

FynBus bestyrelse

Dagsorden

Torsdag den 4. maj 2017

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn

Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark Afbud

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 Afbud

Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Niels Bebe, Middelfart

Repræsentantskabsmedlem Per Jespersen, Nyborg

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Kontraktchef Ingrid Dissing

Økonomichef Søren Junker

Markedschef Jan Gudmann Hansen

DAGSORDEN:

Sager til beslutning:	3
1. Årsberetning og Regnskab 2016	3
2. Håndtering af grupperejser	9
3. Aftale om landsdækkende handicapbefordring	12
4. Handicapkørsel – Håndtering af julekørsel	16
5. Konsekvenser af ændret tidspunkt for telekørsel modul 2 i weekenden	19
Sager til orientering:	23
6. Status på produkter og FynBus' overgang til Rejsekort	23
7. Kontrol af flexkørsel	27
8. Udvikling i priser på flexkørsel	28
9. Olieswap	30
10. Præsentation af kundetilfredshedsundersøgelse 2017	32
11. Meddelelser	34
12. Eventuelt	34

Sager til beslutning:

I. Årsberetning og Regnskab 2016

Resumé:

FynBus' årsregnskab for 2016 fremlægges til godkendelse.

Indtægterne er 3,7 mio. kr. mindre end budgetteret. Det skyldes primært endelig afregning af Bus&Tog samarbejdet fra 2013.

Mens de nye kontrakter med entreprenører i Region Syddanmark samt Nordfyns Kommune har været billigere end forventet, er kørselsudgifterne i Odense- og Faaborg Midtfyn øget på grund af større aktivitet end budgetteret.

Resultatet af den samlede busdrift er et merforbrug på 4,5 mio. kr. i forhold til budget 2016. Det svarer til 1,7 %.

Ejerbidraget til telekørsel blev 0,8 mio. kr. mindre end budget 2016, fordi aktivitetsniveauet ikke er steget, som FynBus havde vurderet i forbindelse med budgetlægningen.

Fællesudgifterne er 1,3 mio. kroner mindre end budgetteret.

Beløbet er overført som opsparing i henhold til princippet om rammestyring af fællesudgifterne.

Resultatet af Flextrafik (visiteret kørsel) er et merforbrug på 0,8 mio. kr. på grund af højere aktivitet.

Sagsfremstilling:

FynBus aflægges regnskab for 2016. Aflæggelsen sker i henhold til Styrelseslovens § 45 og FynBus' Kasse- og regnskabsregulativ. Det reviderede regnskab vedlægges som bilag I.4.

Regnskabet er kommenteret i forhold til budgettet for 2016 i bilag I.1. Kommenteringen tager udgangspunkt i FynBus' interne regnskab, som er vedlagt i bilag I.2.

Det interne regnskab er det samlede årsregnskab opdelt på FynBus' økonomiske enheder. FynBus' økonomiske enheder består af Busdrift, Flextrafik, Tjenestemandspensioner, Udviklingspulje/Disponibel egenkapital samt Eksternt finansierede Projekter.

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

Revision

Årsregnskabet er revideret af BDO Kommunernes Revision. Revisors beretning nr. 11 er vedlagt i bilag I.3.

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

" Vi har revideret årsregnskabet for Fynbus for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2016, jf. siderne 28-49 i årsregnskabet 2016, der omfatter anvendt regnskabspraksis, regnskabsopgørelse, balance, obligatoriske oversigter og noter.

Årsregnskabet udarbejdes efter kravene i bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision mv.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision mv.”

Busdriften inkl. Telekørsel

Hovedtal

Ejerkredsens ejerbidrag til kollektiv trafik udgør 359,8 mio. kroner. Det er en merudgift på 3,9 mio. kroner eller 1,1 % i forhold til budgettet.

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Busdrift					
Indtægter	-235,3	-237,2	-236,0	-232,3	-3,7
Bruttoudgifter	510,7	515,3	499,0	499,9	-0,9
Busdrift netto	275,5	278,2	263,0	267,6	-4,5
Opkrævede fællesudgifter	62,9	63,6	70,0	70,0	0,0
Ejerbidrag busdrift	338,3	341,8	333,1	337,6	-4,5
Ejerbidrag telekørsel	14,6	19,0	23,0	22,2	0
Ejerbidrag	353,0	360,8	356,0	359,8	-3,9

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

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

Indtægter

Den mindre indtægt i forhold til budget 2016 skyldes primært:

Tabel 2. Indtægter, 2016

Indtægter 2016	(mio. kr)
Budgetteret indtægt 2016	236,0
Større gennemsnitspris pr. rejse	6,8
Færre passagerer	-3,6
Endelig afregning Bus&Tog	-4,2
Målstyret markedsføring	-2,7
Regnskab 2016	232,3

Gennemsnitsindtægten pr. rejse er højere end forudsat i budgettet. Dette er en kombination af længere rejser, og at kunden benytter en dyrere rejsehjemmel.

FynBus har mistet 660.000 passagerer fra 2015 til 2016, hvilket er ca. 230.000 flere end forudsat i budget 2016. Tabet skyldes primært byggeriet af letbanen i Odense.

Indtægtsdelingen i Bus&Tog for 2014-2015 er baseret på acontobeløb, da der på initiativ af DSB er gennemført en udredning af Bus&Tog aftalerne for at klarlægge forhold omkring ligedeling og provision. Endelig afregning sker først i 2017.

FynBus havde budgettet med en tilgang af passagerer som følge af en særlig indsats "Målstyret markedsføring". Udgifterne er ikke afholdt, og den tilhørende passagervækst er således heller ikke realiseret.

I stedet har indsatsen været rettet mod at undgå passagertab i Odense som følge af letbanebyggeriet.

Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne blev 0,9 mio. kroner højere end budgetteret, svarende til 0,2 %. Tallet dækker over flere modsatrettede forskydninger:

Tabel 3. Bruttoudgifter

Bruttoudgifter 2016	(mio. kr)
Budgetteret udgift 2016	499,0
Mindre indeksstigning	-10,0
Budgetsikkerhed olierisiko	9,9
Billigere kørselskontrakter	-3,1
Øget kørsel i Odense mm.	7,4
Incitamentskontrakter	-3,3
Regnskab 2016	499,9

For at sikre ejerne størst mulig budgetsikkerhed har FynBus indgået en aftale med Danske Bank om afdækning af risiko ved olieprisstigninger. Da stigningen i olieprisen har været mindre, end trafikalskabernes omkostningsindeks har vurderet, modsvares dette i budgettet ved udgifterne, som FynBus har haft i forbindelse med aftalen med Danske Bank.

I forbindelse med udbud og nye kontrakter i den regionale trafik og lokalkørslen i Nordfyns Kommune er der opnået billigere priser. De nye kontrakter og lavere priser er med virkning fra august 2017.

Faaborg – Midtfyn Kommune har tilrettet ringetimerne, så skolebørnene næsten alle møder kl. 8, hvilket har medført øget kørsel. I Odense Kommune er antallet af køreplantimer og busser øget på grund af letbanen.

I budgettet har der været afsat midler til incitamentsaftaler til entreprenørerne i den regionale trafik og bybuskørslen. Incitamentsaftalerne er ikke indfriet, hvorfor der ikke er udbetalt bonus.

Fællesudgifter

Fra 2015 til 2016 er der sket en stigning i fællesudgifterne på 6,4 mio. kroner. Det skyldes, påbegyndelsen af implementering af Rejsekort, der er dyrere end FynBus' gamle billetsystem.

De opkrævede fællesudgifter for 2016 udgør 70,0 mio. kroner, fordelt på 68,8 mio. kroner i den ordinære ramme og 1,2 mio. kroner til anlægsprojekter.

Der er en mindre udgift på 1,3 mio. kroner i forhold til budget. De overføres til 2017 med baggrund i rammestyringsprincippet.

Den mindre udgift skyldes primært mindre renteudgifter end budgetteret samt IT-udgifter, der er udskudt, til konsekvenserne af Rejsekort er fuldt afdækket.

Fra 2015 er der udskudt anlægsprojekter for 2,2 mio. kr. til 2016. Størsteparten er softwareopgaver under implementering. De afsluttes først i 2017, og regnskabsføres derfor først efter endelig implementering.

Anlægsprojekterne i 2016 er gennemført efter planen, dog er kvaliteten af overførsel af data til Statens Arkiver kontrolleret så sent hos Statens Arkiver, at betaling først regnskabsføres i 2017.

Ejerbidrag telekørselsudgifter

Ejerbidraget til Telekørsel fremgår af tabel 2.

Tabel 4. Ejerbidrag telekørsel

(Mio kr.)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Indtægter	-1,4	-2,2	-2,5	-2,5	0,0
Entreprenørudgifter	11,1	15,3	18,6	18,0	0,6
Fællesudgifter	5,0	5,9	6,8	6,7	0,1
Ejerbidrag Telekørsel	14,6	19,0	23,0	22,2	0,8

I forhold til 2015 er udgifterne til telekørsel steget 16 %. Stigningen i antallet af rejser er på 19 % fra 139.000 til 165.000 rejser, som det fremgår af tabel 3.

Den samlede mindre udgift på 0,8 mio. i forhold til budget 2016 dækker over, at nogle kommuner får en større udgift og andre en mindre i forhold til de beregnede konsekvenser af den fortsatte indførelse af det fælles telekørselskoncept.

De væsentligste budgetafvigelser knytter sig til merudgifter for Faaborg-Midtfyn – og Nordfyns kommune på henholdsvis 1,6 og 0,7 mio. kroner. Det modsvares af et mindre forbrug i de øvrige kommuner.

Flextrafik

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

Tabel 5. Antal personture

Antal personture	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Handicapkørsel	117.786	119.712	121.881	123.704	1.823
Anden kørsel	616.422	511.885	296.518	295.141	-1.377
Handicap og anden kørsel	734.208	631.597	418.399	418.845	446
Telekørsel*	101.429	138.753	167.655	165.315	-2.340
I alt	835.637	770.350	586.054	584.160	-1.894
Siddende Patientbefordring	219.404	224.114	229.833	226.614	-3.219
I alt*	1.055.041	994.464	815.887	810.774	-5.113

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

Det fremgår af tabellen, at antallet af personture til handicap- og anden kørsel i 2016 udgør 446 flere personture end budgetteret, hvilket er en mindre stigning på 0,1 %. Selvom det samlede antal ture er næsten lig budget. I enkelte kommuner er der følgende udsving:

- I Assens Kommune var der en stigning på 10.298 personture i forhold til budget, en stigning på 11,3 %. Det skyldes primært en stigning på specialscolekørsel på 7.882 personture.
- I Faaborg-Midtfyn Kommune var der et fald på 9.506 personture i forhold til budget, et fald på 15,4 %. Faldet er primært sket på genoptrænings-, aktivitets- og lægekørsel.
- Telekørslerne er 2.340 personture mindre i 2016 end budget, og den siddende patientbefordring er 3.219 personture mindre end budget.

I alt er der et fald på 5.113 personture i forhold til budget, svarende til 0,6 %. Årsagen til at der er begrænset udsving i forhold til budget er, at der ikke er sket så store ændringer i kørslen for 2016, efter budgettet er godkendt, som der har været i tidligere år.

Hovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 4.

Tabel 6. Hovedtal Flexkørsel**

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Indtægter	-6,5	-6,7	-6,8	-7,0	0,2
Entreprenørudgifter	119,8	96,8	65,9	67,0	-1,1
Flex udgifter netto	113,2	90,1	59,1	60,0	-0,9
Fællesudgifter	28,3	24,6	21,1	21,0	0,1
Ejerbidrag	141,5	114,7	80,2	80,9	-0,8

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

**Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Ejerbidraget udgør 80,9 mio. kroner. Det svarer stort set budget 2016.

I 2016 er entreprenørudgiften pr. persontur 146 kroner, det er på niveau med 2015, men 1,4 % højere end budget.

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

Tabel 7: Oversigt Fællesudgifter – fordeling pr. persontur*

I kroner		Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	21,8	25,1	24,9	0,2
	Siddende patientbefordring	25,4	26,9	26,9	0,0
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	14,2	11,7	11,3	0,4
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § - kørsel	8,9	7,3	7,1	0,2
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	10,7	8,8	8,5	0,3
	Specialskolekørsel	17,8	14,6	14,1	0,5
	Telekørsel	21,3	17,5	16,9	0,6

*Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Det fremgår af tabellen at de faste fællesudgifter pr. persontur er lavere end budgetteret, men højere end 2015. Årsagen til at de faste fællesudgifter pr. tur er højere end 2015 er, at aktivitetsniveauet er faldet med 18,5 %, mens udgifterne kun er faldet med 9,2 %.

Samtlige variable fællesudgifter er lavere end budgetteret og lavere end 2015.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Godkender det forelagte interne samt eksterne årsregnskab for 2016.
- Fremsender det godkendte årsregnskab til repræsentantskabet til orientering.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 1.1	Notat Årsregnskab 2016
Bilag 1.2	Internt årsregnskab 2016
Bilag 1.3	Revisionsberetning nr. 11.
Bilag 1.4	Årsberetning & Eksternt regnskab 2016
Bilag 1.5	Finansiering 2016
Bilag 1.6	Direktørens Rejse- og repræsentationsopgørelse for 2016

2. Håndtering af grupperejser

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 1. februar 2017 behandlede bestyrelsen sag vedr., grupperejser.

På mødet bad bestyrelsen om en redegørelse for omfanget af grupperejser, gratisrejser og dubleringskørsel med henblik på forelæggelse for bestyrelsen til drøftelse.

Sagsfremstilling:

I den kollektive trafik har større grupper af rejsende været håndteret med særlige ordninger, som fremgår af rejsereglerne.

- Mindre grupper (under 15 personer) opnår en særlig rabat og kan stige på bussen uden forudbestilling, og dermed heller ingen pladsgaranti.
- Større grupper (mere end 15 personer) skal bestille turen for at sikre den laveste pris samt at sikre plads til gruppen. Denne form for bestilling tager ligeledes hensyn

til andre passagerer på ruten. Rabatprisen for store grupper afviger fra mindre grupper.

- Gratis befording for kommunale institutioner. Med udgangspunkt i at institutionernes betaling for transport med kollektiv trafik i den sidste ende indtægtsføres af kommunen og regionen, er der etableret et forsøg med gratis transport uden for myldretiden. Forudsætningen har været, at denne transport ikke måtte udløse udgifter til ekstra busser.

Udgifter til ekstra busser (dublering)

Grupperejser nødvendiggør i nogle tilfælde indsættelse af ekstrabusser. Der har i 2016 været anvendt 1,2 mio. kr. til dublering af forudbestilt befording i Odense Kommune og 0,4 mio. kr. i den regionale trafik.

70 % af grupperejserne finder sted i Odense. Der er dubleret for gruppestørrelser på op til 325 rejsende, den gennemsnitlige gruppestørrelse er 45 rejsende.

Odense Kommune arbejder på et administrationsgrundlag, således der i fremtiden højst kan bruges 0,5 mio. kr. på dublering. Der er ikke fastsat nogen øvre ramme for regionens udgifter til dubleringskørsel, da omfanget er begrænset.

De øvrige vstdanske trafikelskaber har en tilsvarende service for grupper, der fokuserer på den regionale trafik. I Aalborg og Aarhus findes særlige løsninger for grupperejser.

Betaling for grupperejser

Mindre grupperejser betales med StorkundeKVIKkort. Der er foretaget ca. 190.000 rejser i 2016. Der har været brugt 6.500 kort, hvor 82 % af dem tilhører skoler og dagtilbud.

Den gennemsnitlige gruppestørrelse er 2-4 personer.

Der er en sammenhæng mellem trafiksystemernes kvalitet og brug af kort – de mest benyttede trafiksystemer er bybusbyerne og den regionale trafik. Kortet bruges overvejende til lokale rejser.

Store grupper betaler primært med en rekvisition, som udfyldes af institutionen.

På bestyrelsesmødet den 1. februar 2017 besluttede bestyrelsen følgende:

- Kunder med storkundekvikkort konverteres til Rejsekort Erhverv straks, selvom der ikke i øjeblikket er mængderabat på rejsekortet
- Der fremover kun er én type grupperejser
- Prisen for grupperejser (print-selv) skal på sigt svare til rejser på Rejsekort personligt
- Reglerne om at en voksen kan medbringe to børn under 12 år gratis, og at ét barn over 12 år kan medbringe et barn under 12 år gratis, gælder for alle rejser uanset rejsehjemmel
- Grupper på 15 personer eller derover skal fortsat foretage reservation af rejser

- Grupperejser, uanset deltagerantal (min. tre personer) kan bestilles på forhånd, og der kan betales med betalingskort eller faktura
- Rekvitioner afskaffes

Administrationen har siden måttet erkende, at det ikke er hensigtsmæssig at anvende Rejsekort Erhverv til store grupper og forslår derfor, at grupperejser fremover bestilles og betales via FynBus Bestilling. Forudsætningen for at opnå den laveste pris og pladsgaranti er, at der foretages en bestilling på FynBus Bestilling.

Det er ligeledes muligt for grupperejsende at betale med et almindeligt rejsekort, uden om FynBus Bestilling. Ved at anvende rejsekortet opnås der ikke mængderabat, så den økonomisk bedste løsning for kunden er bestilling via FynBus Bestilling.

Gratis grupperejser

Svendborg Kommune har haft gratis kørsel for grupper siden 2013.

I sommeren 2015 besluttede FynBus' bestyrelse i samarbejde med Odense Kommune at etablere et forsøg med gratis kørsel i Odense Kommune. Herudover er der i forbindelse med et tilbud til folkeskolelever om at besøge Radio Fyn etableret et forsøg med gratis kørsel med regionale busser.

Forsøgene er i sommeren 2016 udvidet til et 1-årigt forsøg i alle de fynske trafiksystemer. Kørslen er gratis udenfor myldretiden. Formålet er at tilbyde aktiviteter "ud af huset" for skoler og dagtilbud, således at den ledige kapacitet i busserne udnyttes.

Ordningen er mest brugt i Svendborg og Odense.

I Odense billetteres med et særligt StorkundeKVIKkort. Mere end 60 % af StorkundeKVIK-kort rejserne foretages på "gratiskortet".

Indstilling:

Direktøren indstiller, at:

- Bestyrelsen godkender, at grupperejser fremover bestilles og betales enten via webportalen "FynBus bestilling" eller via den nye FynBus mobil app.
- Bestyrelsen tager orienteringen omfanget af grupperejser, gratisrejser og dubleringskørsel til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag 2.1. Notat grupperejser

3. Aftale om landsdækkende handicapbefordring

Resumé:

I november 2014 besluttede bestyrelsen, at FynBus skulle deltage i et forsøg med landsdækkende handicapkørsel. Direktørkredsen i TiD (Trafikselskaberne i Danmark) har i december 2016 drøftet forsøget og indstillet, at trafikselskaberne indstiller til egen bestyrelse, at forsøgsordningen gøres permanent. Bestyrelsesbeslutningerne fra de enkelte trafikselskaber vil blive drøftet på bestyrelsesmødet i TiD den 24. maj 2017.

Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelse godkendte den 20. november 2014, at FynBus deltog i en TiD-samarbejdsaftale om landsdækkende handicapkørsel med tilføjelser specifikt for FynBus (mulighed for 24 enkeltture i stedet for 10, samt rejser uden tog i Trekantsområdet). Trafikselskaberne i Danmark aftalte den 1. januar 2016 at indføre en toårig forsøgsperiode med samarbejdet omkring landsdækkende handicapkørsel.

Direktørkredsen i TiD har i december 2016 drøftet forsøget og indstillet, at trafikselskaberne indstiller til egen bestyrelse, at forsøgsordningen gøres permanent. Bestyrelsesbeslutningerne i trafikselskaberne vil blive drøftet på bestyrelsesmødet i TiD d. 24. maj 2017.

Aftalen om forsøgsperiodens tilblivelse og indhold

Aftalen udspringer af den reviderede lov om trafikselskaber som blev vedtaget den 11. juni 2014, hvor det fremgår, at "Trafikselskaberne kan samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder". Loven trådte i kraft den 1. august 2014.

Direktørkredsen i TiD nedsatte på baggrund heraf en ad hoc arbejdsgruppe, der udarbejdede forslag til en aftale om landsdækkende handicapbefordring.

Aftalen lagde vægt på en samarbejdsmodel, som er letforståelig for brugerne, således at bestillingen foregår ét sted (for fynboernes vedkommende FynBus), samt at priserne og reglerne er letforståelige.

Samarbejdsmodellen består bl.a. af følgende:

- **Bestilling:** Brugere bestiller alle rejser hos eget trafikselskab – inkl. tilslutningsrejser i andre trafikselskabers områder. Trafikselskabet bestiller togrejsen for kunden, når der skal rejses mellem to trafikselskaber. Trafikselskaberne kan tilbyde brugerne interne rejser i andre trafikselskabers område.
- **Priser og regler:** Trafikselskaberne tilbyder som udgangspunkt, at de kendte priser og regler fra eget område er gældende over hele landet.

- **Omfang:** Der er en grænse på 10 landsdækkende enkeltrejser pr. år pr. borger. Trafikselskaberne *kan* vælge at tilbyde flere. Der er tale om en forsøgsordning, som løber over to år. Herefter vil det blive opgjort, hvad ordningen koster.
- **Brug af Flextrafik:** Rejse til slutdestinationen og eventuelle interne rejser foretages som udgangspunkt med brug af Flextrafik. Trafikselskaberne *kan* vælge at foretage bestilling direkte hos vognmand (som har været med i et udbud).

FynBus drøftede udkastet til aftalen på et møde med handicaporganisationerne den 29. oktober 2014. Handicaporganisationerne havde følgende bemærkninger:

1. Omfang med en begrænsning på 10 enkeltture årligt skønnes stærkt begrænsende for eventuelt besøg af pårørende i andre landsdele. Det vurderes, at der som minimum skal være mulighed for to enkeltrejser pr. måned, dvs. 24 årlige enkeltture i forsøgsperioden.
2. Der blev udtrykt ønske om, at rejser inden for Region Syddanmark (med fokus på Trekantsområdet i Middelfart, Kolding, Fredericia og Vejle) kan ske uden brug af tog, da mange skift med korte intervaller er særligt belastende og betyder en væsentlig forøgelse af den samlede rejsetid.

Bestyrelsen godkendte herefter i november 2014 den fremlagte samarbejdsaftale med følgende bemærkninger:

- Bestilling af rejser og betaling for borgere på Fyn sker via Flextrafik og så vidt muligt ved systemtekniske løsninger, som undgår udlæg og efterfølgende refusion til borger
- Godkender, at handicaporganisationernes ønsker imødekommes i forsøgsperioden

Bestyrelsens beslutning blev indskrevet i den landsdækkende aftale, der formelt trådte i kraft den 1. januar 2016.

Status på aftalen

TiD har udarbejdet et notat med status på aftalen december 2016 (vedlagt som bilag 3.1). Heri fremgår det, at samarbejdsaftalen har fået positiv omtale hos Dansk Blindesamfund, Spastikerforeningen, Det Centrale Handicapråd og Danske Handicaporganisationer. I notatet fremgår det endvidere:

”Ordningen er en serviceforbedring for brugerne af landsdækkende handicapbefordring, og der vil kunne rejses kritik af trafikselskaberne, om man vælger ikke at benytte sig af denne mulighed for samarbejde om landsdækkende handicap-befordring.” (side 3)

I notatet fremgår det på baggrund af tal fra januar til november 2016, at FynBus med 90 rejser har færrest rejser blandt trafikselskaberne (dog med undtagelse af BAT, Bornholm).

Tabel 1. Antal landsdækkende rejser

Antal rejser pr. år*

	2013	2014	2015	2016
Landsdækkende	32	ca. 44	Ikke registreret	91
Interne	Ikke registreret	Ikke registreret	Ikke registreret	24
I alt	32	ca. 44	Ikke registreret	115

*Fra 1. januar 2016 er landsdækkende rejser markeret i Planet, hvilket giver mere pålidelige data

FynBus' tal for år 2016 (dvs. inkl. december) viser et forbrug på 115 rejser. Dette tal omfatter ikke Middelfart Kommune, som opgøres separat i det følgende afsnit. FynBus tal ekskl. Middelfart Kommune er fortsat lavere end resten af trafikskaberne. For eksempel har Sydtrafik 116 rejser i årets første 11 måneder. FynBus' bestyrelsesbeslutning om at tillade 24 enkeltture på et år har dermed ikke ført til et større forbrug end hos andre trafikskaber.

Ordningen har generelt ført til flere landsdækkende rejser hos FynBus end tidligere, idet der i 2013 havde været 16 returrejser (32 rejser), og i 2014 (til og med oktober) 22 returrejser (se tabel 1). Der er således tale om en forøgelse af antallet af rejser, hvilket kan skyldes, at forsøgsordningen er mere brugervenlig. Ejerbidraget på de 115 rejser i 2016 har FynBus opgjort til ca. 32.000 kr. Rejserne er foretaget af 43 personer.

Ud af et samlet antal på 115 rejser er 24 interne rejser i et andet trafikskab. Interne rejser er rejser, der foretages, når man er nået frem til et andet trafikskabs område. Hvis f.eks. en Assens-borger er på besøg hos sin søster i Slagelse i Movias område, kan pågældende borger bruge sin handicapkørsel på samme måde, som han plejer på Fyn til at køre til teatret i Slagelse.

Rejser i Trekantsområdet

Som følge af handicaporganisationernes forslag besluttede FynBus' bestyrelse i 2014 at tillade kørsel i Trekantsområdet uden tog, selv om grænsen fra et trafikskab til et andet krydses. For al øvrig landsdækkende handicapkørsel, hvor et trafikskabs grænse krydses, er det et krav, at tog indgår som en del af rejsen.

Kørslen i Middelfart Kommune er derfor opgjort separat og indgår ikke som en del af den samlede kørsel i FynBus opgørelser.

FynBus' opgørelse viser, at der i 2016 har været 308 rejser til/fra kommuner i Trekantsområdet til/fra Middelfart kommune. Ejerbidraget for denne kørsel udgør ca. 82.000 kr., der betales af Middelfart kommune. Kørslen i Trekantsområdet fordeler sig som vist i tabel 2.

Tabel 2. Geografisk fordeling af rejser i Trekantsområdet

År	Fra kommune	Til kommune	Antal rejser	Unikke cpr	Antal forgæves	Brutto omkostning	Egenbetaling	Netto omkostning	Fællesudgifter	Ejerbidrag
2016	BILLUND	MIDDELFART	1	1	0	kr. 453,20	kr. 100,00	kr. 353,20	kr. 36,14	kr. 389,34
2016	FREDERICIA	MIDDELFART	185	40	0	kr. 41.546,41	kr. 6.320,00	kr. 35.226,41	kr. 7.300,28	kr. 42.526,69
2016	KOLDING	MIDDELFART	25	16	0	kr. 8.918,05	kr. 2.591,00	kr. 6.327,05	kr. 1.373,32	kr. 7.700,37
2016	MIDDELFART	BILLUND	2	2	0	kr. 1.066,28	kr. 200,00	kr. 866,28	kr. 72,28	kr. 938,56
2016	MIDDELFART	FREDERICIA	33	12	0	kr. 6.946,83	kr. 1.501,00	kr. 5.445,83	kr. 1.734,72	kr. 7.180,55
2016	MIDDELFART	KOLDING	27	16	0	kr. 11.026,72	kr. 2.872,00	kr. 8.154,72	kr. 1.517,88	kr. 9.672,60
2016	MIDDELFART	VEJLE	13	8	0	kr. 5.610,42	kr. 1.322,00	kr. 4.288,42	kr. 650,52	kr. 4.938,94
2016	VEJLE	MIDDELFART	22	10	0	kr. 10.169,01	kr. 2.082,00	kr. 8.087,01	kr. 975,78	kr. 9.062,79
			308	61	0	kr. 85.737	kr. 16.988	kr. 68.749	kr. 13.661	kr. 82.410

Som det fremgår af tabel 2, er rejserne foretaget af 61 personer, og størstedelen af rejserne er foretaget på strækningen mellem Fredericia og Middelfart.

Tabel 3 viser alle kommuners udgifter til handicapkørsel (inkl. landsdækkende rejser og interne rejser men ekskl. fællesudgifter):

Tabel 3. De fynske kommuners udgifter til handicapkørsel

Kommune	Unikke cpr.	Rejselængde	Antal rejser	Brutto omkostning	Egenbetaling	Netto omkostning	Netto omkostning pr. unik cpr.
ÆRØ	54	9.423	933	kr. 172.421	kr. 33.404	kr. 139.017	kr. 2.574
ASSENS	297	85.277	6.359	kr. 1.797.253	kr. 286.418	kr. 1.510.835	kr. 5.087
FAABORG-MIDTFYN	592	155.790	13.052	kr. 3.125.527	kr. 526.844	kr. 2.598.683	kr. 4.390
KERTEMINDE	260	67.251	6.117	kr. 1.676.764	kr. 238.493	kr. 1.438.271	kr. 5.532
LANGELAND	125	41.970	2.246	kr. 727.142	kr. 106.959	kr. 620.183	kr. 4.961
MIDDELFART	293	64.918	7.123	kr. 1.537.926	kr. 259.405	kr. 1.278.521	kr. 4.364
NORDFYN	305	77.535	6.249	kr. 1.670.470	kr. 258.082	kr. 1.412.388	kr. 4.631
NYBORG	303	71.293	7.048	kr. 1.604.964	kr. 272.885	kr. 1.332.079	kr. 4.396
ODENSE	1789	344.764	49.733	kr. 10.147.518	kr. 1.594.222	kr. 8.553.296	kr. 4.781
SVENDBORG	477	108.031	11.329	kr. 2.375.405	kr. 412.876	kr. 1.962.529	kr. 4.114
	4495		110.248	kr. 24.851.005	kr. 3.993.020	kr. 20.857.985	kr. 4.640

Jf. tabel 3 er nettoomkostningen pr. unik kunde (cpr.-nummer) for Middelfart Kommune på niveau med andre kommuners udgifter. Kørsel uden tog i Trekantsområdet ser dermed samlet set ikke ud til at give Middelfart Kommune væsentligt øgede udgifter i forhold til andre kommuners udgifter.

Fremtidige perspektiver for landsdækkende rejser

Antallet af landsdækkende rejser er steget efter de brugervenlige muligheder er blevet indført. I takt med at flere borgere i de kommende år opnår viden om de brugervenlige muligheder, vurderer FynBus administration, at antallet af landsdækkende rejser vil stige.

FynBus administration vurderer ligeledes, at de landsdækkende rejser fortsat vil udgøre en lille andel af den samlede handicapkørsel.

Organisationerne Regionsældrerådet, Dansk Handicap Forbund, Danske Handicaporganisationer og Scleroseforeningen orienteres om denne bestyrelsesindstilling forud for bestyrelsesmødet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Godkender at forsøget med landsdækkende handicapkørsel gøres permanent. Dette gælder ligeledes følgende:
 - Den nuværende udvidelse af ordningen til 24 landsdækkende ture
 - Muligheden for at borgere bosiddende i Middelfart Kommune kan køre i Trekantsområdet, uden at tog indgår som en del af rejsen

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 3.1

Notat Landsdækkende handicapordning – status

4. Handicapkørsel – Håndtering af julekørsel

Resumé:

Juleaftensdag er den største kørselsdag for Handicapkørsel i alle trafikselskaber. FynBus har siden 2004 håndteret julekørslen 24. december anderledes, end handicapkørsel normalt håndteres. Administrationen indstiller, at julekørslen fra 2017 håndteres på tilsvarende vis som de øvrige trafikselskaber i Danmark.

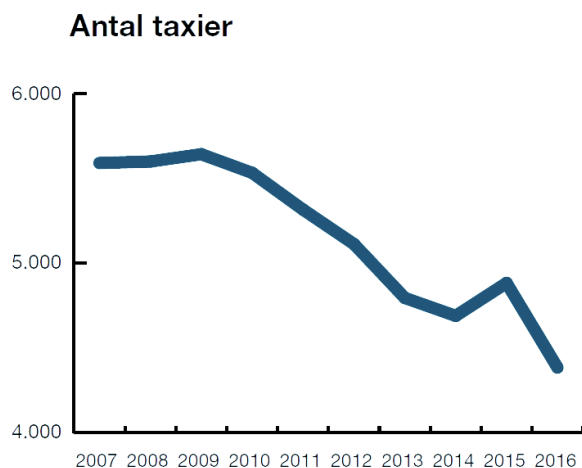
Sagsfremstilling:

Handicapkørsel er indrettet således, at de visiterede kunder bestiller kørslen direkte hos FynBus. Kørslen planlægges herefter af FynBus' planlægningssystem, Planet. Dette gælder dog ikke julekørslen den 24. december, som håndteres anderledes.

Hver oktober måned udsender FynBus brev til alle ca. 5.000 handicapkunder, der indeholder 2 stk. kuponer. Brevet fortæller kunden, at kunden selv skal ringe til en taxivognmand og bestille kørsel til den 24. december. Herved er det ikke muligt at bestille OST-biler. Kunden skal den 24. december give chaufføren den ene kupon samt 25 kr. på udturen og den anden kupon samt 25 kr. på hjemturen. Udgifter over 25 kr. refunderes efterfølgende til vognmændene af FynBus.

Siden 2009 har antallet af taxier været faldende, som figur 1. viser.

Figur 1. Udvikling i antallet af taxier



Figur 1. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet: "Taxi til fremtiden Regeringens udspil til modernisering af taxilovgivningen", december 2016 s. 3.

FynBus og kommunerne oplever i forbindelse med julekørslen dette fald ved, at flere og flere kunder klager over, at de ikke kan bestille en taxi til den 24. december.

Forslag til ændring

De øvrige trafikkselskaber - Sydtrafik, Midttrafik, Nordjyllands Trafikkselskab og Movia - håndterer kørsel den 24. december via Planet, på samme måde som kørslen håndteres til hverdag hos FynBus. Da kørslen hermed planlægges på biler, der er kontrakt med via udbud af variabel kørsel, dvs. vognmænd med tilladelse til taxikørsel eller OST, er der i praksis forsyningssikkerhed. Administrationen vil derfor indstille, at kørsel den 24. december fra og med 2017 håndteres via Planet. Dermed vil kunderne ikke opleve, at de ikke kan bestille kørsel til den 24. december, som tilfældet er i dag, hvor kunderne skal bestille direkte hos de taxiselskaber, der er på markedet.

Flexdanmark, der sammen med trafikkselskaberne håndterer kørsel via Planet, skriver i deres statusrapportering, at julen 2016 forløb "meget tilfredsstillende". FynBus vil ved ændringen benytte en fremgangsmåde, som kendes fra dagligdagen, men som der også specifikt den 24. december i forvejen er velfungerende processer omkring.

FynBus' entreprenørafregningen pr. persontur for 24. december har været som vist i nedenstående tabel 2.

Tabel 2. FynBus' entreprenørudgifter

	2013	2014	2015	2016
Entreprenørudgifter (fratrasket egenbetaling)	kr. 910.187	kr. 900.784	kr. 976.367	kr. 989.310
Personture	1.489	1.495	1.760	1.482
Entreprenørudgifter pr. persontur	kr. 611	kr. 603	kr. 555	kr. 668

Der er i tillæg til entreprenørudgifterne desuden administrationsudgifter, bl.a. udgifter til forsendelse af ca. 5.000 breve med julekuponer.

Det er endnu ikke planlagt, hvordan kunderne kan informeres om den eventuelle nye procedure for julekørslen i 2017. Da der sker en ændring af mange års procedure, vil FynBus vurdere, om det er nødvendigt, at udsende fysiske breve og informere kunderne en sidste gang.

Med afsæt i den tidligere erfaring, vurderer administrationen, at en eventuel ændring ikke vil have negative konsekvenser for kunderne, at de fremover skal bestille kørsel til den 24. december direkte hos FynBus

Sydtrafik har oplyst, at udgifterne for kørsel den 24. december 2016 fordeler sig som følgende:

Tabel 3. Udgifterne til kørsel i Sydtrafik

Entreprenørudgifter fratrukket egenbetaling	Antal personture	Entreprenørudgifter pr. persontur	Gennemsnitlig turlængde
713.220 kr.	1.354	527 kr.	22,3 km.

Ved en eventuel brug af planetsystemet til julekørsel for den 24. december, vurderer FynBus administration, at kommunernes udgifter vil forblive uændrede.

Organisationerne Regionsælderådet, Dansk Handicap Forbund, Danske Handicaporganisationer og Scleroseforeningen orienteres om denne bestyrelsesindstilling forud for bestyrelsesmødet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender, at kørsel af handicapkunder den 24. december fremadrettet håndteres via planlægningssystemet Planet i stedet for løsningen med kuponer.

Vedtagelse:

5. Konsekvenser af ændret tidspunkt for telekørsel modul 2 i weekenden

Resumé:

På Nordfyns Kommunes anmodning behandlede FynBus bestyrelse den 1. februar 2017 forskellige muligheder for justeringer i kommunens servicetilbud for telekørsel med henblik på besparelser.

Nordfyns Kommune ønskede bl.a. at udvide modul 2 i weekenden fra sluttidspunktet kl. 17.00 til kl. 18.00. Modul 2 dækker i dag perioden fra kl. 13.00 - 17.00.

Bestyrelsen besluttede på mødet, at en nærmere vurdering af økonomien, hvis man forlænger kørselsophør fra kl. 17.00 til kl. 18.00 i weekenden, skal forelægges bestyrelsen.

Sagsfremstilling:

På Nordfyns Kommunes anmodning behandlede FynBus bestyrelse den 1. februar 2017 forskellige muligheder for justeringer i kommunens servicetilbud for telekørsel med henblik på besparelser.

Nordfyns Kommune ønskede bl.a. at udvide modul 2 i weekenden fra sluttidspunktet kl. 17.00 til kl. 18.00. Modul 3 dækker i dag perioden fra kl. 13.00 - 17.00.

I øjeblikket er kørselsophøret i Assens, Faaborg-Midtfyn og Nyborg Kommuner kl. 17.00. I Kerteminde, Nordfyn, Middelfart og Svendborg kommuner er der kørselsophør mellem kl. 21.30 og 23.00

Af hensyn til selvbetjeningsløsninger samt minimering af fejl i bestillingscentralen vurderer FynBus administration, at der så vidt muligt bør være ens moduler.

Nærværende analyse viser, at for kommuner med kørsel fra kl. 9.00 - 17.00 er spidsbelastningen mellem kl. 16.00 og 17.00. For kommuner med kørsel ud på aftenen ligger spidsbelastningen mellem kl. 17.00 og 18.00.

Ud fra et serviceorienteret kundeperspektiv vurderer FynBus' administration, at et kørselsophør kl. 18.00 vil være mest hensigtsmæssigt.

Administrationen vurderer ligeledes, at udvidelsen af modul 2 i weekenden fra kl. 17.00 til kl. 18.00, kan medføre udgifter på 10.000 - 50.000 kr. for Assens, Faaborg-Midtfyn og Nyborg Kommuner.

Med afsæt i overstående ønsker administrationen en tilkendelse fra bestyrelsen om, hvorvidt modul 2 i weekenden kan udvides fra kl. 13.00 - 17.00 til kl. 13.00 - 18.00 og indføres fra 1. maj 2017.

Baggrund:

Efter en årrække med forskellige telekørselstilbud i de enkelte kommuner, vedtog FynBus' bestyrelse med Trafikplanen 2014 - 2017 et fælles telekørselskoncept.

Baggrunden for det fælles koncept var at harmonisere priser og bestilling mest muligt, således at der kunne udvikles selvbetjeningsmuligheder, og at rammerne for medarbejderne i FynBus Callcenter blev så ensartede som muligt for at undgå fejl i bestillingsmodtagelsen.

På mødet den 1. februar 2017 drøftede bestyrelsen justeringer af servicetilbuddet i Nordfyns Kommune.

Et af elementerne i Nordfyns Kommunes justeringstiltag er justering af modul-tidspunkterne for telekørsel i weekenden, hvor kommunen ønsker at ændre modulet fra det fælles koncept kl. 13.00 - 17.00 til kl. 13.00 - 18.00.

På mødet blev det besluttet, at der skal fremlægges en sag for bestyrelsen med en nærmere vurdering af økonomien ved udvidelse af kørselsophør i weekenderne fra kl. 17.00 til kl. 18.00.

Telekørselsmoduler i weekenden i de enkelte kommuner

Tabel 1. herunder viser tilbuddet i de kommuner, der har teletaxi.

Tabel 1., valgte moduler i de enkelte kommuner

	Tidrsur		
	9-13	13-17	17-23
Assens			
Faaborg - Midtfyn			
Kerteminde			*
Middelfart			
Nordfyn			
Nyborg			
Svendborg			
* kørslen ophører 21.30			

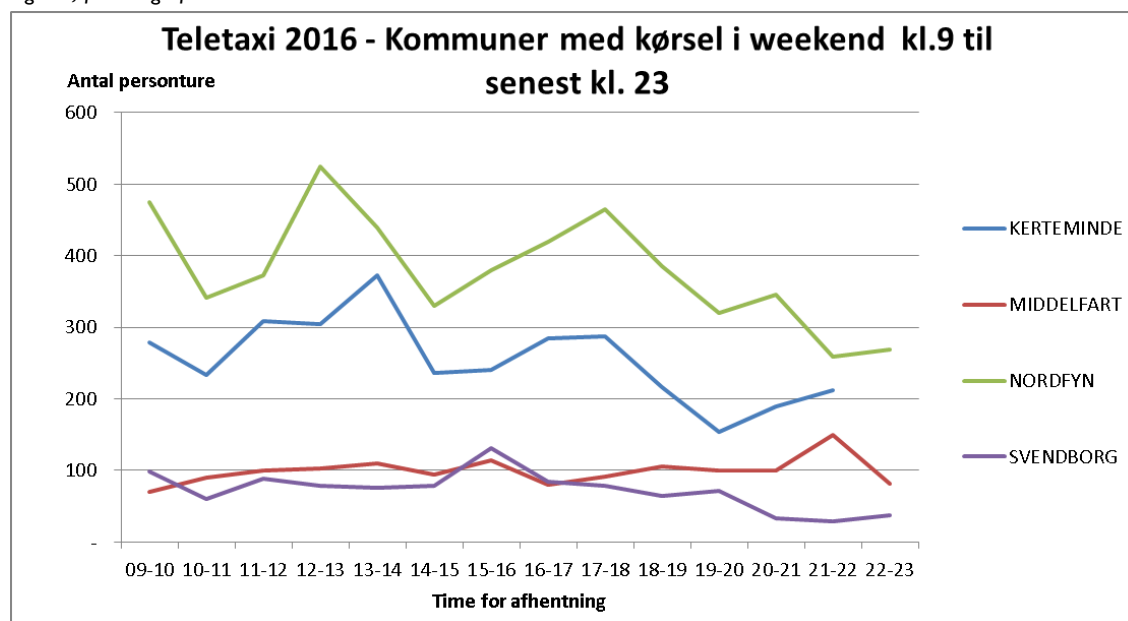
Tabel 1. viser, at der i øjeblikket er tre kommuner, som ikke tilbyder kørsel mellem kl. 17.00 og 18.00.

En udvidelse af modul 2 vil derfor kunne resultere i, at flere benytter tilbuddet og udgifterne dermed øges.

Rejser i weekenden

Figur 1, se nedenfor, viser, hvordan kørslen er fordelt i kommuner, der har kørsel til kl. 23.00.

Figur 1, fordeling af ture i tidsbånd – kørsel kl. 9.00-23.00



Det fremgår af figur 1, at spidsbelastningen i Nordfyn og Kerterminde kommuner er i modul 2 mellem kl. 17.00 og 18.00.

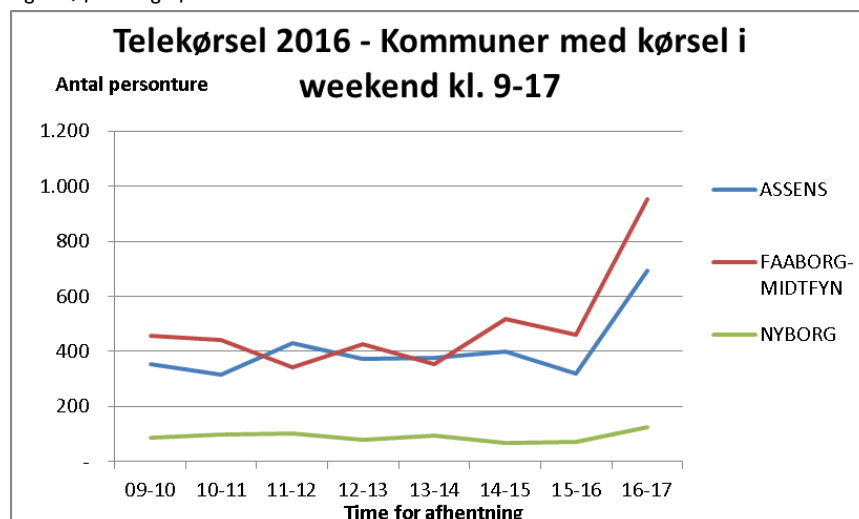
I Middelfart og Svendborg kommuner er fordelingen mere jævn over dagen.

Generelt er benyttelsen af teletaxi mindre i Middelfart og Svendborg kommune end i Nordfyn og Kerterminde kommune. Dette kan muligvis være en årsag til, at kørslen er mere jævnt fordelt over døgnet.

Herudover ses ingen markant "lørdagseffekt" med hensyn til mere kørsel i modul 3's sidste timer.

Figur 2 nedenfor viser, hvordan kørslen er fordelt i kommuner, der har kørsel til kl. 17.00.

Figur 2, fordeling af ture i tidsbånd – kørsel kl. 9.00 -17.00



Figur 2 viser, at spidsbelastningen finder sted i tidsrummet fra kl. 16.00 - 17.00.

En sammenligning af figur 1 og 2 viser, at kunderne vælger, at bestille telekørselstur til den sidste mulige tur. Udvidelse af kørselstidsrummet til kl. 18.00 kan derfor resultere i, at flere anvender kørsel i de sene eftermiddagstimer.

Beregning af udgifter

Tabel 2 viser kørselsudgifterne for de kommuner, der tilbyder kørsel fra kl. 17.00 - 18.00

Tabel 2, kørselsudgifter i tidsrummet 17.00 -18.00 i 2016 i de enkelte kommuner

Kommune	Personture	Bruttoomkostning	Egenbetalingen	Nettoomkostning	Fællesudgifter(41,77 kr. pr tur)	Ejerbidraget
⊕ KERTEMINDE	287,00	38.288,03	5.026,00	33.262,03	11.987,99	45.250,02
⊕ MIDDELFART	91,00	11.180,22	952,00	10.228,22	3.801,07	14.029,29
⊕ NORDFYN	465,00	56.104,77	8.475,00	47.629,77	19.423,05	67.052,82
⊕ SVENDBORG	79,00	10.350,90	764,00	9.586,90	3.299,83	12.886,73
Hovedtotal	922,00	115.923,92	15.217,00	100.706,92	38.511,94	139.218,86

Som det fremgår af tabellen ligger udgiften fra 13.000 - 67.000 kr. pr. år.

Vurderet ud fra aktiviteten i løbet af dagen og forventningen til effekten af at nogle kunder vil udskyde rejsen lige før kl. 17.00 til timen mellem kl. 17.00 - 18.00, anslår FynBus, at merudgiften for Assens og Faaborg – Midtfyn kommuner vil være 25.000 - 50.000 kr.

For Nyborg kommune anslås merudgiften til 10.000 kr.

Da Teletaxi er behovsbestemt, er der tale om et overordnet skøn.

Sagen forelægges bestyrelsen med henblik på beslutning om modul 2 i weekenden skal udvides fra kl. 13.00 - 17.00 til kl. 13.00 - 18.00 og indføres fra 1. juni 2017.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at:

- Bestyrelsen beslutter at modul 2 i weekenden udvides fra kl. 13.00 - 17.00 til kl. 13.00 - 18.00 og indføres fra 1. juni 2017.

Vedtagelse

Sager til orientering:

6. Status på produkter og FynBus' overgang til Rejsekort

Resumé:

Konverteringen af eksisterende produkter som kvikkort, turkort, værdikort og periodekort til rejsekort er i gang. Der mangles fortsat konverteringen af flere mindre produkter, der ikke længere kan anvendes fra d. 31. maj 2017, hvor FynBus' nuværende billetudstyr udfases. I nærværende sag orienteres om den igangværende konvertering.

Sagsfremstilling

Bus og Tog laver løbende opgørelser over antallet af bestilte personlige og flex Rejsekort på Fyn. Denne opgørelse er således både med FynBus og DSB som valgt rejseoperatør og viser alle Rejsekort med indehavere, der har bopæl på Fyn.

- Fra uge 53 i 2015 til og med uge 16 i 2017 er der bestilt 35.343 Rejsekort på Fyn.
- Fra uge 1 i 2017 til uge 17 i 2017 er der bestilt 28.441 Rejsekort på Fyn.

På ca. 10.800 Rejsekort er der tank op aftaler med FynBus som administrator.

I forbindelse med FynBus konvertering af egne kortprodukter kan der oplyses følgende:

- Via kortkonverteringsmodulet (KKM) er der bestilt ca. 8.300 kort.
- Der er via blanket i kundecentrene og kampagnelokalet bestilt ca. 3.000 kort.
- Med NemID er der bestilt ca. 2.500 kort.

FynBus har fremover følgende salgskanaler:

- **Rejsekortsystemet**, hvor fysiske rejsekortprodukter bestilles og betales (rejsekort.dk eller salgsenhed i kundecenter).
- **Rejsekort billetmaskine**, som bruges til udstedelse af kontantbilletter i bussen til barn, voksen og hund. Betaling sker kontant.
- **FynBus bestilling**, der er en ny portalløsning (fynbusbestilling.dk) udviklet i fællesskab med de jyske trafikkselskaber, primært til grupperejser. Betaling sker via faktura eller kreditkort.
- **Ny FynBus mobil App**, der afløser den nu fem år gamle og utidssvarende mobilplatform. Betaling kan ske med enten kreditkort eller Mobile Pay.
- **FynBus webshop**, salgsfunktionaliteterne fra FynBus bestilling etableres i FynBus webshop på fynbus.dk. Fra webshoppen kan der udstedes print selv billet. Her sker betaling også med kreditkort eller Mobile Pay.
- **FynBus' eksisterende sms billet**

Alle ovennævnte salgssystemer vil være i drift fra 1. juni 2017. Prissætningen på produkterne vil forblive uændrede.

Nedenfor er FynBus produkterne listet og hvilket salgssystem, de fremover vil blive solgt på.

Skolekort

Nuværende skolekort overføres til rejsekort, der er baseret på principperne i et pendlerkort, det vil sige en fast strækning fra "A-B" og uden e-pung (uden mulighed for at rejse på andre strækninger).

Skolekort vil blive oprettet i et nyt skolekortsystem (mitskolekort.dk, der bygger på samme portal som pendlerkort og pendler kombi). FynBus vil i løbet af april måned instruere kommunerne i det nye skolekortsystem og oprettelse af skolekort. Skolekortsystemet vil være fuldt implementeret senest den 11. maj 2017, således at skolekort fra skoleåret 2017/2018 udstedes på rejsekort.

FynBus administration vurderer, at der i alt skal udstedes omkring 7.200 skolekort

Ungdomskort

Ungdomskortet vil blive udstedt som rejsekort via den eksisterende portal (mitungdomskort.dk), baseret på principperne i et pendlerkort, dog således at hele FynBus' område er gyldigt. Kortet bruges som legitimation til at få rabat på rejser udenfor FynBus' område. Alternativet til et rejsekort er at udstede ungdomskortet via Rejsekort A/S' mobil App. Begge løsninger er koblet op på den bestillingsportal, der allerede benyttes i dag. Derfor vil de uddannelsessøgende kun opleve mindre ændringer i bestillingsflowet. FynBus administration vurderer, at der i alt skal udstedes omkring 9.000 ungdomskort.

Gruppebillet, straksgruppebillet

Disse blev behandlet på det seneste bestyrelsesmøde den 1. februar 2017. Der skelnes nu ikke længere mellem de forskellige gruppetyper som gruppebillet til mindst 15 personer, storkunder og straksgruppebillet til minimum otte personer.

Ved grupper op til 15 kunder købes gruppebilletten på FynBus' nye mobil App eller som print selv billet via FynBus bestilling.

Ved grupper over 15 kunder sker bestilling og eventuel betaling af gruppebillet via fynbusbestilling.dk, der er en ny gruppebestillingsportal. Dette sikrer kunderne den laveste pris og garanti for transport samt FynBus en optimal kapacitetsplanlægning.

Det vil også være muligt at betale i bussen med et gruppecheck ind/ud på rejsekort, men så sker det udenom FynBus bestilling.

I forhold til gratiskørsel af skoler og institutioner sker bestilling fremover via fynbusbestilling.dk.

Konvertering af kvikkort mv.

Brugen af kvikkort, turkort og værdikort blev forlænget til 31. maj 2017, hvor de øvrige FynBus produkter ligeledes udgår. Kvikkort, turkort og værdikort konverteres typisk til rejsekort personligt eller rejsekort flex.

På nuværende tidspunkt er der konverteret ca. 12.500 kvikkortkunder.

Det potentielle antal konverteringer har været vanskeligt at estimere, dels har mange kunder tidligere haft flere kvikkort med forskellige zonelængder, der er ikke længere nødvendigt, og dels har mange kunder allerede haft anskaffet sig et rejsekort ved siden af kvikkortet af hensyn til rejser med toget.

De forventede udgifter til konvertering af kort har således været væsentlig lavere end antaget.

SVUF

SVUF-kortet er defineret ved at det udelukkende tilbydes til studerende på videregående uddannelser i Odense Kommune. Modsat normalprisen på et periodekort på to zoner til 374 kr. pr. periode af 30 dage, er prisen på et SVUF-kort 288 kr. pr. md. SVUF er således et normalt periodekort med tilskud fra Odense Kommune.

SVUF-kortet kan ikke anvendes efter den 31. maj 2017, hvor FynBus afskaffer det eksisterende billetudstyr og hermed også muligheden for at anvende FynBus' gamle produkter.

På By- og Kulturudvalgsmødet i Odense Kommune den 18. april 2017 er det besluttet, at nedlægge SVUF-kortet og henvise kunderne til at benytte FynBus' almindelig rejsekort pendlerkort eller pendler kombi.

UUO kort

Indtil nu har FynBus udstedt specielle turkort til UUO. I fremtiden vil produkter til dette formål blive udstedt via Fynbusbestilling.dk. UUO billetter udstedes til skoleelever, som skal i introduktionsforløb eller brobygning. Befordringen finansieres af kommunerne, såfremt afstanden mellem elevens hjem og uddannelsesstedet overstiger 9 km.

Turistbilletter

FynBus har turistbilletter, der enten dækker hele Fyn eller kun dækker Odense Kommune. Fremover vil disse billetter blive solgt via en mobil App eller på FynBus' webshop.

Bruttolønskort

FynBus har indgået aftaler med udvalgte virksomheder, som betyder at virksomhedens medarbejdere kan få et periodekort med skattefordel i form af et bruttolønstræk. Aftalen betyder ligeledes, at der ydes en rabat svarende til 11 % af kortprisen. I fremtiden vil bruttolønskort udstedes som et pendlerkort. Rabatten udfases i forbindelse med overgangen til rejsekort.

Implementering af pendlerprodukter

Siden 1. april 2017 har det været muligt at bestille både pendlerkort (fast strækning fra A-B) og pendler kombi (faststrækning A-B kombineret med et personligt rejsekort classic).

Mens pendlerkortet har været implementeret på Sjælland, siden januar 2017, er FynBus det første trafikselskab, som har introduceret pendler kombi på markedet pr. 1. april 2017. Sydtrafik forventer at implementere produkterne pr. 1. maj 2017, mens pendler kombi introduceres på Sjælland ultimo maj 2017.

Antallet af FynBus Rejsekort kombi og pendler er ultimo april ca. 950. Heraf er ca. 310 pendler kombi og 640 pendlerkort. I tillæg hertil er der ca. 500 blanketter, som er i oprettelsesprocessen, heraf er der ca. 400 blanketter som vedrører pendlerkort.

FynBus har i alt ca. 10.000 periodekort, som skal konverteres til et rejsekortprodukt. Administrationen vurderer, at størstedelen af periodekortkunderne vil konvertere deres kort til enten et pendlerkort eller et pendler kombi.

3. parts finansierede periodekort

For udvalgte kundegrupper, som har et dagligt rejsebehov, udsteder FynBus i dag et personligt periodekort med en 3. part som betaler. Blandt disse kundegrupper kan det f.eks. være CSV (undervisningsværksteder for unge og voksne med fx fysiske eller psykiske handicap), flygtninge til sprogskoler m.v., hvor periodekortet f.eks. betales af en kommune.

Disse kort udstedes fremadrettet som pendlerkort og fortsat med mulighed for at have en 3. part som betaler.

Kundevendte aktiviteter

Rejsekortbussen kører ikke længere rundt på Fyn. Til gengæld er der fortsat tryk på de øvrige kundevendte kanaler som FynBus kundecentre, kampagnelokalet, hotline telefon og call center.

Der ydes fortsat daglig personlig betjening af mange kunder, i kampagnelokalet ca. 200 kunder, Kundecentret ca. 275 kunder, hotline telefonen ca. 100 kunder og call center ca. 75 kunder. Der har været en lille nedgang i aktiviteten fra starten af april måned.

FynBus har etableret salgssteder fordelt over hele Fyn, der kan sælge rejsekort anonymt og tanke alle rejsekorttyper op. I alt etableres der 20 steder. Oversigten over salgssteder findes på www.FynBus.dk/salgssteder.

I Middelfart er FynBus i gang med at undersøge muligheder for at etablere et salgssted, da DSB lukker til sommer.

I forhold til FynBus normale normering er der i implementeringsperioden opnormeret med studerende i kampagnelokalet og på hotline telefonen, der begge forventes nedlagt, når rej-

sekortet er fuld implementeret i juni 2017. Derudover har der også været en ekstraordinær opnormering i kundecentret på grund af blandt andet ekstraordinære langtidssygemeldinger.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

7. Kontrol af flexkørsel

Resumé:

Bestyrelsen orienteres om kontroller på flextrafik-området.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen blev på bestyrelsesmødet den 1. februar 2017 orienteret om kontroller af tilbudsgivere i forbindelse med indgåelse af kontrakterne FG5 og FV5. Efterfølgende vil der i kontraktperioden blive udført kontroller i overensstemmelse med de retningslinjer, bestyrelsen tidligere har udstukket. FynBus mødes imidlertid lejlighedsvis med krav om yderligere kontroller, hvorfor der ses et behov for en nærmere beskrivelse af de kontroller, der udføres af FynBus.

I bilag 7.1 ses en oversigt over de krav, der stilles til entreprenører på flextrafik-området.

Kravene er opdelt i:

- krav, som følger af lov
- krav, som følger af kontrakten mellem FynBus og entreprenør.

Krav, som følger af lov

Lovmæssige krav kontrolleres af andre myndigheder – eksempelvis trafikstyrelsen, politi, SKAT.

FynBus mødes lejlighedsvis med forventninger om at kontrollere disse krav.

Idet bemyndigelsen til at kontrollere disse krav ligger hos andre myndigheder, foretager FynBus ingen kontrol heraf, men kan orientere den relevante myndighed om forholdet.

Krav, som følger af kontrakten mellem FynBus og entreprenør

FynBus har i vidt omfang valgt at indarbejde strengere krav i kontrakterne med entreprenørerne, end hvad der følger af lov. Disse krav kontrolleres af FynBus.

Eksempelvis er arbejdsklausulen et kontraktmæssigt - og ikke et lovmæssigt - krav, hvorfor arbejdsklausulen kontrolleres af FynBus.

I bilag 7.2 findes en detaljeret beskrivelse af disse kontroller for så vidt angår FG5 og FV5.

FR-kørsel, der planlægges i C-plan, vil ligesom FG- og FV-kørslen blive kontrolleret. Kontrollen af FR-kørslen vil ske ud fra principperne i bilag 7.2 i det omfang, det er relevant for denne type kørsel.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at

- Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:**Bilag**

7.1. Krav til Flextrafik entreprenører i FynBus

7.2. Kontrolforanstaltning i Flextrafik

8. Udvikling i priser på flexkørsel**Resumé:**

FynBus administration har udarbejdet notat over prisudviklingen i tilbud på flextrafik på Fyn. Notatet tager udgangspunkt i vognmænd, som har indgået kontrakt med FynBus fra 2014-2017. Med udgangspunkt i tilbudspriserne fra de seneste tre udbud i perioden fra 2014 - 2017 fremlægges

orientering om den generelle udvikling i priserne samt prisernes udvikling fordelt på overenskomstforhold, tilladelsestyper samt hjemsted.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med bestyrelsesmødet den 22. maj 2014 fremlagde FynBus en orientering om udvikling i taxabranchen på Fyn for perioden mellem 2007 - 2014.

FynBus har nu udarbejdet et notat, som tager udgangspunkt i perioden fra 2014 - 2017.

Notatet undersøger den generelle prisudvikling samt udviklingen i priserne fordelt på overenskomstforhold, tilladelsestyper samt hjemsted.

I perioden fra 2014 - 2017 er der en svagt faldende tendens på tilbudspriserne pr. køretime. Herudover er der i notatet belæg for generelt lavere priser for vognmænd med OST-tilladelser end øvrige vognmænd. En sammenligning mellem overenskomstforhold samt tilladelsestyper viser, at vognmænd med OST-tilladelse uden ansatte medarbejdere og ikke organiserede vognmænd med OST-tilladelser generelt har de laveste priser. I notatet kan der ikke påvises en entydig sammenhæng mellem hjemsted og priser i de forskellige udbud.

Herudover kan det konkluderes, at der i perioden fra 2014-2017 har været et mindre fald i priserne;

- For garantivogne har der været et fald på 1.1 % i gennemsnitprisen, og de laveste priser er faldet med 3.6%
- For variable vogne har der været et fald i gennemsnitsprisen på 1.9 %, og de laveste priser er faldet med 7.63 %

Antallet af tilbud har været stigende i samme periode, hvorfor det kan konkluderes, at der er en større konkurrence på markedet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at:

- Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:**Bilag 8.1. Udvikling i priser på flexkørsel**

9. Olieswap

Resume:

Nærværende sagsfremstilling fremlægger en status på de økonomiske konsekvenser af aftalen mellem FynBus og Danske Bank om olieswap. I forbindelse med bestyrelsesmødet den 28. juni 2017 tages der endelig stilling til en afdækning 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 Trafikselskabernes omkostningsindeks, som regulerer udgifterne for busdriften i det kommende budgetår.

Trafikselskabernes 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 listepreiser, som også indeholder afgifter til staten, kan en stigning på 100 % i oliepriserne, før afgifter, kun måles med en stigning på 25-40 % i omkostningsindekset.

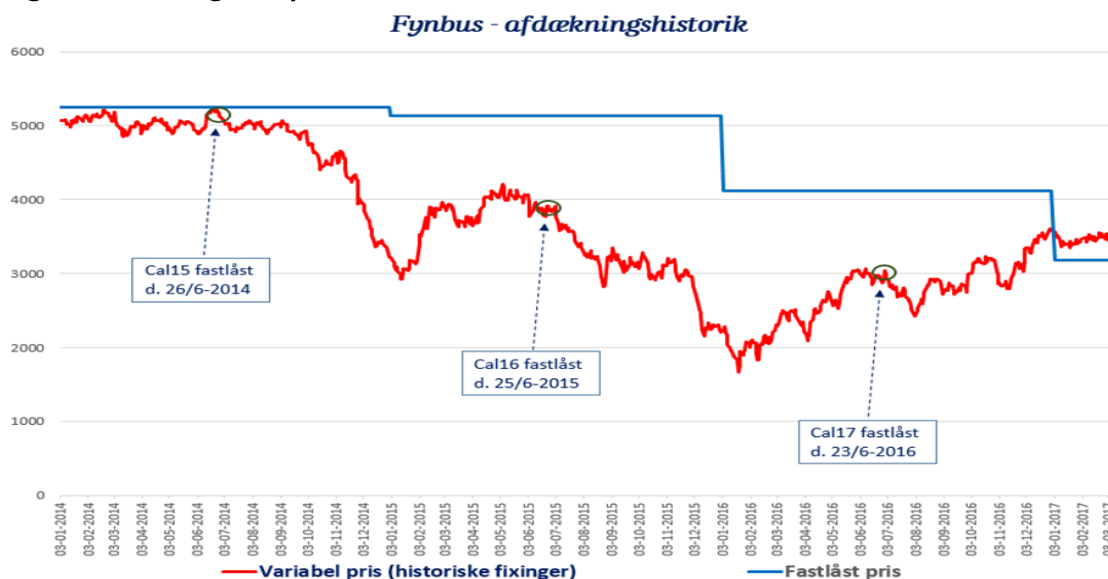
Ud fra et hensyn til større budgetsikkerhed har FynBus indgået aftale med Danske Bank om olieswap. Ved en aftale om olieswap, sikrer FynBus sig mod udsving i prisen på diesel i forhold til det budgetterede prisniveau.

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 besparede beløb tilbage til Danske Bank.

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

Figur I. Udvikling i olieprisen



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

Som det fremgår af figur I, 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:

- 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. Det svarer til 19,7 mio. kroner.

Figur I. viser at olieprisen i det første kvartal i 2017 er højere end olieprisen, som FynBus har budgetteret med. Dette betyder derfor, at FynBus har modtaget 0,4 mio. kroner for de første tre måneder i 2017.

Sagen fremlægges bestyrelsen til orientering med henblik på endelig vedtagelse om anvendelse af olieswap i 2018 på bestyrelsesmødet den 4. juni 2017.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at:

- Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

10. Præsentation af kundetilfredshedsundersøgelse 2017

Resumé:

FynBus har siden 2008 gennemført en årlig kundetilfredsundersøgelse blandt buskunderne i henholdsvis regionalbusser, Odense Bybusser og Svendborg Bybusser. Fra 2012 fra 2017 har FynBus præsenteret konstante resultater indenfor såvel kundetilfredshed, kundeloyalitet og kundernes opfattelse af FynBus' image. Administrationen præsenterer her resultatet af seneste tilfredshedsundersøgelse.

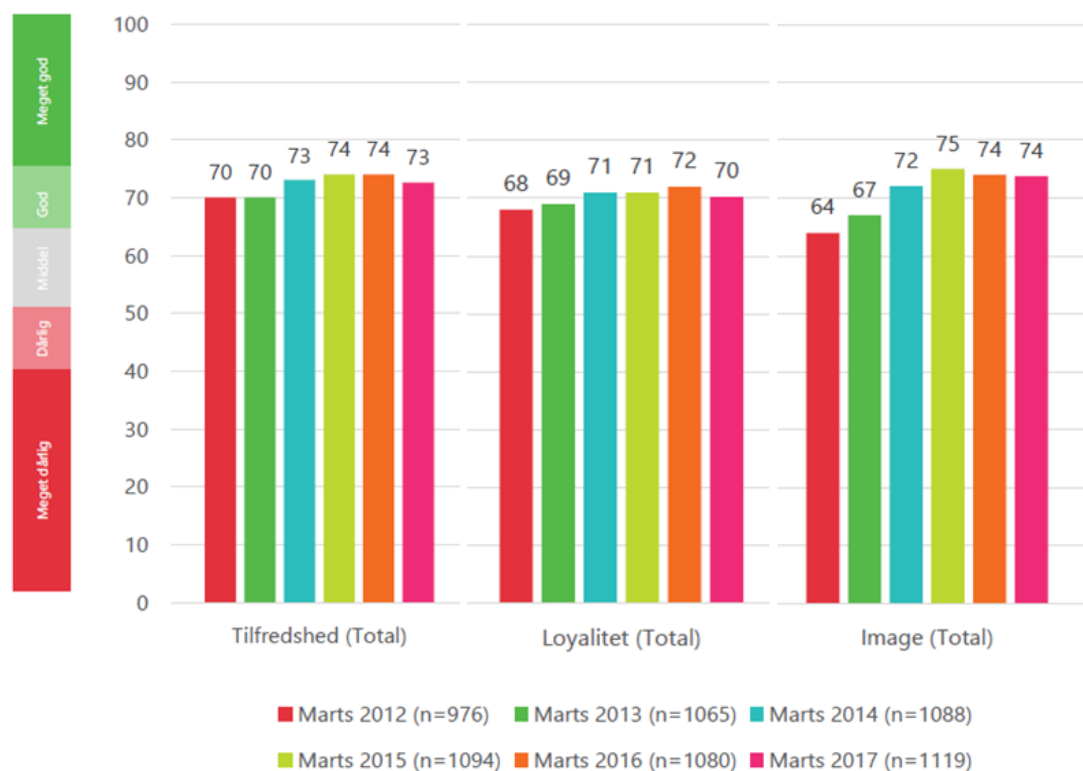
Sagsfremstilling:

Hvert år interviewes omkring 1.100 personer af et udvalgt analyseinstitut. Der gives hermed et øjebliksbillede af tilfredsheden blandt en repræsentativ del af buskunderne.

Formålet med undersøgelsen er dels at dokumentere resultaterne af årets indsatser og at få input til nye indsatser og kvalitetsforbedringer.

I undersøgelsen spørges til tilfredshed, loyalitet og image, ligesom der også spørges til en lang række andre områder, der alle omhandler kundernes opfattelse af FynBus.

Figur 2. FynBus' kundetilfredshedsundersøgelse, 2012-2017 på et indeks mellem 0 og 100.



Resultatet af årets undersøgelse er på stort set samme høje niveau som tidligere år. Af ovenstående figur 1. fremgår det, at:

- Den samlede tilfredshed er gået et point tilbage i forhold til sidste år, men ligger fortsat højt på skalaen i kategorien 'god'. På et indeks mellem 0-100 er den samlede tilfredshed 73 i forhold til år 2016, hvor den befandt sig på 74.
- Kundernes loyalitet, som er udtryk for, om kunderne vil vende tilbage, og om de anbefaler bussen til andre, befinder sig også fortsat i kategorien god, men er gået to point tilbage og har således et indekstal på 70 i modsætning til år 2016, hvor indekstallet var 72.
- Kundernes opfattelse af FynBus' image er på samme høje niveau som foregående år, og er således tæt på kategorien 'meget god' med et indekstal på 74. Kundernes opfattelse af FynBus defineres som troværdighed, pålidelighed og omdømme.

Af undersøgelsen kan det udledes, at der skal være fokus på nedenstående områder:

- Bussens overholdelse af køreplanen
- Information om forsinkelser og aflysninger
- Billetsystemet.
- Det nuværende rutenet
- Turens varighed

FynBus har på nuværende tidspunkt iværksat initiativer, der har til formål at øge tilfredsigheden indenfor de konkrete områder.

Resultaterne af den seneste kundetilfredshedsundersøgelse præsenteres på mødet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:**Bilag:**

10.1 FynBus Kundetilfredshedsundersøgelse, 2017.

11. Meddelelser

- Organisering af letbanen i Odense
- Danske Busvognmænd – busser og bremseser. Bilag 11.1 og 11.2.

12. Eventuelt

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jacobsen

Bestyrelsesmedlem
Hans Bjerregaard

Bestyrelsesmedlem
Kristian Grønbæk Andersen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Bilag 1.1**Notat internt årsregnskab 2016****Indhold**

Indledning	2
Busdriften inkl. telekørsel	3
Hovedtal	3
Busruter.....	5
Kørselsomfang.....	5
Bruttoudgifter	6
Passagerudvikling.....	8
Passagerindtægter	10
Fællesudgifter	12
Ordinære fællesudgifter	12
Anlægsudgifter.....	13
Flexkørsel	17
Udviklingen i personture.....	18
Hovedtal	19
Entreprenørudgifter.....	20
Fællesudgifter	22
Tjenestemandspensioner.....	24
Egenkapital.....	26
Eksternt finansierede projekter	28

Indledning

FynBus aflægger årsregnskab for 2016.

Regnskabsaflæggelsen sker i henhold til Styrelseslovens § 45 og FynBus' Kasse- og regnskabsregulativ.

Regnskabsaflæggelsen består af en samling dokumenter:

Bilag 1.1, dokumentation af produktion, indtægter og udgifter på overordnet FynBus niveau

Bilag 1.2, den ledsagende taldokumentation (de grønne sider)

Bilag 1.3, Revisionsberetning nr. 11.

Bilag 1.4, Årsberetning og eksternt regnskab

Bilag 1.5, Finansiering

Bilag 1.6, Direktørens Rejse- og repræsentationsopgørelse

Det eksterne årsregnskab indeholder ledelsesberetning og resultatet af revisionens gennemgang. Revision er gennemført med en påtegning uden bemærkninger og forbehold.

På omstående sider er regnskabet kommenteret i forhold til budgettet for 2016. Kommenteringen tager udgangspunkt i FynBus' interne regnskab, som er vedlagt i bilag 1.2.

Det interne regnskab er det samlede årsregnskab opdelt i FynBus' økonomiske enheder. FynBus' økonomiske enheder består af Busdrift, Flextrafik, Tjenestemandspensioner, Udviklingspulje/Disponibel egenkapital samt Eksternt finansierede Projekter.

Økonomien i de eksternt finansierede projekter, fremgår ikke af det interne regnskab, men gennemgås sidst i dette notat.

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

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

De gennemgås på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus i forsommeren, hvor budgetforslaget for 2018 samt overslagsår også drøftes.

Busdriften inkl. telekørsel**Hovedtal**

Ejerbidrag til bus- og telekørsel udgør 359,8 mio. kroner. Det er en merudgiftudgift på 3,8 mio. kroner eller 1,1 % i forhold til budgettet.

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Ejerbidrag inkl. telekørsel (1.000 kr. i årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel Budget 2016 Regnskab 2016
Indtægter	235.268	237.178	235.970	232.293	-3.677
Bruttoudgifter	510.718	515.349	499.007	499.879	872
Busdrift netto	275.450	278.170	263.037	267.585	4.548
Fællesudgifter	62.887	63.629	70.031	70.028	-3
Ejerbidrag busdrift	338.337	341.799	333.068	337.613	4.545
Ejerbidrag telekørsel	22.189	19.020	22.951	22.189	-762
Ejerbidrag	352.977	360.819	356.019	359.802	3.783

Den samlede merudgift dækker over forskydninger blandt ejerne som det fremgår af tabel 2.

De væsentligste budgetafvigelser knytter sig til merudgifter for Faaborg-Midtfyn og Odense Kommuner, som følge af øget kørselsomfang. Merudgiften i Nordfyns Kommune skyldes øgede udgifter til telekørsel.

De mindre udgifter for Region Syddanmark skyldes billigere kørselskontrakt og for Langelands Kommune øgede indtægter.

I nedenstående tabel er vist tilskuddet fordelt på ejere.

Tabel 2: Tilskud fordelt på ejere

Ejerbidrag bus- og telekørsel (1.000 kr. i årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel Budget 2016 Regnskab 2016
FynBus	352.977	360.819	356.019	359.802	3.783
Region Syddanmark	98.071	107.029	112.037	111.448	-589
Assens	19.751	18.525	19.554	19.599	45
Faaborg - Midtfyn	17.926	19.166	19.787	22.248	2.461
Kerteminde	7.871	7.712	8.219	7.936	-283
Langeland	5.850	5.941	6.236	5.829	-407
Middelfart	9.326	9.413	9.497	9.754	257
Nordfyn	14.808	17.053	17.479	17.992	512
Nyborg	13.743	13.068	12.889	12.439	-450
Odense	133.038	129.618	123.291	125.809	2.518
Svendborg	26.176	26.544	27.030	26.750	-281
Ærø	6.417	6.750	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016		

BusruterKørselsomfang

Budget for 2016 er overvejende opstillet på baggrund af køreplanerne fra august 2015, som de forelå primo juli.

Regnskabet er i kommuner med meget skolebuskørsel påvirket af, at budgettet blev beregnet uden at tage højde for skudår i 2016, der er således flere hverdages produktion i regnskabet.

I Odense Kommune er den regionale- og bybusbetjening tilpasset vejarbejderne i forbindelse med anlæg af letbanen adskillige gange.

Kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 3: Køreplantimeantal, antal driftsbusser og dubleringsbusser

Ejer		Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel Budget 2016 Regn. 2016
FynBus	Driftsbusser	322	331	328	341	13
	Køreplantimer	610.415	611.390	606.963	625.194	18.231
Region Syddanmark	Driftsbusser	105	110	111	113	2
	Køreplantimer	252.843	255.809	259.451	264.305	4.854
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	0
	Køreplantimer	17.354	16.818	17.804	18.585	781
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	31	32	32	39	7
	Køreplantimer	24.225	21.864	22.126	24.601	2.475
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	0
	Køreplantimer	9.987	9.040	8.642	8.814	172
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	0
	Køreplantimer	9.379	9.506	9.435	9.435	0
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	0
	Køreplantimer	13.600	13.040	13.122	13.398	276
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	0
	Køreplantimer	17.660	17.449	17.318	17.030	-288
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	0
	Køreplantimer	19.516	17.184	16.485	16.623	138
Odense	Driftsbusser	71	74	72	76	4
	Køreplantimer	196.979	201.187	202.729	212.147	9.418
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	0
	Køreplantimer	39.568	39.867	39.851	40.256	405
Ærø	Driftsbusser	2	2	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016		
	Køreplantimer	9.304	9.626			

Antallet af driftsbusser er steget med 13 og køreplantimetallet med 18.200 timer i forhold til budget 2016.

I Odense Kommune er kørselsomfanget steget med 9.400 køreplantimer og 4 driftsbusser i forhold til budget 2016 som følge af letbanearbejdet samt køreplanerne udarbejdet efter Handleplan 2016, som By- og Kulturudvalget vedtog i marts 2016.

I Handleplanen indgik nedlæggelse af svagt benyttede ture på forskellige ruter for delvist at kompensere for den forringede fremkommeligheds øgede timeforbrug. Den påvirkede også Region Danmarks kørsel, hvor der blev indsat 2 driftsbusser og 4.900 køreplantimer mere end budgetteret for at opretholde serviceniveauet.

Faaborg-Midtfyn kommune besluttede at ændre det lokale trafiksystem fra skoleåret 2016-17, så alle skolebørn i størst muligt omfang møder tæt på kl. 8. Det har medført indsættelse af 7 driftsbusser mere end budgetteret. De har udført 2.500 køreplantimer.

I Nordfyns Kommune er der indgået ny kørselskontrakt og benyttelsen af køreplanernes ture er gennemgået i forbindelse hermed. Det har medført at rutekørsel er erstattet med telekørsel, så nettoudviklingen i kørselsomfanget et fald på 300 timer i forhold til budget 2016.

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

Bruttoudgifter

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

Tabel 4: Bruttoudgifter for busdriften

Bruttoudgifter rutekørsel (1.000 kr. i årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel Budget 2016 Regnskab 2016
FynBus	510.585	515.213	499.007	499.879	872
Region Syddanmark	196.044	204.704	207.613	203.381	-4.232
Assens	16.677	16.463	16.095	16.826	731
Faaborg - Midtfyn	17.442	17.003	17.365	19.174	1.809
Kerteminde	7.187	6.807	6.639	6.717	78
Langeland	7.035	7.580	7.379	7.402	23
Middelfart	10.215	10.126	10.059	10.182	123
Nordfyn	15.997	16.310	16.163	15.121	-1.042
Nyborg	15.097	13.915	13.252	13.430	178
Odense	189.771	186.505	174.840	177.859	3.019
Svendborg	29.410	29.818	29.602	29.788	186
Ærø	5.711	5.981	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016		

Bruttoudgifterne udgør 499,9 mio. kroner. Det er stort set svarende til budgettet, en merudgift på 0,9 mio. kroner, men som tabel 4 viser dækker det over store forskydninger hos de enkelte ejere:

Bruttoudgifter 2016	(mio. kr)
Budgetteret udgift 2016	499,0
Mindre indeksstigning	-10,0
Budgetsikkerhed olierisiko	9,9
Billigere kørselskontrakter	-3,1
Øget kørsel i Odense mm	7,4
Incitamentskontrakter	-3,3
Regnskab 2016	499,9

Trafikselskabernes omkostningsindeks steg mindre end forventet af Trafikselskaberne i Danmark på grund af dieselolie.

Da FynBus har indgået aftale om afdækning af risiko ved olieprisstigninger for at sikre ejerne størst mulig budgetsikkerhed modsvares de sparede kørselsudgifter af tilsvarende udgifter til ordningen.

I forbindelse med udbud og nye kontrakter i den regionale trafik og lokalkørslen i Nordfyns Kommune er der opnået billigere priser, der får 5/12 dels virkning i 2016.

Faaborg – Midtfyn Kommune har indført nyt trafiksystem, så skolebørnene næsten alle møder kl. 8, det har medført øget kørsel. I Odense Kommune er anatlet af køreplantimer og busser øget på grund af letbanen.

Entreprenørerne i den regionale trafik og bybuskørslen har ikke opnået fuld bonus i incitamentsaftalerne som var udgangspunktet for budgettet.

I budgettet for udgifterne til entreprenørkontrakter for Region Syddanmark og Odense Kommune, der blev indgået i hhv. 2015 og 2016, var indeholdt omstillingsomkostninger i forbindelse med kontraktskifte.

En del af disse udgifter er IT-udgifter omkring passagetællesystem, som FynBus skal afholde. Da passagetællesystemerne endnu ikke er fuldt implementeret afholdes udgifterne først i 2017.

Passagerudvikling

FynBus' passagerstrategi har ind til 2015 været en årlig passagervækst på 2,4 % for bybusserne i Odense og Svendborg, de regionale og de fælles kommunale ruter.

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

I budget 2016 vurderede FynBus, at passagertallet i bybusserne i Odense ville falde ca. 5 % som følge af vejarbejder. På det øvrige Fyn blev der budgetteret nulvækst.

Der blev i juni 2016 behandlet en analyse af forventninger til den passagerudvikling 2017-20.

FynBus' samlede passagertal for 2016 ligger under niveauet for 2015 med 3,6 %. Dette skyldes især en tilbagegang på 5,3 % i bybusserne i Odense og en tilbagegang på de regionale ruter med 2,7 %.

Tilbagegangen på de regionale ruter skyldes svigtende passagertal i Odense kommune.

Tabel 5: Passagerudvikling på ejerniveau i perioden 2014-2016

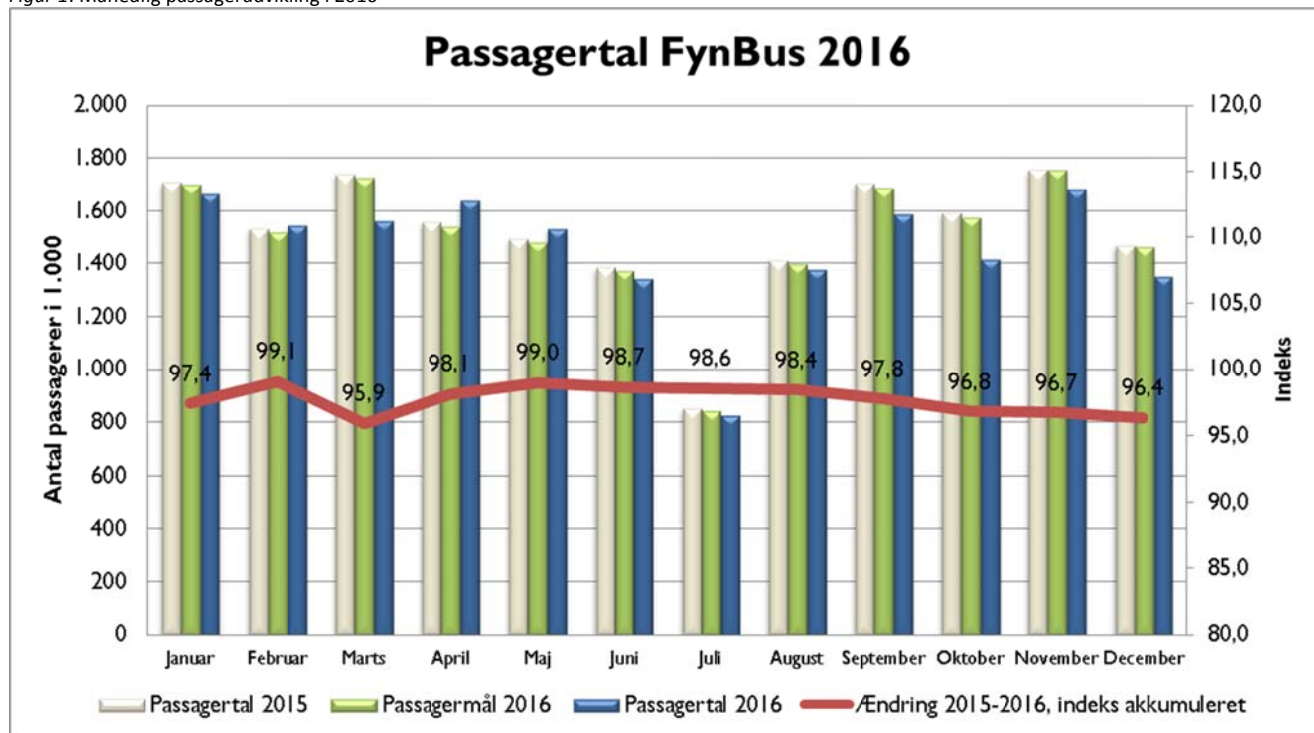
(Tusind rejser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel Budget 2016 Regnskab 2016	Forskel 2015 2016
FynBus (ekskl. Ærø)	18.067	18.199	17.770	17.536	-1,3%	-3,6%
Region Syddanmark	7.143	7.192	7.143	6.994	-2,1%	-2,8%
Assens	345	344	345	335	-2,9%	-2,6%
Faaborg - Midtfyn	407	394	407	381	-6,4%	-3,3%
Kerteminde	220	211	220	195	-11,4%	-7,6%
Langeland	291	300	291	307	5,5%	2,3%
Middelfart	178	187	178	178	0,0%	-4,8%
Nordfyn	335	376	417	360	-13,7%	-4,3%
Nyborg	355	324	355	331	-6,8%	2,2%
Odense	7.913	7.971	7.488	7.556	0,9%	-5,2%
Svendborg	880	900	926	899	-2,9%	-0,1%
Ærø	241	241	0	0	0	0

Tilbagegangen i landkommunerne skyldes, at tendensen med vigende brug af skolekort, som er konstateret siden indførelsen af folkeskolereformen, er fortsat.

Væksten på Langeland tilskrives de mange flygtninge, der har været på øen.

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

Figur 1: Månedlig passagerudvikling i 2016



Passagerernes valg af rejsehjemmel er i de seneste år ændret betydeligt. I nedenstående tabel er passagerudviklingen på rejsehjemmeltype vist for årene 2013 til 2016.

Tabel 6: Passagerer pr. rejsehjemmelstype for perioden 2013-2016

Antal passagerer pr. rejsehjemmelstype (1.000)	Januar - december				Fordeling mellem rejsehjemmel i %			
	2013	2014	2015	2016	2013	2014	2015	2016
Enkeltbilletter inkl. SMS	2.089	1.994	1.914	1.673	11,5	10,8	10,4	9,5
Turkort	713	697	692	628	3,9	3,8	3,8	3,6
KVIKkort	4.159	4.588	4.794	4.644	23,0	25,0	26,0	26,5
Ungdomskort (Hypercard)	2.085	2.459	2.565	2.465	11,5	13,4	13,9	14,1
Periodekort (excl. Ungdomskort)	5.615	5.186	4.957	4.739	31,0	28,2	26,9	27,0
Øvrigt (bus/tog og gratis børn)	3.438	3.465	3.519	3.386	19,0	18,8	19,1	19,3
I alt	18.100	18.389	18.440	17.536	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabellen viser bl.a. at andelen af

- Enkeltbilletter udviser en fortsat faldende tendens. I 2009 udgjorde enkeltbilletter 21,8 %. Det er, blandt andet ved indførelse af KVIKkortet, lykkedes at nedbringe antallet af kontantkunder væsentligt.
- KVIKkort fortsat er stigende og nu udgør 26,5 %. Dermed anvendes kortet mere end dobbelt så meget som enkeltbilletten og er næsten et lige så anvendt rejsehjemmel som periodekortet.

Passagerindtægter

Takststigningsloftet for 2016 på 1,3 % blev besluttet udnyttet fuldt i forbindelse med vedtagelse af budget 2016.

Passagerindtægterne for 2016 er 3,7 mio. kroner lavere end budget og 4,9 mio. kroner mindre end 2015.

Mindreindtægten i forhold til budget 2016 skyldes primært:

Indtægter 2016	(mio. kr)
Budgetteret indtægt 2016	236,0
Støre gennemsnitspris pr. rejse	6,8
Færre passagerer	-3,6
Endelig afregning Bus&Tog	-4,2
Målstyret markedsføring	-2,7
Regnskab 2016	232,3

Gennemsnitsindtægten pr. rejse er højere end forudsat i budgettet, som det fremgår af tabel 7. Dette er en kombination af længere rejser og at kunden benytter en dyrere rejsehjemmel.

FynBus har mistet 660.000 passagerer fra 2015 til 2016, hvilket er ca. 230.000 flere end forudsat i budget 2016. Tabet skyldes primært byggeriet af letbanen i Odense.

Indtægtsdelingen i Bus&Tog for 2014-2015 er baseret på acontobeløb, da der på initiativ af DSB er gennemført en udredning af Bus&Tog aftalerne for at klarlægge forhold omkring lighedeling og provision. Endelig afregning sker først i 2017.

FynBus havde budgettet med en tilgang af passagerer som følge af en særlig indsats "Målstyret markedsføring". Udgifterne er ikke afholdt, og den tilhørende passagervækst er således heller ikke realiseret.

I stedet har indsatsen været rettet mod at undgå passagertab i Odense, som følge af letbanebyggeriet.

Tabel 7: Indtægter pr. passager

Gennemsnitsindtægt pr. passager i kr.				Forskel	
	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Budget 2016 Regnskab 2016
Passagerindtægt	12,7	12,8	12,9	13,2	-0,3

Tabel 7 viser, at indtægter pr. passager har været stigende i 2016. Det skyldes, at en del af det konstaterede passagerfrafald i Odense er omstigningsrejser, hvor kunderne i bymidten tilsyneladende vælger at gå længere frem for at skifte bus.

Tabel 8 viser den ejerfordelte udvikling i indtægter.

Tabel 8: Sammenligning af passagerindtægter

Indtægter (1.000 kr. i årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel Budget 2016 Regnskab 2016
FynBus	235.268	237.178	235.970	232.293	-3.677
Region Syddanmark	126.625	126.916	128.947	124.757	-4.190
Assens	4.176	4.420	4.136	4.280	144
Faaborg - Midtfyn	3.975	4.093	3.917	4.008	91
Kerteminde	1.924	1.870	1.813	1.751	-62
Langeland	2.213	2.657	2.267	2.659	392
Middelfart	2.871	2.974	3.005	2.890	-116
Nordfyn	3.633	3.557	3.302	3.388	86
Nyborg	3.490	3.391	3.348	3.504	156
Odense	76.936	77.534	75.305	75.427	122
Svendborg	9.291	9.631	9.929	9.630	-299
Ærø	134	136	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016		

Tabel 8 viser, at de lavere indtægter primært kan henføres til Region Syddanmark samt Svendborg og Middelfart kommuner.

Som nævnt skyldes udviklingen hos Region Syddanmark primært den endelige afregning af Bus&Tog for 2013. I Svendborg og Middelfart skyldes udviklingen primært mindre brug af periodekort.

I Assens, Faaborg-Midtfyn og Nordfyns kommuner skyldes fremgangen i indtægter øget brug af Ungdomskort, hvilket FynBus tilskriver effekten af, at de lokale trafiksystemer har været optimeret mod også at betjene de lokale ungdomsuddannelser.

En tilsvarende ses delvist i Nyborg Kommune, men her er der også en øgning i kontantindtægter.

Forskellen på 0,4 mio. kr. på Langeland skyldes øgede skolekort- og kontantindtægter.

Endelig afregning for Bus&Tog udestår stadig for 2014 og 2015, da der på DSB's initiativ er foretaget granskning af aftaleforhold omkring ligedeling og provision.

Disse forhold er afklaret i første kvartal 2017, så endelig afregning foretages og regnskabsføres i 17- regnskabet.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne består af en ramme til de ordinære fællesudgifter på 68,8 mio. kroner og et anlægsbudget på 1,2 mio. kroner, samlet 70,0 mio. kroner.

Ordinære fællesudgifter

Udgifter og ramme er vist i nedenstående tabel.

Tabel 9: Ordinære fællesudgifter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 - R16
Driftsudgifter	11,5	11,1	10,9	10,7	0,2
Salgsudgifter	14,3	14,2	14,8	16,2	-1,4
Administrationsudgifter	35,6	36,6	37,5	34,9	2,5
Ekstra omkostninger Rejsekortet	-	-	5,7	5,6	0,0
Ordinære fællesudgifter	61,3	61,9	68,8	67,5	1,3
Ramme	61,4	62,7	68,8	68,8	0
Årets opsparing	0,1	0,7	0	1,3	1,3
Akkumuleret opsparing	0,5	1,2	1,2	2,5	1,3

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Fællesudgifterne for 2016 udgør 67,5 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 1,3 mio. kroner i forhold til budget.

Mindreudgiften skyldes primært udskudte IT-udgifter ind til de fulde konsekvenser af Rejsekort er kendte. Hertil kommer større renteindtægter / mindre renteudgifter end forudsat i budgettet.

Anlægsudgifter

I 2015 blev der besluttet anlægsprojekter for 1,2 mio. kroner til implementering i 2016.

I 2015 blev der desuden overført nogle anlægsprojekter til 2016, der heller ikke blev fuldt implementeret af forskellige årsager.

De blev på bestyrelsesmødet 8. december 2016 besluttet overført til 2017.

Der er overført anlægsprojekter til 2017 for i alt 2,8 mio. kroner.

Status på de enkelte projekter er anført nedenfor:

Tabel 10: Status for anlægsprojekter

Anlægsprojekt	Status	Regnskab 2016	Budget 2016	Beslutning
Navne på stoppesteder	Afsluttet Udrulning sker i samarbejde med kommunerne og påbegyndes i forsommeren 2017	673	750	
Ambassadørbil	Anskaffet	159	175	
Data til Statens Arkiver	Afsluttet i 2016, men først afregnet i 2017	6	494	
Bedre trafikinformation på OUH	Der er indgået aftale med leverandør. Ophængningen forventes først afsluttet i Q1 2017, hvor løsningen er fuldt implementeret		500	08-12-2016
Kapacitetsstyring	Administrationen har fundet en løsning der involverer de automatiske tællesystemer i de regionale busser og bybusserne i Odense samt udstilling af ledig kapacitet på Rejseplanen. De store kontraktskift med nye IT-platforme, senest den regionale kørsel i uge 42, medfører at entreprenørerne har måttet prioritere andre vigtige opgaver (udvendig skiltning mm) Projektet færdiggøres i Q2 2017		500	08-12-2016
System til håndtering af kundehenvendelser og drifts- og kvalitetssystemet "DOKS"	Administrationen har fundet et system, der håndterer begge opgaver. Der forhandles om anskaffelsen, men implementering påbegyndes først i Q1 2017. Betaling sker efter godkendt leverance		400	08-12-2016
Økonomiintegration handicap og telekørsel	Der var planlagt en mere effektiv integration af Flextrafik oplysninger, der skal bruges i økonomisystemet. Region Syddanmark har endnu ikke meldt det nye økonomisystem klar, og udviklingen er derfor ikke påbegyndt.		100	08-12-2016
Selvbetjening telekørsel	Trafikselskaberne er ved at udvikle Den samlede Rejse, et samarbejde hvor Rejseplanen og Flexdanmark indgår. Som et supplement har FynBus besluttet at udvikle en forbedret selvbetjeningsløsning til telekørsel. Den nationale projekt er forsinket, og FynBus ved derfor ikke præcist hvilken funktionalitet der kommer til at mangle, og udvikling er derfor ikke påbegyndt		800	08-12-2016
	Overføres til 2017		2.794	

Telekørsel

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

Tabel 11: Ejerbidrag til telekørsel fordelt på ejere:

Ejerbidrag Telekørsel (1.000 kr. i årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel Budget 2016 Regnskab 2016
FynBus	14.588	19.016	22.951	22.189	-762
Region Syddanmark	1.147	1.174	1.205	1.238	33
Assens	5.555	4.811	5.868	5.250	-617
Faaborg - Midtfyn	2.149	4.049	4.170	4.847	677
Kerteminde	1.653	1.854	2.484	2.039	-445
Langeland	127	99	136	51	-85
Middelfart	667	981	1.095	1.095	0
Nordfyn	785	2.656	2.873	4.462	1.590
Nyborg	234	760	1.257	731	-526
Odense	3	55	691	121	-570
Svendborg	2.237	2.575	3.173	2.355	-818
Ærø	31	2	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016		

Tabel 11 viser, at der har været en stigning i udgifterne til telekørsel fra 2014-16. Det skyldes øget aktivitet fordi rutekørsel er erstattet med telekørsel.

Som det fremgår af tabellen er udgifterne i Nordfyn og Faaborg-Midtfyn kommuner større end budgetteret.

I de øvrige kommuner er udgifterne mindre end budgetteret. Region Syddanmarks udgifter er stort set uændrede.

Tabel 11A Fællesudgifter

(Mio kr.)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 - R16
Fællesudgifter	5,0	5,9	6,8	6,7	0,1

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Fællesudgifterne pr. tur var i 2014 49 kr.. De er 2016 faldet til 40 kr. pr. tur.

Passagerudviklingen fremgår af omstående tabel:

Tabel 12: Passagerer i telekørsel

Telekørsel samlet - Antal rejser						
Ture	Produkt	2014	2015	B2016	R 2016	Forskel Budget 2016 Regnskab 2016
FynBus	Telependler	1.729	12.351	26.217	17.329	
	Telerute	7.403	9.593	12.880	10.161	
	Telecity	11.563	12.765	13.500	10.798	
	Teletaxa	80.734	104.044	115.058	127.027	
	Total	101.429	138.753	167.655	165.315	2.340
RSD	Telerute	6.674	7.209	8.000	7.511	
	Total	6.674	7.209	8.000	7.511	
Assens	Telependler - uddann	7.485	4.612	6.500	2.838	
	Telependler	1.098	3.158	3.400	2.948	
	Telependler	8.583	7.770	9.900	5.786	
	Teletaxa	37.765	32.414	34.000	33.828	
	Total	46.348	40.184	43.900	39.614	4.286
Faaborg-Midtfyn	Telependler	1.332	3.492	4.000	4.869	
	Telerute		232	730	292	
	Teletaxa	14.589	27.002	27.000	33.097	
	Total	15.921	30.726	31.730	38.258	-6.528
Kerteminde	Telependler		238	4.300	813	
	Teletaxa	11.007	12.741	13.000	14.052	
	Total	11.007	12.979	17.300	14.865	2.435
Langeland	Telerute	729	1.018	1.050	551	
	Total	729	1.018	1.050	551	499
Middelfart	Telecity	2.215	4.018	4.500	3.569	
	Teletaxa	2.257	4.040	4.800	5.590	
	Total	4.472	8.058	9.300	9.159	141
Nordfyns	Telependler		2.046	2.800	3.938	
	Teletaxa	5.299	16.788	18.000	29.559	
	Total	5.299	18.834	20.800	33.497	-12.697
Nyborg	Telependler	397	1.488	2.400	1.261	
	Telerute		179	1.900	373	
	Teletaxa	1.187	3.632	4.000	3.604	
	Total	1.584	5.299	8.300	5.238	3.062
Odense	Telerute		29		62	
	Teletaxa	26	394	4.758	835	
	Total	26	423	4.758	897	3.861
Svendborg	Telependler		3.438	4.800	3.610	
	Telerute		926	1.200	1.372	
	Telecity	9.348	8.747	9.000	7.229	
	Teletaxa	7.972	6.987	9.500	6.462	
	Total	17.320	20.098	24.500	18.673	5.827
Ærø	Teletaxa	632	46	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016		
	Total	632	46			

Antallet af passagerer i telekørselsordningen er steget med 19 % fra 2015 til 2016.

Det er beskedent mindre end beregnet i forbindelse med budget 2016 – en forskel på 1,4 %.

Som det fremgår af tabel 12 dækker udviklingen over store afvigelser i forhold til budgettet for de enkelte ejere.

I Faaborg-Midtfyn og Nordfyns kommuner er der hhv. 20 % og 60 % flere rejser.

FynBus tilskriver stigningen, at ordningerne er blevet kendte og rutekørslen reduceret.

FynBus havde forventet en stigning også i Nyborg, Svendborg og Assens kommuner, men her er efterspørgslen stort set den samme som i 2015.

Der er stort set ikke forskel på markedsføringsinitiativerne i de forskellige kommuner.

I Odense Kommune er der etableret ordninger, hvor telekørsel har erstattet buskørsel.

Den store forskel på budget og regnskab tyder på, at odenseanerne vurderer ulempen ved at skulle bestille kørsel, og dermed planlægge sine aktiviteter, så stor, at de har fundet andre løsninger.

Flexkørsel

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

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

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

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

Det fremgår af tabellen, at kommunerne pr. 31. december 2016 anvender FynBus i 71 ud af de i alt 110 mulige ordninger.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2014 til 2016 vist.

Tabel 14: Antal personture

Antal personture	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Handicapkørsel	117.786	119.712	121.881	123.704	1.823
Anden kørsel	616.422	511.885	296.518	295.141	-1.377
Handicap og anden kørsel	734.208	631.597	418.399	418.845	446
Telekørsel*	101.429	138.753	167.655	165.315	-2.340
I alt	835.637	770.350	586.054	584.160	-1.894
Siddende Patientbefordring*	219.404	224.114	229.833	226.614	-3.219
I alt*	1.055.041	994.464	815.887	810.774	-5.113

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

Det fremgår af tabellen, at antallet af personture til handicap- og anden kørsel i 2016 udgør 446 flere personture end budgetteret, hvilket er en meget lille stigning på 0,1 %. Selvom det samlede antal ture er næsten lig budget, så er der i de enkelte kommuner udsving

- Der var i Assens en stigning på 10.298 personture i forhold til budget, en stigning på 11,3 %. Det skyldes primært en stigning på specialskolekørsel på 7.882 personture.
- Der var i Faaborg-Midtfyn et fald på 9.506 personture i forhold til budget, et fald på 15,4 %. Faldet er primært sket på genoptrænings-, aktivitets- og lægekørsel.

Telekørslerne er 2.340 personture mindre i 2016 end budget og den siddende patientbefordring er 3.219 personture mindre end budget.

I alt er der et fald på 5.113 personture i forhold til budget, svarende til 0,6 %. Årsagen til at der er begrænset udsving i forhold til budget, er at der ikke er sket så store ændringer i kørslen for 2016 efter budgettet er godkendt, som der har været i tidligere år.

Hovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel

Tabel 15: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Indtægter	-6,5	-6,7	-6,8	-7,0	0,2
Entreprenørudgifter	119,8	96,8	65,9	67,0	-1,1
Flex udgifter netto	113,2	90,1	59,1	60,0	-0,9
Fællesudgifter	28,3	24,6	21,1	21,0	0,1
Ejerbidrag	141,5	114,7	80,2	80,9	-0,8

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

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel:

Tabel 16: Ejerbidrag for Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Assens	14,1	17,7	16,4	18,6	-2,3
Faaborg-Midtfyn	10,3	9,6	10,4	8,5	1,8
Kerteminde	8,0	8,5	9,4	8,6	0,8
Langeland	2,4	2,4	2,4	2,5	0,0
Middelfart	2,4	2,4	2,2	2,4	-0,2
Nordfyn	9,4	13,8	17,2	17,6	-0,3
Nyborg	5,3	4,2	4,2	4,0	0,2
Odense	80,8	47,9	9,4	10,1	-0,7
Svendborg	2,7	2,2	2,1	2,3	-0,1
Ærø	0,3	0,3	0,2	0,2	-0,1
Region Syddanmark	5,8	5,7	6,2	6,1	0,1
I alt	141,5	114,7	80,2	80,9	-0,8

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Ejerbidraget udgør i 2016 80,9 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 0,8 mio. kroner eller 1,0 % i forhold til budget 2016. De primære årsager til merudgiften er:

- 2,3 mio. kroner i merudgift i Assens Kommune, som primært skyldes flere specialskolekørsler og at lukket skolekørsel ikke er med i budget.
- 0,7 mio. kroner i merudgift i Odense Kommune, Dette skyldes en kombination af et højere aktivitetsniveau og at prisniveauet pr. persontur er lidt højere end ved budgettidspunktet. Prisniveauet er dog på niveau med 2015.
- 1,8 mio. kroner i mindredgift i Faaborg-Midtfyn kommune, dette skyldes et lavere aktivitetsniveau for aktivitets-, genoptrænings- og lægekørsel

- 0,8 mio. kroner i mindredgift i Kerteminde kommune, dette skyldes et samlet lavere aktivitetsniveau. Aktivitetsniveauet er lavere for aktivitets-, genoptrænings- og lægekørsel. Det er højere for elev- og specialskolekørsel.

Entreprenørudgifter

Entreprenørudgifterne i 2016 udgør 67,0 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 1,1 mio. kroner i forhold til budget 2016. Dette svarer til en stigning på 1,7 %. Ændringen kan henføres til sammensætningen af aktiviteten mellem de enkelte ordninger. Desuden er der for handicapkørsel en højere pris pr. persontur end på tidspunktet for budget 2016.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 17: Entreprenørudgifter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Handicapkørsel	24,3	24,7	24,3	26,1	-1,8
Anden kørsel	95,5	72,1	41,6	40,9	0,7
I alt	119,8	96,8	65,9	67,0	-1,1

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

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 18: Entreprenørudgifter pr. persontur

Kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Handicapkørsel	206	206	199	211	-12
Anden kørsel	155	141	140	139	1
Handicap og anden kørsel	163	153	157	160	3
Telekørsel	109	110	111	109	-2
I alt	157	146	144	146	-2

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

Entreprenørudgiften pr. persontur er i 2016 146 kroner, hvilket er 1,4 % højere end niveauet for budget 2016. I forhold til 2015 er det på niveau.

Prisen pr. tur stiger i forhold til budget primært fordi at prisen pr. tur for handicapkørsel var 6,0 % lavere ved budgettidspunktet. Stigningen er samlet set lavere end for handicapkørsel, da der er et fald for anden kørsel, hvor personturene indenfor ordninger med højere udgiftsstruktur, er faldet mere end personturene indenfor ordninger med lavere udgiftsstruktur.

Desuden er prisen pr. tur for telekørsel faldet i forhold til budget.

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

Fællesudgifter

Fællesudgifterne udgør 21,0 mio. kroner, hvilket er en mindredgift på 0,1 mio. kroner i forhold til budget.

Mindredgiften dækker over flere interne forskydninger i fællesudgiften, hvoraf de væsentligste er følgende:

- 0,8 mio. kroner i mindre udgifter til løn og anden administration.
- -0,9 mio. kroner i merudgifter til IT. Dette skyldes dels udvikling af nyt Cplan og dels øget udgifter i FlexDanmark

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

Tabel 19: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner		Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	21,8	25,1	24,9	0,2
	Siddende patientbefordring	25,4	26,9	26,9	0,0
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	14,2	11,7	11,3	0,4
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § - kørsel	8,9	7,3	7,1	0,2
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitets- kørsel og elevkørsel	10,7	8,8	8,5	0,3
	Specialskolekørsel	17,8	14,6	14,1	0,5
	Telekørsel	21,3	17,5	16,9	0,6

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Det fremgår af tabellen at de faste fællesudgifter pr. persontur er på niveau eller lidt lavere end budgetteret, men en del højere end 2015. Årsagen til at de faste fællesudgifter er højere end 2015, er at aktivitetsniveauet er faldet med 18,5 %, mens udgifterne er faldet med 9,2 %.

Samtlige variable fællesudgifter er lavere end budgetteret og lavere end 2015.

Det fremgår af nedenstående tabel, at en medarbejder i 2016 i gennemsnit håndterer 29.165 personture, hvilket er 1.572 personture mindre end i 2014, men 140 personture flere end budgetteret. Faldet fra 2014 er skyldes primært, at Odense Kommune selv udbyder "anden kørsel" via rammeaftaler og disse ture dermed ikke indgår i turantallet mere. Da disse kørsler krævede færre ressourcer end øvrige kørsler påvirker det nøgletallet negativt.

Fællesudgifterne pr. persontur fremgår af tabel 21. Regnskab 2016 er på niveau med budget 2016.

Sammenlignes 2016 med 2015, fremgår det at nøgletallet ligeledes påvirkes af ændringen for Odense Kommune. Fællesudgifterne pr. persontur er steget med 4,1 kroner pr. persontur i løbende priser.

Tabel 20: Antal personture pr. medarbejder

	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Antal personture	1.055.041	994.464	815.887	810.774	-5.113
Medarbejder normering	34,3	32,7	28,1	27,8	0,3
Antal personture pr. medarbejder	30.737	30.440	29.025	29.165	140

Note: Inklusiv telekørsel og "siddende patientbefordring"

Tabel 21: Fællesudgifter pr. persontur

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Fællesudgifter	32,2	29,7	27,8	27,5	0,2
Antal personture	1.055.041	994.464	815.887	810.774	-5.113
Fællesudgifter pr. persontur	30,5	29,9	34,0	34,0	0,0

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

Tjenestemandspensioner

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

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

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

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

Resultat

Pensionsregnskabet resultat for 2016 er et underskud på 2,9 mio. kroner. Det er en mindredgift på 1,1 mio. kroner i forhold til budgettet.

Tabel 22: Hovedtal for pensionsregnskabs indtægter og udgifter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-9,1	-6,1	-7,9	-9,4	1,5
Udgifter til pensioner	9,6	10,8	11,7	12,1	-0,4
Nettoudgifter Pension	0,6	4,7	3,9	2,7	1,1
Administrative udgifter	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0
Resultat pension	0,8	4,9	4,0	2,9	1,1

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Indtægterne udgør 9,4 mio. kroner. Det er en merindtægt på 1,5 mio. kroner. Indtægterne består af:

- 3,2 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er en merindtægt på 0,4 mio. kroner, da der har været færre vedligeholdelsesomkostninger end forventet.
- 4,4 mio. kroner i afkast af værdipapirbeholdning. Det er en merindtægt på 0,8 mio. kroner. Den lave rente, gør at obligationerne har givet et højere afkast.
- 1,8 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er en merindtægt på 0,3 mio. kroner.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner udgør 12,1 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,4 mio. kroner.

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

Indtægten fra Sampension på 1,8 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 2,9 mio. kroner reducerer likvid- og obligationsbeholdningen for tjenestemænd.

Præmiebetaling

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

Den største del af opsparingen er placeret hos Sampension. Herudover indbetaler FynBus på særskilt opsparing til dækning af forpligtelser for tjenestemænd, som ikke er omfattet af ordningen med Sampension. Præmien beregnes i begge tilfælde som 47,77 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2016.

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

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 23: Fordeling af præmiebetalinger

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Odense Kommune	5,3	4,2	4,5	3,5	1,0
Keolis Danmark A/S	0,5	0,6	0,5	0,9	-0,4
FynBus' fællesudgifter	1,5	1,4	1,5	1,5	0,0
I alt til Sampension	7,3	6,3	6,5	5,8	0,7
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,6	0,7	0,5	0,7	-0,2
Samlet præmiebetaling	7,9	6,9	7,0	6,5	0,5

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Pensionsbalance

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

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

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

Egenkapital

Egenkapitalen er i FynBus interne regnskab for 2016 opgjort til -42,2 mio. kroner¹.

Egenkapitalen er sammensat af 3 selvstændige poster jf. nedenstående tabel:

Tabel 24: Egenkapitalens sammensætning

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Disponibel egenkapital	28,5	-49,6	-103,2	-114,3	14,1
Udviklingspulje	1,4	0,3	0,0	0,0	0,0
Pensionsforpligtelser og øvrige	-5,6	73,8	-	72,1	-
I alt	24,4	24,5	-	-42,2	-

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Disponibel egenkapital

Den disponible egenkapital udgør primo 2016 -49,6 mio. kroner.

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

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

I 2015 har der i forbindelse med investering i rejsekortet været disponeret 78,1 mio. kroner på egenkapitalen til indkøb af udstyr, indskud og ansvarlig lån i Rejsekort A/S samt interne projektomkostninger.

I 2016 har den fortsatte implementering af rejsekortet betydet disponeringer på 67,7 mio. kroner:

- 32,0 mio. kroner til indkøb af rejsekortudstyr
- 26,1 mio. kroner nedskrivning af indskud til Rejsekort A/S til indre værdi
- 6,0 mio. kroner til interne projektomkostninger.
- 0,5 mio. kroner til det eksisterende udstyr

Den disponible egenkapital udgør herefter -114,3 mio. kroner ultimo 2016.

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 overtagelesprisen i 2007.

Udviklingspulje

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

Udviklingspuljen anvendes til finansiering af investeringer, som ikke finansieres over anlægsbudgettet. Bestyrelsen har i november 2014 besluttet at den resterende saldo på udviklingspuljen kan anvendes til investering i nuværende billetudstyr. Der er i 2016 anvendt 0,3 mio. kroner hertil. Hvorefter udviklingspuljen ultimo 2016 udgør 0,0 mio. kroner.

Pensionsbalancen

Pensionsbalancen opgøres hvert 5. år jf. afsnittet under tjenestemandspensioner – senest i 2012. I 2016 er der reguleringer for 5,8 mio. kroner. Reguleringerne opgøres i forbindelse med årsregnskabet.

Øvrigt

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

Årets reguleringer kan primært henføres til øget anlægsaktiver som følge af investering i rejsekortudstyr. Årets reguleringer udgør 66,3 mio. kroner.

Eksternt finansierede projekter

FynBus arbejder med projekter finansieret af Staten, Region Syddanmark, Assens Kommune og øvrige interessenter som er involveret i og medfinansierer projekterne.

FynBus har i 2016 nedenstående projekter.

Tablet 25: Oversigt over igangværende eksternt finansierede projekter

Mio. kroner (Årets priser)	Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder 2013-15	Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder 2014-17
Finansieret af	Trafikstyrelsen (3,1), Region Syddanmark (2,0), Assens Kommune (0,9) og Syddansk erhvervsskole (0,1)	Trafikstyrelsen (2,3), Assens Kommune (2,0)
Status	Afrapporteret og afsluttet i 2016	I drift
Bevilget beløb		4,3
Afholdt beløb		1,6
Restbeløb		2,7

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

FynBus bidrag til projekterne er "konsulenttimer" til projektledelse og faglig bistand. Denne involvering skal tjene til udvikling af viden, der kan blive til gavn for alle ejere.

Et godt eksempel er uddannelsesruterne, der er vokset fra forsøg til fuldt indarbejdet produkt.

I 2017 afsluttes projektet med telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder.

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 i Assens.

Det tilbageværende projekt i Assens Kommune forventes at kunne opfylde bevillingsbetingelserne og holdes indenfor de bevilgede økonomiske rammer.

Bilag I.2

Internt årsregnskab 2016

Indholdsfortegnelse:

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

Kollektiv trafik

Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)
Indtægter:						
Enkeltbilletter, total	50.960	46.750	45.128	41.171	44.747	3.576
- Kontantbilletter	43.916	38.310	35.219	34.218	32.302	-1.916
- SMS-billetter	7.044	8.440	9.909	6.953	12.445	5.492
Rejsekort classic	0	0	0	0	12	12
Turkort	7.233	6.495	6.555	6.718	6.017	-701
Kvikkort	41.616	48.923	51.508	52.452	50.563	-1.890
Periodekort, total	96.039	101.181	101.091	100.362	97.655	-2.707
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	28.148	24.402	21.793	22.515	16.652	-5.863
- Ungdomskort	54.429	64.182	66.754	66.006	68.986	2.980
- Skolekort	13.461	12.596	12.544	11.842	12.018	176
Indtægter fra målstyret markedsføring	0	0	29	2.710	0	-2.710
Kompensation fra Staten	12.122	12.238	12.365	12.356	12.317	-38
Bus / tog samarbejde	23.442	22.949	23.259	23.226	23.559	333
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	580	33	168	175	-114	-290
Salgsprovision og - gebyrer	-4.226	-4.006	-4.083	-4.036	-3.567	469
Øvrige indtægter	1.498	706	1.157	834	1.104	270
Indtægter i alt	229.264	235.268	237.178	235.970	232.293	-3.689
Busruter udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)
Bruttoudgifter:						
- Entreprenørkontrakter	490.443	493.139	479.505	477.332	467.338	9.994
- Incitamentsaftale	3.091	2.955	2.317	4.439	1.134	3.305
- Variabel kørsel	9.677	12.871	16.296	14.282	19.247	-4.965
- Olierisiko	0	1.055	11.374	0	9.907	-9.907
- Bod	-374	-436	-680	-310	-1.102	792
- Rejsetidsgaranti	140	118	144	154	211	-57
- Endestationer/rutebilstationer	863	784	746	550	14	536
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	474	232	2.913	1.455	2.210	-755
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	86	0	2.734	1.105	920	185
Bruttoudgifter, busruter	504.400	510.718	515.349	499.007	499.879	-872
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	275.136	275.450	278.170	263.037	267.585	-4.560
Fællesudgifter:						
- Driftsrelaterede udgifter	61.696	61.380	62.670	68.831	68.790	-41
- Salgsrelaterede udgifter	12.852	11.454	11.135	10.864	10.662	202
- Administrative udgifter	15.204	14.266	14.158	14.816	16.232	-1.416
- Ekstra omkostninger Rejsekortet	32.359	35.556	36.644	37.490	34.943	2.547
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	0	0	0	5.661	5.620	-41
- Anlægsudgifter	1.281	104	733	0	1.333	-1.333
- Anlægsudgifter	1.447	1.507	959	1.200	1.238	-38
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	63.143	62.887	63.629	70.031	70.028	3
Årets ejerbidrag busdrift	338.279	338.337	341.799	333.068	337.613	-4.557

Kollektiv trafik

Telekørsel (1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)
- Indtægter	1.067	1.436	2.175	2.482	2.507	25
- Entreprenørudgifter	8.259	11.060	15.331	18.627	18.029	598
Telekørsel nettoudgifter	7.192	9.624	13.156	16.145	15.522	623
- Fællesudgifter (Flextrafik)	1.365	5.016	5.864	6.807	6.667	139
Årets ejerbidrag telekørsel	8.557	14.640	19.020	22.951	22.189	762

Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)

Årets underskud kollektiv trafik	345.556	352.873	360.086	356.019	358.469	-2.450
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	346.837	352.977	360.819	356.019	359.802	-3.783

Restfinansiering og likviditet

Restfinansiering

	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)
Ejerbetaling af busdrift	346.837	352.977	360.819	356.019	359.802	-3.783
Opkrævet aconto for året	347.351	352.823	358.402	346.013	348.467	2.454
Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)	-514	154	2.417	10.007	11.335	1.329

Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel

	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)
Afregning for foregående regnskabsår	-6.890	-3.596	-1.435	-2.885	-7.543	-4.658
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvist to år efter regnskabsåret)	523	4.249	5.591	1.620	1.620	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	1	14	58	17	17	0
Opkrævet aconto for året	347.351	352.823	358.402	346.013	348.467	2.454
Årets samlede likvide tilskud	340.985	353.490	362.616	344.765	342.561	-2.204

Nøgletal

	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)
Busruter						
Passagerantal* bus	18.101.000	18.390.000	18.440.000	17.770.074	17.536.000	-234.074
Driftsbusser	315	322	331	328	341	13
Køreplantimer	612.097	610.415	611.390	606.963	625.194	18.231
køreplankm	18.989.198	18.603.703	18.854.935	18.679.523	18.670.170	-9.353
Passagerer/køreplantime	30	30	30	29	28	-1
Passager/antal indbyggere	37	38	38	37	36	-1
Køreplantime/antal indbyggere	1	1	1	1	1	0
Selvfinansierungsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	0	46	46	47	46	-1
Indtægter/passagerer (kr.)	13	13	13	13	13	0
indtægter/køreplantim (kr.)	375	385	388	389	372	-17
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	824	837	843	822	800	-23
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	449	451	455	433	428	-5
Årets underskud/køreplantime (kr.)	565	578	589	587	573	-13
Ejerbidrag/km (kr.)	18	18	18	18	18	0
Telekørsel						
Passagerantal telekørsel (personure)	80.329	101.429	138.753	167.655	165.315	-2.340
Antal minutter (incl. Servicetid)	815.869	1.099.792	1.508.236	1.880.256	1.824.517	-55.739
Antal km (direkte rejse)	549.785	730.719	970.102	1.204.085	1.186.920	-17.165
Nettoudgifter/personotur (kr.)	90	95	95	96	94	-2
Bruttoudgifter/personotur (kr.)	103	109	110	111	109	-2
Fællesudgifter/personotur (kr.)	17	49	42	41	40	0
Ejerbidrag/km (kr.)	16	20	20	19	19	0
Ejerbidrag/minut (kr.)	10	13	13	12	12	0
Kollektiv trafik i alt						
Indbyggerantal	485.672	486.709	488.578	483.385	491.474	8.089
Passagerantal i alt	18.181.329	18.491.429	18.578.753	17.937.729	17.701.315	-236.414
Årets underskud/passagerer (kr.)	19	19	20	20	20	0
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	714	725	739	737	732	-4

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

Odense Bybusser

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)
Drift af bybusser excl. Cross Border	24.511	24.961	21.522	18.739	19.814	-1.075

Tjenestemandspensioner

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)
Nettohusleje - Gammelso	2.588	3.018	1.852	2.846	3.235	389
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbev Odense Kommune	2.268	4.925	2.917	3.600	4.368	768
Pensionsudbetaling fra Sampension	761	1.107	1.336	1.445	1.771	326
Indtægter i alt	5.617	9.050	6.105	7.891	9.374	1.483
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	8.575	9.616	10.844	11.743	12.106	-363
Ekstern administration	122	188	173	180	173	7
Udgifter i alt	8.697	9.804	11.017	11.923	12.279	-356
I alt	3.080	754	4.912	4.032	2.905	1.127

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	5.105	5.338	4.199	4.500	3.479	-1.021
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	849	514	616	500	873	373
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.405	1.452	1.440	1.500	1.482	-18
Præmiebetaling til Sampension	7.359	7.304	6.255	6.500	5.834	-666
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	338	617	679	461	683	222
i alt	7.697	7.921	6.934	6.961	6.516	-445

Egenkapital - finansiering

Består af renter af disponibel egenkapital						
(1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)
Saldo, primo	1.327	1.414	1.461	44	253	209
Rentetilskrivning	13	47	-17	0	0	0
Investering i billetteringsudstyr	0	0	-1.191	0	-253	-253
Saldo, ultimo	1.414	1.461	253	44	0	-44
Disponibel egenkapital - Saldo & anvendelse						
(1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)
Saldo, primo	28.501	28.501	28.471	-55.182	-49.581	5.601
Rejsekort - projektkostninger	0	-30	-691	-15.304	-6.020	9.284
Rejsekort - investering i udstyr	0	0	-28.034	-31.032	-32.030	-998
Rejsekort - aktiekapital og ansvarlig lån	0	0	-49.327	0	-26.088	-26.088
Investering i billetteringsudstyr	0	0	0	-1.700	-539	1.161
Saldo, ultimo	28.501	28.471	-49.581	-103.218	-114.258	-11.040

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)
Handicapørsel (SBH)						
Indtægter	-5.836	-6.046	-6.232	-6.316	-6.507	191
Entrepenørudgifter	23.181	24.288	24.672	24.305	26.066	-1.761
Fællesudgifter	15.379	4.830	4.276	4.273	4.440	-167
Ejerbidrag	32.725	23.072	22.716	22.262	24.000	-1.737
Personture	116.478	117.786	119.712	121.881	123.704	1.823
Lægekørsel						
Indtægter	-13	-9	-7	0	-4	4
Entrepenørudgifter	8.164	11.065	7.424	6.420	6.068	352
Fællesudgifter	1.109	2.556	1.644	1.590	1.452	138
Ejerbidrag	9.259	13.613	9.061	8.010	7.516	494
Personture	65.219	83.926	55.639	49.032	45.828	-3.204
Speciallægekørsel						
Indtægter	4	-4	-3	0	-3	3
Entrepenørudgifter	1.593	2.107	1.757	1.662	1.842	-181
Fællesudgifter	139	336	238	262	255	7
Ejerbidrag	1.737	2.440	1.991	1.924	2.094	-171
Personture	7.977	10.190	7.846	8.079	8.010	-69
Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler						
Indtægter	-1	-1	0	0	0	0
Entrepenørudgifter	258	266	267	297	273	24
Fællesudgifter	16	32	27	30	29	1
Ejerbidrag	273	297	293	327	301	26
Personture	937	923	893	926	898	-28
Paragrafkørsel						
Indtægter	-4	-5	-6	-7	-4	-3
Entrepenørudgifter	491	3.544	1.656	755	611	144
Fællesudgifter	50	441	258	133	116	17
Ejerbidrag	537	3.980	1.908	881	723	158
Personture	2.958	17.028	9.973	4.100	3.634	-466
Genoptræningskørsel****)						
Indtægter	-29	-25	-26	0	-19	19
Entrepenørudgifter	4.026	6.936	7.001	6.226	4.496	1.730
Fællesudgifter	492	1.619	1.534	1.491	1.108	383
Ejerbidrag	4.489	8.530	8.509	7.717	5.585	2.133
Personture	28.942	53.322	53.236	44.005	33.256	-10.749
Special genoptræningskørsel****)						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entrepenørudgifter	456	1.471	1.255	1.393	744	649
Fællesudgifter	29	186	128	126	75	51
Ejerbidrag	486	1.657	1.384	1.519	819	701
Personture	1.738	5.735	4.400	3.730	2.254	-1.476
Aktivitetskørsel						
Indtægter	-392	-459	-438	-479	-483	4
Entrepenørudgifter	3.744	16.491	11.862	6.048	6.153	-105
Fællesudgifter	663	2.264	1.955	2.068	1.912	156
Ejerbidrag	4.015	18.297	13.378	7.637	7.582	55
Personture	39.032	102.399	93.696	61.030	57.397	-3.633
Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entrepenørudgifter	361	1.354	1.585	1.221	1.874	-653
Fællesudgifter	33	290	364	316	535	-220
Ejerbidrag	393	1.644	1.948	1.537	2.409	-872
Personture	1.933	8.906	11.897	9.326	16.059	6.733
Specialskolekørsel						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entrepenørudgifter	9.262	37.831	30.096	15.013	16.198	-1.185
Fællesudgifter	937	6.733	5.506	3.789	4.097	-308
Ejerbidrag	10.199	44.565	35.601	18.802	20.294	-1.492
Personture	55.130	238.050	204.395	95.400	105.170	9.770
Center for voksenundervisning						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entrepenørudgifter	0	3.423	2.149	23	0	23
Fællesudgifter	0	526	329	3	0	3
Ejerbidrag	0	3.949	2.478	26	0	26
Personture	0	21.863	15.081	90	0	-90
CPR-kørsel						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entrepenørudgifter	0	286	0	15	0	15
Fællesudgifter	0	47	0	3	0	3
Ejerbidrag	0	333	0	18	0	18
Personture	0	1.950	0	100	0	-100

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)
Dagcenterkørsel						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	0	10.230	6.213	1.897	1.941	-44
Fællesudgifter	0	1.514	845	640	708	-67
Ejerbidrag	0	11.744	7.057	2.537	2.648	-111
Personture	0	71.121	53.311	18.900	21.243	2.343

Flexruter						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	0	221	320	614	215	399
Fællesudgifter	0	31	34	61	32	29
Ejerbidrag	0	252	354	675	247	428
Personture	0	785	1.050	1.800	974	-826

Lukket skolekørsel						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	0	246	537	0	502	-502
Fællesudgifter	0	8	15	0	14	-14
Ejerbidrag	0	255	552	0	516	-516
Personture	0	224	468	0	418	418

Udligning						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	1.733	1.140	1.746	100	100	0
Ejerbidrag	1.733	1.140	1.746	100	100	0
Personture	0	0	0	0	0	0

*) Implementeringsudgifter inden opstart 1/1-14

Flextrafik ekskl. siddende patientbef. og telekørsel i alt						
Indtægter	-6.269	-6.549	-6.713	-6.802	-7.021	219
Entreprenørdgifter	51.536	119.759	96.792	65.889	66.981	-1.093
Fællesudgifter	20.579	22.554	18.898	14.887	14.874	13
Ejerbidrag Flextrafik i alt	65.845	135.765	108.978	73.973	74.834	-861
Personture	320.340	734.208	631.597	418.399	418.845	446

Siddende patientbefordring						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter ^{*)}	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	2.412	5.781	5.681	6.178	6.101	77
Ejerbidrag	2.412	5.781	5.681	6.178	6.101	77
Personture	210.947	219.404	224.114	229.833	226.614	-3.219

*) Entreprenørafregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik

Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*						
Indtægter	-6.270	-6.549	-6.713	-6.802	-7.021	219
Entreprenørdgifter	51.535	119.759	96.792	65.889	66.981	-1.093
Fællesudgifter	22.991	28.335	24.579	21.065	20.975	90
Ejerbidrag Flextrafik i alt	68.257	141.546	114.659	80.151	80.936	-784
Personture i alt	531.287	953.612	855.711	648.232	645.459	-2.773

Nøgletal**						
Entreprenørdgifter pr. personture	149	157	146	144	146	1
Ejerbidrag/personetur	186	180	166	165	166	1

* Telekørsel afregnes under busregnskabet

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

ORDINÆRE FÆLLESUDGIFTER

1.000 kr.	Realiseret 4. kvartal	Realiseret 1/1 -31/12	Budget 2016	Forventet 2016 efter 3. kv.	Difference (regnskab 2016 - budget 2016)
Driftsudgifter					
Kontraktudgifter, bus	15	28	25	18	-3
EDB-omkostninger - busPC mv.	2.285	9.340	3.898	9.710	-5.442
Chaufføruddannelse	-82	112	130	150	18
Billetteringsudstyr	0	0	0	0	0
Radioudstyr	0	0	0	0	0
Trafiktjeneste incl. billetkontrol	1.317	6.524	6.849	6.836	326
Løn mv. - Trafikvagt og Kontrol & Kvalitet inkl. lønsafgift	1.307	6.415	6.769	6.738	355
Øvrigt	10	109	80	98	-29
Stoppesteder	122	278	400	325	122
Driftsudgifter i alt	3.656	16.282	11.302	17.039	-4.980
Salgsudgifter					
Provision	0	0	0	0	0
Markedsføring og information incl. køreplaner	1.239	8.274	8.355	8.207	81
Løn mv. - Kommunikationscentret inkl. lønsafgift	710	4.979	4.848	4.995	-131
Øvrige ordinære udgifter	529	3.295	3.507	3.212	212
Rejsehjemmel	-41	1.466	1.655	1.493	189
Kundecenter	0	0	0	0	0
Salg og distribution	1.694	6.492	6.553	6.609	61
Løn mv. - Kundecentret inkl. Lønsafgift	1.077	4.697	4.739	4.741	41
Øvrige ordinære udgifter	618	1.794	1.814	1.868	20
Drift af busterminaler/rutebilstationer	0	0	0	0	0
Rejsekort	0	0	0	0	0
Salgsudgifter i alt	2.892	16.232	16.562	16.308	331
Administrationsudgifter					
Bygninger og inventar	468	1.926	1.912	1.970	-14
Konsulenter, revision, advokat	666	1.382	-871	1.691	-2.254
Møder, rejser	120	474	609	490	135
EDB	1.513	3.454	4.587	3.532	1.133
Kontor, telefon mv.	473	1.602	1.354	1.546	-249
Personale og uddannelse	297	1.733	1.820	1.643	87
Løn inkl. lønsafgift	5.419	24.654	25.472	24.834	818
Renter	15	19	481	93	462
Ej specificeret	0	-302	-50	-302	252
Administrationsudgifter i alt	8.971	34.943	35.312	35.497	369
Fællesudgifter i alt	15.519	67.457	63.177	68.845	-4.280



AARS B

E R

E T

M P

Z O



FORORD:

I 2016 er der navnlig to store projekter, der har fyldt rigtig meget i FynBus' bevidsthed. 2016 var nemlig året, hvor skinnerne skulle lægges ud for det kommende rejsekort, og hvor alt forberedelsesarbejdet, som var helt afgørende for at "premieredatoen" den 15. januar 2017 kunne overholdes, skulle iværksættes. Vi nåede det som bekendt, men det var en stor opgave, som ikke var blevet håndteret uden en ekstraordinær indsats.

Den anden begivenhed, der fyldte meget i 2016, og som stadig gør det, er hele det afledte arbejde omkring omdannelsen af Odense by og forberedelserne til letbanen. 2016 blev nemlig året, hvor vejarbejderne i forbindelse med anlægget af letbanen i Odense for alvor påvirkede bustrafikken.

Letbanearbejderne resulterede i mange omlægninger af bybusruter, og fra køreplansskiftet i august blev de regionale ruter også for alvor berørt. Resultatet er, at 2016 blev det første år med passagertilbagegang i FynBus siden 2009.

På overordnet FynBus-niveau er passagertallet faldet med 700.000 rejser i forhold til 2015, hvilket svarer til en tilbagegang på knap 4 %. I forhold til budget 2016 er forskellen godt 1 %, da det var forudset, at letbanearbejderne ville påvirke bybuskunderne markant, og tilbagegangen var dermed allerede indregnet i budgettet.

Passagertilbagegangen har ramt de odenseanske bybusser og regionale busser, som er en del af bybus-systemet i Odense. Tilbagegangen skyldtes i nogen udstrækning, at kunderne foretog færre omstigningsrejser, så tilbagegangen gjaldt især kunder, der rejste på KVIKkort, turkort og periodekort.

Samtidig blev der også konstateret en marginal tilbagegang i brugen af skolebusser i de fynske landdistrikter. Det skyldtes, at brugen af skolekort stadig er vigende – en udvikling, der også blev konstateret i 2015.

Erfaringerne fra 2016 kommer også i brug i 2017, idet FynBus fortsat forventer at blive påvirket som følge af de store vejarbejder i Odense. En kommende strategi for den kollektive trafik på Fyn forventes således ikke at tage udgangspunkt i vækst, men derimod i fastholdelse af eksisterende kunder, kombineret med fokus på kvalitet.

Den kollektive trafik på Fyn skal være af så høj kvalitet, at kunderne ikke kan undvære den.

FORMAND MORTEN ANDERSEN
DIREKTØR CARSTEN HYLDBORG JENSEN

INDHOLD:

ÅRSBERETNING:

- 04: 2016 KORT FORTALT**
- 12: VIDSTE DU...**
- 14: VI LYTTER!**
- 16: BLÅ PRIKKER - GRØN TANKEGANG**
- 20: ODENSE GRAVER STADIG**
- 23: PASSAGERUDVIKLING I 2016**
- 24: ORGANISATIONEN**
- 25: BESTYRELSEN**
- 26: OM FYNBUS**
- 50: HVAD SKER DER I 2017?**

ÅRSREGNSKAB:

- 29: SELSKABSOPLYSNINGER**
- 30: LEDELSENS PÅTEGNING**
- 30: BESTYRELSENS PÅTEGNING**
- 31: DEN UAFHÆNGIGE REVISORS ERKLÆRINGER**
- 34: HOVED- OG NØGLETAL**
- 35: ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS**
- 38: DRIFTSREGNSKAB**
- 39: BALANCE**
- 40: NOTER TIL DRIFTSREGNSKAB OG BALANCE**
- 48: BEMÆRKNINGER**

2016

KORT

FORT

ALT



REGIONAL BUSKONTRAKT UNDERSKREVET

I januar underskrev FynBus og Tide Bus kontrakten for den regionale buskørsel med virkning fra 16. oktober. Aftalen, der løber fra 2017 til 2024 med mulighed for forlængelse, har en værdi på 2,5 milliarder kroner og indbefatter al regional buskørsel med i alt 100 busser. Læs mere under "Nye busser" på side 10.

FÅ BESKED FRA REJSEPLANEN, HVIS BUSSEN ER FORSINKET

Et af de helt store ønsker fra kunderne, når snakken falder på trafikinformation, er at få relevant og direkte besked, hvis den bus, man plejer at køre med, er forsinket eller aflyst. I starten af januar var rejseplanen klar med et nyt tilbud, der som det første sted i Danmark, blev rullet ud til de fynske kunder. Nu kunne de fynske kunder "abonnere" på udvalgte busafgange. Ved uregelmæssigheder på de valgte afgange får kunderne nu en direkte notifikation på mobiltelefonen. Efter en veloverstået fynsk implementering er servicen i løbet af 2016 blevet udvidet til hele landet.

HEY, JEG BLIVER
LIGE 10 MINUTTER
FORSINKET I DAG.
SIDDER I KØ LIDT
UDENFOR BYEN.
SES...



FÅ EN SMS INDEN DU BLIVER HENTET

I februar fik brugerne af teletaxi og handicapkørsel et nyt godt tilbud fra Flextrafik: Er du oprettet i vores system, kan vi nu tilbyde dig, at du kan modtage en sms, når din bil er på vej, nøjagtig som man kender det fra mange taxiselskaber. Formålet med løsningen er at give tryghed og sikkerhed for kunderne, og minimere tiden fra vognen kommer til kunden er klar.



BLÅ BUSKORT I GRØNNE BUSSE

I marts måned kunne bybuskunderne i Svendborg og Nyborg se, at noget nyt var i gære. Her indledte FynBus nemlig monteringen af de første karakteristiske lysende blå check-ind og check-ud-terminaler i de fynske busser. Monteringen var dog ikke signalet til, at rejsekortet kunne benyttes af kunderne, men derimod starten på arbejdet med at få alle FynBus' busser klar til rejsekortpremieren i 2017. Lokalt indledte man i netop Svendborg og Nyborg en lang række tests, hvor i første omgang personale fra FynBus, men sidenhen også kunder, hjalp med at indsamle erfaringer og resultater.

BESTIL OG BETAL DIN TELETAXI

Allerede i marts 2016 havde det længe været muligt i mange kommuner ikke bare at bestille, men også betale for sin teletaxi via FynBus' hjemmeside, hvis man havde et dankort. Et stort ønske fra kunderne blev imidlertid imødekommet i starten af marts, da det også blev muligt at betale med andre elektroniske kort som fx Mastercard.



FORTSAT HØJ TILFREDSHED BLANDT BUSPASSAGERERNE

Hvert år i marts måned spørger FynBus over 1.000 passagerer om deres tilfredshed med FynBus, deres opfattelse af FynBus og deres loyalitet i forhold til FynBus. Igennem de sidste mange år har FynBus kunnet konstatere, at såvel den generelle tilfredshed, som image og loyalitet har været i næsten konstant fremgang. Også i marts 2016 kunne FynBus glæde sig over et flot resultat med enten status quo eller fremgang på de fleste parametre, hvilket er særdeles flot i en periode, hvor ikke mindst letbanebyggeriet i Odense har sat sine spor i forhold til busdriften. Mest tilfredse er kunderne i Svendborgs bybusser, som da også har været forskånet for de store forandringer i årets løb.

OVERBLIK TIL DE ODENSEANSKE SENIORKUNDER

FynBus har i løbet af 2016 løbende udgivet et oversigtskort, der viser, hvordan busserne betjener det centrale Odense i forhold til en lang række udvalgte interessepunkter, som fx læger, tandlæger, apoteker, plejecentre og lignende. Kortet, der revideres, når der ændres på trafikken i Odense, er meget populært blandt kommunens seniorkunder. Kortet udkom i tre versioner i 2016, og indeholder, udover det omtalte rutekort, også informationer målrettet seniorkunderne med oplysninger om de forskellige kort- og billettyper, som med fordel kan benyttes af seniorkunderne.



FARVEL TIL POPULÆR ODENSE-RABAT

I april 2016 blev det besluttet at stoppe den ekstraordinære rabat, der i flere år har ladet odenseanerne køre i bus for kun 10 kroner. Baggrunden for beslutningen var dels, at det ikke er muligt for rejsekortsystemet at håndtere 10-kronersordningen i Odense, samt at busdriften i Odense er blevet dyrere, da det tager flere minutter og kræver flere busser at køre det samme antal afgange på grund af de trafikale gener fra letbanearbejdet og byomdannelsen i Odense. Finansieringen af de trafikale gener for bybusserne sker ved en omprioritering inden for den eksisterende økonomiske ramme for den kollektive trafik. Beslutningen blev truffet i 2016, men trådte dog først i kraft ved takstskiftet den 15. januar 2017.



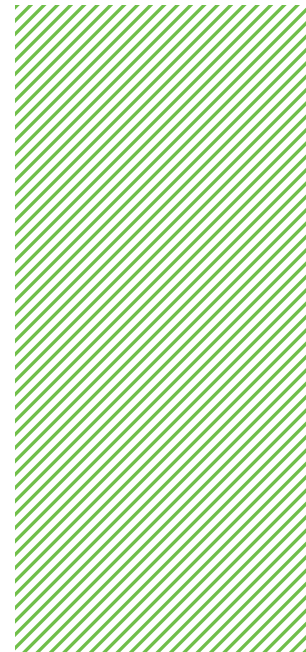
FORSKERSPIRER FRA ODENSE HJALP FYNBUS

SDU Supercomputer Challenge er en konkurrence, der bringer studerende fra ungdomsuddannelser sammen med firmaer, som har svære tekniske udfordringer for sammen at finde intelligente løsninger. FynBus og Movia indgik i 2016 et samarbejde med fire unge forskerspirer fra Odense Tekniske Gymnasium og Sct. Knuds Gymnasium. Der blev ønsket hjælp til at finde en teknisk løsning, der kunne være med til at forbedre og effektivisere udvælgelsesprocessen, når der skulle vælges leverandør til udbudte opgaver. De fire unge herrer opnåede et meget overbevisende resultat og nåede frem til en løsning, der kan få en væsentlig betydning for fremtidige arbejdsgange hos FynBus og Movia. Deres løsningsforslag var så overbevisende, at det udløste førstepræmien på 25.000 kr.



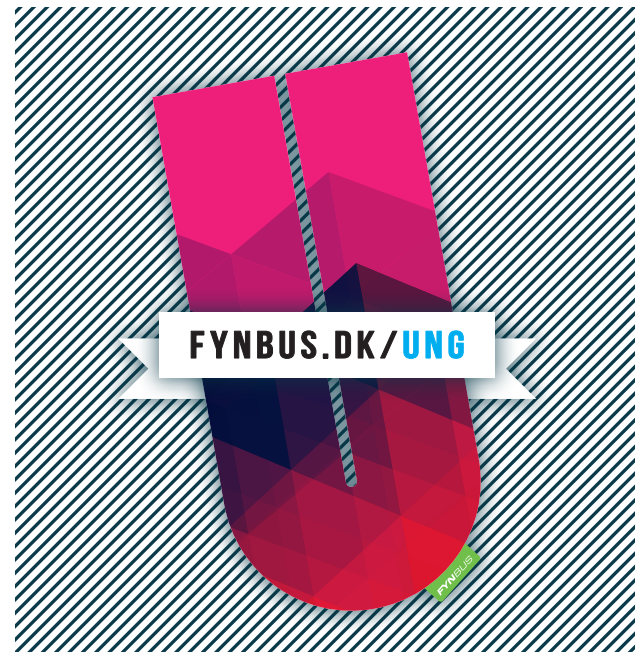
DER ER NOGEN DER HAR TEGNET PÅ MIN KØREPLAN!...

Det har over årene efterhånden udviklet sig til en tradition, at FynBus indbyder skoleelever fra Fyn og Langeland til at tegne forsider til de fynske lokalkøreplaner. I forårsmånederne vælter det ind med flotte tegninger, og det gjaldt også for 2016, hvor der blev udvalgt ni vindere, hvis tegninger pryder køreplanerne, og som hver fik mulighed for at invitere hele klassen på en tur i Zoologisk Have. Med bus naturligvis.



KØREPLANSKIFTE 7. AUGUST

Alle ruter skiftede køreplaner den 7. august, og kunderne oplevede især ændringer i Odense, hvor både bybusser og regionale ruter blev påvirket af gravearbejdet i forbindelse med letbanen. Ændringerne medførte blandt andet etableringen af et nyt stoppested, OBC Ejlskovsgade, som betød at mange kunder nu skulle benytte Byens Bro, hvis de skulle til og fra den nuværende busterminal på OBC, samt etableringen af OBC Dannebrogsgade, hvor enkelte ruter dermed er vendt tilbage til "den gamle busterminal". Samlet set en meget stor ændring af både ruteføring og stoppestedsmønstre, som indledningsvis medførte en del støj, men som normaliserede sig i løbet af efteråret.



FRA FORSØG TIL DANMARKS MEST UDBYGGEDE UDDANNELSESBUSNET

I august 2013 iværksatte FynBus i samarbejde med Assens Kommune, Region Syddanmark, Syddansk Erhvervsskole og Trafikstyrelsen et forsøg med tre uddannelsesruter fra tre mindre byer i Assens Kommune til Kold College og Syddansk Erhvervsskole i Odense. I foråret 2016 var det tid at gøre status, og forsøget har været en stor succes. De tre uddannelsesruter er i dag blevet forvandlet til 34. Ruterne har gjort de uddannelsessøgende til tilfredse kunder, og skabt ekstra plads i de øvrige regionalbusser. FynBus udgav i 2016 en rapport om forsøget. Rapporten findes på www.FynBus.dk.

GRATIS INTERNET

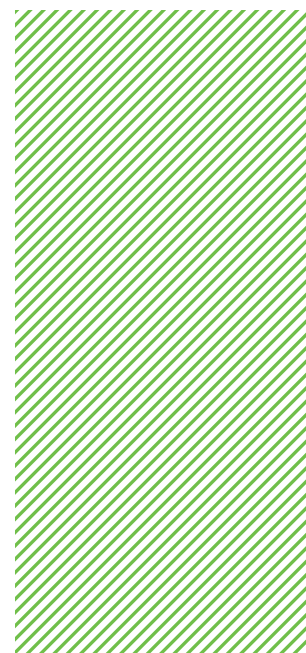
Den 19. september indførte FynBus gratis internet i bybusserne i Odense, og efter nogle måneders overvågning og tilpasning af data-forbrug, samt enkelte tekniske tilretninger, kunne FynBus i november måned konstatere, at tilbuddet er blevet taget godt imod af kunderne, der nu både har gratis internet i de odenseanske bybusser, samt i de regionale busser.



FYNBUS VINDER PRIS FOR BEDSTE HJEMMESIDE - IGEN

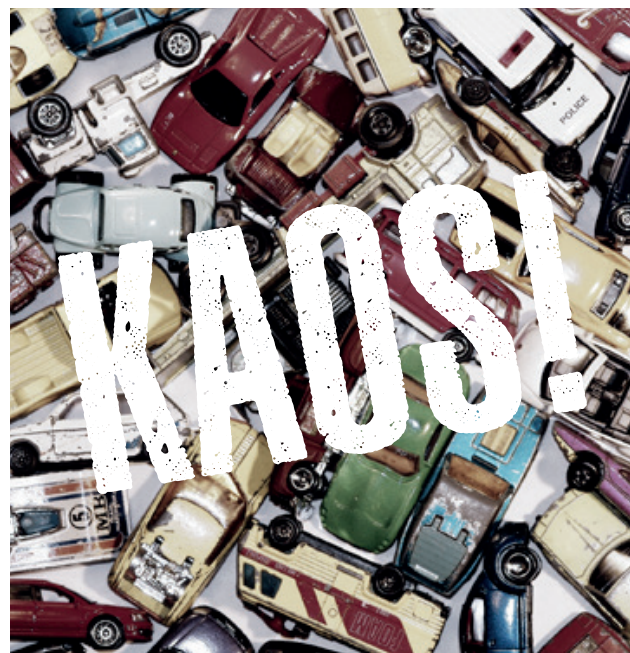
Passagerpulsens, der er Forbrugerrådet Tænks afdeling for kollektiv trafik, uddelte igen i 2016 priser for bedste kundeservice til de kollektive trafikselskaber i Danmark. For andet år i træk vandt FynBus prisen for bedste online kundeservice. Tildelingen af prisen var baseret på interviews med passagerer og ved at lade såkaldte "mystery shoppers" besøge de forskellige trafikselskabers hjemmesider for at løse bestemte opgaver fx at lave en rejsesøgning, og her var FynBus.dk atter engang bedst.

"Det, der gør FynBus' hjemmeside til en særlig oplevelse er, at den er nem at overskue, sproget og tonen er imødekommende, og man fornemmer tydeligt, at den er lavet med udgangspunkt i passagerernes væsentligste informationsbehov"



MOBILITETSUGEN

I midten af september deltog FynBus i den europæiske mobilitetsuge, hvor formålet var at få sat mobilitet på dagsordenen. For FynBus' vedkommende benyttede man lejligheden til at få sat fokus på kollektiv trafik, og ugen bød på en lang række forskellige aktiviteter, som indbefattede dialogaktiviteter, foredrag, konkurrencer og uddeling af "smagsprøver" på Odense Food Festival i form af FynBus-grønne skoleagurker.



UNIVERSITETSTRÆNGSEL

Det slår næsten aldrig fejl. Skolestart på Syddansk Universitet betyder stort pres på busforbindelserne mellem Odense indre by og Syddansk Universitet. Således også i september 2016, hvor aviserne skrev om "Kaos", og hvor FynBus i første omgang måtte medgive, at det godt kunne se ud som om, der var alvorlige kapacitetsproblemer. FynBus havde, belært af erfaringen fra tidligere år, rustet op og var klar til at tage presset. Mens nogle af trængselsproblemerne skyldtes et højt forventningsniveau i forhold til antal minutter, man var villig til at vente på en bus, var andre helt reelle og kunne efterfølgende imødekommes. Erfaringerne tager FynBus med til skolestarten i 2017.

FREMTIDENS MOBILITET

FynBus inviterede i weekenden den 19.-20. november 38 skarpe unge hjerner fra de videregående uddannelser til en 24-timers workshop kaldet FM16. På ét døgn skulle de studerende i samspil med specialister diskutere og idéudvikle værktøjer til fremtidens mobilitet. Det blev til en lang række spændende inputs og direkte anvendelige ideer til FynBus, og FynBus er efterfølgende gået i tæt dialog med vindergruppen, der havde nogle meget spændende ideer vedr. indretning af fremtidens stoppested. Eventen planlægges gentaget i 2017.



NYE BUSSER

Den nye regionale buskontrakt, som blev omtalt tidligere, trådte i kraft den 16. oktober og betød splinternye busser til de fynske buskunder. Kunderne på de almindelige regionale ruter fik busser med klimaanlæg, individuelle læselamper, komfortable sæder, fire informationsskærme og gratis internet på hele turen. Herudover blev der indsat nye specialbusser på uddannelsesruterne med aircondition, læselys ved alle pladser, stikkontakter ved alle dobbeltsæder, blødere sæder, fire informationsskærme og gratis internet.

**Næsten som en limousine.
Det eneste der mangler er en minibar;-)**



TAG CYKLEN MED I BUSSEN. GRATIS!

I november indledte FynBus et 1-årigt forsøg, hvor kunderne gratis kan tage deres cykel med i bybusserne i Odense og i de regionale busser på hele Fyn og Langeland. Siden 2011 har det været muligt for kunderne på rute 81-83 og 91-92 i Odense at medtage deres cykel i bussen som en del af en forsøgsordning. I november 2016 blev dette tilbud udvidet til at omfatte alle bybusser i Odense. For regionalruterne gælder det også, at det nu bliver gratis for kunderne at medtage deres cykel. Det betyder, at FynBus' kunder ikke længere skal have pungen frem, når de ønsker at få deres cykel med i bussen. Forsøget evalueres i slutningen af 2017.



FYNBUS OG REJSEKORT

Med kun tre måneder til indførelsen af rejsekort gik FynBus i gang med at fortælle kunderne mere indgående om rejsekortet. Samtlige KVIK-kort-kunder blev kontaktet af FynBus enten i form af mail eller brev, og FynBus udgav en særlig hjemmeside, hvor kunderne kunne finde god information om rejsekortet. FynBus fik tillige udviklet Danmarks første visuelle rejsekort-prisberegner, hvor man i det kendte googlemaps-format lynhurtigt kan skaffe sig et overblik over, hvad det koster at benytte rejsekortet. Alt sammen med henblik på at gøre overgangen til rejsekort så nemt som overhovedet muligt for kunderne.

TRAVLHED FOR KUNDEAMBASSADØRERNE

Behovet for information har aldrig været større. Det har FynBus' kundeambassadører mærket rigtig meget til i 2016. Med omfattende letbanebyggeri i Odense med deraf afledte forandringer, kombineret med ønsket om at vide mere om det kommende rejsekort, tillige med "normale" opgaver i forhold til kommunebesøg og øvrige synlighedsaktiviteter, har ambassadørerne også i 2016 formået at nå rigtig langt ud i krogene. Det er i lighed med tidligere år sket gennem brevdeling i udvalgte områder, samtaler med kunder i busserne, samtaler med potentielle kunder i lokale butikker, gennem foredrag i lokale foreninger, samt ved deltagelse i ældre-, livs- og uddannelsesmesser i hele FynBus' område.



VILDS TEDU

AT VI I 2016 HAVDE

17.536.000

PASSAGERER/PÅSTIGNINGER?

AT VI I 2016 HAVDE

147.986

TURE MED TELEKØRSEL (TELETAXI, TELECITY OG TELERUTE)?

AT VI I 2016 HAVDE

18.472

TURE MED TELEPENDLER (INKL. PERSONTURE KØRT IFM. PROJEKT I ASSENS KOMMUNE)?

AT VI I 2016 HAVDE

4.644.000

REJSER FORETAGET MED KVIKKORT?

AT VI I 2016 SOLGTE

292.998

SMS-BILLETTER?

AT VI I 2016 SOLGTE

110.416

MOBILBILLETTER?

AT VI I 2016 SOLGTE

111.000

ENDAGSBILLETTER I ODENSE?

AT VI I 2016 HAVDE

625.194

KØREPLANTIMER?

AT VI I 2016 HAVDE

9.303

HENVENDELSER PÅ FACEBOOK?

VI LYTTET!

Igen i 2016 har FynBus foretaget målinger på graden af kundernes tilfredshed med deres busture, og den service vi leverer. Tilfredshedsundersøgelsen er blevet til på baggrund af over 1000 interviews med passagerer, og omhandler alt fra indeklima i busserne til kvaliteten af kørslen og længden af ventetider.

Vi tager kundernes meninger alvorligt, og gennemgår grundigt tilbagemeldingerne fra tilfredshedsundersøgelsen, for bedst muligt at leve op til passagerens forventninger, og skabe forbedringer ud fra undersøgelsens resultater.

FynBus har i de senere år – i 2015 i særdeleshed – modtaget en høj grad af positiv respons på tilfredsheden fra kunderne, og særligt det ældre segment fortsætter i 2016 med at score højt på loyaliteten. Ligeledes har FynBus et godt omdømme hos denne del af vores kunder. Blandt den yngre del af vores kunder er tilfredsheden ikke helt så høj, men vi lytter meget til de unge, og vi arbejder hele tiden på at forbedre vores service, så den er et tilbud til alle aldersgrupper.

Hos FynBus arbejder vi kontinuerligt på, at vores kunder skal føle sig opdaterede og servicerede. I øjeblikket hvor bustrafikken i Odense udfordres af letbanearbejdet, lægger vi blandt andet stor vægt på information og korrespondancesikringen.

Til den meget positive side viser undersøgelsen, at spørgsmålet, som handler om hvorvidt man vil anbefale FynBus til andre, i 2016 ligger på sit højeste, og at der desuden har været en positiv udvikling i forhold til FynBus' overordnede evne til at indfri kundernes forventninger.

HVOR TILFREDS ER DU MED... ER DU MED...

	INDEX SCORE*	UDVIKLING 2015 - 2016
TILFREDSHED (TOTAL)	74	0,0
HVOR TILFREDS ER DU ALT I ALT MED DENNE BUSTUR?	78	-1,4
ER DINE FORVENTNINGER TIL FYNBUS BLEVET INDFRIET?	78	2,4
FORESTIL DIG DET PERFEKTE TRAFIKSELSKAB - HVOR TÆT PÅ ELLER LANGT FRA DETTE IDEAL ER FYNBUS?	66	1,4
LOYALITET (TOTAL)	72	0,7
I HVILKEN GRAD VILLE DU ANVENDE FYNBUS, HVIS DU HAVDE ANDRE TRANSPORTMULIGHEDER PÅ SAMME STRÆKNING?	46	-0,4
I HVILKEN GRAD VIL DU ANBEFALE FYNBUS TIL FX. VENNER, FAMILIE OG KOLLEGER?	73	2,2
HVOR SANDSYNLIGT ER DET, AT DU VIL VÆLGE AT KØRE MED FYNBUS IGEN?	97	0,2
IMAGE (TOTAL)	74	-0,5
I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET TROVÆRDIGT BUSSELSKAB?	77	-1,2
I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET PÅLIDELIGT BUSSELSKAB?	74	-1,3
I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET BUSSELSKAB MED ET GODT OMDØMME?	71	1,0
INCITAMENTSFAKTORERNE		
INDEKLIMAET I BUSSEN	70	-2,6
BUSSENS INDVENDIGE RENGØRING	71	-3,3
CHAUFFØRENS KØRSEL	78	-3,9
CHAUFFØRENS KUNDESERVICE	79	-2,6
BUSSENS UDVENDIGE RENGØRING OG VEDLIGEHOLDELSE	72	1,6
BUSSENS OVERHOLDELSE AF KØREPLANEN	73	-4,3

* INDEX SCORE :

Gennem denne rapport, bruges der indekstal for de fleste spørgsmål. Dette betyder, at respondenternes svar genberegnes i en skala fra 0-100. Gennem en lang række undersøgelser, er der konsensus om fortolkningen af hvert niveau. Måden hvorpå de enkelte niveauer skal fortolkes er vist til venstre. Alle værdier på 75 og derover, skal fortolkes som "meget god". Dette signalerer, at det er mere vanskeligt at forbedre tilfredsheden fra 80 til 90, end det er 60 til 70, selv om forskellen i absolutte tal er den samme.

**FIND HELE TILFREDSHEDSUNDERSØGELSEN PÅ:
FYNBUS.DK/KONOMI-OG-STATISTIK**

BLÅ PRIKKER

DA REJSEKORT KOM TIL FYN

GRØN TANKEGANG

15. januar 2017 var dagen, hvor de fynske buspassagerer endelig blev en del af det danske rejsekort-eventyr. Det var nemlig dagen, hvor FynBus var med til at binde Danmark sammen på midten, da rejsekortet fra denne dato var landsdækkende. Ét kort til hele Danmarks kollektive trafik. Forud for denne dato er der lagt mange timer i forberedelse, kommunikation og forskellige tests.

BESLUTNINGEN OG FORMÅLET

FynBus' bestyrelse besluttede i 2014, at buspassagererne fra 2017 skal bruge rejsekort, når de rejser med busserne på Fyn og Langeland. I 2015 trådte FynBus officielt ind i Rejsekort A/S, der er ejet af trafikskaberne i Danmark. 2016 stod derfor i høj grad i forberedelsens tegn.

Formålet med rejsekortet er, at passagererne kan bruge én billet på tværs af hele den kollektive trafik i Danmark – i både bus, tog og metro. Ét landsdækkende rejsekort betyder også, at trafikskaberne får meget bedre viden om, hvordan kunderne rejser, og det betyder i sidste ende, at trafikskaberne kan tilbyde passagererne en mere sammenhængende rejse med mindre ventetid og bedre korrespondancer.

DET GENNEMTÆNKTE BUSDESIGN

Inden de fynske buspassagerer kunne benytte rejsekortudstyret i busserne, var der mange ting, der skulle gøres klar. I slutningen af 2015 startede FynBus i samarbejde med busoperatørerne og Thales, den franske virksomhed der har bygget rejsekortsystemet, med at planlægge implementeringen af rejsekortudstyret i busserne.

FynBus har i samarbejde med busoperatørernes

ledelse og deres arbejdsmiljørepræsentanter bygget et unikt busdesign til hver enkelt bustype, som operatørerne har til rådighed. Der har i forbindelse med busdesignet været et specielt fokus på brugervenlighed og fremtidssikring.

Det har været vigtigt for FynBus, at alle parter blev hørt i opbygningen af busdesignet. Samarbejdet har udmøntet sig i, at chaufførerne får optimale arbejdsbetingelser, når de skal betjene rejsekortudstyret. Bonprinterer er fx placeret således, at kunderne nu selv kan tage deres kvittering, hvilket skåner chaufførerne for unødvendige bevægelser samt sikrer hurtigere ekspedition. I en overgangsperiode vil chaufførerne dog være omringet af elektronik, når de sidder bag rattet. Det skyldes, at de fynske buspassagerer fortsat kan bruge deres gamle buskort, fx det populære KVIKkort, til og med 31. maj 2017, men samtidig har de også muligheden for at bruge rejsekort. Det er der selvfølgelig taget højde for i busdesignet. Når lyset den 31. maj bliver slukket for sidste gang i det gamle billetudstyr, kan teknikkerne uden videre afmontere det gamle billetudstyr, uden at det påvirker rejsekortudstyret. Det skyldes et gennemtænkt busdesign.

Ved udgangen af 2016 har ca. 400 busser, af forskellige fabrikanter og modeller, fået installeret rejsekortudstyr.

UDDANNELSE, PILOTDRIFT OG TYVSTART

Det gamle billetudstyr, der har været monteret i de grønne fynske busser siden 2003, betjenes markant anderledes end det nye rejsekortudstyr. Derfor har det også været nødvendigt at efteruddanne samtlige chauffører. Det har været FynBus' afdeling for drift og kvalitet, der i samarbejde med AMU-Fyn, har stået for uddannelsen. Alle chauffører har været på et heldagskursus, hvor de har lært om rejsekort generelt samt betjening af rejsekortkonsollen, der vil være installeret i alle busser. Efteruddannelsen startede i marts 2016 og blev afsluttet i januar 2017.

FynBus har haft et ønske om at gennemteste rejsekortudstyret, inden kunderne fik fuld adgang til det i 2017. Derfor startede FynBus, i samarbejde med busoperatørerne Nyborg Rejser og Arriva, rejsekort pilotdrift i Svendborg fra d. 1. september og ca. 14 dage senere i Nyborg. 27 busser var i alt med i pilotdriften. Pilotdriften skulle sikre, at rejsekortudstyret virkede efter hensigten, og at data mellem bus og central blev udvekslet korrekt. Samtidig gav det et indblik i, om rejsekortuddannelsen var fyldestgørende. I de første uger var det FynBus' personale, der testede rejsekortudstyret i busserne. Senere i forløbet blev der hvervet pilotkunder blandt de faste kunder, der var med til at teste rejsekortudstyret.

Pilotdriften gav FynBus gode erfaringer med rejsekortudstyret og en sikkerhed for dets formåen. Det

resulterede i, at FynBus i slutningen af december tyvstartede og teknisk gik i fuld drift på rejsekortudstyret. Det betød samtidig, at chaufførerne kunne nå at blive mere fortrolige med rejsekortkonsollen inden d. 15. januar 2017, hvor de fynske buspassagerer kunne bruge rejsekort i busserne.

HVAD VED KUNDERNE OM REJSEKORT?

Omkring 40.000 fynske buskunder skulle bestille et rejsekort i løbet af efteråret og vinteren 2016/2017, hvilket i sig selv er en stor kommunikationsopgave – især set i lyset af, at FynBus' kunder er meget glade for deres nuværende FynBus-produkter som fx KVIKkortet. I midten af 2016 blev der, i samarbejde med et konsulentfirma, udført fokusgruppeinterviews, der var arrangeret for at klarlægge rejsekort-vidensniveauet hos FynBus' kunder. På baggrund af de informationer der blev indsamlet, blev der bl.a. udarbejdet en rejsekort-FAQ, der løbende henover 2016/2017 bliver opdateret på FynBus' hjemmeside med svar på relevante spørgsmål. Fokusgruppeinterviewene gjorde det samtidig klart for FynBus, at det var vigtigt, at der blev holdt fast i den genkendelige grønne farve, når der kommunikeres med kunderne, da deltagerne fortalte, at den grønne farve gjorde dem trygge.

FØDT MED FEM FYNSKE FORDELE



#01: ALLE FYNBUS-KORT SAMLET I ÉT KORT.

Med dit nye rejsekort er det ikke længere nødvendigt med forskellige billetter til bus og tog. Nu er det hele samlet i ét kort.



#02: DIT NYE REJSEKORT ER TANKET OP MED 50 KR.

Det koster 50 kr. at bestille et rejsekort, men er du aktiv FynBus-kunde og bestiller et rejsekort personligt eller rejsekort flex i perioden 2. januar til 28. februar, tilbagebetaler FynBus de 50 kr. på dit rejsekort. Har du allerede et rejsekort, eller vil du bestille nu, så kan du gå ind på FynBus.dk/rejsekort fra den 2. januar og få overført 50 kr. til dit rejsekort.



#03: DU STARTER MED RABAT.

Alle vil få rabat den første måned, de rejser på deres nye rejsekort. Er du i dag flittig KVIKkort-kunde, vil dit rabattrin fra dit KVIKkort blive overført til dit rejsekort, så du fortsat rejser billigst muligt – også med dit nye rejsekort.



#04: DU KAN REJSE PÅ FYN OG I RESTEN AF DANMARK.

Nu kan du tage bussen fra Assens, hoppe på toget til København og tage metroen til lufthavnen – alt sammen på det samme kort. Nemlig dit nye rejsekort.



#05: DET ER BILLIGERE END EN KONTANTBILLET.

I de fynske busser vil det altid være billigere at rejse på dit rejsekort fremfor at købe en kontantbillet.



OPDATERET PRISBEREGNER

Fokusgruppeinterviewene dannede et billede af, at kunderne i en vis grad var skeptiske overfor skiftet til rejsekort. De var især bekymrede for, om det blev dyrere for dem, når de skal med bussen. Derfor blev det besluttet, at FynBus' prisberegner, der af flere omgange er rost af forbrugerrådet Tænk, skulle opdateres. Derved kan kunderne på overskuelig vis se, hvad deres bustur fremover kommer til at koste, når de rejser med rejsekort. Den nye rejsekortprisberegner blev gjort tilgængelig for kunderne i starten af november 2016.

FEM FYNSKE FORDELE

FynBus' grønne hjemmeside fik i slutningen af 2016 et blåt twist. Der blev nemlig oprettet en blå rejsekortknap på forsiden, der skulle føre kunderne videre til FynBus' rejsekort platform. Platformen skulle være omdrejningspunktet for FynBus' overgang til rejsekort. Der blev skabt et nyt FynBus rejsekortunivers, der var genkendeligt ved den karakteristiske grønne FynBus-farve. Budskabet til kunderne var, at når de bestiller et rejsekort, vil det være født med Fem Fynske Fordele.

FÅ EN FLAD HALVTREDSER

FynBus' bestyrelse har afsat ca. 5 millioner kr., der skal bruges i forbindelse med konverteringen af de gamle FynBus-produkter til rejsekort. Bestyrelsen har ønsket, at skiftet til rejsekort skal være omkostningsfrit for aktive buskunder. Derfor gik sidste halvdel af 2016 med at opbygge et konverteringsmodul, det såkaldte KKM-modul, som skulle sikre at kunderne fik de 50 kroner, som rejsekortet koster at bestille, retur.

BLÅ PRIKKER TIL HELE FYN

Som en del af kommunikationskampagnen for rejsekort fik FynBus designet en blåprikket rejsekortbus, der i starten af 2017 skal besøge 19 udvalgte byer på Fyn og Langeland.

FynBus har også brugt 2016 på at indgå partnerskaber med fremtidige rejsekort salgssteder. Det er vigtigt for FynBus, at det er nemt for kunderne at få tanket deres rejsekort op. Derfor bliver der i 2017 oprettet 20 rejsekort salgssteder på Fyn og Langeland, udover dem DSB har i forvejen.



ODENSE GRAVER STADIG

**HVIS JEG IKKE
SNART FLYTTER
FRA ODENSE ER JEG
BANGE FOR, AT
MIT BARNS FØRSTE
ORD BLIVER
"VEJARBEJDE" ...**

- BRUGER PÅ DET ANONYME SOCIALE MEDIE JODEL

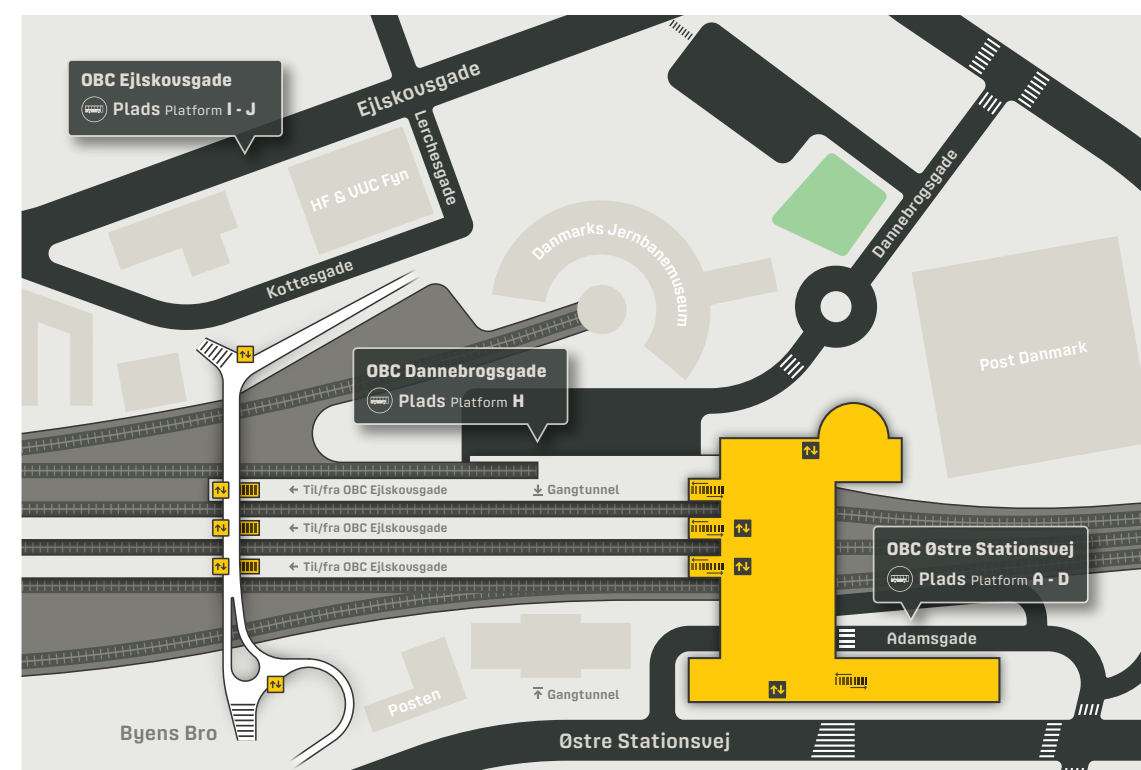
Der er fuld gang i byomdannelsen i Odense, og især arbejdet med at flytte rør, ledninger og kabler fra den over 14 kilometer lange letbanestrækning sætter sit mærkbare præg på byen. De mange gadelukninger og gravearbejder udfordrer trafikken, og det gælder i høj grad også for busserne. Både passagerer og chauffører må vænne sig til hyppige omkørsler, at der skiftes køreplaner oftere end normalt, og at der opstår forsinkelser på mange afgang, fordi trafikken bevæger sig langsomt gennem byen.

3 TERMINALER

De største forandringer i årets løb skete ved et stort køreplansskifte lige efter sommerferien. Den 7. august blev busserne i Odense delt mellem tre terminaler omkring Odense Banegård Center. Udover den kendte terminal på Østre Stationsvej holdt en del af busserne nu pludselig ved nye holdepladser i Dannebrogsgade og Ejlskovsgade.

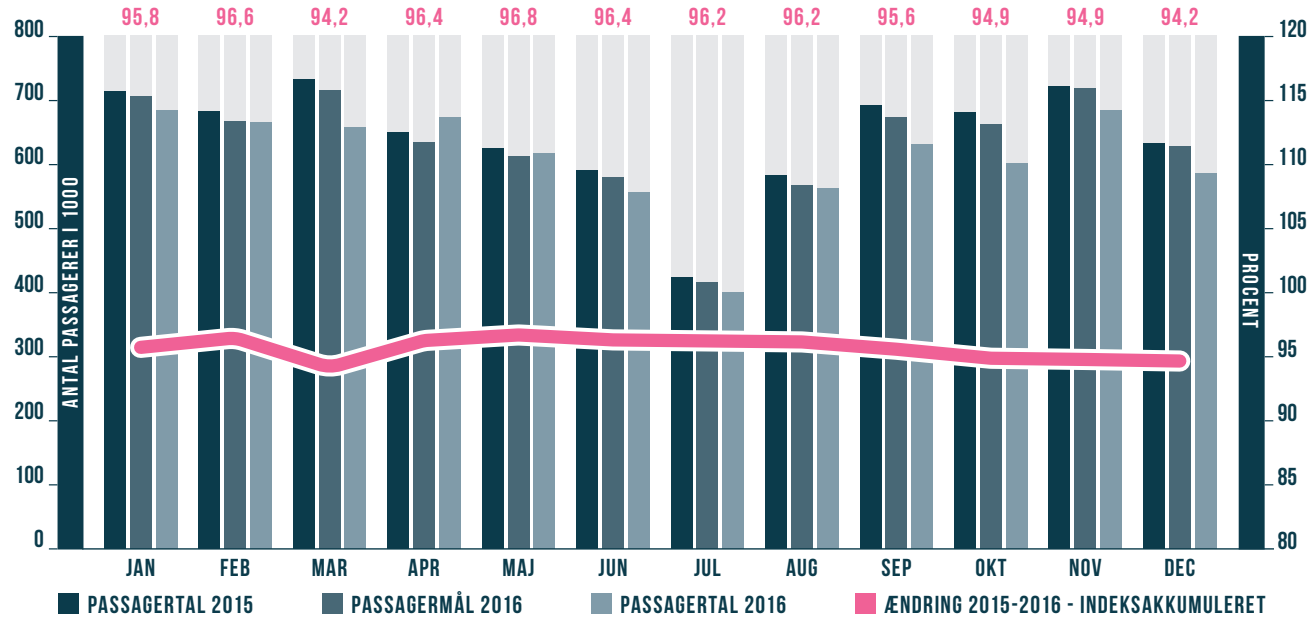
For mange passagerer var det en stor ændring, da man ikke længere kunne skifte mellem alle ruter på ét

sted. Specielt passagerer, hvis ruter nu kørte gennem Ejlskovsgade, var utilfredse med, at de fik længere afstand til de øvrige busser og centrum. Køreplansskiftet var ledsaget af en omfattende kommunikationsindsats, og i et samarbejde mellem FynBus og busentreprenørerne var der i den første tid mange hjælpere på gaden til at guide passagererne gennem de store ændringer.

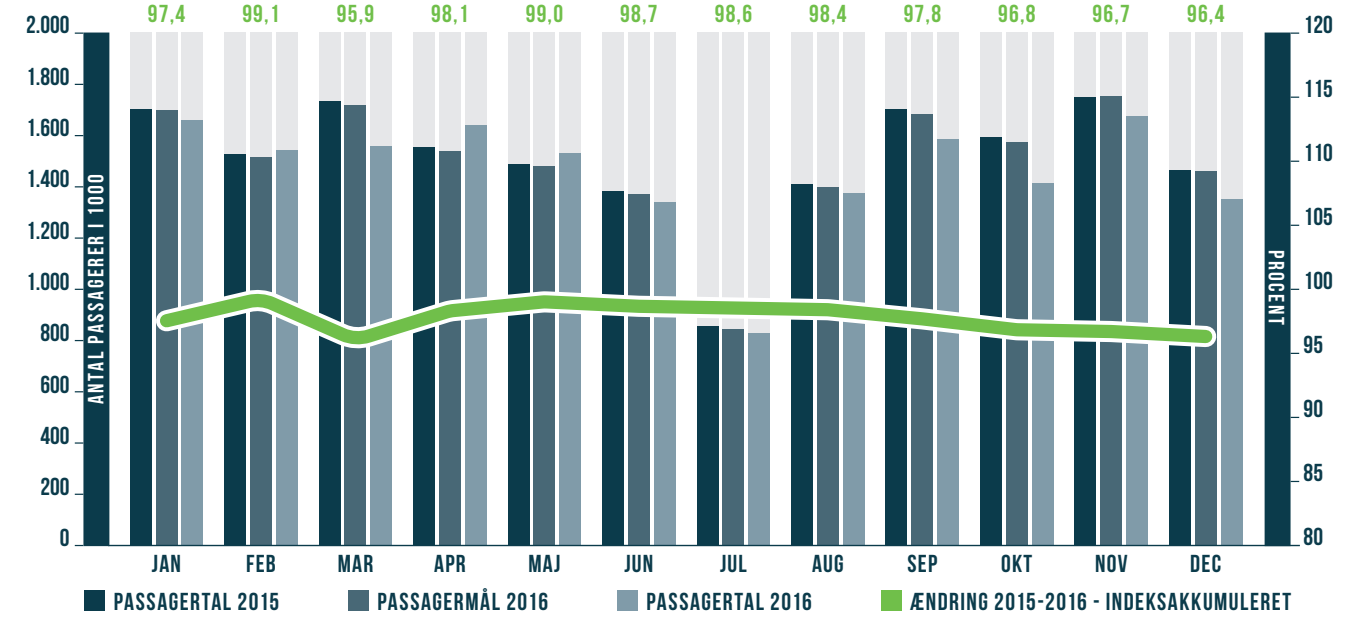


PASSAGERUDVIKLING I 2016

MÅNEDLIG PASSAGERUDVIKLING 2016 - BYBUSSER I ODENSE



MÅNEDLIG PASSAGERUDVIKLING 2016



GRÆVEMASKINERNE FLYTTEDE IND PÅ ØSTRE STATIONSVEJ

Årsagen til, at busserne ikke længere kunne holde i terminalen på Østre Stationsvej var, at det meget omfattende arbejde med at gøre Østre Stationsvej klar til letbanen begyndte kort tid efter. Samtidig gjorde ønsket om stadig at holde dette stykke vej åbent for privatbiler udfordringen med at undgå, at trafikken stod helt stille, markant større.

Selvom der skulle færre busser ind og ud af terminalen, gav det alligevel store udfordringer og forsinkelser, da det var småt med pladsen foran Odense Banegård Center.

Til at starte med undrede mange borgere sig over, at det var nødvendigt at flytte en del af busruterne væk fra Østre Stationsvej – men da først gravemaskinerne gik i gang på Østre Stationsvej og trafikken sneglede sig afsted, blev årsagen tydelig.

FÆRRE AFGANGE – FÆRRE PASSAGERER

De mange vejarbejder betyder også, at det tager længere tid at køre gennem byen, og derfor valgte Odense Kommune at skære ned i antallet af afgange for at finansiere denne ekstra køretid. På steder og tidspunkter, hvor få borgere benyttede busserne, blev

der derfor skåret i serviceniveauet. Det gik blandt andet ud over aftenafgange til Sanderum, busserne til Torpegården og rute 71, der kørte uden om bymidten ad ringvejen.

Generne ved især letbanearbejdet betød, at mange passagerer valgte busserne i Odense fra. FynBus havde forventet, at antallet af passagerer i bybusserne ville falde med ca. 6 %, og den forudsigelse viste sig desværre at holde stik.

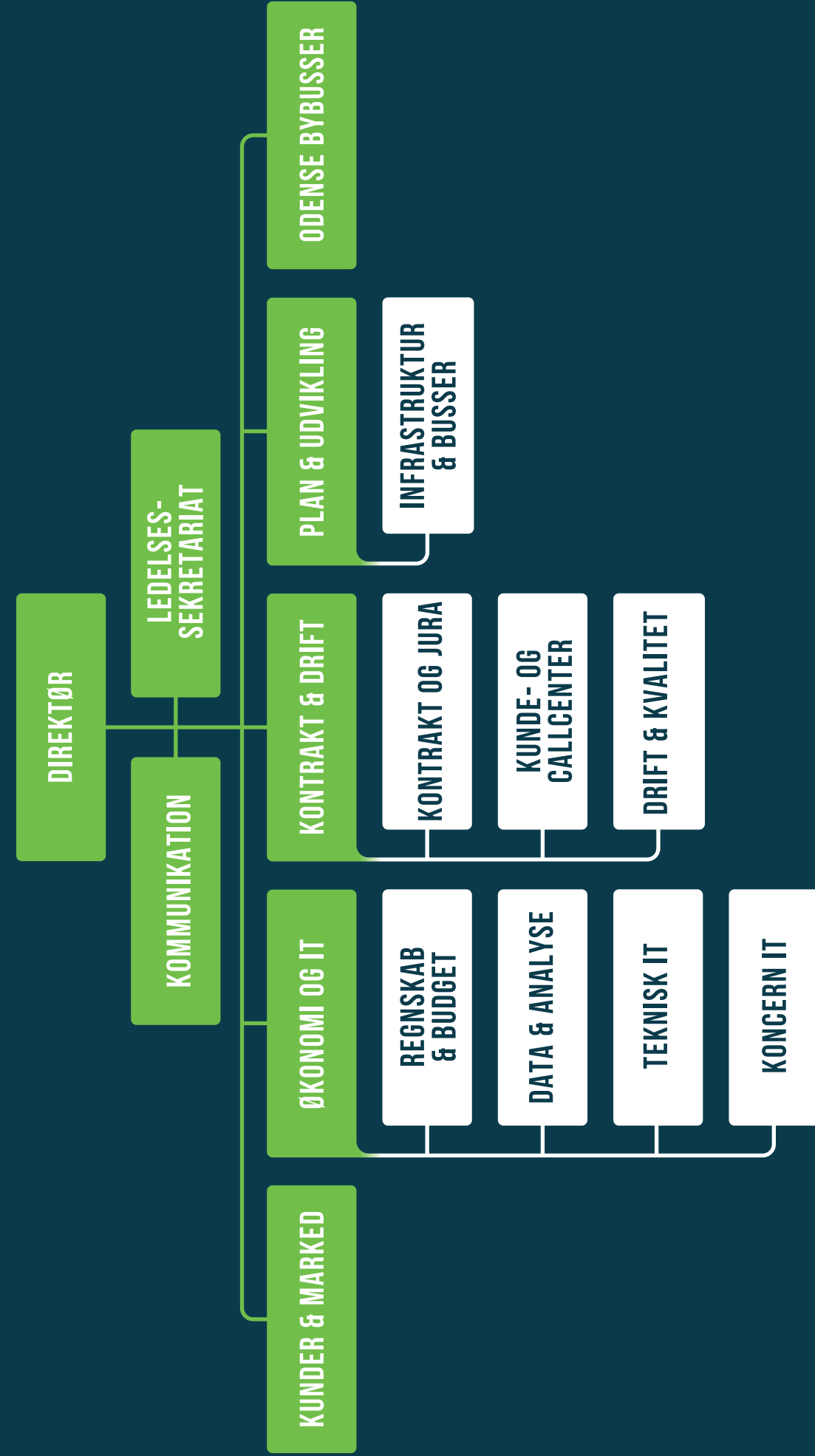
Den trafikale situation har også udfordret de regionale ruter, der kører i Odense. Passagerer og chauffører oplevede, at busserne trak forsinkelser med ud over store dele af Fyn.

Desuden måtte en planlagt udvidelse af antallet af afgange på de større regionale ruter aflyses, da stigende køretider og faldende antal passagerer betød, at der ikke var råd til forbedringer.

Arbejdet med at bygge letbanen fortsætter over de kommende år, og udfordringerne bliver ikke mindre. Når den kan indvies bliver det et stort løfte af den kollektive trafik i Odense, men man må konstatere, at det skal være skidt, før det kan blive godt.

PASSAGERUDVIKLING 2010-2016 (PASSAGERTAL I 1.000)





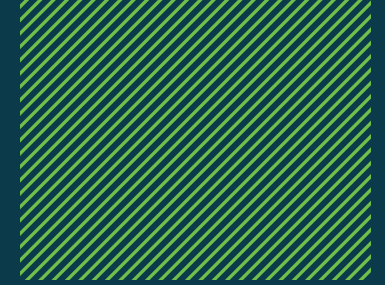
BESTYRELSEN



MORTEN ANDERSEN (V)
NORDFYNS KOMMUNE
FORMAND



POUL ANDERSEN (A)
REGION SYDDANMARK
NÆSTFORMAND



BIRGER JENSEN (V)
SVENDBORG KOMMUNE



JESPER HEMPLER (SF)
KERTEMINDE KOMMUNE



ANDERS BERTHELSEN (A)
ODENSE KOMMUNE



KRISTIAN NIELSEN (V)
FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE



HANS BJERGEGAARD (DF)
ASSENS KOMMUNE



KRISTIAN GRØNBÆK ANDERSEN (B)
REGION SYDDANMARK



JAN OLE JACOBSEN (V)
LANGELAND KOMMUNE



PER JESPERSEN (A)
NYBORG KOMMUNE
REPRÆSENTANTSKABSMEDELM



NIELS BEBE (V)
MIDDELFART KOMMUNE
REPRÆSENTANTSKABSMEDELM

OM FYNBUS

Trafikselskabet FynBus er et offentligt § 60-selskab stiftet den 1. januar 2007 ud fra loven om trafikselskaber. Selskabet er etableret for Region Syddanmark og kommunerne på Fyn, Langeland og Ærø. FynBus' vision er at skabe et fremsynet og veldrevet FynBus med basis i sikker drift.

FynBus planlægger buskørsel for Region Syddanmark og de 9 kommuner på Fyn og Langeland.

Det er regionen og kommunerne, der ejer FynBus. Ejerne beslutter rammerne for, hvordan busserne skal køre. FynBus rådgiver ejerne om, hvordan buskørslen kan planlægges bedst muligt og laver køreplanerne.

Regionen og kommunerne bestiller de ruter de ønsker hos FynBus. Passagerindtægterne dækker kun en del af den samlede udgift, og den ejer, der har bestilt en rute, betaler resten af udgifterne.

Selve buskørslen sendes i udbud. Den entreprenør, der vinder et udbud, udfører kørslen med sine egne busser og chauffører.

FynBus er ledet af en bestyrelse, der består af repræsentanter for ejerne, dvs. Region Syddanmark og de 9 kommuner. Bestyrelsen bestemmer blandt andet, hvad passagerne skal betale for at køre med busserne. Ud over buskørsel koordinerer FynBus også Flextrafik, som blandt andet omfatter kørsel for svært bevægelseshæmmede, elevkørsel, aktivitets- og genoptræningskørsel, lægekørsel mv.



2016

ÅRSR

REGNS

KAB =

SELSKABSOPLYSNINGER

SELSKABET

FYNBUS
TOLDERLUNDSVEJ 9
5000 ODENSE C

TELEFON: 63 11 22 00
TELEFAX: 66 12 95 64
HJEMMESIDE: WWW.FYNBUS.DK
E-MAIL: FYNBUS@FYNBUS.DK

CVR-NR: 29 97 99 44
OPRETTET: 1. JANUAR 2007
HJEMSTED: ODENSE
REGNSKABSÅR: 1. JANUAR - 31. DECEMBER

LEDELSE

DIREKTØR CARSTEN HYLDBORG JENSEN

BESTYRELSE

FORMAND MORTEN ANDERSEN
NÆSTFORMAND POUL ANDERSEN
BESTYRELSESMEDLEMMER JAN OLE JAKOBSEN
BIRGER JENSEN
JESPER HEMPLER
ANDERS W. BERTHELSEN
KRISTIAN NIELSEN
HANS BJERGEGAARD
KRISTIAN GRØNBÆK ANDERSEN
REPRÆSENTATSKABSMEDLEM NIELS BEBE
REPRÆSENTATSKABSMEDLEM PER JESPERSEN

REVISION

BDO - STATS-AUTORISERET REVISIONSAKTIESELSKAB
FÆLLEDVEJ 1
5000 ODENSE C

LEDELSENS PÅTEGNING

Undertegnede har dags dato aflagt årsregnskab for 2016 for Trafikselskabet FynBus.

Årsregnskabet bygger i al væsentlighed på de obligatoriske oversigter og redegørelser, der skal aflægges i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv..

Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver og passiver, finansielle stilling samt årets økonomiske resultat.

ODENSE, DEN 4. MAJ 2017

CARSTEN HYLDBORG JENSEN
DIREKTØR

BESTYRELSENS PÅTEGNING

Bestyrelsen for Trafikselskabet FynBus har i dag behandlet og vedtaget årsregnskabet for regnskabsår 2016.

ODENSE, DEN 4. MAJ 2017

MORTEN ANDERSEN
FORMAND

POUL ANDERSEN
NÆSTFORMAND

HANS BJERGEGAARD
BESTYRELSESMEDELM

ANDERS W. BERTHELSEN
BESTYRELSESMEDELM

JAN OLE JAKOBSEN
BESTYRELSESMEDELM

NIELS BEBE
BESTYRELSESMEDELM

KRISTIAN GRØNBÆK ANDERSEN
BESTYRELSESMEDELM

KRISTIAN NIELSEN
BESTYRELSESMEDELM

PER JESPERSEN
BESTYRELSESMEDELM

DEN UAFHÆNGIGE REVISORS REVISIONSPÅTEGNING

KONKLUSION

Vi har revideret årsregnskabet for Fynbus for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2016, jf. siderne 34-49 i årsregnskabet 2016, der omfatter anvendt regnskabspraksis, regnskabsopgørelse, balance, obligatoriske oversigter og noter. Årsregnskabet udarbejdes efter kravene i bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision mv. Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision mv.

GRUNDLAG FOR KONKLUSION

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt god offentlig revisionsskik, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Vi er uafhængige af virksomheden i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's Etiske regler), standarder for offentlig revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

FREMÆVELSE AF FORHOLD VEDRØRENDE REVISIONEN

Vi henleder opmærksomheden på, at Fynbus i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. har medtaget det af ledelsen godkendte resultatbudget for 2016 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2016. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision.

LEDELSENS ANSVAR FOR ÅRSREGNSKABET

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere virksomhedens evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere virksomheden, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

REVISORS ANSVAR FOR REVISIONEN AF ÅRSREGNSKABET

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt god offentlig revisionsskik, jf. bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv., altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet. Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt god offentlig revisionsskik, jf. bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv., foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af virksomhedens interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om virksomhedens evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at virksomheden ikke længere kan fortsætte driften.

Vi kommunikerer med ledelsen om blandt andet det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

LEDELSENS ÅRSBERETNING OG REVISORS ERKLÆRING HEROM

Ledelsen er ansvarlig for Ledelsens årsberetning. Ledelsens årsberetning omfatter årsberetning på side x, men omfatter ikke årsregnskabet og vores erklæring herom. Vores konklusion om årsregnskabet dækker ikke ledelsens årsberetning, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om disse.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsens årsberetning og i den forbindelse overveje, om ledelsens årsberetning er væsentligt inkonsistent med årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation. Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er væsentlig fejlinformation i ledelsens årsberetning, skal vi rapportere om dette forhold.

Vi har ingenting at rapportere i den forbindelse.

ERKLÆRING I HENHOLD TIL ANDEN LOVGIVNING OG ØVRIG REGULERING

UDTALELSE OM JURIDISK-KRITISK REVISION OG FORVALTNINGSREVISION

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis; og at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af regnskabet. I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det i overensstemmelse med god offentlig revisionsskik vores ansvar at udvælge relevante emner til såvel juridisk-kritisk revision som forvaltningsrevision. Ved juridisk-kritisk revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ved forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af regnskabet.

Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

ODENSE, DEN 4. MAJ 2017
BDO STATS-AUTORISERET REVISIONSAKTIESELSKAB
CVR-NR. 20 22 26 70

PETER DAMSTED
STATSAUTORISERET REVISOR

HOVED- OG NØGLETAL

OVERSIGT OVER VÆSENTLIGE ØKONOMISKE NØGLETAL

(1.000 KR.)	2016	2015	2014	2013
REGNSKABOPGØRELSEN (UDGIFTSBASERET)				
RESULTAT AF ORDINÆR DRIFTSVIRKSOMHED (- = OVERSKUD)	5.366	-3.391	-1.494	-6.122
RESULTAT I ALT (- = OVERSKUD)	43.243	31.090	2.757	-1.239
BALANCE - AKTIVER				
ANLÆGSAKTIVER *	128.625	132.137	57.666	111.878
ØVRIGE OMSÆTNINGSAKTIVER **	43.995	62.478	72.125	76.825
LIKVIDER	75.934	125.314	152.361	106.863
BALANCE - PASSIVER				
EGENKAPITAL	36.605	-1.883	-3.856	-7.850
HENSATTE FORPLIGTELSER	-211.055	-220.707	-229.536	-237.255
LANGFRISTET GÆLD	-18.856	-11.725	-12.462	-6.535
KORTFRISTET GÆLD	-55.248	-85.614	-36.298	-43.926

* Pr. 1. januar 2010 er regnskabspraksis omkring bunkning af aktiver ændret. Tidligere bunkede aktiver er fortsat indregnet og udgår i takt med afskrivning.

** Med virkning for 2013 er der ændret regnskabspraksis for periodisering.

ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

GENERELT

Trafikselskabet FynBus er en offentlig virksomhed ejet af kommunerne på Fyn, Langeland og Ærø samt Region Syddanmark. Trafikselskabet er oprettet efter styrelseslovens § 60, hvorfor regnskabet aflægges i henhold til gældende lovgivning og i al væsentlighed efter kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv..

Regnskabet er aflagt efter samme regnskabspraksis som sidste år.

GOD BOGFØRINGSSKIK

Trafikselskabet Fynbus' bogføring foretages i overensstemmelse med god bogføringsskik.

Den gode bogføringsskik kan beskrives som den praksis, der til enhver tid anses for god skik og brug blandt kyndige og ansvarsbevidste fagfolk inden for bogføringsområdet.

Det er en forudsætning for god bogføringsskik, at reglerne i Budget- og Regnskabssystem for kommuner samt øvrige relevante forskrifter er fulgt.

Regnskabsmaterialet omfatter de faktiske registreringer, herunder transaktionsspor, beskrivelser af bogføringen, herunder aftaler om elektronisk dataudveksling, beskrivelser af systemer til at opbevare og fremfinde opbevaret regnskabsmateriale, bilag og anden dokumentation, oplysninger i øvrigt, som er nødvendige for kontrolsporet, regnskaber samt revision.

DRIFTSREGNSKAB INDREGNING AF INDTÆGTER, UDGIFTER OG OMKOSTNINGER

Indtægter indregnes så vidt muligt i det regnskabsår, de vedrører, jf. transaktionsprincippet.

Driftsudgifter i regnskabsopgørelsen indregnes i det regnskabsår, de vedrører, jf. transaktionsprincippet, forudsat at de er kendte for selskabet inden udløbet af supplementsperioden. Anvendt regnskabspraksis er fraveget kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv.. i forbindelse med selskabets styring af eksternt finansierede projekter og anlægsudgifter godkendt af bestyrelsen, idet projekter periodiseres, såfremt projekterne strækker sig over flere regnskabsår. Modtagne tilskud, der endnu ikke er anvendt på balancetidspunktet, men forventes anvendt i det kommende regnskabsår optages som kortfristet gæld, mens der ved afholdte udgifter, der forventes inddækket af tilskud i det kommende regnskabsår, bliver optaget et tilgodehavende, svarende til de afholdte udgifter, der forventes inddækket.

PRÆSENTATION I UDGIFTSREGNSKABET

Det udgiftsbaserede regnskabs primære funktion er, at kunne sammenholde regnskabet med budgettet, der er opgjort efter udgiftsbaserede principper.

BEMÆRKNINGER TIL REGNSKABET

Styrelsesloven fastsætter, at årsregnskabet i fornødent omfang skal være ledsaget af bemærkninger, navnlig vedrørende væsentlige afvigelser mellem budget- og regnskabsbeløb.

BALANCEN

Formålet med balancen er at vise selskabets aktiver og passiver opgjort henholdsvis primo og ultimo regnskabsåret, idet der ved passiver forstås summen af egenkapital og forpligtelser.

Der er i kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv.. fastsat formkrav til, hvordan balancen skal udarbejdes.

MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER

Aktiver indregnes som hovedregel i balancen til kostpris og afskrives over den forventede levetid. Ejendomsretten dokumenteres via bogførte fakturaer og leasingaftaler m.v.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet tages i brug.

Aktiver med en levetid på 1 år eller derunder - samt aktiver under 100.000 kr. - afskrives straks og registreres således ikke i anlægskartoteket.

Udgifter på 100.000 kr. eller derover og som medfører en væsentlig forbedring af et aktivs egenskaber eller en væsentlig forlængelse af et aktivs levetid, aktiveres sammen med det pågældende aktiv og afskrives over den nye levetid. Udgifter til mindre reparationer o. lign. som ikke har væsentlig indflydelse på aktivets levetid eller egenskaber i øvrigt, udgiftsføres i det regnskabsår, hvori de afholdes.

Levetiderne ligger i følgende intervaller:

BYGNINGER	30 - 50 ÅR
ANDRE BYGNINGER (ENDESTATIONER)	10 - 30 ÅR
LEASEDE AKTIVER	5 - 10 ÅR
TEKNISKE ANLÆG, MASKINER MV.	5 - 10 ÅR
REJSEKORTUDSTYR	10 ÅR
INVENTAR	5 ÅR
IT-UDSTYR MV.	3 ÅR
IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER	3 ÅR

Der afskrives ikke på materielle anlæg, der endnu ikke er taget i brug. Efter ibrugtagning påbegyndes afskrivning over anlæggets forventede levetid. Der foretages et helt års afskrivninger i anskaffelsesåret / ibrugtagningsåret. Der foretages ikke afskrivninger i afhændelsesåret.

IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER

Aktiver indregnes som hovedregel i balancen til kostpris og afskrives over den forventede levetid. Ejendomsretten dokumenteres via bogførte fakturaer m.v. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet tages i brug.

Aktiver med en levetid på 1 år eller derunder - samt aktiver under 100.000 kr. - afskrives straks og registreres således ikke i anlægskartoteket

MATERIELLE OG IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER UNDER UDFØRELSE

Igangværende materielle og immaterielle anlægsaktiver værdiansættes til de samlede afholdte omkostninger på balancetidspunktet.

GRUNDE OG BYGNINGER

Bygninger og grunde indregnes til bogførte værdier med fradrag af afskrivninger. Disse værdier kommer fra delingsaftalerne vedrørende FynBus fra Fyns Amt henholdsvis Odense Kommune. Nye anlæg indregnes til anskaffelsespris. Der afskrives ikke på grunde. FynBus har en ejerandel på 3,72% af ejerforeningen Odense Banegård. Ejerandelen er med udgangspunkt i delingsaftalen optaget til 0 kr.

FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER - TILGODEHAVENDER

Tilgodehavender er optaget i balancen til nominal værdi under de respektive regnskabsposter hertil.

Tilgodehavende hos Odense Kommune udgør forskellen mellem den bogførte værdi af den del af tjenestemandspensionsforpligtelsen der i henhold til aftale direkte kan henføres Odense Kommune, og de aktiver som Fynbus modtog ved overdragelse af tjenestemændene i 2008. Aktiverne er opgjort til bogført værdi, med undtagelse af Ejendommen Gammelsø 6, som indgår til samme værdi som ved overdragelsen, da dette vurderes at være ejendommens dagsværdi.

FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER - AKTIER OG ANDELSBEVISER

Kapitalandele i selskaber som Fynbus har medejerskab til fx Rejsekort A/S, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi, jf. seneste foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Fynbus ejerandel ultimo indeværende regnskabsår. Kapitalindskud i selskaberne, der er indskudt efter det eneste foreliggende årsregnskab for selskabet, indregnes i balancen med værdien af kontantindskuddet. Der udarbejdes ikke koncernregnskab for Fynbus.

OMSÆTNINGSAKTIVER - TILGODEHAVENDER

Nettoværdien af udgifter og indtægter afholdt inden regnskabsårets udgang, men som vedrører efterfølgende regnskabsår, er klassificeret som periodeafgrænsningspost under omsætningsaktiver - henholdsvis kortfristet gæld.

Indtægter som vedrører indeværende regnskabsår, men som først betales i det efterfølgende regnskabsår er klassificeret som kortfristet tilgodehavende.

OMSÆTNINGSAKTIVER – LIKVIDE MIDLER

Likvide midler omfatter - udover kontante beholdninger og indestående i pengeinstitutter - værdien af obligationsportefølje, som administreres af pengeinstitut. Værdien heraf er opgjort til aktuel markedsværdi på balancedagen inkl. vedhængende renter.

EGENKAPITAL

Det er ejernes intention, at selskabets drift skal hvile i sig selv. I forbindelse med årsregnskabet godkendelse i bestyrelsen, træffes beslutning om eventuel alternativ finansiering/disponering af årets resultat.

LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE

Langfristet gæld til leasingselskab er optaget med restgælden på balancetidspunktet. Restgælden opgøres som den kapitaliserede restleasingforpligtigelse vedrørende finansielt leasede anlægsaktiver. Gæld til Odense Kommune udgør forskellen mellem den bogførte værdi af den del af tjenestemandspensionsforpligtelsen der i henhold til aftale direkte kan henføres Odense Kommune, og de aktiver som Fynbus modtog ved overdragelse af tjenestemændene i 2008. Aktiverne er opgjort til bogført værdi, med undtagelse af Ejendommen Gammelsø 6, som indgår til samme værdi som ved overdragelsen, da dette vurderes at være ejendommens dagsværdi.

HENSATTE FORPLIGTELSE

Forpligtelser indregnes i balancen, når selskabet på balancedagen har en retslig eller faktisk forpligtigelse, som resultat af en tidligere begivenhed, og det er sandsynligt, at afviklingen heraf vil medføre et træk på de økonomiske ressourcer, således at der kan foretages en pålidelig beløbsmæssig måling af forpligtigelsen. Pensionsforpligtelser, der ikke er forsikringsmæssigt afdækkede vedrørende tjenestemandsansatte og ansatte på tjenestemandslignende vilkår, optages i balancen under forpligtelser. Kapitalværdien af pensionsforpligtigelsen er i forbindelse med delingsaftalen mellem Odense Kommune og FynBus, beregnet aktuarmæssigt ud fra forudsætninger i kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv. Minimum hvert 5. år foretages en aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtigelsen vedrørende tjenestemænd. Dette er senest sket pr. 31.12.2012 og sker igen i 2017.

I perioden mellem aktuaropgørelser reguleres forpligtelsen med årets ind- og udbetalinger. Indbetalingerne omfatter indbetalinger fra pensionselskab, nettoafkast af værdipapirer og ejendommen Gammel Sø 6. Udbetalingerne omfatter udbetalinger til pensionister og eksterne administrationsudgifter I kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv. er fastlagt en pensionsalder på 62 år og opgørelsesrente på 2 %. Fra og med aktuaropgørelsen pr. 31.12.2012 anvender FynBus også en pensionsalder på 62 år. FynBus har tidligere anvendt en pensionsalder på 63½ år – da det var under disse forudsætninger, der skete overdragelse fra Odense Kommune.

Fra 2008 er den fremadrettede afdækning af pensionsforpligtigelse for tjenestemænd overført fra Odense Kommune foretaget gennem pensionsordning hos pensionselskab. For administrative tjenestemænd har der hidtil været hensat 20,3 %. Fra og med 2013 følger hensættelsen på administrative tjenestemænd, hensættelsesprocenten for tjenestemænd via pensionselskab. For den del af tjenestemandspensionsforpligtelsen som påhviler alle ejerne sker regulering af forpligtelsen via egenkapitalen, mens den del af forpligtelsen som alene vedrører Odense Kommune reguleres via tilgodehavender.

KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE

Kortfristede gældsforpligtelser måles til nominal værdi. Udgifter som vedrører indeværende regnskabsår, men som først betales i det efterfølgende regnskabsår er klassificeret som kortfristet gæld.

NOTER TIL DRIFTSREGNSKAB OG BALANCE

Der er udarbejdet noter til henholdsvis driftsregnskab og balance i det omfang, der er væsentlige forhold, som bør belyses, og/eller ministeriet har stillet krav om noteoplysning/regnskabsbemærkning.

DRIFTSREGNSKAB -UDGIFTSBASERET

REGNSKABSOPGØRELSE

NOTER	(1.000 KR.)	REGNSKAB 2016	BUDGET 2016	REGNSKAB 2015
1	INDTÆGTER FRA BUSDRIFT EJERBIDRAG FRA BUSDRIFT INDTÆGTER KOLLEKTIV TRAFIK I ALT	-238.481 -359.802 -598.283	-242.313 -356.019 -598.332	-243.268 -360.819 -604.087
2	INDTÆGTER FRA FLEXTRAFIK EJERBIDRAG FRA FLEXTRAFIK INDTÆGTER FLEXTRAFIK I ALT	-7.021 -80.936 -87.957	-6.802 -80.151 -86.953	-6.713 -114.659 -121.372
3	INDTÆGTER FRA PROJEKTER	-565	-	-2.670
4	INDTÆGTER FRA ØVRIGE INDTÆGTER I ALT	-3.248 -690.054	-3.006 -688.291	-2.012 -730.141
5	UDGIFTER FRA BUSDRIFT	519.611	520.054	531.721
6	FÆLLESUDGIFTER UDGIFTER KOLLEKTIV TRAFIK I ALT	73.833 593.444	74.857 594.911	67.420 599.141
7	UDGIFTER FRA FLEXTRAFIK	66.981	65.889	96.792
8	FÆLLESUDGIFTER UDGIFTER FLEXTRAFIK I ALT	19.494 86.475	19.746 85.635	22.847 119.639
9	UDGIFTER FRA PROJEKTER	565	-	2.670
10	UDGIFTER FRA ØVRIGE UDGIFTER I ALT	16.459 696.943	26.990 707.536	11.188 732.638
	DRIFTSRESULTAT FØR FINANSIERING (- = OVERSKUD)	6.889	19.245	2.497
	RENTER	-1.524	-3.119	-5.888
	RESULTAT AF ORDINÆR DRIFTSVIRKSOMHED (- = OVERSKUD)	5.366	16.126	-3.391
12	ANLÆGSUDGIFTER RESULTAT I ALT (- = OVERSKUD)	37.877 43.243	35.944 52.070	34.481 31.090

RESULTATDISPONERING

(1.000 KR.)	REGNSKAB 2016	BUDGET 2016	REGNSKAB 2015
TIL RAMMESTYRING VIA EGENKAPITAL	-1.333	0	-733
TIL EGENKAPITAL	44.576	52.070	31.823
RESULTAT I ALT (- = OVERSKUD)	43.243	52.070	31.090

BALANCE

AKTIVER

NOTER	(1.000 KR.)	ULTIMO 2016	ULTIMO 2015
13	MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER GRUNDE OG BYGNINGER TEKNISKE ANLÆG M.V. INVENTAR MV. ANLÆG UNDER UDFØRELSE	44.477 56.826 390 0	46.755 3.751 239 28.138
13	IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER ANLÆG UNDER UDFØRELSE	3.499 369	3.330 415
	MATERIELLE/IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER I ALT	105.561	82.628
14	FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER	23.064	49.509
	ANLÆGSAKTIVER I ALT	128.625	132.137
	OMSÆTNINGSAKTIVER		
15	TILGODEHAVENDER	43.995	62.478
16	LIKVIDE BEHOLDNINGER	75.934	125.314
	OMSÆTNINGSAKTIVER I ALT	119.929	187.792
	AKTIVER I ALT	248.554	319.929

PASSIVER

NOTER	(1.000 KR.)	ULTIMO 2016	ULTIMO 2015
17	EGENKAPITAL	-36.605	1.883
21	HENSATTE FORPLIGTELSER	211.055	220.707
18	LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSER	18.856	11.725
19	KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSER	55.248	85.614
	PASSIVER I ALT	248.554	319.929
20	KAUTIONS- OG GARANTIFORPLIGTELSER UDGØR 2.812.469 TKR. EVENTUALFORPLIGTELSER UDGØR 379 TKR.		

NOTER TIL DRIFTSREGNSKAB OG BALANCE

NOTE 1

INDTÆGTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK (1000 KR.)	REGNSKAB 2016	BUDGET 2016	REGNSKAB 2015
INDTÆGTER BUSDRIFT	-235.974	-239.831	-241.093
INDTÆGTER TELEKØRSEL	-2.507	-2.482	-2.175
INDTÆGTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK I ALT	-238.481	-242.313	-243.268

NOTE 2

INDTÆGTER FRA FLEXTRAFIK (1000 KR.)	REGNSKAB 2016	BUDGET 2016	REGNSKAB 2015
INDTÆGTER HANDICAPKØRSEL	-6.507	-6.316	-6.232
INDTÆGTER ANDEN KØRSEL	-514	-486	-481
INDTÆGTER FRA FLEXTRAFIK I ALT	-7.021	-6.802	-6.713

NOTE 3

INDTÆGTER FRA PROJEKTER (1000 KR.)	REGNSKAB 2016	BUDGET 2016	REGNSKAB 2015
"UDDANNELSESRUTE I TYNDT BEFOLKEDE OMRÅDER"	0	0	-632
"TELEKØRSEL FOR PENDLERE I TYNDT BEFOLKEDE OMRÅDER"	-15	0	-43
TILSKUD FRA EJERE OG ØVR. INTERESSETER	-275	0	-300
TILSKUD FRA TRAFIKSTYRELSEN	-276	0	-1.695
INDTÆGTER FRA PROJEKTER I ALT	-565	0	-2.670

NOTE 4

ØVRIGE INDTÆGTER (1000 KR.)	REGNSKAB 2016	BUDGET 2016	REGNSKAB 2015
ODENSE BYBUSSENER'S ØVRIGE INDTÆGTER	-13	-160	-160
INDTÆGTER VEDR. TJENESTEMANDSPENSIONER	-3.235	-2.846	-1.852
ØVRIGE INDTÆGTER I ALT	-3.248	-3.006	-2.012

NOTE 5

UDGIFTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK (1000 KR.)	REGNSKAB 2016	BUDGET 2016	REGNSKAB 2015
UDGIFTER BUSDRIFT	501.582	501.427	516.390
UDGIFTER TELEKØRSEL	18.029	18.627	15.331
UDGIFTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK I ALT	519.611	520.054	531.721

NOTE 6

FÆLLESUDGIFTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK (1000 KR.)	REGNSKAB 2016	BUDGET 2016	REGNSKAB 2015
FÆLLESUDGIFTER BUSDRIFT	67.166	68.050	61.556
FÆLLESUDGIFTER TELEKØRSEL	6.667	6.807	5.864
FÆLLESUDGIFTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK I ALT	73.833	74.857	67.420

NOTE 7

UDGIFTER FRA FLEXTRAFIK I ALT (1000 KR.)	REGNSKAB 2016	BUDGET 2016	REGNSKAB 2015
UDGIFTER HANDICAPKØRSEL (SBH)	26.066	24.305	24.672
UDGIFTER ANDEN KØRSEL	40.915	41.584	72.120
UDGIFTER FRA FLEXTRAFIK I ALT	66.981	65.889	96.792

NOTE 8

FÆLLESUDGIFTER FRA FLEXTRAFIK (1000 KR.)	REGNSKAB 2016	BUDGET 2016	REGNSKAB 2015
FÆLLESUDGIFTER HANDICAPKØRSEL (SBH)	4.126	4.005	3.975
FÆLLESUDGIFTER ANDEN KØRSEL	9.697	9.949	13.592
FÆLLESUDGIFTER SIDDENDE PATIENTBEFORDRING	5.670	5.791	5.281
FÆLLESUDGIFTER FRA FLEXTRAFIK I ALT	19.494	19.746	22.847

NOTE 9

PROJEKTUDGIFTER (1000 KR.)	REGNSKAB 2016	BUDGET 2016	REGNSKAB 2015
"UDDANNELSESRUTE I TYNDT BEFOLKEDE OMRÅDER"	0	0	2060
"TELEKØRSEL FOR PENDLERE I TYNDT BEFOLKEDE OMRÅDER"	565	0	609
UDGIFTER FRA PROJEKTER I ALT	565	0	2.670

NOTE 10

ØVRIGE UDGIFTER (1000 KR.)	REGNSKAB 2016	BUDGET 2016	REGNSKAB 2015
UDGIFTER VEDR. TJENESTEMÆND	10.508	10.478	9.681
BILLETTERINGSUDSTYR FINANSIERET AF FYNBUS (EK)	791	1.700	1.191
REJSEKORTUDGIFTER FINANSIERET AF FYNBUS (EK)	38.050	46.336	28.725
HERAF ANLÆGSUDGIFTER	-32.890	-31.524	-28.409
ØVRIGE UDGIFTER I ALT	16.459	26.990	11.188

NOTE 11

PERSONALEOVERSIGT OVER ANTAL MEDARBEJDERE, OMREGNET TIL HELTIDSANSATTE	REGNSKAB 2016	REGNSKAB 2015
FYNBUS ADMINISTRATION	123,0	115,0
ODENSE BYBUSSE	32,0	34,5
FYNBUS I ALT	155,0	149,5

Udover de 32,0 medarbejdere i Odense Bybusser, er 4 medarbejdere udlånt til Keolis.
De samlede lønudgifter i 2016 udgjorde 71.789 (1.000 kr.)

NOTE 12

ANLÆGSUDGIFTER (1.000 KR.)	REGNSKAB 2016	BUDGET 2016	REGNSKAB 2015
IMMATERIELLE ANLÆG M.V.: DIVERSE IT-PROJEKTER	3.306	2.344	3.161
GRUNDE OG BYGNINGER ENDESTATIONER	212	300	496
TEKNISKE ANLÆG M.V. AMBASSADØRBIL, REALTIDSSYSTEM OG REJSEKORTUDSTYR	33.605	33.506	2.093
INVENTAR M.V. HARDWARE OG STORAGE DISKPLADS	385	792	295
ANLÆG UNDERUDFØRELSE REJSEKORTUDSTYR OG INVESTERING I TMS-SYSTEMET	369	0	28.438
I ALT	37.877	36.942	34.483

NOTE 13

ANLÆGSAKTIVER (1.000 KR.)	IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER	IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER UNDER UDFØRELSE	GRUNDE OG BYGNINGER	TEKNISKE ANLÆG M.V.	INVENTAR M.V.	MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER UNDER UDFØRELSE	I ALT
KOSTPRIS 1.1.2016	46.938	415	68.426	36.458	1.840	28.138	182.215
TILGANG	3.617	369	212	61.742	489	0	66.429
AFGANG	0	-415	0	0	0	-28.138	-28.553
KOSTPRIS 31.12.2016	50.555	369	68.638	98.200	2.328	0	220.090
NED- OG AFSKRIVNINGER 1.1.2016	43.608	0	21.671	32.707	1.601	0	99.587
KORREKTION TIDLIGERE ÅR	0	0	0	0	0	0	0
ÅRETS AFSKRIVNINGER	3.448	0	2.490	8.667	337	0	14.942
AFSKRIVNINGER AFHÆNDEDE AKTIVER	0	0	0	0	0	0	0
NED- OG AFSKRIVNINGER 31.12.2016	47.056	0	24.161	41.374	1.938	0	114.529
REGNSKABSMÆSSIG VÆRDI 31.12.2016	3.499	369	44.477	56.826	390	0	105.561
HERAF FINANSIELT LEASEDE AKTIVER							0
AFSKRIVNING (ANTAL ÅR)	3 ÅR		10-50 ÅR	5-10 ÅR	3-5 ÅR		

Ejendomsvurderingen 2015 på Gammelsø 6, Odense udgør 30.000 tkr.

Ejerlejlighed i Odense Banegårdscenter er undtaget fra vurdering. FynBus' ejerandel udgør 3,72%.

Ved åbningsbalancen 1/1-2007 er ejerlejligheden værdisat til 0 kr. Ejerlejligheden benyttes af FynBus' Kundecenter.

Ansvarlig lånekapital forrentes med CIBOR 12-måneders rente tillagt 1 procentpoint.

NOTE 14 Fynbus har indskudt aktiekapital i Rejsekort A/S for 32,5 mio. kroner. Aktiebeholdningen er optaget til indskudsværdi. Kapitalindskuddet vil blive reguleret til indre værdi i 2016.

FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER (1000 KR.)	REGNSKAB 2016	REGNSKAB 2015
ANSVARLIG LÅN - REJSEKORT A/S	16.688	17.045
AKTIEANDEL REJSEKORT A/S	6.376	32.464
FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER I ALT	23.064	49.509

NOTE 15

TILGODEHAVENDER (1000 KR.)	REGNSKAB 2016	REGNSKAB 2015
TILGODEHAVENDER, KOMMUNER	6.505	6.689
TILGODEHAVENDER, REGION SYDDANMARK	8.598	0
TILGODEHAVENDER, REJSEKORTET	28	0
ØVRIGE TILGODEHAVENDER	28.865	55.789
KORTFRISTEDE TILGODEHAVENDER I ALT	43.995	62.478

NOTE 16

LIKVIDE BEHOLDNINGER (1.000 KR.)	REGNSKAB 2016	REGNSKAB 2015
ODENSE BYBUSSE, DRIFT	3.160	6.248
ØVRIGE FYNBUS, DRIFT	-89.019	-44.691
PENSIONSMIDLER - BANKKONTO OG OBLIGATIONER	161.793	163.757
LIKVIDE BEHOLDNINGER ULTIMO	75.934	125.314

FINANSIERINGSOVERSIGT (1.000 KR.)

LIKVIDE BEHOLDNINGER PRIMO	125.314	152.361
TILGANG AF LIKVIDE AKTIVER:		
+/- ÅRETS RESULTAT	-43.243	-31.090
+/- ÆNDRING I KORTFRISTEDE TILGODEHAVENDER	27.109	9.647
+/- ÆNDRING I KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE	-21.769	49.316
+/- INDBETALINGER VEDRØRENDE FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER	26.668	-49.327
+/- TILGODEHAVENDER VEDRØRENDE FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER	-223	-165
+/- FINANSIERET VIA EGENKAPITALEN	-38.841	0
+/- ØVRIGE FINANSFORSKYDNINGER	919	-5.428
ANVENDELSE AF LIKVIDE AKTIVER:		
AFDRAG PÅ LÅN	0	0
LIKVIDE BEHOLDNINGER ULTIMO	75.934	125.314

NOTE 17

EGENKAPITAL (1.000 KR.)	REGNSKAB 2016	REGNSKAB 2015
EGENKAPITAL RAMMESTYRING PRIMO:	1.185	452
OVERFØRT RESULTAT, JF. RESULTATDISPONERING	1.333	733
RAMMESTYRING ULTIMO	2.518	1.185
EGENKAPITAL I ØVRIGT PRIMO	698	3.404
PRIMOREGULERINGER:		
FERIEPENGEFORPLIGTELSE UDLÅNTE TJENESTEMÆND	0	270
ÅRETS REGULERINGER:		
INVESTERING I ANLÆGSAKTIVER	37.877	34.483
ÅRETS AFSKRIVNINGER ANLÆGSAKTIVER	-14.943	-9.503
REGULERING LEASINGFORPLIGTELSE	1.417	1.417
REGULERING FERIEPENGEFORPLIGTELSE	458	347
UREALISEREDE KURSREGULERINGER PRIMO	1.322	-1.701
UREALISEREDE KURSREGULERINGER ULTIMO	1.508	-1.322
REGULERING HENLÆGGELSE TJENESTEMANDSPENSION	196	79
ODENSE KOMMUNES ANDEL AF TJENESTEMANDSPENSION	3.009	5.047
REJSEKORT - ÆNDRING TIL INDRE VÆRDI	-26.088	0
+/- ÅRETS RESULTAT	-44.576	-31.823
EGENKAPITAL I ØVRIGT ULTIMO	-39.122	698
EGENKAPITAL I ALT	-36.605	1.883

NOTE 18

LANGFRISTET GÆLD (1.000 KR.)	REGNSKAB 2016	REGNSKAB 2015
GÆLD TJENESTEMÆND ODENSE KOMMUNE	18.856	11.725
LANGFRISTET GÆLD I ALT	18.856	11.725

Afdragsprofil for gæld tjenestemænd Odense Kommune: forpligtigelsen til Odense Kommune vil løbende ændre sig i perioden indtil forpligtigelsen til udbetalingen af pension til tjenestemænd ophører. Hvorefter den resterende forpligtigelse vil blive afregnet.

NOTE 19

KORTFRISTET GÆLD (1.000 KR.)	REGNSKAB 2016	REGNSKAB 2015
KOMMUNER	1.383	6.146
REGION SYDDANMARK	0	662
LEASINGGÆLD	2.285	3.702
LØN	708	688
ANDEN GÆLD:		
- SKYLDIGE FERIEPENGE	10.150	10.608
- OVERSKUDSLIKVIDITET VEDR. REJSEKORTET	2	0
- ØVRIG GÆLD	40.721	63.808
KORTFRISTET GÆLD I ALT	55.249	85.614

NOTE 20

ALMINDELIGE KAUTIONS- OG GARANTIFORPLIGTELSE (1.000 KR.)	REGNSKAB 2016	REGNSKAB 2015
HUSLEJEFORPLIGTELSE	1.077	2.896
OPERATIONEL LEASING AF KONTORMASKINER	526	981
FORPLIGTELSE I HENHOLD TIL INDGÅEDE ENTREPRENØR KONTRAKTER	2.810.867	1.564.456
KAUTIONS- OG GARANTIFORPLIGTELSE I ALT	2.812.470	1.568.333

EVENTUALFORPLIGTELSE (1.000 KR.)

FERIEPENGEFORPLIGTELSE FLEXDANMARK	379	394
DSB BUS/TOG SAMARBEJDE	0	0
OLIESWAP, TIL DÆKNING AF AFREGNING MED ENTREPRENØRER*	0	10.936
EVENTUALFORPLIGTELSE I ALT	379	11.330

* Olieswappen er indgået med Danske Bank og udløber 31/12 2017.

NOTE 21

HENSÆTTELSE (1.000 KR.)	REGNSKAB 2016	REGNSKAB 2015
HENSATTE FORPLIGTELSE PRIMO	220.707	229.536
BETALTE PENSIONER	-12.106	-10.844
PENSIONSHENSÆTTELSE, ADMINISTRATIVT PERSONALE	683	679
INDBETALING VEDR. ANSATTE TJENESTEMÆND	1.771	1.336
REGULERING I HENHOLD TIL AKTUAROPGØRELSE ULTIMO	0	0
HENSATTE FORPLIGTELSE ULTIMO	211.055	220.707



BEMÆRKNINGER

BEMÆRKNINGER TIL BUDGETAFVIGELSER

BEVILLING / BUDGET (UDGIFTSBASERET) (1.000 KR.)	REGNSKAB 2016	BUDGET 2016	AFVIGELSER
INDTÆGTER	-690.054	-688.291	-1.763
UDGIFTER	696.943	707.536	-10.593
RENTEINDTÆGTER	-1.524	-3.119	1.595
ANLÆGSUDGIFTER	37.877	35.944	1.933
RESULTAT (- = OVERSKUD)	43.243	52.070	-8.827

INDTÆGTER: AFVIGELSEN PÅ 1,76 MIO. KRONER I MERINDTÆGTER KAN HENFØRES TIL:

BUSDRIFTEN, HERUNDER TELEKØRSEL, MINDRE INDTÆGT PÅ 3,7 MIO. KR.:

- Indtægterne fra busdriften er 1,6 % mindre end budgetteret. Der er mange indbyrdes forskydninger i de enkelte poster.
De væsentligste afvigelser skyldes, at der var budgetteret med indtægter for vedr. målstyret markedsføring. De gennemførte aktiviteter har ikke direkte kunne henføres til merindtægter.
Desuden er resultatet vedr. Bus&Tog samarbejdet 2013 afregnet endeligt, det medfører mindre periodekortindtægter især for Region Syddanmark
- Indtægterne fra telekørsel svarer til budgettet.
- Ejerbidraget til busdriften er 3,8 mio. kroner større end budgetteret, det svarer til 1,1 %.
Årsagen hertil er primært de mindre indtægter.

FLEXTRAFIK, HANDICAP OG SPECIALKØRSEL, MERINDTÆGT PÅ 0,2 MIO. KRONER:

- Indtægterne fra flextrafik er 3,2 % større end budgetteret. Det skyldes primært, at passagerindtægterne fra SBH-kørsel er steget på grund af højere aktivitet
- Ejerbidraget til Handicap og Specialkørsel er 0,9 mio. kr. højere end budgetteret, svarende til 1,2 %. Det skyldes primært den højere SBH-aktivitet.

ØVRIGE INDTÆGTER, HERUNDER INDTÆGTER VEDRØRENDE EKSTERNT FINANSIEREDE PROJEKTER, MERINDTÆGT 0,8 MIO. KRONER:

- Indtægter fra Region Syddanmark, Staten og øvrige projektdeltagere i forbindelse med projektarbejde samt indtægter fra projektruter er realiseret med 2,7 mio. kroner. Der har ikke været budgetteret hermed, da projekterne er udgiftsneutrale for FynBus.
- Øvrige indtægter er realiseret 3,9 mio. kroner højere end budgetteret, hvilket primært skyldes at der har været budgetteret flere midler i til forbedring af rampe i nettohuslejen for Gammelsø 6 end det viste sig nødvendigt at anvende.

UDGIFTER: AFVIGELSEN PÅ 10,6 MIO. KRONER I MINDRE UDGIFTER KAN HENFØRES TIL:

BUSDRIFTEN, HERUNDER TELEKØRSEL, MINDREUDGIFT 1,5 MIO. KRONER:

- Udgifter til busdrift er 0,4 mio. kr. lavere end budgetteret. Mindreudgiften dækker over store forskydninger. Produktionen er øget med 12 driftsbusser og ca. 19.000 køreplantimer i forhold til budgettet. Øgningen skyldes nyt trafiksystem i Faaborg-Midtfyn kommune og især letbanearbejderne i Odense, der har påvirket både by- og regionale køreplaner. Udgifterne til den øgede produktion modsvarer af billigere kørselskontrakter i Nordfyns Kommune og for Region Syddanmark. Hertil kommer mindreudgifter til incitamentskontrakter på 1,1 mio. kroner. Indeks til afregning af entreprenører blev lavere end budgetteret, idet dieselprisen også i 2016 har været lavere i end forventet på budgettidspunktet. Da FynBus har indgået aftale med banken om afdækning af risikoen for olieprisernes udsving for at give budgetsikkerhed, så påvirker dette ikke udgifterne af betydning.
- Udgifter til Telekørsel er realiseret 0,6 mio. kroner mindre end budgetteret. Faldet skyldes et mindre fald i antallet af ture..
- Fællesudgifterne under kollektiv trafik (excl. renter) er 1,0 mio. kroner mindre end budgetteret, heraf vedrører 0,1 mio. kroner telekørslen. Faldet i fællesudgifterne for busdriften skyldes at en del mindre IT-anskaffelser er udskudt til de fulde konsekvenser af Rejsekort er kendt.

FLEXTRAFIK, MERUDGIFT 0,8 MIO. KRONER:

- Entreprenørudgifterne er 1,0 mio. kroner højere end det budgetterede. Det dækker bl.a. over forskellige i de enkelte ordninger, herunder kommuner der har lagt kørsel ind til FynBus eller hjemtaget den. Indtægterne er 0,2 mio. kr. højere end budgettet på grund af øget aktivitet i SBH-kørslen, der er delvist brugerbetalt.
- Fællesudgifterne og administrationsgebyr er 0,3 mio. kroner lavere end budget som hovedsageligt skyldes mindreudgifter til løn og anden administration.

ØVRIGE UDGIFTER, HERUNDER UDGIFTER VEDRØRENDE EKSTERNT FINANSIEREDE PROJEKTER, MINDREUDGIFT 10,0 MIO. KRONER:

- Udgifter til projekter primært finansieret af Statens "Yderområdepulje" har været 0,6 mio. kroner, som ikke har været budgetteret, da projekterne er udgiftsneutrale for FynBus.
- Øvrige udgifter er realiseret 10,5 mio. kroner mindre end budgetteret. Det skyldes Rejsekort ikke er implementeret, som forudsat i budgettet og betaling for dele af projektet derfor først sker i 2017.

RENTER AFVIGELSEN PÅ 1,6 MIO. KRONER I MINDRE INDTÆGTER KAN HENFØRES TIL:

Lavere forrentning af midler fra pensionsindestående til tjenestemænd med 2,1 mio. kroner, samt mindreudgift til renter på 0,5 mio. kroner, bestående af færre renteudgifter, som følge af udskydning af rejsekortet og renteindtægter fra ansvarligt lån.

ANLÆGSUDGIFTER:

Udgiften er 0,9 mio. kr. højere end budget. Det skyldes hovedsagligt, at udskudte IT-projekter fra 2015 er færdiggjort i 2016.

RESULTAT:

Resultatet udviser et samlet underskud efter ejerbetaling på 43,2 mio. kroner, hvilket er 8,8 mio. kroner mindre end budgetteret. Af det samlede resultat er 1,3 mio. kroner disponeret til rammestyrt af fællesudgifter via egenkapitalen, mens 44,6 mio. kroner overføres til egenkapitalen i øvrigt.

HVAAD

SKER

DERI

2017

Allerede i 2016 begyndte FynBus at arbejde med spørgsmålet om, hvordan man kan fastholde eksisterende kunder i busserne. Anledningen var dels en stagnation i passagertallet, og dels en erkendelse af, at kun ved at fastholde de eksisterende kunder, vil der også i fremtiden være midler til at forbedre og udvikle den kollektive trafik.

Fra siden 2010 med succes at have arbejdet ud fra en ren markedsorienteret vækststrategi vil FynBus nu skifte strategi.

I de første måneder af 2017 har FynBus' chefer, ledere og medarbejdere derfor arbejdet med at lægge en ny strategi for de kommende år. Det er en strategi, der tager udgangspunkt i kvalitet. Helt konkret i fem udvalgte fokusområder, som har til formål at fastholde de eksisterende kunder og på sigt at tiltrække nye.

Produktudvikling skal sikre, at FynBus fortsat har relevante tilbud til kunderne.

Markedskendskab skal sikre, at FynBus kender sit marked og forstår at benytte denne viden.

Kundekendskab skal sikre, at FynBus forstår kunderne og deres behov, således at den rette produktudvikling kan finde sted.

Branding skal sikre FynBus en fast plads i fynboernes bevidsthed, så kollektiv trafik altid er med i overvejelserne, når der skal vælges transportform.

Endelig skal fokus på social kapital sikre sammenhængen mellem de mange behov og ønsker i forhold til marked og kunder, og sikre organisationens kundefokus.

Filosofien er, at gøre vi det rigtig godt for vores kunder, kan de slet ikke undvære den kollektive trafik. Herudover vil de tale så pænt om deres oplevelser, at også nye kunder vil komme til. Lykkes operationen med at løfte kvaliteten, mener vi også, at det vil sætte aftryk på efterspørgslen.

Gennem hyppige kvalitetsmålinger og gennem de daglige kundeinput via hjemmeside, mail og facebook har vi et nogenlunde overblik over kundernes tilfredshed her og nu, men hvad nu hvis kunderne vil have noget helt andet, end det de får? Hvad nu hvis vejen til succes er udvikling af nogle produkter, der slet ikke findes i dag, eller nogle løsninger, som slet ikke er afprøvet?

Løsningen er at spørge mere og lytte mere, og det er blot en af de metoder, der skal tages i anvendelse for at nå ind til kernen: Hvad er god kvalitet, og hvad er nøglen til en endnu bedre kvalitet?

Parallelt med dette arbejde har FynBus også andre vigtige opgaver, der skal passes i 2017. Rejsekortet skal fuldt implementeres, kunderne skal fortsat have den bedst mulige betjening BÅDE i Odense, men også i de øvrige kommuner, og endelig skal vores mange flex-kunder også fortsat nyde godt af fornuftig planlægning, høj service og rettidighed.



Bilag 1.5. Finansiering

FynBus busdrift 2016

Tkr.	Assens	Faab-Midtfyn	Kerteminde	Langeland	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Odense	Svendborg	RSD	I alt
Ejerbetaling Kollektiv trafik	19.561.786	22.199.508	7.915.527	5.807.966	9.725.416	17.952.888	12.400.895	125.363.306	26.661.204	110.880.903	358.469.399
- Fællesudgifter overført til næste år (rammestyring)											
Realiseret 61.837 - budget 63.170 = 1.333 tkr.	37.254	48.432	20.025	21.057	28.886	38.652	38.065	445.660	88.312	566.656	1.332.999
Ejerbetaling kollektiv trafik reguleret for rammestyring	19.599.040	22.247.940	7.935.552	5.829.023	9.754.302	17.991.540	12.438.960	125.808.966	26.749.516	111.447.559	359.802.398
Opkrævet ejerbetaling 2015 - aconto	19.554.000	21.592.081	8.219.000	6.236.000	9.997.000	17.479.000	12.889.000	123.291.000	27.030.000	102.180.102	348.467.183
Restfinansiering 2016	-45.040	-655.859	283.448	406.977	242.698	-512.540	450.040	-2.517.966	280.484	-9.267.457	-11.335.215
Heraf ekstraomkostninger vedr. rejsekortet											
Korrektion af fællesudgifter vedr. Flextrafik i 2016	0	0	0	0	0	0	0	-100.000	0	0	-100.000
Nettofinansiering 2016	-45.040	-655.859	283.448	406.977	242.698	-512.540	450.040	-2.617.966	280.484	-9.267.457	-11.435.215
											-1.081.048
											-1.332.999
											-2.414.047
Tilgodehavende 2015	0	1.994.919	0	0	0	593.717	0	0	861.276	6.389.419	9.839.331
Tilgodehavende 2016	45.040	655.859	0	0	0	512.540	0	2.617.966	0	9.267.457	13.098.862
I alt	45.040	2.650.778	0	0	0	1.106.257	0	2.617.966	861.276	15.656.876	22.938.193
Samlet tilgodehavende	45.040	2.650.778	0	0	0	1.106.257	0	2.617.966	861.276	15.656.876	20.524.146
RSD tidligere år										7.041.407	
Gæld 2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gæld 2016	0	0	283.448	406.977	242.698	0	450.040	0	280.484	0	1.663.647
I alt	0	0	283.448	406.977	242.698	0	450.040	0	280.484	7.041.407	1.663.647
										Akkumuleret rente RSD	17.508
										RSD i alt	-8.597.961

Ejernes tilgodehavender (vores gæld) udbetales i juni 2017, mens deres gæld (vores tilgodehavender) indbetales sammen med acontobidrag 2018. Rente på ejernes gæld beregnes ud fra kassekreditrenten pr. 1/8 2017 og beregnes som et års gæld.

11.435.215

Bilag I.6

Opgørelse over direktørens rejseudgifter 2016

Rejseudgifter

Fly Direktørmøde Bornholm	Kr.	2.798
Kørselsgodtgørelse, parkering og bro	Kr.	831
Taxakørsel	Kr.	4.851
Togbilletter/klippekort	Kr.	<u>26.278</u>
I alt	Kr.	<u>34.758</u>

Hotel/restaurant/cafe

Hotel	Kr.	4.959
Forplejning - div.	Kr.	<u>305</u>
I alt	Kr.	<u>5.264</u>

Total Kr. 40.022

Ovenstående er direktørens udgifter til rejser, repræsentation m.m for 2016.
Ved fællesudgifter med deltagelse fra andre i administrationen eller bestyrelsen,
som fx. studieturer, er direktørens del forholdsmæssigt beregnet ud fra den samlede
udgift og antal deltagere.

Bilag I.7**Notat****Årsregnskab 2016 på ejerniveau****Indhold**

Region Syddanmark.....	2
Assens Kommune.....	8
Faaborg-Midtfyn Kommune.....	12
Kerteminde Kommune.....	16
Langeland Kommune	20
Middelfart Kommune.....	23
Nordfyn Kommune.....	26
Nyborg Kommune	30
Odense Kommune	34
Svendborg Kommune	40
Ærø Kommune	44

Region Syddanmark

Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Busdrift					
Indtægter	-126,6	-126,9	-128,9	-124,8	-4,2
Bruttoudgifter	196,0	204,7	207,6	203,4	4,2
Busdrift netto	69,4	77,8	78,7	78,6	0,0
Opkrævede fællesudgifter	27,5	28,1	32,2	31,6	0,6
Ejerbidrag busdrift	96,9	105,9	110,8	110,2	0,6
Ejerbidrag telekørsel	1,1	1,2	1,2	1,2	0,0
Ejerbidrag i alt	98,1	107,0	112,0	111,4	0,6
Regionens ramme*	98,1	100,6	102,0	102,2	-0,2
Årets likviditetsoverskud	0,0	-6,4	-10,0	-9,3	-0,7
Akkumuleret likviditetsoverskud	6,2	-0,2	-10,2	-9,5	-0,7

*I likviditetsoverskuddet i 2014 og 2015 er fratrukket 0,8 mio. kroner som er reserveret til projekt OUH, selvom projektet først færdiggøres i 2017.
Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Busruter

Kørselsomfang

Budget 2016 er opstillet på baggrund af køreplanerne for efteråret 2015, som de forelå primo juli 2015.

Der er gennemført udbud og indgået en billigere kørselskontrakt fra uge 43 i 2016.

Letbanearbejderne i Odense har medført indsættelse af næsten 5.000 ekstra køreplantimer. Dette er ikke et udtryk for forbedret service, men den indsats der medgår til at opretholde et uændret antal afgang. Endvidere har omkørsler på rute 110-111 og 141-141 har medført 3 ekstra driftsbusser.

Letbanearbejderne har medført, at Den gamle Rutebilstation blev taget i brug igen med køreplansskiftet i august 2016. Der er længere plads til alle busser på terminalen syd for skinnerne.

Derudover er der kun foretaget mindre justeringer af køreplanerne efterfølgende.

Samlet er kørselsomfang for 2016 4.850 køreplantimer mere end budgetteret, svarende til en stigning på 1,9 %, samt en stigning i antal driftsbusser med 2 til 113 driftsbusser.

Det regionale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 2: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal B 2016 og R 2016	
					Antal	%
Køreplantimer	252.843	255.809	259.451	264.305	4.854	1,9
Driftsbusser*	105	110	111	113	2	0,9

*Antallet af driftsbusser er pr. ultimo regnskabsåret.

Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne udgør 203,4 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 4,2 mio. kroner eller 2,0 %.

Mindreudgiften kan væsentligst henføres til:

- -6,2 mio. kroner i mindreudgift til den køreplanlagte kørsel væsentligst som følge af ny kørselskontrakt og lavere udgiftsudvikling end skønnet af Trafikselskaberne i Danmark
- 0,1 mio. kroner i merudgifter til dubleringskørsel.
- 4,0 mio. kroner i udgifter til afdækning af olierisiko. Udgiften skyldes at olieprisen i 2016 har ligget under olieprisen på budgettidspunktet. Udgiften til olierisikoen skal ses i sammenhæng med faldet i entreprenørindekset.
- -1,8 mio. kroner i mindreudgift til incitamentskontrakter, idet bonus ikke er fuldt ud udnyttet i forhold til den afsatte ramme.
- 0,2 mio. kroner i merudgift vedr. direkte henførbare driftsudgifter til omstilling i forbindelse med ny kontrakt. Der var oprindeligt beregnet en udgift på 1 mio. kr., men der udestår endnu fuld implementering af passagertællesystem, som først sker i 2017, hvor den resterende udgift forventes afholdt.
- 0,4 mio. kroner i mindreudgifter til målstyret markedsføring, da aktiviteterne er udskudt på grund af forberedelse af Rejsekort

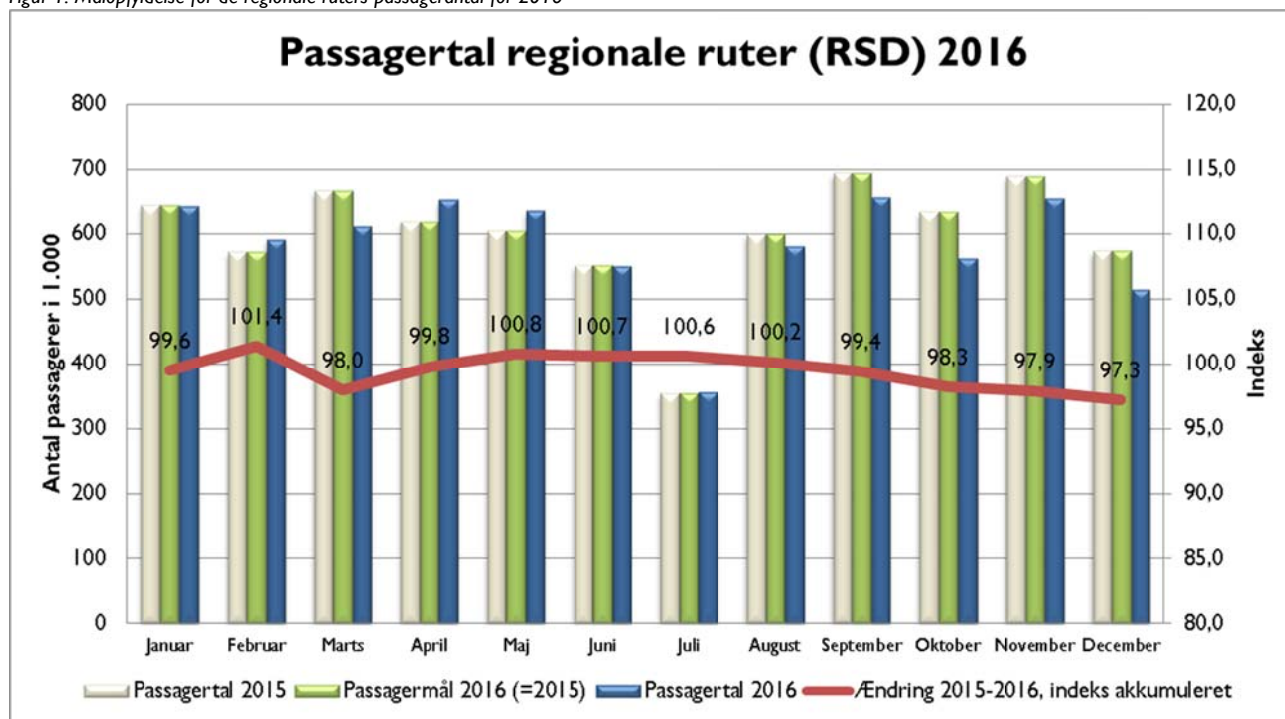
Passagerudvikling

Passagerantallet i 2016 blev 197.000 eller 2,7 % under 2015. Passagertallet har i 2016 ikke kunnet leve op til målet om, at fastholde passagertallet fra 2015.

Tilbagegangen er sket efter køreplansskiftet i august, hvor alle regionale ruter blev delt på OBC. Det har betydet, at en del rejser er forsvundet. Det er overvejende lokale bynære omstigningsrejser, rejser over kommunegrænsen er stort set uændrede.

Udviklingen på månedsniveau er vist i nedenstående figur.

Figur 1: Målopfyldeelse for de regionale ruters passagerantal for 2016



Passagerernes valg af rejsehjemmel er i de seneste år ændret betydeligt. I nedenstående tabel er passagerudviklingen på rejsehjemmelstype vist for årene 2013 til 2016.

Tabel 3: Passagerer pr. rejsehjemmelstype for perioden 2013-2016

Antal passagerer pr. rejsehjemmelstype (1.000)	Januar - december				Fordeling mellem rejsehjemmel i %			
	2013	2014	2015	2016	2013	2014	2015	2016
Enkeltbilletter inkl. SMS	1.057	1.026	1.016	1.008	15,0	14,4	14,1	14,4
Turkort (inkl. værdikort)	175	154	150	133	2,5	2,2	1,5	1,9
KVIKkort	1.413	1.570	1.599	1.599	20,1	22,0	22,2	22,9
Ungdomskort	1.209	1.378	1.430	1.392	17,2	19,3	19,9	19,9
Periodekort (excl. Ungdomskort)	1.559	1.367	1.320	1.241	22,2	19,1	18,4	17,7
Øvrigt (bus/tog og gratis børn)	1.626	1.648	1.676	1.622	23,1	23,1	23,3	23,2
I alt	7.039	7.143	7.192	6.994	100,0	100,0	100,0	100,0

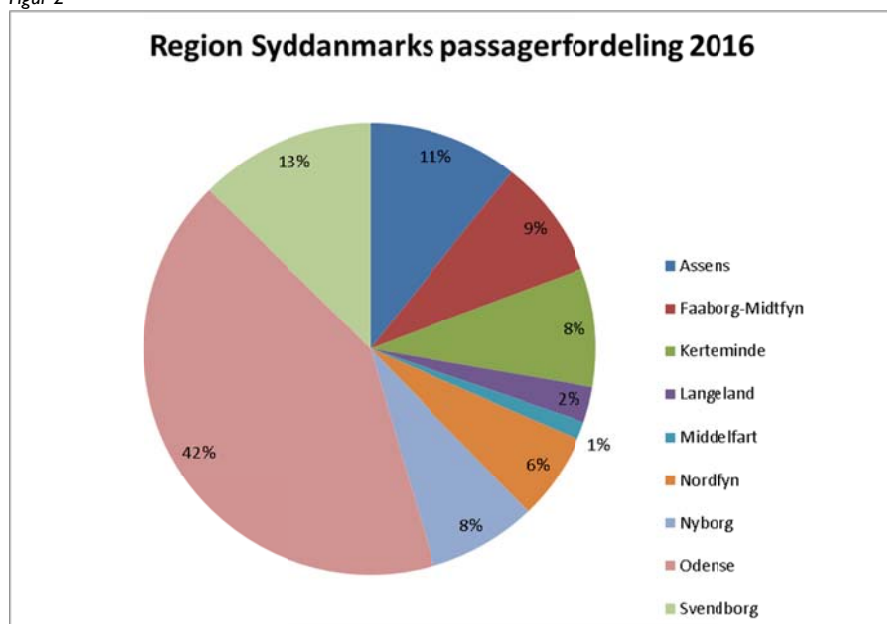
Tabellen viser bl.a. at andelen af:

- KVIKkort er steget til 22,9 %.

- Enkeltbilletter er faldet til 14,4 %.
- Periodekort er faldet til 17,7 %.

Nedenstående figur viser passagerernes fordeling på kommuner. Den afspejler således passagerernes geografiske anvendelse af de regionale busser.

Figur 2



Note: Tallene er baseret på passagerernes påstigningssted.

Fra 2015 til 2016 er passagerandelen i Odense faldet med 2 procentpoint og steget i henholdsvis Svendborg og Nyborg med et procentpoint.

Passagerindtægter

Indtægterne afhænger dels af passagerantallet og dels af indtægten pr. passager. I nedenstående tabel er nøgletallet "indtægter pr. passager" vist.

Tabel 4: Indtægter pr. passager

Kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Indtægter pr. passager	17,7	17,6	17,9	17,8	-0,1

Note: Indtægterne for regnskab 2015, budget 2016 og forventet regnskab 2016 er ekskl. Indtægter fra målstyret markedsføring, da passagererne herfra ikke er indregnet i passagertallene.

Passagerindtægterne udgør 124,8 mio. kroner, hvilket er 4,2 mio. kroner mindre end budgetteret.

Faldet i indtægterne skyldes primært:

- 4,2 mio. kroner i mindre indtægter på periodekort vedr. endelig afregning af bus og tog 2013, hvoraf Region Syddanmark afholder størstedelen af udgiften.
- 0,8 mio. kroner i mindre indtægt som følge af manglende indtægter fra målstyret markedsføring.

- 0,7 mio. kroner i merindtægt som følge af at indtægter pr. passager højere end forventet på budgettidspunktet.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne udgør 31,6 mio. kroner. Dette er en mindreudgift på 0,6 mio. kroner, hvilket skyldes færre ekstraopkostninger vedr. rejsekortet. Derudover overføres 0,6 mio. kroner i mindreforbrug for 2016 til kommende år. For nærmere forklaring se bilag 1.1.

Telekørsel

Regionens telekørsel består af 2 ruter, henholdsvis Spodsbjerg – Svendborg og Bøjden – Faaborg. Det samlede antal passagerer for telekørselsordningerne var 7.511, hvilket er 489 passagerer lavere end budget.

Det er en stigning på 302 passagerer i forhold til 2015.

Ejerbidraget for telekørsel var i 2016 1,2 mio. kroner, hvilket er på niveau med budgettet.

Ejerbidrag

Ejerbidraget udgør 111,4 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,6 mio. kroner eller 4,1 %. Merudgiften kan primært henføres til lavere indtægter, som modsvares af lavere bruttoudgifter i forhold til det budgetteret.

FynBus administrerer Region Syddanmarks ramme til den regionale trafik på Fyn under FynBus' budgetsikkerhedsmodel. Det betyder, at FynBus løbende tilpasser kørselsomfanget til rammens størrelse, således at over- og underskud i de enkelte år udlignes over en kortere årrække. Region Syddanmarks ramme for 2016 udgør 102,0 mio. kroner. Mellemløbet er ultimo 2016 - 9,2 mio. kroner.

Ruteøkonomi

I særskilt bilag er de enkelte ruters passagertal, køreplantimer og økonomi specificeret.

Det fremgår bl.a. heraf, at ruternes selvfinansieringsgrad som helhed er 61 %, hvilket er lidt under samme periode for 2015, hvor selvfinansieringsgraden var 62 %.

Hovedtallene for Flexkørsel ekskl. telekørsel.

FynBus administrerer "siddende patientbefordring" på Fyn for Region Syddanmark.

Ordningsen er etableret pr. 1. maj 2012. Ordningens driftsudgifter og passagerindtægter regnskabsføres i Sydtrafik.

FynBus administrerer ordningen for den fynske del i h.t. kontrakt. Fællesudgifterne og passagerantallet fremgår af nedenstående opgørelse.

Tabel 5: Siddende patientbefordring

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Fællesudgift	5.781	5.681	6.178	6.101	77

Tabel 6: Antal passagerer

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Siddende patientbefordring	219.404	224.114	229.833	226.614	-3.219

Fællesudgiften for regnskab 2016 udgør 6,1 mio. kroner, hvilket er 0,1 mio. kroner mindre end budgetteret. Årsagen er et lidt lavere aktivitetsniveau.

Fællesudgiften pr. persontur udgør 26,9 kr. pr persontur, hvilket er på niveau med budget.

I forhold til nøgletal og fællesudgifter se uddybende kommentarer under "Flexkørsel" i bilag I.1.

Assens Kommune

Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 7: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Busdrift					
Indtægter	-4,2	-4,4	-4,1	-4,3	0,1
Bruttoudgifter	16,7	16,5	16,1	16,8	-0,7
Busdrift netto	12,5	12,0	12,0	12,5	-0,6
Opkrævede fællesudgifter	1,7	1,7	1,7	1,8	-0,1
Ejerbidrag busdrift	14,2	13,7	13,7	14,3	-0,7
Ejerbidrag telekørsel	5,6	4,8	5,9	5,3	0,6
Ejerbidrag i alt	19,8	18,5	19,6	19,6	0,0

*Udgifter til deltagelse i projekt "Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder", som regnskabsføres særskilt, indgår ikke i tallene. Assens andel af projektudgifterne for 2014, 2015 og 2016 er opgjort til henholdsvis 0,1 mio. kroner, 0,3 mio. kroner og 0,3 mio. kroner. Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Busruter

Kørselsomfang og bruttoudgifter

Budget 2016 er opstillet på baggrund af køreplanerne for efteråret 2015, som de forelå primo juli 2015.

Ved en fejl er budgettet blevet beregnet på en kalender uden skudår, derfor er produktionen underbudgetteret.

Der er kun foretaget mindre justeringer af køreplanerne og nedlagt kørsel til friskoler er genoptaget. Samlet set steg kørselsomfanget med 781 køreplantimer og bruttoudgifterne steg med 0,7 mio. kroner til 16,8 mio. kroner.

Det kommunale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 8: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal B 2016 og R 2016	
					Antal	%
Køreplantimer	17.354	16.818	17.804	18.585	781	4,4
Driftsbusser	23	23	23	23	0	0

Passagerudvikling og passagerindtægter

Passagertallene fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 9: Passagerantal

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal ifht 2015	
					Antal	%
Lokalruter	303.000	305.000	303.000	297.000	-8.000	-2,6
Tilkøb til regionale ruter	42.000	39.000	42.000	38.000	-1.000	-3,7
Passagerer i alt	345.000	344.000	345.000	335.000	-9.000	-2,7

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Passagertallet falder med 10.000 passagerer i forhold til budget, og 9.000 passagerer i forhold til passagertallet i 2015. For lokalruterne skyldes det primært, at færre skolebørn benytter bussen om eftermiddagen, som følge af folkeskolereformen.

Passagerindtægterne udgør 4,3 mio. kroner. Det svarer til en merindtægt på 0,1 mio. kroner i forhold til budget 2016. Merindtægten skyldes en stigning i ungdomskort, som ligger på niveau med regnskab 2015. Passagerfaldet påvirker ikke skolekortsindtægterne, da børnene bare rejser mindre på deres skolekort.

Fællesudgifter

Udgifterne udgør 1,8 mio. kroner, og er en merudgift på 0,1 mio. kroner. Merudgiften kan henføres til ekstraomkostninger vedr. rejsekortet.

Telekørsel

Telekørslen i Assens er inddelt i teletaxi og telependler i henhold til det fælles koncept. Teletaxi tilbydes fra adresse til adresse i kørselstidsrummene 9.00-23.00 på hverdage og 9.00-17.00 i weekender indenfor kommunes 6 teleområder. Telependler er en fast aftale, hvor kunden har behov for kørsel over en periode på mindst 2 uger, hvor der køres fra adresse til knudepunkt og retur i tidsrummet hverdage 5.30-23.00.

Antallet af passagerer i telekørselsordningen er steget med 2.603 passagerer fra 2015 til 2016. Det er en stigning på 7,6 %. Stigningen har dog vist sig ikke at være så stor som forventet, da der er 5.251 passagerer færre end budget. Den primære årsag hertil er et fald på telependler uddannelsesrute, samt at telependler, der var indregnet i budgettallene fra 1. august, er forlænget som projekt med 1 år.

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 10: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Telependler – uddannelse*	0	1.649	6.500	2.838	-3.662
Telependler**			1.417	0	-1.417
Teletaxi	37.765	32.414	34.000	33.828	-172
Telekørsel	37.765	34.063	41.917	36.666	-5.251

*Telependler – uddannelsesruter indgår kun med 5 måneder i 2015, da det frem til 1. august 2015 var et projekt

*** Ved budget 2016 var telependler et projekt indtil 1. august 2016 og herefter en del af telekørsel. Efterfølgende er projekt forlænget med et år.*

Ejerbidraget for telekørsel i 2016 udgør 5,3 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 0,6 mio. kroner i forhold til budgettet.

Hertil kommer et projekt med tilskud fra Trafikstyrelsen:

- Projekt ”Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder” som løber fra sommeren 2014 til sommeren 2017. Projektets formål er at fremme den kollektive trafik i yderområder ved at give et nyt tilbud med døgndækkende dør-til-dør kollektiv trafik til og fra bopælen for beboere i landsbyer og landområder.

Projekterne regnskabsføres særskilt.

Ejerbidrag

Ejerbidraget udgør 19,6 mio. kroner, hvilket svarer til budgettet.

Ruteøkonomi

Specifikation af trafik- og økonomital for Assens Kommunes andel af den regionale rute nr. 268 fremgår af bilag 1.9.2

Hovedtallene for Flexkørsel ekskl. Telekørsel.

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen

Tabel 11: Kommunens kørselsordninger hos FynBus

	SBH kørsel	Læge	Special-læge	Kropsbårne hjælpemidler	Genop-træning	Spec. Gen-optræning	Aktivitet	§ kørsel	Elev	Special skole
Kørselstyper	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 12: Hovedtal for flexkørsel

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Indtægter	-450	-453	-466	-459	-7
Entreprenørudgifter	11.764	14.775	13.595	15.506	-1.911
Flex udgifter netto	11.314	14.322	13.129	15.047	-1.918
Fællesudgifter	2.783	3.336	3.280	3.617	-337
Ejerbidrag	14.097	17.658	16.409	18.664	-2.255
Personture	69.471	93.809	90.390	100.688	10.298

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Der er 100.688 personture i 2016. Det er 10.298 personture eller 11,4 % mere end budget i 2016. Dette skyldes primært en stigning i specialskolekørsel og flere dagcenterkørsler.

Entreprenørudgifterne udgør i 2016 15,5 mio. kroner. Det er en merudgift på 1,9 mio. kroner eller 14,1 % i forhold til budget. Dette skyldes primært øget aktivitetsniveau.

Fællesudgifter udgør 3,6 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,3 mio. kroner i forhold til budget.

Indtægterne er 0,5 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget.

Ejerbidraget udgør 18,7 mio. kroner. Der er en merudgift på 2,3 mio. kroner eller 13,7 % i forhold til budget. Merudgiften kan primært henføres til det øgede aktivitetsniveau.

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i særskilt bilag.

I forhold til nøgletal og fællesudgifter se uddybende kommentarer under "Flexkørsel" i bilag I.1.

Faaborg-Midtfyn Kommune

Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 13: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Busdrift					
Indtægter	-4,0	-4,1	-3,9	-4,0	0,1
Bruttoudgifter	17,4	17,0	17,4	19,2	-1,8
Busdrift netto	13,5	12,9	13,4	15,2	-1,7
Opkrævede fællesudgifter	2,3	2,2	2,2	2,2	-0,1
Ejerbidrag busdrift	15,8	15,1	15,6	17,4	-1,8
Ejerbidrag telekørsel	2,1	4,0	4,2	4,8	-0,7
Ejerbidrag i alt	17,9	19,2	19,8	22,2	-2,5

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

BusruterKørselsomfang og bruttoudgifter

Budget 2016 er opstillet på baggrund af køreplanerne for efteråret 2015, som de forelå primo juli 2015.

Ved en fejl er budgettet blevet beregnet på en kalender uden skudår, derfor er produktionen underbudgetteret.

Kørselsomfanget steg med 2.475 køreplantimer i forhold til budgettet og bruttoudgifterne steg med 1,8 mio. kroner til 19,2 mio. kroner.

Stigningen skyldes, at Faaborg-Midtfyn Kommune besluttede at ændre køreplanerne fra skoleåret 2016/2017, så alle elever møder stort set samtidig. Dette har medført øget timeforbrug og indsættelse af 7 ekstra driftsbusser. Endvidere er der en ekstra bus på morgenafgangen på rute 340 fra Årslev til Ringe.

Det kommunale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 14: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal	
					B 2016 og R 2016	Antal %
Køreplantimer	24.225	21.864	22.126	24.601	2.475	11,2
Driftsbusser	31	32	32	39	7	21,9

Passagerudvikling og passagerindtægter
Passagertallene fremgår af nedenstående tabel

Tabel 15: Passagerantal

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal ifht 2015	
					Antal	%
Lokalruter	381.000	369.000	381.000	357.000	-12.000	-3,4
Fælles kommunale ruter	27.000	25.000	27.000	24.000	-1.000	-3,7
Passagerer i alt	407.000	394.000	407.000	381.000	-13.000	-3,4

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Passagertallet falder med 26.000 passagerer i forhold til budget, hvilket er 13.000 passagerer lavere end 2015. For lokalruterne skyldes det primært at folkeskolereformen har medført at færre skolebørn benytter bussen.

Passagerindtægterne udgør 4,0 mio. kroner, hvilket er en stigning på 0,1 mio. kroner i forhold til budgettet. Merindtægten skyldes hovedsageligt en stigning i ungdomskort på 0,2 mio. kroner, som modsvares af fald i periodekort og øvrige indtægter. Skolekort stiger med 0,1 mio. kroner og ligger på niveau med regnskab 2015.

Fællesudgifter

Udgifterne udgør 2,2 mio. kroner, hvilket svarer til budgettet.

Telekørsel

Teletaxi tilbydes fra adresse til adresse i tidsrummet 9.00-23.00 på hverdage og 9.00-17.00 i weekender indenfor og imellem kommunens teleområder.

Telependler er en fast aftale, hvor kunden har behov for kørsel over periode på mindst 2 uger, hvor der køres fra adresse til knudepunkt og retur i tidsrummet hverdage 5.30-23.00.

Fra juni 2015 har Faaborg-Midtfyn Kommune sammen med Odense Kommune og Nyborg Kommune startet en fælleskommunal teleruteordning med strækningen Svindinge – Rosengårdscenteret. Teleruteordningen kører som et forsøg.

Det forventes at samarbejdet bag forsøget træffer beslutning om, hvorvidt den skal være permanent i løbet af 2017.

Der er en stigning fra 2015 til 2016 på 7.532 passagerer til 38.258 passagerer. I forhold til budget er det en stigning på 6.528 passagerer eller 20,6 %.

Den stigende aktivitet skyldes primært en større kendskabsgrad til telekørsel, samt at der er foretaget en revisitering for nogle kørselstyper indenfor den visiterede kørsel.

Ejerbidraget udgør 4,8 mio. kroner, svarende til en merudgift på 0,7 mio. kroner i forhold til budget. Stigningen skyldes stigningen i aktivitetsniveauet.

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 16: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Telependler	1.332	3.492	4.000	4.869	869
Telerute		232	730	292	-438
Teletaxi	14.589	27.002	27.000	33.097	6.097
Telekørsel	15.921	30.726	31.730	38.258	6.528

Ejerbidrag

Ejerbidraget udgør 22,2 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 2,5 mio. kroner eller 12,4 % i forhold til budgettet. Merudgiften kan henføres ændret mødetider fra sommeren 2016 og aktivitetsstigningen for telekørsel.

Ruteøkonomi

I hovedtallene indgår kommunens deltagelse i de fælles kommunale ruter 866U og 161/162. Ruters trafik- og økonomital fremgår af særskilt bilag.

Hovedtallene for Flexkørsel ekskl. telekørsel.

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen:

Tabel 17: Kommunens kørselsordninger hos FynBus

	SBH kørsel	Læge	Special-læge	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræning	Spec. Genoptræning	Aktivitet	§ kørsel	Elev	Special skole
Kørselstyper	X	X	X	X	X	X	X		X	

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 18: Hovedtal for Flexkørsel

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Indtægter	-1.126	-1.147	-1.157	-1.238	81
Entreprenørudgifter	9.247	8.862	9.449	8.019	1.430
Flex udgifter netto	8.121	7.715	8.292	6.781	1.511
Fællesudgifter	2.213	1.890	2.095	1.761	334
Ejerbidrag	10.334	9.605	10.387	8.542	1.845
Personture	59.160	57.682	61.875	52.369	-9.506

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Der er 52.369 personture i 2016. Det er 9.506 personture eller 15,4 % mindre end budget i 2016. Dette skyldes primært et fald i læge-, aktivitets- og genoptræningskørsel i forhold til 2015, frem for en budgetteret stigning. Årsagen er bl.a. at der er foretaget en revisitering af borgerne.

Entreprenørudgifterne udgør 8,0 mio. kroner i 2016. Det er en mindreudgift på 1,4 mio. kroner eller 15,1 % i forhold til budget. Dette skyldes det lavere aktivitetsniveau.

Fællesudgifterne udgør 1,8 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,3 mio. kroner i forhold til budget.

Indtægterne er 1,2 mio. kroner i 2016, hvilket er 0,1 mio. kroner mere end budget.

Ejerbidraget udgør 8,5 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 1,8 mio. kroner eller 17,8 % i forhold til budget. Mindreudgiften kan primært henføres til det lavere aktivitetsniveau.

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i særskilt bilag.

I forhold til nøgletal og fællesudgifter se uddybende kommentarer under "Flexkørsel" i bilag I.1.

Kerteminde Kommune**Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.**

Tabel 19: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Busdrift					
Indtægter	-1,9	-1,9	-1,8	-1,8	-0,1
Bruttoudgifter	7,2	6,8	6,6	6,7	-0,1
Busdrift netto	5,3	4,9	4,8	5,0	-0,2
Opkrævede fællesudgifter	1,0	0,9	0,9	0,9	0,0
Ejerbidrag busdrift	6,2	5,9	5,7	5,9	-0,2
Ejerbidrag telekørsel	1,7	1,8	2,5	2,0	0,4
Ejerbidrag i alt	7,9	7,7	8,2	7,9	0,3

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

BusruterKørselsomfang og bruttoudgifter

Budget 2016 er opstillet på baggrund af køreplanerne for efteråret 2015, som de forelå primo juli 2015.

Ved en fejl er budgettet blevet beregnet på en kalender uden skudår, derfor er produktionen underbudgetteret.

Kørselsomfanget er steget med 172 køreplantimer i forhold til budgettet og bruttoudgifterne er steget med 0,1 mio. kroner til 6,7 mio. kroner. Stigningen skyldes mindre justeringer af køretider på rute 885 og 485.

Det kommunale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 20: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal B 2016 og R 2016	
					Antal	%
Køreplantimer	9.987	9.040	8.642	8.814	172	2,0
Driftsbusser	9	9	9	9	0	0

Passagerudvikling og passagerindtægter

Passagertallene fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 21: Passagerantal

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal ifht 2015	
					Antal	%
Lokalruter	154.000	144.000	154.000	129.000	-15.000	-10,4
Fælles kommunale ruter	66.000	67.000	66.000	66.000	-1.000	-1,8
Passagerer i alt	220.000	211.000	220.000	195.000	-16.000	-7,7

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Passagertallet er faldet med 25.000 passagerer til 195.000 i forhold til budgettet. Faldet er 16.000 i forhold til 2015, svarende til et fald på 7,7 %.

For lokalruterne skyldes det primært at folkeskolereformen har medført at færre skolebørn benytter bussen.

Passagerindtægterne udgør 1,8 mio. kroner, hvilket er en mindreindtægt på 0,1 mio. kroner og kan henføres til periodekort.

Fællesudgifter

Udgifterne udgør 0,9 mio. kroner, hvilket svarer til budgettet.

Telekørsel

Teletaxi tilbydes fra adresse til adresse i tidsrummet 9.00-13.00 og 17.00-21.30 på skoledage, 9.00-21.30 på skolefridage og 9.00-17.00 i weekender indenfor og imellem kommunens teleområder.

I august 2015 startede Kommunen Telependler-ordning. Telependler er en fast aftale, hvor kunden har behov for kørsel over en periode på mindst 2 uger. Der køres fra adresse til knudepunkt og retur i tidsrummet hverdage 5.30-23.00

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel

Tabel 22: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Telependler		238	4.300	813	-3.487
Teletaxi	11.007	12.741	13.000	14.052	1.052
Telekørsel	11.007	12.979	17.300	14.865	-2.435

I 2016 har der været 14.865 passagerer. Det er 2.435 passagerer færre end budget. Åbningen af Langeskov station og indførelsen af telependlerkonceptet ikke har haft den forventet effekt. Dog er der sket en stigning på 1.886 passagerer fra 2015 til 2016. Stigningen kan primært henføres til teletaxi.

Ejerbidraget udgør 2,0 mio. kroner og er en mindreudgift på 0,4 mio. kroner i forhold til budget. Dette skyldes primært at aktivitetsniveauet er lavere end budgetteret.

Ejerbidrag

Ejerbidraget udgør 7,9 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,3 i forhold til budgettet og skyldes en mindreudgift på 0,4 mio. kroner til telekørsel og en merudgiftudgift på 0,1 mio. kroner til busdriften.

Ruteøkonomi

I hovedtallene indgår kommunens deltagelse i den fælles kommunale rute 885. Rutens trafik- og økonomital fremgår af særskilt bilag.

Hovedtallene for Flexkørsel ekskl. telekørsel.

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen:

Tabel 23: Kommunens kørselsordninger hos FynBus

	SBH kørsel	Læge	Special-læge	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræning	Spec. Genoptræning	Aktivitet	§ kørsel	Elev	Special skole
Kørselstyper	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 24: Hovedtal for Flexkørsel

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Indtægter	-538	-513	-522	-488	-34
Entreprenørudgifter	6.766	7.355	7.999	7.306	693
Flex udgifter netto	6.228	6.842	7.477	6.818	659
Fællesudgifter	1.748	1.681	1.879	1.736	143
Ejerbidrag	7.976	8.523	9.356	8.553	803
Personture	45.747	49.499	53.705	49.660	-4.045

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Der er 49.660 personture i 2016, hvilket er 4.045 personture eller 7,5 % lavere end budget.

Entreprenørudgifterne udgør 7,3 mio. kroner i 2016, hvilket er 0,7 mio. kroner eller 8,7 % mindre end budget.

Fællesudgifter er 1,7 mio. kroner i 2016. Det er 0,1 mio. kroner mindre end budget.

Indtægterne er 0,5 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget.

Ejerbidraget er 8,6 mio. kroner i 2016. Det er 0,8 mio. kroner mindre end budget.

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i særskilt bilag

I forhold til nøgletal og fællesudgifter se uddybende kommentarer under "Flexkørsel" i bilag I.1.

Langeland Kommune

Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 25: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Busdrift					
Indtægter	-2,2	-2,7	-2,3	-2,7	0,4
Bruttoudgifter	7,0	7,6	7,4	7,4	0,0
Busdrift netto	4,8	4,9	5,1	4,7	0,4
Opkrævede fællesudgifter	0,9	0,9	1,0	1,0	0,0
Ejerbidrag busdrift	5,7	5,8	6,1	5,8	0,3
Ejerbidrag telekørsel	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Ejerbidrag i alt	5,9	5,9	6,2	5,8	0,4

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Busruter

Kørselsomfang og bruttoudgifter

Budget 2016 er opstillet på baggrund af køreplanerne for efteråret 2015, som de forelå primo juli 2015.

Køreplantimer og bruttoudgifter er uændret i forhold til budgettet.

Det kommunale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 26: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal B 2016 og R 2016	
					Antal	%
Køreplantimer	9.379	9.506	9.435	9.435	0	0
Driftsbusser	7	7	7	7	0	0

Passagerudvikling og passagerindtægter

Passagertallene fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 27: Passagerantal

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal ifht 2015	
					Antal	%
Lokalruter	200.000	200.000	200.000	200.000	0	0,0
Tilkøb til regionale ruter	91.000	100.000	91.000	107.000	7.000	6,6
Passagerer i alt	291.000	300.000	291.000	307.000	7.000	2,2

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Passagerantallet på de lokale ruter er anslået. Da der er gratiskørsel på disse ruter, har FynBus ikke registreringer herpå.

Passagerindtægterne kan henføres til de regionale ruter 912 og 913, hvor kommunen har tilkøbt ture. Kommunen modtager indtægten fra de tilkøbte ture. Herudover modtager kommunen indtægter for anvendelse af skolekort, i det omfang eleverne ikke har benyttet kortene fuldt ud på de regionale ruter.

Indtægterne udgør 2,7 mio. kroner, hvilket er en merindtægt på 0,4 mio. kroner i forhold til budget. Det skyldes en merindtægt på 0,1 mio. kroner på sms-billetter, 0,2 mio. kroner på skolekort og 0,2 mio. kroner på øvrige indtægter, som primært består af forudbetalte enkeltbilletter primært til asylcenter.

Dette modsvarer af fald på 0,1 mio. kroner på periodekort.

Fællesudgifter

Udgifterne udgør 1,0 mio. kroner, hvilket svarer til budgettet.

Telekørsel

Langeland tilbyder borgerne i Spodsbjerg, at de kan benytte Region Syddanmarks tilbud, hvor Langeland Kommune finansierer kørslen, hvis den udelukkende er lokal.

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel

Tabel 28: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Telekørsel	729	1.018	1.050	551	-499

Der var 551 passagerer i 2016, det er 499 passagerer mindre end budget.

Ejerbidraget udgør 51 tusind kroner, hvilket er 86 tusind kroner mindre end budget, hvilket skyldes det lavere aktivitetsniveau.

Ejerbidrag

Ejerbidraget udgør 5,8 mio. kroner. Det er en mindredgift på 0,4 mio. kroner eller 6,5 % og skyldes en stigning i indtægterne.

Ruteøkonomi

Specifikation af trafik- og økonomital for Langelands Kommunes andel af de regionale ruter 912 og 913 fremgår af særskilt bilag.

Hovedtallene for Flexkørsel ekskl. telekørsel.

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen:

Tabel 29: Kommunens kørselsordninger hos FynBus

	SBH kørsel	Læge	Special-læge	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræning	Spec. Genoptræning	Aktivitet	§ kørsel	Elev	Special skole
Kørselstyper	X	X	X	X	X	X		X		

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 30: Hovedtal for Flexkørsel

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Indtægter	-160	-172	-167	-184	17
Entreprenørudgifter	2.177	2.197	2.153	2.246	-93
Flex udgifter netto	2.017	2.025	1.986	2.062	-76
Fællesudgifter	410	381	444	407	37
Ejerbidrag	2.426	2.406	2.430	2.469	-39
Personture	11.032	11.742	13.240	12.198	-1.042

Note: Kommunens kørselsordninger hos FynBus fremgår i hovedafsnittet om Flexkørsel under punktet kørselsomfang og passagerudvikling
Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Der er 12.198 personture i 2016. Det er 1.042 personture eller 7,9 % mindre end budgetteret i 2016. Dette skyldes primært et mindre aktivitetsniveau for genoptræningskørsel i forhold til budget.

Entreprenørudgifterne er 2,2 mio. kroner i 2016. Det er en merudgift på 0,1 mio. kroner eller 4,3 % i forhold til budget.

Fællesudgifter udgør 0,4 mio. kroner. Det er på niveau med budget.

Indtægterne udgør 0,2 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget.

Ejerbidraget er 2,5 mio. kroner. Der er på niveau med budget. Selvom der er færre personture end budget er udgifterne på niveau med budget. Priserne har vist sig i 2016 at være højere pr. persontur end prisen på budgettidspunktet.

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i særskilt bilag.

I forhold til nøgletal og fællesudgifter se uddybende kommentarer under "Flexkørsel" i bilag I.1.

Middelfart Kommune

Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 31: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Busdrift					
Indtægter	-2,9	-3,0	-3,0	-2,9	-0,1
Bruttoudgifter	10,2	10,1	10,1	10,2	-0,1
Busdrift netto	7,3	7,2	7,1	7,3	-0,2
Opkrævede fællesudgifter	1,3	1,3	1,3	1,4	0,0
Ejerbidrag busdrift	8,7	8,4	8,4	8,7	-0,3
Ejerbidrag telekørsel	0,7	1,0	1,1	1,1	0,0
Ejerbidrag i alt	9,3	9,4	9,5	9,8	-0,3

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Busruter

Kørselsomfang og bruttoudgifter

Budget 2016 er opstillet på baggrund af køreplanerne for efteråret 2015, som de forelå primo juli 2015.

Produktionen er beregnet på kalenderen for 2015 – det medfører alene en afvigelse i regnskabet, da der er skudår i 2016 og dermed flere dage. Der er kun foretaget mindre justeringer af køreplanerne efterfølgende. Samlet set steg kørselsomfanget med 276 køreplantimer i forhold til budgettet og bruttoudgifterne udgør 10,2 mio. kroner, hvilket er en stigning på 0,1 mio. kroner.

Det kommunale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 32: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal B 2016 og R 2016	
					Antal	%
Køreplantimer	13.600	13.040	13.122	13.398	276	2,1
Driftsbusser	12	12	12	12	0	0,0

Passagerudvikling og passagerindtægter

Passagertallene fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 33: Passagerantal

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal ifht 2015	
					Antal	%
Lokalruter	178.000	187.000	178.000	178.000	-9.000	-4,7

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Passagertallet er uændret i forhold til budgettet, men der er et fald på 9.000 passagerer fra 2015 til 2016, svarende til et fald på 4,7 %. Ændringen skyldes primært, at folkeskolereformen har medført at færre skolebørn benytter bussen.

Passagerindtægterne udgør 2,9 mio. kroner og er en mindreindtægt på 0,1 mio. kroner i forhold til budgettet.

Mindreindtægten kommer fra periodekort på 0,1 mio. kroner. Passagerfaldet som følge af folkeskolereformen påvirker ikke skolekortsindtægterne, da børnene fortsat har et skolekort, de rejser bare mindre på det.

Fællesudgifter

Udgifterne udgør 1,4 mio. kroner, hvilket er på niveau med budgettet.

Telekørsel

Telekørslen i Middelfart har siden 1. august 2014 været inddelt i teletaxi og telecity i henhold til det fælles koncept. Teletaxi er kørsel fra adresse til adresse i tidsrummet 9.00-13.00 og 17.00-23.00 på skoledage, 9.00-23.00 på skolefridage og 9.00-17.00 i weekender indenfor og imellem kommunens teleområder. Telecity er opdelt i område I og Ia. I område I er der kørsel fra adresse til adresse. I område Ia er der kørsel fra adresse til adresse eller til knudepunktet Middelfart Station.

Der har i 2016 været i alt 9.159 passagerer. Det er 141 mindre end budget. Der er sket et fald for telecity og en næsten tilsvarende stigning for teletaxi.

I forhold til 2015 er der 1.101 passagerer flere i 2016, hvilket svare til en stigning på 13,7 %.

Ejerbidraget udgør 1,1 mio. kroner, hvilket er lig budget.

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 34: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Telecity	2.215	4.018	4.500	3.569	-831
Teletaxi	2.257	4.040	4.800	5.590	790
Telekørsel	4.472	8.058	9.300	9.159	-141

Ejerbidrag

Ejerbidraget udgør 9,8 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 0,3 mio. kroner, eller en stigning på fald på 2,7 %. Merudgiften kan primært henføres til busdriften.

Hovedtallene for Flexkørsel ekskl. telekørsel.

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen:

Tabel 35: Kommunens kørselsordninger hos FynBus

	SBH kørsel	Læge	Special-læge	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræning	Spec. Genoptræning	Aktivitet	§ kørsel	Elev	Special skole
Kørselstyper	X	X	X							

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 36: Hovedtal for Flexkørsel

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Indtægter	-398	-429	-392	-425	33
Entreprenørudgifter	2.352	2.361	2.152	2.365	-213
Flex udgifter netto	1.954	1.932	1.760	1.940	-180
Fællesudgifter	492	476	461	475	-15
Ejerbidrag	2.446	2.408	2.221	2.415	-194
Personture	13.711	14.701	13.600	14.366	766

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Der er 14.366 personture i 2016. Det er 766 personture eller 5,6 % højere end budgetteret i 2016.

Entreprenørudgifterne udgør 2,4 mio. kroner i 2016, hvilket er 0,2 mio. kroner eller 9,9 % mere end budget.

Fællesudgifter udgør 0,5 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget.

Indtægterne er 0,4 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget.

Ejerbidraget udgør 2,4 mio. kroner. Der er en merudgift på 0,2 mio. kroner eller 8,7 % i forhold til budget.

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i særskilt bilag.

I forhold til nøgletal og fællesudgifter se uddybende kommentarer under "Flexkørsel" i bilag I.1.

Nordfyn Kommune

Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 37: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Busdrift					
Indtægter	-3,6	-3,6	-3,3	-3,4	0,1
Bruttoudgifter	16,0	16,3	16,2	15,1	1,0
Busdrift netto	12,4	12,8	12,9	11,7	1,1
Opkrævede fællesudgifter	1,7	1,6	1,7	1,8	-0,1
Ejerbidrag busdrift	14,0	14,4	14,6	13,5	1,1
Ejerbidrag telekørsel	0,8	2,7	2,9	4,5	-1,6
Ejerbidrag i alt	14,8	17,1	17,5	18,0	-0,5

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Busruter

Kørselsomfang og bruttoudgifter

Budget 2016 er opstillet på baggrund af køreplanerne for efteråret 2015, som de forelå primo juli 2015.

Ved en fejl er budgettet blevet beregnet på en kalender uden skudår, derfor er produktionen underbudgetteret.

Der er gennemført udbud med kontraktstart til skoleåret 2016-17.

I udbudskøreplanerne er ture med få passagerer erstattet af telekørsel. Derudover er der foretaget småjusteringer.

Samlet set medfører det, at køreplantimetallet falder 288 timer i forhold til budget – at faldet ikke er større skyldes skudår og at de nye køreplaner kun får 5/12-dels effekt i 2016.

Faldet i køreplantimeproduktionen og faldende busudgifter i den nye kontrakt medfører at bruttoudgifterne falder med 1,0 mio. kr. svarende til 6,4 %.

Det kommunale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 38: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal B 2016 og R 2016	
					Antal	%
Køreplantimer	17.660	17.449	17.318	17.030	-288	-1,7
Driftsbusser	23	23	23	23	0	0,0

Passagerudvikling og passagerindtægter
Passager tallene fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 39: Passagerantal

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal ifht 2015	
					Antal	%
Lokalruter	335.000	303.000	335.000	286.000	-17.000	-5,6
Fælles kommunale ruter	81.000	73.000	81.000	74.000	1.000	1,4
Passagerer i alt	417.000	376.000	417.000	360.000	-16.000	-4,2

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Passagertallet faldt med 57.000 passagerer i forhold til budget. Og der er et fald på 4,2 % i forhold til passagertallet for 2015. For lokalruterne skyldes det primært at folkeskolereformen har medført at færre skolebørn benytter bussen.

Passagerindtægterne udgør 3,4 mio. kroner, hvilket er 0,1 mio. kroner over budgettet. Merindtægten skyldes Nordfyns Kommunes andel af kompensation fra staten samt indtægter fra Ungdomskort, der var større end budgetteret.

Endvidere konstateres en mindreindtægt på 0,1 mio. kroner på skolekort.

Fællesudgifter

Udgifterne udgør 1,8 mio. kroner, hvilket er på niveau med budgettet.

Telekørsel

Teletaxi tilbydes fra adresse til adresse i tidsrummet 9.00-23.00 alle dage indenfor kommunes 3 teleområder.

Telependler er en fast aftale, hvor kunden har behov for kørsel over en periode på mindst 2 uger. Der køres fra adresse til knudepunkt i tidsrummet hverdage 5.30-23.00.

Det fælles telekørselskoncept havde opstart pr. 1. februar 2015 og fra 2014 til 2015, skete der en stigning på 13.535 passagerer til 18.834 passagerer. Øget kendskab til ordningen har medført en fortsat stigning i 2016, hvilket betyder at der i 2016 var 33.497 passagerer. Det er 12.697 flere passagerer eller en stigning på 61,0 % i forhold til budget.

Stigningen i aktivitetsniveau medfører en merudgift i ejerbidraget på 1,6 mio. kroner i forhold til budget.

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 40: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Telependler	0	2.046	2.800	3.938	1.138
Teletaxi	5.299	16.788	18.000	29.559	11.559
Telekørsel	5.299	18.834	20.800	33.497	12.697

Ejerbidrag

Ejerbidraget udgør 18,1 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 0,5 mio. kroner i forhold til budgettet. Det svarer til en stigning på 2,7 % og kan henføres til øget telekørsel på 1,6 mio. kroner og fald i bruttoudgifterne på 1,0 mio. kroner.

Ruteøkonomi

I hovedtallene indgår kommunens deltagelse i den fælles kommunale rute 122. Rutens trafik- og økonomital er sammen med forsøgsrute 23 specificeret i særskilt bilag.

Hovedtallene for Flexkørsel ekskl. telekørsel.

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen:

Tabel 41: Kommunens kørselsordninger hos FynBus

	SBH kørsel	Læge	Special-læge	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræning	Spec. Genoptræning	Aktivitet	§ kørsel	Elev	Special skole
Kørselstyper	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 42: Hovedtal for Flexkørsel.

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Indtægter	-399	-397	-450	-427	-23
Entreprenørudgifter	7.819	11.445	14.199	14.495	-296
Flex udgifter netto	7.420	11.048	13.749	14.068	-319
Fællesudgifter	1.938	2.734	3.491	3.502	-11
Ejerbidrag	9.358	13.783	17.240	17.570	-330
Personture	45.371	76.832	95.893	97.654	1.761

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Der er 97.654 personture i 2016. Det er 1.761 personture eller 1,8 % højere end budgetteret. Den primære årsag er stigning i antal personture for aktivitetskørsel.

Entreprenørudgifterne udgør 14,5 mio. kroner i 2016. Det er en merudgift på 0,3 mio. kroner eller 2,1 % i forhold til budget.

Fællesudgifter udgør 3,5 mio. kroner. Hvilket er på niveau med budget.

Indtægterne udgør 0,4 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget.

Ejerbidraget udgør 17,6 mio. kroner. Der er en merudgift på 0,3 mio. kroner eller 1,9 % i forhold til budget. Stigningen skyldes primært stigningen i aktivitetsniveauet.

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i særskilt bilag.

I forhold til nøgletal og fællesudgifter se uddybende kommentarer under ”Flexkørsel” i bilag I.1.

Nyborg Kommune**Hovedtallene for busdriften** inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 43: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Busdrift					
Indtægter	-3,5	-3,4	-3,3	-3,5	0,2
Bruttoudgifter	15,1	13,9	13,3	13,4	-0,2
Busdrift netto	11,6	10,5	9,9	9,9	0,0
Opkrævede fællesudgifter	1,9	1,8	1,7	1,8	-0,1
Ejerbidrag busdrift	13,5	12,3	11,6	11,7	-0,1
Ejerbidrag telekørsel	0,2	0,8	1,3	0,7	0,5
Ejerbidrag i alt	13,7	13,1	12,9	12,4	0,5

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

BusruterKørselsomfang og bruttoudgifter

Budget 2016 er opstillet på baggrund af køreplanerne for efteråret 2015, som de forelå primo juli 2015.

Produktionen er beregnet på baggrund af dagfordelingen i 2015, den stiger derfor svagt, da der er skudår i 2016.

Kørselsomfanget er steget med 138 køreplantimer i forhold til budgettet og bruttoudgifterne udgør 13,4 mio. kroner, hvilket er 0,1 mio. kroner højere end budgettet.

Det kommunale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 44: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal B 2016 og R 2016	
					Antal	%
Køreplantimer	19.516	17.184	16.485	16.623	138	0,8
Driftsbusser	15	15	15	15	0	0,0

Passagerudvikling og passagerindtægter

Passagertallene fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 45: Passagerantal

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal ifht 2015	
					Antal	%
Lokalruter	304.000	276.000	304.000	283.000	8.000	2,8
Fælles kommunale ruter	51.000	49.000	51.000	48.000	-1.000	-1,4
Passagerer i alt	355.000	324.000	355.000	331.000	7.000	2,1

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Passagertallet faldt med 24.000 passagerer i forhold til budgettet. Der har til gengæld været en samlet stigning i passagertallet på 2,1 % i forhold til 2015. Heraf en stigning på lokalruter med 2,8 %, som delvis modsvares af et mindre fald på den fælleskommunale rute.

Passagerindtægterne udgør 3,5 mio. kroner, hvilket er 0,2 mio. kroner mere end budgetteret. Merindtægten skyldes en stigning i enkeltbilletter.

At færre skolebørn ikke anvender bussen om eftermiddagen, påvirker ikke indtægterne væsentligt, da eleverne stadig har et skolekort, men blot anvender kortet mindre.

Fællesudgifter

Udgifterne udgør 1,8 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 0,1 mio. kroner i forhold til budgettet. Merudgiften skyldes en stigning i ekstraomkostninger vedr. rejsekortet.

Telekørsel

Kommunen tilbyder teletaxi fra adresse til adresse eller til knudepunkterne Nyborg Station og Nørrevoldgade 58 i tidsrummet 9.00-14.00 og 17.00-23.00 på skoledage, 7.00-23.00 på skolefridage og 9.00-17.00 i weekender indenfor og imellem kommunens 4 teleområder.

Telependler er en fast aftale, hvor kunden har behov for kørsel over en periode på mindst 2 uger. Der køres fra adresse til knudepunkt og retur i tidsrummet hverdage 5.30-23.00.

Fra juni 2015 har Faaborg-Midtfyn Kommune sammen med Odense Kommune og Nyborg Kommune startet en fælleskommunal teleruteordning med strækningen Svindinge – Rosengårdscenteret. Teleruteordningen kører som et forsøg.

Det forventes at samarbejdet bag forsøget træffer beslutning om, hvorvidt den skal være permanent i løbet af 2017.

I 2016 var der 5.238 passagerer, hvilket er 3.062 passagerer mindre end budget. Årsagen er, at der for telependler og telerute ikke er sket den stigning, der var budgetteret. Telekørslen er samlet på niveau med 2015.

Ejerbidraget udgør 0,8 mio. kroner, hvilket er 0,5 mio. kroner mindre end budget. Årsagen er et lavere aktivitetsniveau end budgetteret.

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 46: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Telependler	397	1.488	2.400	1.261	-1.139
Telerute		179	1.900	373	-1.527
Teletaxi	1.187	3.632	4.000	3.604	-396
Telekørsel	1.584	5.299	8.300	5.238	-3.062

Ejerbidrag

Ejerbidraget udgør 12,4 mio. kroner og er 0,5 mio. kroner lavere end budgettet, svarende til en mindreudgift på 3,8 %.

Ruteøkonomi

I hovedtallene indgår kommunens deltagelse i den fælles kommunale rute 161/162. Rutens trafik- og økonomital er specificeret i særskilt bilag.

Hovedtallene for Flexkørsel ekskl. telekørsel.

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen:

Tabel 47: Kommunens kørselsordninger hos FynBus

	SBH kørsel	Læge	Special-læge	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræning	Spec. Genoptræning	Aktivitet	§ kørsel	Elev	Special skole
Kørselstyper	X	X	X	X	X	X		X	X	X

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 48: Hovedtal for Flexkørsel

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Indtægter	-373	-424	-379	-449	70
Entreprenørudgifter	4.553	3.865	3.844	3.775	69
Flex udgifter netto	4.180	3.441	3.465	3.326	139
Fællesudgifter	1.128	732	733	721	13
Ejerbidrag	5.308	4.173	4.198	4.047	152
Personture	29.312	21.914	21.165	21.113	-52

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Der er 21.113 personture i 2016. Det er 52 personture færre end budget. Aktivitetsniveauet er samlet set på niveau, men internt for de enkelte kørselsordninger er der udsving. Handicap- og elevkørsel stiger i forhold til budget. Genoptrænings- og specialkørsel falder til gengæld.

Entreprenørudgifterne i 2016 udgør 3,8 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,1 mio. kroner eller 1,8 % i forhold til budget.

Fællesudgifter udgør 0,7 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget.

Indtægterne er 0,4 mio. kroner, hvilket er 0,1 mio. kroner højere end budget.

Ejerbidraget udgør 4,0 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,2 mio. kroner eller 3,6 % i forhold til budget.

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i særskilt bilag

I forhold til nøgletal og fællesudgifter se uddybende kommentarer under ”Flexkørsel” i bilag I.1.

Odense Kommune

Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 49: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Busdrift					
Indtægter	-76,9	-77,5	-75,3	-75,4	0,1
Bruttoudgifter	189,8	186,5	174,8	177,9	-3,0
Busdrift netto	112,8	109,0	99,5	102,4	-2,9
Opkrævede fællesudgifter	20,2	20,6	23,1	23,3	-0,2
Ejerbidrag busdrift	133,0	129,6	122,6	125,7	-3,1
Ejerbidrag telekørsel	0,0	0,1	0,7	0,1	0,6
Ejerbidrag i alt	133,0	129,6	123,3	125,8	-2,5

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Busruter

Kørselsomfang

Budget 2016 er opstillet på baggrund af køreplanerne for efteråret 2015, som de forelå primo juli 2015.

By- og Kulturudvalget vedtog i marts 2016 et sparekatalog på baggrund af Handleplan 2016. Handleplanen og sparekataloget har dannet grundlag for køreplanerne gyldige fra august.

Kørselsomfanget steg med 9.418 køreplantimer og der blev indsat 2 yderligere driftsbusser i forhold til 2015. Udvidelse af aktiviteten skyldes hovedsageligt letbanearbejder, samt indførelse af havnebusser. Antallet af afgang som er kundernes egentlige servicetilbud er reduceret i overensstemmelse med Handleplan 2017, som By- og Kulturudvalget vedtog i marts.

Tabel 50: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal B 2016 og R 2016	
					Antal	%
Køreplantimer	196.979	201.187	202.729	212.147	9.418	4,6
Driftsbusser	71	74	72	76	4	5,6

Antallet af driftsbusser er pr. ultimo regnskabsåret.

Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne udgør 177,9 mio. kroner. Det er en merudgift på 3,0 mio. kroner eller 1,7 %.

Merudgiften kan væsentligst henføres til:

- 3,5 mio. kroner i mindredrift til den køreplanlagte kørsel

- 3,1 mio. kroner i mindre udgift til den køreplanlagte kørsel, som følge af faldende indeks med 2,1 %. Det modsvares af en tilsvarende afdækning af olierisiko.
- 4,9 mio. kroner i merudgift til dublering i Odense Kommune. Det skyldes en ændret arbejdsdeling mellem Odense Bybusser og Keolis. På grund af tjenestemandforhold er produktionsudgifterne i Odense Bybusser markant højere end Keolis'
- 1,5 mio. kroner i mindreudgift til incitamentskontrakter, idet bonus ikke fuldt ud udnytter den afsatte ramme.
- 3,5 mio. kroner i merudgift til afdækning af olierisiko. Udgiften skyldes at olieprisen i 2016 har ligget under olieprisen på budgettidspunktet. Udgiften til olierisikoen skal ses i sammenhæng med faldet i entreprenørindekset. (bør den slettes ???)
- 0,5 mio. kroner i merindtægt vedr. bod.
- 0,5 mio. kroner i mindreudgift vedr. endestationerne, da den løbende udskiftning af endestationer i 2016 ikke er blevet effektueret.
- 0,5 mio. kroner i merudgift i direkte henførbare driftsudgifter til Odense Kommune, som kan henføres til omstillingsudgifter i forbindelse med ny kontrakt. Det er blandt andet arbejder på garageanlægget på Gammelsø, der ikke blev afsluttet i 2015. Der var beregnet en større udgift til passagertællesystem, som FynBus skal afholde. Udgiften effektueres først i 2017.

Passagerudvikling og passagerindtægter

Passagerudvikling

Passagerantallet i 2016 endte en del under niveauet for 2015. Passagertallet har i 11 ud af 12 måneder ligget under niveauet for 2015.

2016 slutter med en samlet tilbagegang på 5,2 %. Heri indgår et passagerfald i bybusserne på 5,3 %. Passagerudviklingen svarer stort set til den budgetterede.

Passagerantal fremgår af nedenstående tabel.

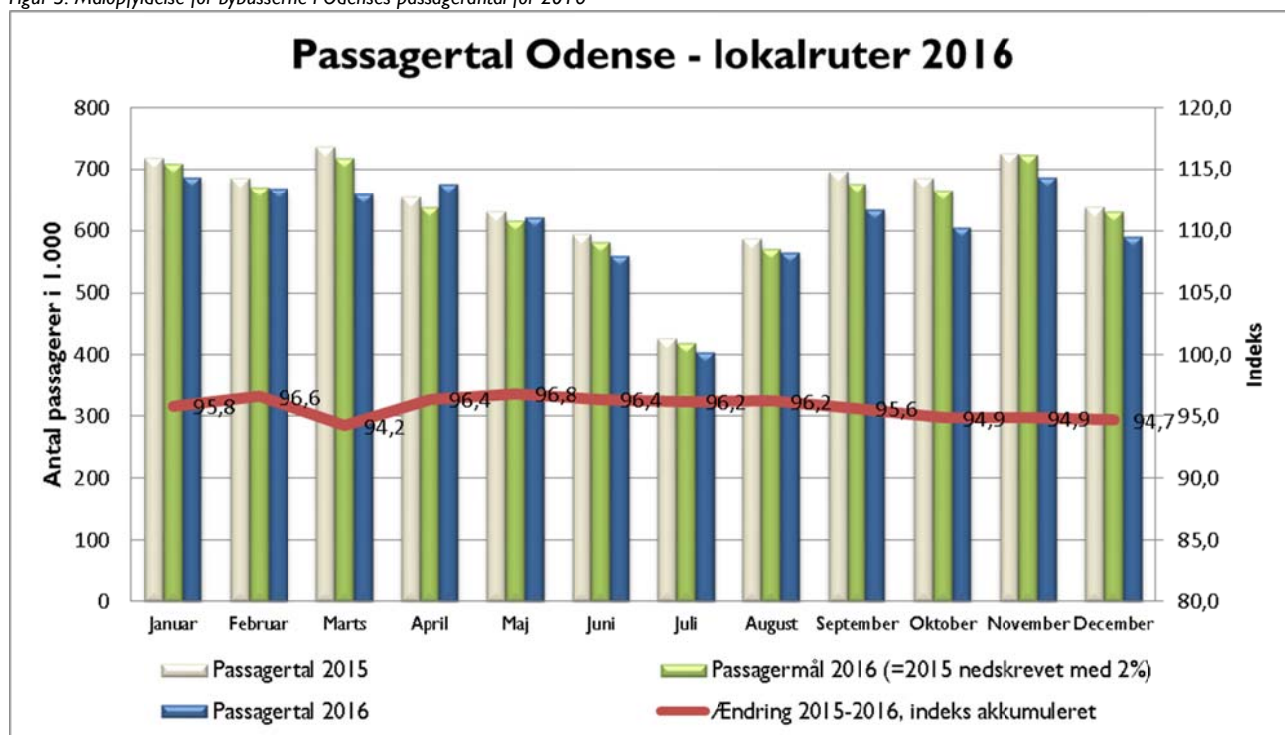
Tabel 51: Passagerantal

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal ifht 2015	
					Antal	%
Bybusserne	7.707.000	7.775.000	7.282.000	7.361.000	-413.000	-5,3
Fælles kommunale ruter	206.000	196.000	206.000	195.000	-1.000	-0,6
Passagerer i alt	7.913.000	7.971.000	7.488.000	7.556.000	-415.000	-5,2

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Udviklingen på månedsniveau for bybusserne fremgår af nedenstående figur.

Figur 3: Målopfylde for bybusserne i Odenses passagerantal for 2016



Passagerernes valg af rejsehjemmel er i de seneste år ændret betydeligt.

I nedenstående tabel er passagerudviklingen på rejsehjemmelstype vist for årene 2013 til 2016.

Tabel 52: Passagerer pr. rejsehjemmelstype for perioden 2013-2016

Antal passagerer pr. rejsehjemmelstype (1.000)	Januar - december				Fordeling mellem rejsehjemmel i %			
	2013	2014	2015	2016	2013	2014	2015	2016
Enkeltbilletter inkl. SMS	804	747	704	509	10,6	9,7	9,1	6,9
Turkort inkl. værdikort Odense	484	501	503	467	6,4	6,5	6,5	6,3
KVIKkort	2.285	2.506	2.643	2.526	30,1	32,5	34,0	34,3
Ungdomskort (Hypercard)	578	746	778	722	7,6	9,7	10,0	9,8
Periodekort (excl. Ungdomskort)	2.711	2.474	2.348	2.281	35,7	32,1	30,2	31,0
Øvrigt (bus/tog og gratis børn)	726	733	798	856	9,6	9,5	10,3	11,6
I alt	7.588	7.707	7.775	7.361	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabellen viser, at indførelse af KVIKkortet, herunder forsøgsordningen med ”Odense rundt for en 10er”, har flyttet passagerernes anvendelse af rejsehjemmel i bybusserne.

Således er KVIKkortets andel steget til 34,3 %.

Kontantbillettens andel er faldet til 6,9 %.

Periodekortets andel er faldet til 31,0 %.

Passagerindtægter

Som det fremgår af tabellen herunder stiger den gennemsnitlige indtægt pr. passager. Det skyldes at passagertallet falder relativt mere end indtægterne.

Tabel 53: Indtægter pr. passager

Kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Indtægter pr. passager	9,7	9,7	10,1	10,0	-0,1

Note: Indtægterne for budget 2015, regnskab 2015 og budget 2016 er ekskl. Indtægter fra målstyret markedsføring, da passagererne herfra ikke er indregnet i passagertallene.

Passagerindtægterne udgør 75,4 mio. kroner, hvilket er 0,1 mio. kroner mere end budgetteret.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne udgør 22,8 mio. kroner. Det svarer stort set til budgettet. Der redegøres mere detaljeret for fællesudgifterne i bilag I.1

Telekørsel

I juni 2015 startede Odense en fælleskommunal teleruteordning med strækningen Svindinge – Rosengårdscenteret i samarbejde med Nyborg og Faaborg-Midtfyn Kommune. Teleruteordningen kører som et forsøg. Der forventes at der træffes beslutning om, hvorvidt den skal være permanent i løbet af 2017. Ordningen erstatter telekørselsordningen i Birkum.

Endvidere startede en telekørselsordning mellem Kirkendrup/Søhus og Tarup Center også i juni 2015 som erstatning for rute 11, der ikke kun køre ad Rismarksbroen på grund af vejarbejde. Busruten er sidenhen nedlagt som en del af Handleplan 2017.

Desuden er etableret telekørsel på Landsbrugsvej, da områdets beboere fandt gangafstanden til Odensevej for lang. Kørslen har ikke været benyttet.

Der har i 2016 været 897 passagerer i alt, hvilket er 3.861 passagerer mindre end budget. Budgettet for 2016 har taget udgangspunkt i, at der af kommunen var afsat 691 tusind kroner til telekørsel. Antallet af passagerer i budgettet er beregnet ud fra en gennemsnitlig pris pr. passager.

Ejerbidraget udgør 0,1 mio. kroner, hvilket er 0,6 mio. kr. kroner mindre end budgetteret.

Tabel 54: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Telerute	0	29	0	62	62
Teletaxi	26	394	4.758	835	-3.923
Telekørsel	26	423	4.758	897	-3.861

Ejerbidrag

Ejerbidraget for 2016 udgør 125,8 mio. kroner. Det er en 2,5 mio. kroner mere end budget 2016.

Ruteøkonomi

I særskilt bilag er de enkelte ruters passagertal, køreplantimer og økonomi specificeret.

Det fremgår bl.a. heraf, at bybusruters selvfinansieringsgrad som helhed udgør 42 % for 2016, hvilket er 1 % højere end for 2015

Kommunen deltager i de fælles kommunale ruter 122, 161/162 og 885. Kommunens andel af regnskaberne for de fælleskommunale ruter er integreret i ovennævnte tal og er belyst i talbilaget.

Hovedtallene for Flexkørsel ekskl. telekørsel.

I 2016 varetager FynBus følgende kørsler for Odense kommune. For øvrige kørselsordninger står FynBus for udbud.

Tabel 55: Kommunens kørselsordninger hos FynBus

	SBH kørsel	Læge	Special-læge	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræning	Spec. Genoptræning	Aktivitet	§ kørsel	Elev	Special skole
Kørselstyper	X									

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 56: Hovedtal for Flexkørsel

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Indtægter	-2.409	-2.469	-2.567	-2.597	30
Entreprenørudgifter	71.985	43.238	9.947	10.526	-579
Flex udgifter netto	69.576	40.769	7.380	7.929	-549
Fællesudgifter	11.179	7.167	2.028	2.142	-114
Ejerbidrag	80.755	47.937	9.408	10.071	-663
Personture	443.774	291.452	55.000	56.500	1.500

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Der er kørt i alt 56.500 personture i 2016. Det er 1.500 personture eller 2,7 % mindre end budget.

Entreprenørudgifterne udgør 10,5 mio. kroner i 2016. Det er en merudgift på 0,6 mio. kroner eller 5,8 %.

Fællesudgifterne udgør 2,1 mio. kroner, hvilket er 0,1 mio. kroner eller 5,6 % mere end budget.

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i særskilt talbilag.

I forhold til nøgletal og fællesudgifter se uddybende kommentarer under "Flexkørsel" i bilag I.1.

Svendborg Kommune

Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 57: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Busdrift					
Indtægter	-9,3	-9,6	-9,9	-9,6	-0,3
Bruttoudgifter	29,4	29,8	29,6	29,8	-0,2
Busdrift netto	20,1	20,2	19,7	20,2	-0,5
Opkrævede fællesudgifter	3,8	3,8	4,2	4,2	-0,1
Ejerbidrag busdrift	23,9	24,0	23,9	24,4	-0,5
Ejerbidrag telekørsel	2,2	2,6	3,2	2,4	0,8
Ejerbidrag i alt	26,2	26,5	27,0	26,7	0,3

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

BusruterKørselsomfang og bruttoudgifter

Budget 2016 er opstillet på baggrund af køreplanerne for efteråret 2015, som de forelå primo juli 2015.

Ved en fejl er budgettet blevet beregnet på en kalender uden skudår, derfor er produktionen underbudgetteret.

Der er skiftet køreplaner på bybusserne i forbindelse DSB's køreplanskift i december 2016, hvor der alene blev foretaget justeringer i minuttal ikke i kørselsomfang.

Der er er indsat dublering mellem Thurø og Nymarksskolen.

Endvidere er rute 240-242 omlagt, så den betjener Tankefuld-området.

Derudover er kun foretaget mindre justeringer af køreplanerne efterfølgende. Samlet set er kørselsomfanget steget med 405 køreplantimer i forhold til budgettet og bruttoudgifterne udgør 29,8 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 0,2 mio. kroner i forhold til budget.

Det kommunale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 58: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal B 2016 og R 2016	
					Antal	%
Køreplantimer	39.568	39.867	39.851	40.256	405	1,0
Driftsbusser	24	24	24	24	0	0,0

Passagerudvikling og passagerindtægter

Passagertallene fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 59: Passagerantal

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel i antal ifht 2015	
					Antal	%
Bybusser	659.000	694.000	704.000	690.000	-4.000	-0,6
Lokalruter	145.000	133.000	145.000	137.000	4.000	3,0
Fælles kommunale ruter	77.000	73.000	77.000	72.000	-1.000	-1,9
Passagerer i alt	880.000	900.000	926.000	899.000	-1.000	-0,1

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Samlet set er der et mindre passagerfald på 0,1 % fra 2015 til 2016.

Passagerindtægterne udgør 9,6 mio. kroner.

Det er en mindreindtægt på 0,3 mio. kroner eller 3,0 % i forhold til budgettet. Mindreindtægten skyldes bl.a. et fald i periodekortsindtægterne på 0,6 mio. kroner, som modsvares af en stigning i ungdomskort på 0,4 mio. kroner samt en fortsat vandring fra kontantbillet til kvikkort.

Der er sket endelig afregning af bus og tog samarbejdet vedr. 2013, hvorfor der er en merindtægt på 0,1 mio. kroner.

Endvidere var der budgetteret med indtægter på 0,1 mio. kroner vedr. målstyret markedsføring, som ikke er realiseret, idet de igangsatte projekter ikke direkte omfatter Svendborg Kommune.

Fællesudgifter

Udgifterne udgør 4,2 mio. kroner, hvilket stort set svarer til budgettet.

Telekørsel

Kommunens telekørsel er inddelt i telependler, telerute, telecity og teletaxi.

Teletaxi tilbyder kørsel fra adresse til adresse i tidsrummet 9.00-23.00 alle dage i kommunes 5 teleområder ("Landdistrikt").

Telependler er en fast aftale, hvor kunden har behov for kørsel over en periode på mindst 2 uger. Der køres fra adresse til knudepunkt i tidsrummet hverdage 5.30-23.00 ("Landdistrikt").

Telecity er kørsel til/fra Svendborg Banegård og adresse, når bybusserne ikke kører ("By").

Endvidere har kommunen Telerute-ordning mellem Åbyskov/Skårupøre til Svendborg Banegård, som er kørsel til/fra knudepunkter på faste tidspunkter.

Der er sket et samlet fald for telekørsel fra 2015 til 2016 på 1.425 passagerer til 18.673 passagerer, som kommer fra primært telecity, men også teletaxi. Telependler og telerute er til gengæld steget lidt.

I forhold til budget, er der sket et fald på samlet 5.827 passagerer eller 23,8 %. Telerute er steget med 172 passagerer i forhold til budget, telependler, telecity og teletaxi er alle tre faldet markant.

Ejerbidraget udgør 2,4 mio. kroner, hvilket er 0,8 mio. kroner mindre end budgettet. Det skyldes at aktiviteten er mindre end budgetteret.

Fordelingen mellem typerne af telekørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 60: Passagerer og fordeling i telekørsel

Antal passagerer	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Telependler	0	3.428	4.800	3.610	-1.190
Telerute	0	926	1.200	1.372	172
Telecit	9.348	8.747	9.000	7.229	-1.771
Teletaxi	7.972	6.987	9.500	6.462	-3.038
Telekørsel i alt	17.320	20.098	24.500	18.673	-5.827

Ejerbidrag

Ejerbidraget udgør 26,7 mio. kroner. Det er 0,3 mio. kroner mindre end budget 2016. Mindreudgiften er sammensat af en øget udgift til rutekørsel, der mere end modsvares af mindre udgift til telekørsel.

Ruteøkonomi

I hovedtallene indgår kommunens deltagelse i de fælles kommunale ruter 866U og 161/162. Ruters trafik- og økonomital fremgår af særskilt talbilag.

Hovedtallene for Flexkørsel ekskl. telekørsel.

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen:

Tabel 61: Kommunens kørselsordninger hos FynBus

	SBH kørsel	Læge	Special-læge	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræning	Spec. Genoptræning	Aktivitet	§ kørsel	Elev	Special skole
Kørselstyper	X									

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 62: Hovedtal for Flexkørsel

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Indtægter	-646	-641	-629	-685	56
Entreprenørudgifter	2.782	2.369	2.330	2.487	-157
Flex udgifter netto	2.136	1.728	1.701	1.802	-101
Fællesudgifter	604	436	431	455	-24
Ejerbidrag	2.739	2.164	2.132	2.256	-124
Personture	15.064	12.094	12.286	12.578	292

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Der er kørt 12.578 personture i 2016, hvilket er 292 personture eller 2,4 % højere end budget.

Entreprenørudgifterne udgør 2,5 mio. kroner. Det er 0,2 mio. kroner mere end budget.

Fællesudgifterne udgør 0,5 mio. kroner. Det er på niveau med budget.

Ejerbidraget udgør 2,3 mio. kroner. Det er 0,1 mio. kroner mere end budget.

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i særskilt talbilag.

I forhold til nøgletal og fællesudgifter ses uddybende kommentarer under "Flexkørsel" i bilag I.1.

Ærø Kommune

Ærø udtrådte af FynBus pr. 31.12.2015 for så vidt angår den kollektive trafik.

Hovedtallene for Flexkørsel

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen:

Tabel 63: Kommunens kørselsordninger hos FynBus

	SBH kørsel	Læge	Special-læge	Kropsbårne hjælpemidler	Genop-træning	Spec. Gen-optræning	Aktivitet	§ kørsel	Elev	Special skole
Kørselstyper	X	X	X							

Ærø har til trods for udtræden af FynBus for så vidt angår kollektiv trafik, valgt at FynBus stadig skal varetage disse ordninger for Ærø kommune.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 64: Hovedtal for Flexkørsel

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B 2016 og R 2016
Indtægter	-49	-67	-73	-68	-5
Entreprenørudgifter	313	325	221	256	-35
Flex udgifter netto	264	258	148	188	-40
Fællesudgifter	60	64	44	59	-15
Ejerbidrag	325	322	192	248	-56
Personture	1.566	1.872	1.245	1.719	474

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Der er kørt 1.719 personture i 2016. Det er 474 personture eller 38,1 % mere end budgetteret. Årsagen er primært at der ikke er budgetteret på anden visiteret kørsel.

Entreprenørudgifterne udgør 256 tusinde kroner. Det er 35 tusind mere end budget.

Fællesudgifterne er 59 tusinde kroner i 2016, hvilket er 15 tusind kroner mere end budget. Hvilket kan henføres til et øget aktivitetsniveau.

Ejerbidraget udgør 248 tusinde kroner, hvilket er 56 tusind kroner mere end budget. Årsagen skal findes i aktivitetsniveauet.

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i bilag 1.9.11.

I forhold til nøgletal og fællesudgifter se uddybende kommentarer under "Flexkørsel" i bilag 1.1.

Bilag 2.1. Notat Grupperejser

Grupperejser og gratiskørsel

Resumé:

FynBus' bestyrelse vedtog på mødet den 1. februar, at der skulle laves analyse af gruppe- og gratisrejser.

I den kollektive trafik har større grupper altid været håndteret med særlige ordninger. I den regionale- og bybuskørslen i Odense, har grupper over 15 personer skulle anmelde befordringen.

Der har været indsat dubleringskørsel, hvis administrationen har vurderet, at det er kapacitetsmæssigt nødvendigt.

I Odense Kommune har kørsel med grupper med gratis kørsel været dubleret, i den regionale kørsel er det ophørt i oktober.

Der har været anvendt 1,2 mio. kr. til dublering af anmeldt befordring i Odense Kommune – 0,4 mio. kr. i den regionale trafik.

70 % af kørslen finder sted i Odense. Der er dubleret for gruppestørrelser op til 325 rejsende, den gennemsnitlige gruppestørrelse er 45 rejsende.

Odense Kommune arbejder på et administrationsgrundlag, så der i fremtiden højst kan bruges 0,5 mio. kr. på dublering.

De øvrige vstdanske trafiksselskaber har en tilsvarende service for grupper der fokuserer på den regionale trafik – i Aalborg og Aarhus findes særlige løsninger.

Ingen jyske trafiksselskaber har gratis kørsel for grupper.

En del grupperejser foretages i mindre grupper, hvor der billetteres med StorkundeKVIKkort. Der er foretaget ca. 190.000 rejser i 2016. Der har været brugt 6.500 kort, hvor 82 % af dem tilhører skoler og dagtilbud.

Den gennemsnitlige gruppestørrelse er 2-4 personer.

Der er en sammenhæng mellem trafiksystemernes kvalitet og brug af kort – de mest benyttede trafiksystemer er bybusbyerne og den regionale trafik. Kortet bruges overvejende til lokale rejser.

Svendborg Kommune har haft gratis kørsel siden 2013.

I sommeren 2015 besluttede FynBus' bestyrelse i samarbejde med Odense Kommune at etablere et forsøg med gratis kørsel i Odense Kommune samt regional kørsel til Radio Fyn.

Forsøget er i sommeren 2016 udvidet til et 1-årigt forsøg i alle de fynske trafiksystemer.

Kørslen er gratis udenfor myldretiden, og formålet er at tilbyde aktiviteter ”ud af huset” for skoler og dagtilbud, når der alligevel er plads i bussen.

Ordningen er mest brugt i Svendborg og Odense.

I Odense billetteres med et særligt StorkundeKVIKkort.

Mere end 60 % af rejserne StorkundeKVIKkort foretages på ”gratiskortet.

Baggrund

FynBus' bestyrelse drøftede på mødet den 1. februar 2017 forhold omkring grupperejser.

Bestyrelsen vedtog at følge administrationens indstilling med følgende:

Godkendt som indstillet, idet Odense Kommune tager forbehold for, at udgifter til grupperejser og dublering kan indeholdes indenfor det afsatte beløb til dublering,

Sag vedr. brugen af grupperejser, gratiskørsel, dublering m.m. forelægges bestyrelsen i foråret 2017.

Definitioner

En **grupperejse** er når flere rejser sammen.

En gruppe skal være på mere end 3 personer.

Anmeldt befordring er hvor gruppen bestiller hos FynBus, når gruppen er større end 15 personer.

Dublering opstår i denne sammenhæng, når administrationen vurderer, at gruppen er så stor, at der ikke vil være plads til alle kunder i bussen. Der har traditionelt ikke været et maksimum på gruppens størrelse.

Gratiskørsel er ordning, der er brugt siden 2012. Det er et udtryk for, at skoler eller dagtilbud kan benytte busserne uden betaling af eget budget.

Tanken er, at skoler og dagtilbud kan benytte ledig kapacitet udenfor myldretiden.

Kørslen er ikke gratis, da ejerne stadig betaler – der er bare ingen penge mellem institutionen og FynBus, kun mellem forvaltning og FynBus.

Hidtidige ordninger og beslutninger

I Odense Kommune har der "altid" været særlige ordninger for kørsel med skoler og dagtilbud for at udnytte kapaciteten i den kollektive trafik bedst muligt. Der har altid været "betalt" for kørslen af den enkelte institution ud af det samlede budget institutionen får fra forvaltningen.

Der har været dubleret med den mulige kapacitet, og "betalingen" har fungeret adfærdsregulerende overfor institutionerne.

På initiativ fra FynBus' administration og Odense Kommunes Børn- og Ungeafdeling vedtog FynBus bestyrelse i juni 2015 et forsøg med gratiskørsel for skoler og dagtilbud i Odense Kommune.

Forsøget er evalueret i juni 2016, og ordningen i Odense Kommune er foreslået gjort permanent, hvis kommunen ønsker det.

Ordningen har Odense Kommune vedtaget med en gruppestørrelse på op til 75 personer. Det har udløst en del dublering.

By- og Kulturudvalget samt Børn- og Ungeudvalget i Odense Kommune har drøftet grupperejser og gratiskørsel på møder sidst i januar 2017. Odense Kommune har besluttet at bruge 0,5 mio. kr. på dubleringskørsel i forbindelse med gratisrejser.

Odense Kommune har desuden besluttet, at embedsfolk i kommune og FynBus skal udarbejde et administrationsgrundlag.

Det er skrivende stund under udarbejdelse. Det foreløbige arbejde tyder på, at Odense Kommune ønsker et regelsæt, der bygger på afstandskriterierne for skoleelever, så kommunens ønske om cykling og bevægelse for elever stimuleres. Det vil sige, at skoler tæt på rejsemålet skal cykle.

Det betyder, at skolerne skal vurdere om deres rejsemål ligger så langt væk, at de må køre med bussen.

I den regionale trafik har der traditionelt været tilbudt grupperejser med indsættelse af øget kapacitet, når det har været nødvendigt og muligt, hvis gruppen har betalt for rejsen. Administrationen har vurderet behov for dublering som beskrevet for Odense Kommune.

I juni 2015 besluttede FynBus bestyrelse, at etablere et forsøg med gratis rejser til DRFyn. Det er gjort permanent i juni 2016.

Forsøget i de regionale busser er i juni 2016 udbygget med et 1 årigt forsøg om generel gratis kørsel udenfor myldretiden for skoler og dagtilbud i alle busruter.

FynBus administration har i oktober besluttet, at der ikke indsættes dubleringskørsel til gratiskørsel.

Svendborg Kommune har haft gratiskørsel for grupper i bybusserne siden 2012.

Der indsættes ikke ekstra kapacitet.

Ingen andre ejere har tilbudt kørsel med grupper med eller uden indsættelse af ekstra kapacitet via FynBus. FynBus er bekendt med, at nogle af FynBus entreprenører kører for skoler og børnehaver ud fra særlige aftaler i den enkelte kommune / skole / institution, men det er ikke forhold FynBus indgår aktivt i.

En væsentlig forklaring på, at problemstillingen ikke har været aktuel i landkommunerne er, at rutekørslen er tæt knyttet til betjening af skolerne, og dermed kan bussen hverken rute eller afgangsmæssigt bruges til andet end rejse til og fra skole.

Dog indgår Faaborg-Midtfyn, Nyborg og Svendborg kommuner i den fælleskommunale rute 161-162, hvor problemstillingen kunne være aktuel for nogle skoler og institutioner.

Det samme er tilfældet for Nordfyns Kommune omkring den fælleskommunale rute 122, der fx betjener Havrehedskolen og Veflinge Skole.

Herudover deltager Kerteminde Kommune i rute 885, hvor Revninge Friskole og skolerne i Langeskov betjenes.

Afslutningsvis skal nævnes de afgang på rute 912-913, som Langeland Kommune finansierer, og som fx betjener Nordskolen og Humble.

Der har ikke været taget stilling til ejernes villighed til at finansiere ekstra kapacitet på disse ruter.

De øvrige vstdanske trafikelskaber

En gennemgang af de vstdanske trafikelskabers hjemmesider viser, at alle tilbyder grupperejser og alle tilbyder dublering, hvis det er nødvendigt og muligt indenfor de ressourcemæssige rammer.

Takster og administrationsprincipper viser sig at være meget forskellige, men løsningerne fremstår helt overvejende rettet mod regional trafik.

Aalborg Kommune har et serviceniveau som det kendes fra Odense før 2015.

Ingen andre trafikelskaber har gratis kørsel for grupper, men der har været henvendelse fra Sydtrafik om et forøg i Kolding Kommune inspireret af løsningerne på Fyn.

Administration og betaling

Den hidtidige administration af Anmeldt befordring er sket gennem hjemmesiden kortsalg.dk, hvor skoler og dagtilbud har bestilt kørsel.

FynBus har vurderet, om det bestilte antal kan være i den ordinære afgang, og har allokert dubleringskørsel om nødvendigt, og hvis det var indenfor den enkelte ejers regelsæt.

De få ønsker om kørsel med større grupper, ud over skoler og dagtilbud, er håndteret via mail eller telefon.

Ud over de anmeldte grupper foretages grupperejser, hvor mindre grupper bare stiller sig ned til stoppestedet og stiger på bussen.

Til betaling har KVIKkortet været anvendt i en særlig variant "StorkundeKVIKkortet". Brugerne har så "bippet" det antal gange der har været nødvendigt givet gruppens størrelse og sammensætning. StorkundeKVIKkortet har været suppleret med et rekvisitionssystem, som især de odenseanske skoler og dagtilbud har været vant til i mange år.

På baggrund "antal bip" eller fra rekvisitionsbogholderiet er rejser for de enkelte skoler og dagtilbud faktureret periodevist, i den seneste tid hver anden måned, og betaling håndteret via ejerens EAN eller CVR nummer.

Til grupperejsende der ikke er skoler eller dagtilbud fremsender FynBus en regning.

I forbindelse med gratiskørsel er betaling i princippet ikke nødvendig.

Der har været ønske om, at antallet af rejser og opfølgning på ordningernes brug har været mulig. Derfor billetterer kunderne fortsat.

Til brugerne i Odense Kommune er StorkundeKVIKkortet udstedt i en særlig "Gratiskort"-variant, som skal bruges når der rejses i tidsrummet hvor kørslen er gratis:

Tabel 1: aktuelle tidspunkter hvor gratis kørsel er mulig

Dagtype	Tidsrum
Hverdage	9-13, 18-07
Lørdage	Hele døgnet
Søndage	Hele døgnet

Note! Skolerne i yderdistrikter i Odense ønsker at formiddagstidsintervallet udvides så påstigning kan ske efter 8.30 og afstigning skal ske inden kl. 14. FynBus vurderer, at det kan ske uden væsentlige gener, da diverse reformer på skole- og uddannelsesområdet har medført senere myldretid

Når der rejses udenfor "gratistidsrummet" bippes almindelige StorkundeKVIKkort.

I Svendborg Kommune er der lavet en anden ordning i 2013:

- Alle relevante skoler/institutioner får et Storkunde KVIKkort, der er tilknyttet ét centralt ean-nr
- FynBus leverer faktura over forbrug hhv. indenfor og udenfor myldretid pr. kort
- Kommunen betaler kørslen for disse specifikke Storkunde KVIKkort
- Kommunen sender den del af regningen der vedrører kørsel i myldretiderne, videre til institutioner/skoler og får indtægten herfra
- Perioden udenfor myldretid defineres som kl. 9 – 13, kl. 18 – 07 samt lørdage, søndage og helligdage, som jf.
- aftale mellem FynBus og Svendborg Kommune af 16. januar 2013
- Institutioner/skoler kan således nøjes med kun ét KVIKkort til al deres kørsel

For de forholdsvis få gratis rejser, der har været med StorkundeKVIKkort hos andre ejere administreres den gratis kørsel ud fra tidsrum og faktureres ikke til skolen eller dagtilbuddet.

Ved blandede grupper bestående af børn og voksne, er det nødvendigt med 2 kort (et børne- og et voksenkort) ligesom det kan være nødvendigt med flere kort, hvis kunden rejser varierende zoneantal.

Kørselssammensætning i 2016

Anmeldt befordring

I bilag I er kørsel Anmeldt befordring gennemgået detaljeret. Her gives en summarisk beskrivelse.

Der er kørt med 1.700 grupper, der har anmeldt deres kørsel til FynBus. Samlet er der befordret 71.000 kunder i gruppestørrelser fra 15 til mere end 300 personer.

Odense Kommune har haft udgifter til kørslen på 1,150 mio. kr. i forbindelse med dublering. Region Syddanmark har haft udgifter på 0,4mio. kr..

Øvrige ejere har ikke haft udgifter.

Kørslen sker på hverdage i tidsrum, som fremgår af tabellen herunder:

Table 2: Anmeldt befordring fordelt på tidsrum

Tidsrum	Andel
8-9	7%
9-13	68%
13-14	12%
Efter 14	12%

Det fremgår af tabellen, at 80 % af rejserne sker mellem 9 og 14.

Det skyldes, at næsten alle grupperejser er kørsel for skoler og dagtilbud.

De detaljerede data viser, at rejserne før kl. 9 og efter kl. 13 er overvejende med skoler. Dagtilbud rejser mellem 9 og 12 og er væk fra institutionen i kortere tid.

Der er registeret 8 Anmeldte grupperejser lørdag eller søndag.

Kørslen i de enkelte kommuner er fordelt som det fremgår af tabel 3.

Table 3: Anmeldt befordring fordelt på kommuner

Kommune	Ture 2016	Andel
Assens	78	5%
Faaborg-Midtfyn	67	4%
Kerteminde	76	4%
Langeland	37	2%
Middelfart	17	1%
Nordfyn	18	1%
Nyborg	44	3%
Odense	1.257	74%
Svendborg	104	6%
Sum	1.697	

Det ses af tabellen, at rejser i Odense udgør næsten 75 %. I nogle af landdistrikt kommunerne udgør til turistattraktioner som fx Egeskov Slot en stor del.

StorkundeKVIKkort kunder.

I 2016 har ca. 6.500 StorkundeKVIKkort været i brug.

Tabel 4 viser de organisationstyper som kortene er knyttet til.

Tabel 4: Fordeling af StorkundeKVIKkort

Type	Antal kort	Andel
Andet	439	7%
Bo- og værksteder	84	1%
Børne og vuggestuer	1.740	27%
Dagplejere	328	5%
Folke- og friskoler	3.261	50%
Forvaltninger	302	5%
Kirke og menighedsråd	32	0%
Ungdomsuddannelser	204	3%
Videregående uddannelser	102	2%
Virksomheder	9	0%
	6.501	

82 % af kortene er knyttet til skoler og dagtilbud.

Tabel 5 viser kortindehavernes kørselsudgifter i 2016 fordelt på kommuner.

Data er kodet til hvor den enkelte kunde / de enkelte kort er hjemmehørende, og det er denne fordeling der ligger til grund for tabellen.

Tabel 5: Kørselsudgift på StorkundeKVIKkort fordelt efter kommuner

Kommune	Kørsel 2016 (kr.)	Andel	Antal kort	Andel	Gns. pr. kort (kr.)
Assens	97.932	7%	383	6%	256
Faaborg-Midtfyn	157.999	11%	726	11%	218
Kerteminde	91.268	6%	420	6%	217
Langeland	110.882	8%	416	6%	267
Middelfart	66.691	5%	212	3%	315
Nordfyn	56.473	4%	333	5%	170
Nyborg	167.886	12%	433	7%	388
Odense	545.082	37%	2.865	44%	190
Svendborg	161.239	11%	713	11%	226
Sum	1.455.452		6.501		

Der er meget stor variation i, hvor meget de enkelte kunder bruger kortene. Enkelte kunder kører for 30 – 50 kr. andre for 75-90.000 kr. om året.

Det relativt lille tal for Odense Kommune tilskrives, at der er en lang tradition for at betale med rekvisitioner, der faktureres til kommunen, samtidig med at der har været gratiskørsel siden august, og i Odense har ordningen fået hurtig udbredelse.

Som tidligere nævnt er der en særlig ordning for opkrævning i Svendborg Kommune, derfor det forholdsvis høje beløb på trods af gratiskørsel for skoler og dagtilbud siden 2013.

Tabel 6 herunder viser antallet af kunder, der har rejst i de trafikssystemer de enkelte ejere finansierer.

Tabel 6: Kunder og ture fordelt på de trafikssystemer ejerne finansierer

Kørsel finansieret af Region Syddanmark			Kørsel finansieret af Middelfart Kommune		
"Kortejer"	Rejser	Ture	"Kortejer"	Rejser	Ture
Andet	331	324	Andet	145	142
Assens	8.492	2.581	Middelfart	6.611	1.440
Faaborg Midtfyn	9.461	5.041	Sum	112.234	1.582
Kerteminde	6.248	2.908			
Langeland	3.877	1.516	Kørsel finansieret af Nordfyns Kommune		
Middelfart	467	322	"Kortejer"	Rejser	Ture
Nordfyn	460	428	Nordfyn	2.675	667
Nyborg	8.770	5.728			
Odense	9.586	4.088	Kørsel finansieret af Nyborg Kommune		
Svendborg	7.281	2.209	"Kortejer"	Rejser	Ture
Sum	54.642	24.821	Assens	5	3
			Nyborg	5.214	3.519
Kørsel finansieret af Assens Kommune			Odense	11	11
"Kortejer"	Rejser	Ture	Sum	5.230	3.533
Andet	1	1			
Assens	708	308	Kørsel finansieret af Odense Kommune		
Middelfart	1	1	"Kortejer"	Rejser	Ture
Odense	14	14	Andet	348	336
Sum	724	324	Assens	502	229
			Faaborg Midtfyn	1.172	591
Kørsel finansieret af Faaborg-Midtfyn Kommune			Kerteminde	741	338
"Kortejer"	Rejser	Ture	Langeland	56	38
Faaborg Midtfyn	487	180	Middelfart	15	15
Nordfyn	3	1	Nordfyn	714	331
Nyborg	2	2	Nyborg	1.536	936
Svendborg	4	2	Odense	76.027	23.191
Sum	496	185	Svendborg	492	91
			Sum	81.603	26.096
Kørsel finansieret af Kerteminde Kommune					
"Kortejer"	Rejser	Ture	Kørsel finansieret af Svendborg Kommune		
Andet	1	1	"Kortejer"	Rejser	Ture
Kerteminde	2.872	956	Faaborg-Midtfyn	480	365
Nyborg	5	5	Kerteminde	38	23
Odense	92	29	Langeland	64	20
Sum	2.970	991	Nyborg	19	14
			Odense	115	19
Kørsel finansieret af Langeland Kommune			Svendborg	10.467	2.705
"Kortejer"	Rejser	Ture	Sum	11.183	3.146
Andet	220	89			
Langeland	3.871	968			
Sum	4.091	1.057			

Herudover viser tabellen hvor mange ture, kunderne er fordelt på.

FynBus gør opmærksom på, at der gælder særlige regler for billettering, når ”voksne ledsager børn” eller når ”børn ledsager børn”, hvor der gratis kan medtages hhv. to eller et barn.

Det faktiske antal rejsende er derfor højere end det registrerede – måske op til 30 %.

Desuden bemærker FynBus, at der er udover det viste er ca. 8.000 rejser ud over de 180.000 behandlede, der ikke kan fordeles på ejere på grund af unøjagtigheder i data.

Af tabel 6 fremgår, at der er brug af StorkundeKVIKkort i hele ejerkrædsens busser.

Tabellen viser også, at der er en klar sammenhæng mellem kvaliteten i trafiksystemerne og hvor mange rejser der foretages.

Derfor bruger flest kortet i bybuskommunerne Odense, Svendborg, Middelfart og Nyborg samt i Region Syddanmarks kørsel.

Set i lyset af at Region Syddanmark finansierer godt 40 % af det samlede antal køreplantimer i FynBus’ områder, er det dog bemærkelsesværdigt at kun knap 30 % af rejserne på StorkundeKVIKkort sker i den regionale trafik.

Det peger på, at den hyppigste anvendelse af StorkundeKVIKkortet er rejser til lokale formål.

Af tabellerne fremgår også, at StorkundeKVIKkortet i stor udstrækning anvendes som et ”firmabetalt” kort, måske til tjenesterejser, fordi det gennemsnitlige passagertal pr. kørtur er forholdsvis lavt - 2 til 4 kunder. Den gennemsnitlige gruppestørrelse er mindst i den regionalt finansierede kørsel og kørslen i Nyborg Kommune og højest på Langeland og i Middelfart Kommune.

FynBus bemærker desuden, at brugen af StorkundeKVIKkort svarer til, at ca. 900 kunder rejser med kortet hver dag, da kørslen stort udelukkende er registreret på hverdage.

Kørsel med ”Gratiskort” i Odense

I Odense er der til gratis rejser lavet særlige StorkundeKVIKkort, der skal bruges til billettering. Brugen i 2016 fremgår af tabel 7.

Tabel 7: Brug af Gratiskort

Kørsel finansieret af	Rejser	Ture
Region Syddanmark	4.469	1.226
Odense	48.178	9.351
Svendborg	67	12
Kerteminde	25	9
Sum	52.739	10.598

Tabellen viser, at de fleste rejser er foretaget med de busser Odense Kommune finansierer.

Hvis man sammenholder tabel 6 og tabel 7 ses, at det samlede antal rejser med StorkundeKVIKkort i kørslen Odense Kommune Kommune finansierer er ca. 76.000 rejser, gratis rejser udgør ca. 48.000.

Det vil sige, at godt 60 % af rejserne på StorkundeKVIKkort i Odense er gratis rejser foretaget af skoler og dagtilbud.

Bilag I, anmeldt befordring i 2016.

Kørsel i forbindelse med Anmeldt befordring i 2016 fremgår af tabel I herunder.

Tabel I: kørsel med grupper fordelt på måneder.

	Antal Ture - Grupperejser		
	Ekstravogn	Ordinær vogn	I alt
Januar	42	26	68
Februar	94	36	130
Marts	87	58	145
April	133	81	214
Maj	153	114	267
Juni	234	75	309
Juli	5	3	8
August	62	30	92
September	85	79	164
Oktober	25	57	82
november	52	100	152
December	15	51	66
2016	987	710	1.697

Tabellen viser, at der er anmeldt befordring af 1.700 grupper, og knap 60 % af kørslen er udført med ekstra busser de øvrige med ordinær vogn, altså den almindelige køreplantur.

Den store andel af dubleringskørsel skyldes, at FynBus først i oktober indførte et administrationsprincip, så der ikke blev indsat ekstra kapacitet til gratis kørsel.

Antallet af kunder fremgår af tabel 2.

Tabel 2: kunder fordelt på alder og måneder.

	Antal personer			
	Voksen	12-15	Under 12	I alt
Januar	252	1.682	782	2.716
Februar	416	3.074	1.930	5.420
Marts	604	2.156	2.524	5.284
April	833	3.756	4.225	8.814
Maj	1.301	6.370	4.039	11.710
Juni	1.439	5.795	8.648	15.882
Juli	215	20	193	428
August	471	1.880	1.614	3.965
September	1.426	3.319	2.291	7.036
Oktober	316	1.446	1.140	2.902
november	469	967	4.372	5.808
December	177	1.160	439	1.776
2016	7.919	31.625	32.197	71.741

Tabel 1 og 2 viser, at efterspørgslen er størst i april, maj, juni og september. Erfaringsmæssigt har det altid været tilfældet, da det falder sammen med de udendørs aktiviteter som fx dyrskue, skoles fælles idrætsdage, besøg i Zoo og på Egeskov Slot med mere.

Den gennemsnitlige gruppestørrelse er ca. 45 personer. Tallene dækker over meget store variationer fra grupper med 11 til skoler, hvor der flyttes over 300 personer.

Tabel 3 herunder viser fordelingen af kørsel på henholdsvis bybusserne i Odense og den regionale kørsel.

Tabel 3: ture fordelt på bybus og regional kørsel.

	Antal Ture - Grupperejser		
	Ekstravogn	Ordinær vogn	I alt
Bybus i Odense	850	375	1225
Regional bus	137	335	472

Tabellen viser, at langt størsteparten af kørslen finder sted i bybusserne i Odense, andelen svarer til ca. 70 %. Ca. 150 af de regionale ture med ordinær vogn i Odense er udført med regional bus.

Odense Kommunes udgifter var ca. 1.150.000 kr. i 2016.

De forholdsvis store udgifter skyldes, at det er kørsel med meget dårlig personaleudnyttelse, da der typisk er meget spildtid og tomkørsel.

Den gennemsnitlige pris pr. tur er 1352 kr., men dækker over variationer alt efter hvordan turene kan "pakkes" den enkelte dag.

FynBus og Keolis har udarbejdet nyt aftalegrundlag for honorering af kørslen. Indførelse af det nye princip vil medføre billigere kørsel i 2017.

Til sammenligning kan nævnes, at By- og Kulturforvaltningen og FynBus bad om option på rådighed over busser i formiddagstimerne i forbindelse med udbud af skolebuskørslen i 2015.

Hensigten var, at afprøve om kørslen med skole- og dagtilbud kunne fås billigere end ved at anvende rutebusser.

Priserne lå mellem 300-600.000 kr. pr. for rådighed over en bus i tidsrummet 9-13.

Ved et behov på fx 4 busser om dagen til opgaven svarer det til udgifter på 1,2 – 2,4 mio. kr. pr. år.

Optionen blev derfor ikke valgt.

Produktionsprisen i den regionale trafik var ca. 400.000 kr. i 2016.

Den gennemsnitlige pris pr. tur er noget højere end ved bybustrafik, da der køres længere både på ruten og typisk også for tomkørslerne.

Stort set alle grupperejser er foretaget på hverdage, kun 8 kan henføres til lørdage- og søndage.

Fordelingen i tidsrum fremgår af tabel 4.

Tabel 4: ture fordelt på tidsrum.

Tidsrum	Andel
8-9	7%
9-13	68%
13-14	12%
Efter 14	12%

Tabel 5 herunder viser hvordan turene er fordelt på kommunerne.

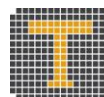
For ture der krydser kommunegrænser er opdelingen foretaget efter den enkelte turs slutdestination. Det vil fx sige, at hvis en skole på Langeland besøger Erhvervsskolerne i Svendborg så er turen fra Ørstedsskolen til Svendborg Erhvervsskole knyttet til Svendborg Kommune, returrejsen er knyttet til Langeland Kommune.

Tabel 5: ture fordelt på kommuner.

Kommune	Ture 2016	Andel
Assens	78	5%
Faaborg-Midtfyn	67	4%
Kerteminde	76	4%
Langeland	37	2%
Middelfart	17	1%
Nordfyn	18	1%
Nyborg	44	3%
Odense	1.257	74%
Svendborg	104	6%
Sum	1.697	

Tabellen viser, at rejsemål i Odense udgør næsten 75 % af de anmeldte grupperejser. De store rejsemål er bymidten, Odense Zoo og Odense Idrætspark.

For de øvrige kommuner er stort set alle anmeldte grupperejser foretaget med regionale busser. Der synes at være en sammenhæng med de enkelte kommuners store attraktioner. For eksempel indgår Egeskov Slot i ca. 20 % af rejserne i Faaborg-Midtfyn kommune. I Kerteminde kommune indgår Kerteminde Rutebilstation i 25 % af rejserne, hvor Fjord og Bælt centret ligger tæt ved busterminalen.



Landsdækkende handicapbefordring – status

Trafikselskaberne aftalte pr. 1.1.2016 og i en toårig forsøgsperiode at samarbejde om landsdækkende handicapkørsel og tilbyde brugerne min. 10 landsdækkende enkeltrejser pr. år. Tiltaget er en udløber af, at trafikselskaberne med den reviderede lov om trafikselskaber har fået hjemmel til at kunne 'samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder'.

Det følger af samarbejdsaftalen, at kunderne kan tage kendte regler og priser med overalt i landet samt at kunderne bestiller den landsdækkende rejse ét sted, oplever priser og regler kendt fra eget område samt større driftssikkerhed i og med deres tilslutningsrejse overvåges af trafikselskabet.

Omtale af ordningen

Trafikselskaberne udsendte ved årsskiftet en pressemeddelelse om landsdækkende handicapbefordring. Det medførte positiv omtale hos bl.a. Dansk Blindeforbund:



Dansk Blindesamfund
Landsforening af blinde og svagsynede i Danmark

Du er her: [Forside](#) / [Mærkesager](#) / [Tilgængelighed](#) / [Trafikinformation](#) / Trafikselskaberne har forbedret landsdækkende handicapbefordring

Forside

Tilbud

Mærkesager
Befordring

Trafikselskaberne har forbedret landsdækkende handicapbefordring

Information fra Trafikselskaberne i Danmark.

Der blev endvidere registreret positiv omtale hos Spastikerforeningen, Det Centrale Handicapråd og Danske Handicaporganisationer.

Notat

2. december 2016

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Brug af ordningen

FlexDanmark har trukket tal for ordningens brug i periode 1. januar til 30. november, jf. tabel 1. Det fremgår af tabellen, at der i årets første 11 måneder er udført 1.108 landsdækkende rejser.

Tabel 1: Antal rejser 1.1.-30.11. 2016.

		Udførende trafikelskab						
		FynBus	lhmvjy*	Midttrafik	Movia	NT	Sydtrafik	Sum:
Borgers trafiksel-skab	Bornholm				3			3
	FynBus			17	42	3	28	90
	Midttrafik				168	69		237
	Movia	121	5	170		88	102	486
	NT	2		59	106		9	176
	Sydtrafik				103	13		116
	Sum:	123	5	246	422	173	139	1.108

* Restkategori benævnt faktisk udførte fejlrejser.

Af tabel 2 fremgår, at ordningen i perioden har afstedkommet nettoomkostninger for knap 300.000 kr.

Tabel 2: Nettoomkostninger for perioden 1.1.-30.11. 2016.

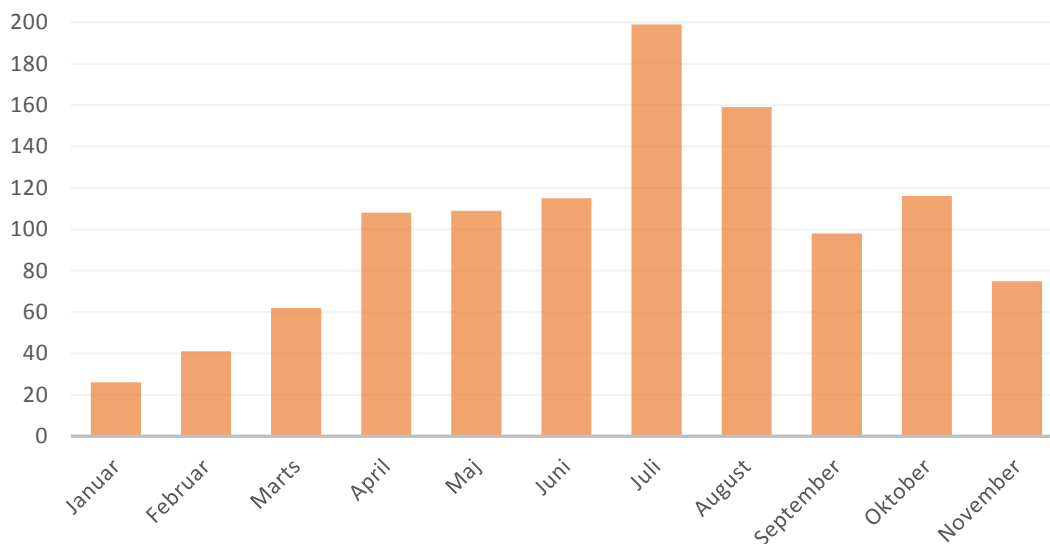
		Udførende trafikelskab						
		FynBus	lhmvjy*	Midttrafik	Movia	NT	Sydtrafik	Sum:
Borgers trafiksel-skab	Bornholm				1.651			1.651
	FynBus			3.747	7.505	879	6.940	19.070
	Midttrafik				25.299	17.196		42.494
	Movia	33.465	666	69.549		40.695	34.197	178.572
	NT	924		20.947	14.533		2.179	38.583
	Sydtrafik				16.370	2.953		19.323
	Sum:	34.389	666	94.243	65.357	61.723	43.316	299.694

* Restkategori benævnt faktisk udførte fejlrejser.

Godt 1.100 rejser til en udgift på ca. 300.000 kr. medfører en gennemsnitlig nettoomkostning på 270 kr.

Det er afdækket, hvordan rejserne har fordelt sig ud over året, jf. figur 1. Der er i gennemsnit foretaget 101 rejser pr. måned. Antal rejser steg fra januar frem til april, hvor niveauet ser ud til at have stabiliseret sig omkring ca. 110 landsdækkende handicaprejser om måneden. Dog steg anvendelsen i sommermånederne med et max på 199 rejser i juli måned, hvorefter det er faldet til 75 i seneste måned.

Figur 1: Antal landsdækkende handicaprejser, januar til november



Det fremgår, at brugen er ordningen er relativt begrænset med overskuelige udgifter til følge. Hertil kommer, at håndteringen af ordningen medfører et ressourceforbrug blandt trafikskabernes medarbejdere i form af telefonsamtaler, registrering af bestillinger, udarbejdelse af rejsedokumenter og afregning mellem trafikskaberne.

Ordningen er en serviceforbedring for brugerne af landsdækkende handicapbefordring, og der vil kunne rejses kritik af trafikskaberne, om man vælger ikke at benytte sig af denne mulighed for samarbejde om landsdækkende handicapbefordring.

Det indstilles, at direktørkredsen drøfter om:

- Ordningen ønskes fortsat efter udløb af den 2-årige forsøgsperiode.
- Begrænsningen på max 10 ture ønskes opretholdt.
- Indstillingen skal præsenteres for TiD-bestyrelsen i maj 2017 mhp. i god tid at kunne håndtere ordningens videre færd.

En evt. beslutning om at præsentere TiD-bestyrelsen for en indstilling i forbindelse med TiD-bestyrelsesmødet i maj 2017 formodes at forudsætte, at emnet har været drøftet hos de enkelte trafikelskaber forud herfor.

Bilag 7.1

Krav til Flextrafik entreprenører i FynBus

Lovmæssige krav¹

Andre myndigheder kontrollerer

- Kørekort
- Hastighed
- Indregistrering af vogne (gule/hvide nummerplader)
- Dækmønstre
- Jobprøvning
- Overholdelse af overenskomstmæssige forhold
- Udstedelse/kontrol af tilladelser (Taxi, Bus og OST), herunder eksempelvis:
 - Taxivognmandskursus/Busvognmandskursus ifm. OST-tilladelse
 - Økonomiske kvalifikationer
- SKAT
- Vognmæssige miljøkrav
- mv.

Kontraktmæssige krav

FynBus kontrollerer (se beskrivelse heraf i Bilag 7.2)

Før kontraktindgåelse

1. Forhåndstilsagn på anfordringsgaranti (FG5)
2. ESPD (FV5/FG5)
3. Børneattest og straffeattest (FV5/FG5)
4. Udfyldelse af tilbud (FV5/FG5)
5. Vedståelse af vogne (FG5)
6. Antal tilbud (FV5/FG5)
7. Serviceattest (FV5/FG5)
8. Anfordringsgarantier (FG5)
9. Tilladelser (Bus, Taxi og OST-tilladelser) (FV5/FG5)
10. Registreringsnummer (FG5)
11. Lave bud (FV5/FG5)
12. Overenskomstforhold (FV5/FG5)
13. Kontrolsamtaler (FV5/FG5)
14. Underentreprenører (FV5/FG5)

Efter kontraktindgåelse

15. Registreringsnummer (FV5)
16. Vognkontrol af alle vogne (FG5)
17. Kontrolsamtaler (FV5/FG5)
18. Underentreprenører (FV5/FG5)
19. Registreringsnummer (FG5/FV5)
20. Arbejdsklausul (FV5/FG5)
21. Vognkontrol (FV5/FG5)
22. Børneattest og straffeattest (FV5/FG5)
23. Kontraktlige forhold (FV5/FG5)

Bilag 7.2.

Før kontraktindgåelse

Nr.	Kontraktkrav	Henvisning	Kontrolforanstaltning
<u>Inden tildeling af kontrakt</u>			
1	Forhåndstilsagn på anfordringsgaranti - (FG5)	Afsnit 10.1	Kontrol af, om forhåndstilkendegivelsen udgør kr. 10.000 pr. tilbud, som tilbudsgiver har angivet, at de kan vedstå, samt kontrol af, at garantien overholder kravet om at være bindende og at den ikke indeholder forbehold.
2	ESPD - (FV5/FG5)	Afsnit 10.1 (FV5) Afsnit 10.2 (FG5)	FynBus kontrollerer tilbudsgivers indtastninger i ESPD-dokumentet. (I ESPD oplyser tilbudsgiver om denne er dømt for handlinger begået som led i en kriminel organisation, bestikkelse, svig, terrorhandlinger eller strafbare handlinger med forbindelse til terroraktiviteter, hvidvaskning af penge eller finansiering af terrorisme, børnearbejde og andre former for menneskehandel. Herudover oplyser tilbudsgiver om denne har opfyldt alle sine forpligtigelser vedrørende betaling af skatter og afgifter eller bidrag til sociale sikringsordninger, samt hvorvidt tilbudsgiver er insolvent eller har lavet forsømmelser i forbindelse med udøvelsen af erhvervet).
3	Børneattest og straffeattest - (FV5/FG5)	Afsnit 10.2 (FV5) Afsnit 10.3 (FG5)	Tilbudsgiver underskriver en tro- og loveerklæring på, at tilbudsgiver indhenter en blank (negativ) børneattest og straffeattest på alle chauffører beskæftiget med den udbudte kørsel. Attesterne skal ikke indsendes til udbyder. For vognmænd, der selv udfører kørsel af Flextrafik fremskaffer FynBus børneattest, da disse ikke kan/må rekvireres af vognmanden selv.
4	Udfyldelse af tilbud - (FV5/FG5)	Afsnit 11.1	Kontrol af, om tilbuddet indeholder alle formelle krav, herunder eksempelvis timepris og hjemstedsangivelse.
5	Vedståelse af vogne - (FG5)	Afsnit 14	Opfølgning på, om tilbudsgiver kan vedstå sig det antal vogne, som er anført ved tilbudsafgivelse.
<u>Inden indgåelse af kontrakt</u>			
6	Antal tilbud - (FV5/FG5)	Afsnit 15 (FG5) Afsnit 16 (FV5)	Kontrol af, om der er modtaget flere tilbud end anført som det maksimale antal tilbud og for FV5, det maksimale antal entreprenører.
7	Serviceattest - (FV5/FG5)	Afsnit 10.1.1 (FV5) Afsnit 10.2	Serviceattesten anvendes til at bekræfte oplysningerne i ESPD'en. FynBus kontrollerer, at serviceattesten indeholder påtegninger fra alle nødvendige offentlige instanser: Erhvervsstyrelsen, Domstolene, Politi, Skat og ATP - sidstnævnte dog kun, hvis der er ansatte i

		(FG5)	virksomheden.
8	Anfordringsgarantier (FG5)	Afsnit 18 / § 7	Kontrol af, om endelig anfordringsgaranti svarer til 5 % af den samlede kontraktværdi, som tilbudsgiver står til at blive tildelt.
9	Tilladelser (Bus, Taxi og OST-tilladelser) - (FV5/FG5)	Afsnit 18 / § 7 (FG5) Afsnit 17 / § 5 (FV5)	Tilbudsgiver oplyser et tilladelsesnummer pr. tilbud, som entreprenøren ønsker åbnet. FynBus foretager stikprøvekontrol på disse tilladelsesnumre.
10	Registreringsnummer - (FG5)	Afsnit 18 / § 7	På garantivogne skal tilbudsgiver oplyse registreringsnummer på hver vogn, der skal udføre kørslen. Tilbud bliver ikke accepteret, før dette nummer er oplyst. Ydermere kontrolleres alle garantivogne inden opstart.
11	Lave bud - (FV5/FG5)		Vognmænd udtaget ima. lave bud skal sandsynliggøre, at der kan drives en rentabel forretning.
12	Overenskomstforhold - (FV5/FG5)	Bilag 3 (FG5) Bilag 4 (FV5)	Anmodning om oplysninger om overenskomstforhold som forberedelse til kontrol af arbejdsklausul.
13	Kontrolsamtaler - (FV5/FG5)	Efter vurdering	Samtaler med tilbudsgiver for at sikre, at disse er klar til at udføre Flextrafik for FynBus, se Bilag 7.2a.
14	Underentreprenører - (FV5/FG5)	§ 10 (FG5) § 8 (FV5)	Der foretages samme kontroller for alle underentreprenører, som for hovedentreprenørerne, eksempelvis kontrol af Serviceattest.

Efter kontraktindgåelse

Nr.	Kontraktkrav	Henvisning – FV5	Kontrolforanstaltning
	<u>Inden opstart af kørsel</u>		
15	Registreringsnummer - (FV5)	Afsnit 17 / § 5	Inden en variabel vogn aktiveres for kørsel, kontrolleres det, at entreprenøren har oplyst registreringsnummer på vognen.
16	Vognkontrol af alle vogne - (FG5)	Diverse § -er	Alle garantivogne kontrolleres fysisk for at sikre, at de overholder kontraktens vilkår, se Bilag 7.2b.

17	Kontrolsamtaler - (FV5/FG5)	Efter vurdering	Samtaler med entreprenør, for at sikre, at disse er klar til at udføre Flextrafik for FynBus, se Bilag 7.2a.
18	Underentreprenører - (FV5/FG5)	§ 10 (FG5) § 8 (FV5)	Der foretages samme kontroller for alle underentreprenører, som for hovedentreprenørerne, eksempelvis kontrol af Serviceattest.
<u>Løbende kontroller</u>			
19	Registreringsnummer - (FV5/FG5)	Afsnit 17 (FV5) Afsnit 18 (FG5)	Der foretages undersøgelser, om samme registreringsnummer anvendes på forskellige tilbud inden for samme udbud.
20	Arbejdsklausul - (FV5/FG5)	Bilag 3 (FG5) Bilag 4 (FV5)	Indhentelse af dokumentation (ansættelsesbevis, lønsedler mv) hvis entreprenør følger (men ikke er omfattet af) overenskomst eller ved mistanke om overtrædelse af arbejdsklausul.
21	Vognkontrol - (FV5/FG5)	Diverse § -er	Stikprøvekontrol på vogne, se Bilag 7.2b.
22	Børne og straffeattester – (FG5/FV5)	§ 20 stk. 3 (FG5) § 18 stk. 3 (FV5)	Entreprenør skal hvert år inden den 1. marts tilkendegive overfor udbyder, at der ikke er chauffører ansat med positiv (ikke blank) børneattest. Entreprenør skal ligeledes hvert år inden den 1. marts tilkendegive overfor udbyder, at der ikke er chauffører ansat med en ikke ren straffeattest.
<u>Særlige kontroller</u>			
23	Kontraktlige forhold - (FV5/FG5)	§ 13 stk. 6 (FG5) § 11 stk. 6 (FV5)	Stikprøvekontrol af samtlige kontraktlige forhold.

Bilag 7.2a – Kontrolsamtaler

1. Er vognmanden bekendt med udførelse af Flextrafik for FynBus?
(Har vognmanden tidligere udført Flextrafik kørsel for FynBus eller andre trafikskaber?)
2. Hvilke biler er hhv. købt/vil blive købt?
3. Hvordan finansieres køb af biler?
4. Hvordan finansieres den første månedsløn til chaufførerne?
5. Er der ansat chauffører til kontraktstart?
 - a. Hvis ikke, hvad er de konkrete planer for ansættelse af det nødvendige personale?
6. Er der indkøbt reservemateriale?
 - a. Hvis ikke, hvornår anskaffes disse og hvordan skal det finansieres?
7. Har vognmanden et uniformsregulativ?
 - a. Hvis ikke, hvordan sikres at FynBus uniformsregulativ overholdes?
8. Er det sikret, at alle chauffører har uniformer klar til kontraktstart?
9. Har alle chauffører de nødvendige kurser, der er beskrevet i udbudsmaterialet?
 - a. Hvis ikke, hvad er tidsplanen for at sikre, at de opnår de nødvendige kurser inden de sættes til at udføre kørsel for FynBus?
10. Hvilke planer har vognmanden for værkstedsbesøg?
11. Hvordan vil vognmanden sikre, at der er fast telefon i alle vognene?
(Eventuelle aftaler med værksted uden for garantitid på garantivogne?)
12. Hvad er planerne for håndtering af sygemeldinger og andre driftsforstyrrelser, som eksempelvis nedbrud på biler?
 - a. Har vognmanden driftstelefoner til at kunne modtage sygemeldinger fra chaufførerne, som vil kunne besvares om aftenen eller tidligt om morgenen?
(Sygemeldinger vedrørende chauffør, skal ikke foretages til FynBus)
 - b. Hvordan håndteres bemanningen af backupvagter i forbindelse med sygemeldinger?
13. Er vognmanden bekendt med bods-paragraffen i udbudsmaterialet?

Bilag 7.2b – Vognkontroller

Vognoplysninger

Registreringsnummer
Årgang
Vognstype (2 – 5 – 6 – 7)
Vognløbsnummer
Vognmærke
Model

Chauffør

Chaufførnavn
Uniform
Identifikationskort
Var velsoigneret
Kørekort
Førstehjælpsbevis
BAB/OST kursus

Vognen

Flextrafik skilt
Førstehjælpskasse
Ildslukker
Røgfri bil
Ren indvendig/udvendig
Seler
Autostol
Vinterdæk/sommerdæk
GPS
Tilladelse

Særligt for liftvogne (Type 5 – 6 – 7)

Service udført på lift
Lift efterprøvet
Transportstol
Tripstol
Indstigning under 30 cm.
Liftmål
Døråbning
Indvendig højde
Trappemaskine (Type 6)

Bilag 8.1

Analyse af prisudviklingen i Flextrafik udbud

Resumé

I de sidste tre udbud af flexkørsel med garanti- og variable vogne, med kontraktstart i marts 2014, 2015 og 2017, har der været en svag faldende tendens på tilbudspriserne pr. køretime. De vognmænd, der har overenskomst, har generelt højere priser, end andre vognmænd. For vognmænd med OST-tilladelse er priserne generelt lavere end for vognmænd med andre tilladelsestyper. En sammenligning mellem overenskomst og tilladelsestype viser, at vognmænd, der har OST-tilladelser og som ingen ansatte har, og ikke organiserede vognmænd med OST-tilladelser generelt har de laveste priser. I udbuddene kan der ikke påvises nogen entydig sammenhæng mellem hjemsted og priser.

Baggrund

Baseret på tilbudspriserne fra de seneste tre udbud af garantivogne (FG) og variable vogne (FV) med kontraktstart i marts 2014, 2015 og 2017, giver denne analyse et overblik over nedennævnte forhold for vognmænd, der har indgået kontrakt med FynBus:

- Udvikling i priserne generelt, samt fordelt på:
 1. Overenskomstforhold for vognmænd
 2. Tilladelsestyper
 3. Hjemsted

For garantivogne tages udgangspunkt i de vindende tilbudspriser. For variable vogne tages udgangspunkt i alle afgivne tilbudspriser, idet der indgås kontrakt med alle modtagne konditionsræssige tilbud.

Udbuddene havde kontraktstart på følgende tidspunkter:

Udbud	Kontraktstart
FG3/FV3	1. marts 2014
FG4/FV4	1. marts 2015
FG5/FV5	1. marts 2017

Udviklingen i de generelle priser vises med udgangspunkt i følgende tre vogntyper:

Type 2 - Sedan/Stationcar

Type 5 – Minibus

Type 6 – Minibus med trappemaskine

Afgrænsning

Nærværende analyse tager udgangspunkt i de indkomne tilbudspriser på de seneste tre udbud af garantivogne og variable vogne.

For overskuelighedens skyld er prisudviklingen for overenskomstforhold, tilladelsestyper og hjemsted beregnet som et vægtet gennemsnit af alle priser og uafhængigt af de tre forskellige vogntyper 2, 5 og 6.

I. Prisudvikling generelt

Generelt er der et mindre fald i priserne på begge udbudstyper hen over de tre perioder, se nedenstående tabel 1 og 2.

For garantivogne er gennemsnitsprisen samlet set faldet fra FG3 til FG5 med 1,1 %, og de laveste priser er i samme periode faldet med 3,6 %.

For variable tilbud er gennemsnitsprisen samlet set faldet fra FG3 til FG5 med 1,9 %, og de laveste priser er i samme periode faldet med 7,63 %.

Samtidigt er antallet af tilbud steget i samme periode, hvilket samlet viser, at der er kommet større konkurrence på markedet.

Tabel 1 – Generel prisudvikling på garantivogne fordelt på vogntyper

Vogntype	2			5			6		
Kontraktperiode	FG 3	FG 4	FG 5	FG 3	FG 4	FG 5	FG 3	FG 4	FG 5
Antal vogne	26	40	17	23	26	48	14	2	19
1. kvartil – kr.	248	250	215	284	261	275	306	296	280
2. kvartil/Median – kr.	248	253	215	287	278	278	306	296	298
3. kvartil – kr.	254	253	246	287	286	285	306	296	298
Laveste pris – kr.	223	236	215	249	261	269	300	296	270
Højeste pris – kr.	285	258	254	291	293	299	309	296	309
Gennemsnit – kr.	248	253	227	284	284	279	306	296	289

Tabel 2 – Generel prisudvikling på variable tilbud fordelt på vogntyper

Vogntype	2			5			6		
	FV 3	FV 4	FV 5	FV 3	FV 4	FV 5	FV 3	FV 4	FV 5
Antal tilbud	315	356	361	287	334	390	21	34	69
1. kvartil – kr.	260	270	264	307	300	287	300	305	287
2. kvartil/Median – kr.	290	288	295	324	319	325	315	315	289
3. kvartil – kr.	326	314	330	325	319	325	325	325	300
Laveste pris – kr.	249	250	230	279	230	270	300	289	280
Højeste pris – kr.	400	375	500	495	385	500	373	390	390
Gennemsnit – kr.	296	291	295	323	314	312	319	320	302

2. Overenskomstforhold

Oplysninger om overenskomstforhold blev ikke registreret i 2014 (FG3/FV3), da arbejdsklausulen og dermed kravet om oplysninger om overenskomstforhold ikke var en del af kontrakten på daværende tidspunkt.

I forbindelse med udbuddet, der havde kontraktstart 1. marts 2015 (FG4/FV4), blev arbejdsklausulen indført som en del af kontrakten. Dette indebærer bl.a. at vognmænd skal tilbyde sine ansatte løn- og ansættelsesforhold på niveau med en landsdækkende overenskomst. Derudover skal det på anmodning oplyses om vognmanden har tegnet overenskomst, følger en overenskomst eller dokumenteres, hvordan vognmanden sikrer sine ansatte løn og ansættelsesforhold i overensstemmelse med arbejdsklausulen.

I FG4/FV4 blev vognmænd, der ikke var omfattet af overenskomst, anmodet om at dokumentere overholdelse af arbejdsklausulen. Dette var ligeledes tilfældet for overenskomstdækkede vognmænd ved mistanke om manglende overholdelse.

I FG5/FV5 er alle vognmænd inden kontraktindgåelse anmodet om at oplyse om overenskomstforhold. Dette gav ikke anledning til, at der ikke kunne indgås kontrakt. Efterfølgende indhentelse af dokumentation vil ske på samme måde som ved FG4/FV4.

I tabel 3 og 4 samt figur 1 og 2 vises henholdsvis antal af vognmænd og vogne/tilbud samt prisudviklingen fordelt på tilbuddene fra udbuddene med kontraktstart i 2015 og 2017 i forhold til:

1. Vognmænd, der er organiseret/overenskomstdækket.
2. Vognmænd, der ikke er organiseret/ikke overenskomstdækket.
3. Vognmænd, som ikke har ansatte chauffører.

For garantivogne, se tabel 3 nedenfor, var det gældende, at fire ud af seks vognmænd havde overenskomst. Dette svarer til, at 73 % af vognene (50 ud af 68 vogne) i FG4 var overenskomstdækkede. I FG4 var der ingen vognmænd uden ansatte.

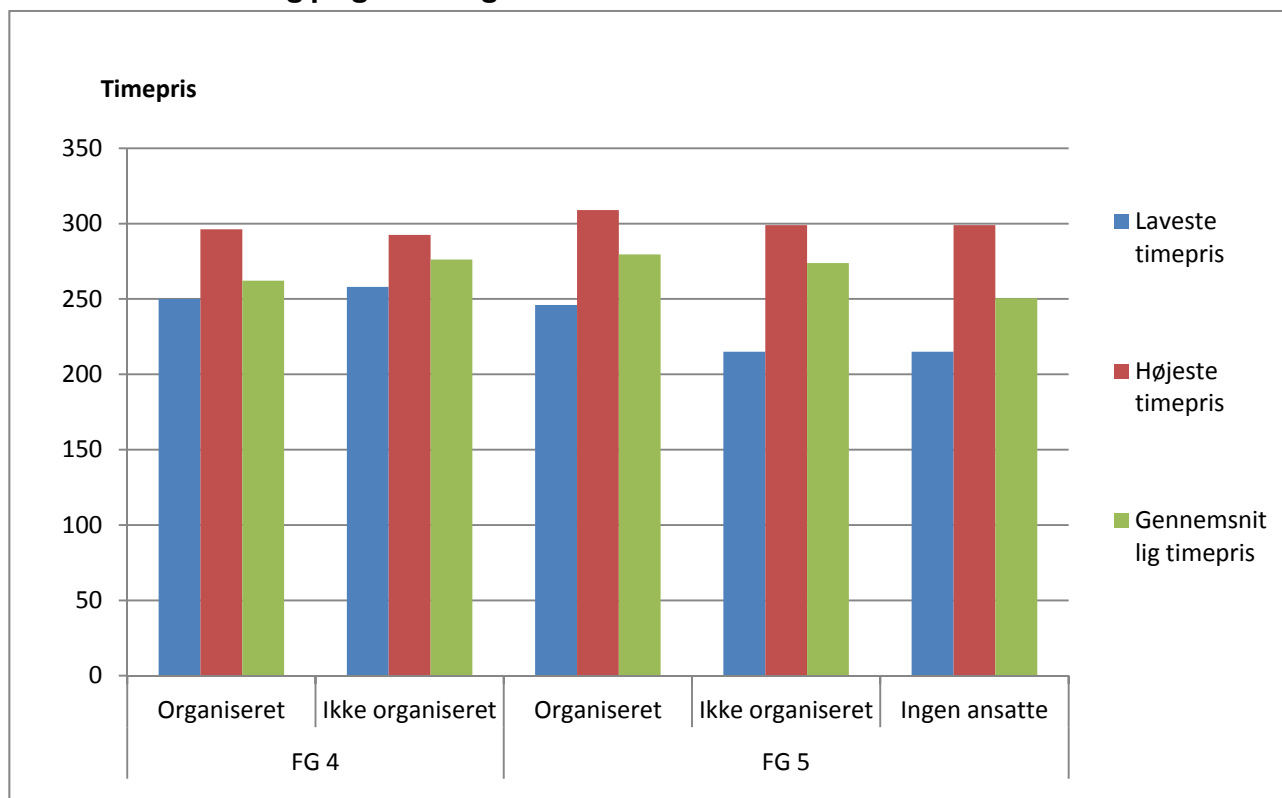
I FG5 er fem ud af ti vognmænd med ansatte organiseret, svarende til 54 % (35 ud af 65 vogne) af vognene. To vognmænd har ingen ansatte og én af disse vognmænd får udført kørslen af underleverandører.

Tabel 3 – Antal vognmænd og garantivogne i forhold til overenskomstforhold

Udbud/overenskomst	Antal vognmænd	Antal garantivogne
FG 4	6	68
Organiseret	4	50
Ikke organiseret	2	18
FG 5	12	84
Organiseret	5	35
Ikke organiseret	5	30
Ingen ansatte	2	19

I FG4, se nedenstående figur 1, er de laveste priser og gennemsnitspriserne lavere for de vogne, hvor vognmændene er organiseret end for de vogne, hvor vognmændene ikke er organiseret.

For FG5, se ligeledes nedenstående figur 1, er de lavest afgivne tilbudspriser mindst for de vognmænd, der ikke er organiseret samt for vognmænd uden ansatte. Gennemsnitspriserne er lavest for de vogne, der er afgivet af vognmænd uden ansatte.

Tabel 4. Prisudvikling på garantivogne fordelt i forhold til overenskomstforhold

For de variable tilbud, se tabel 4 nedenfor, var det gældende for vognmænd med ansatte, at 29 ud af 33 var organiseret i FG4, svarende til, at der var overenskomst på 92 % (608 af 661 tilbud) af tilbuddene.

I FV5 er 28 ud af 39 vognmænd med ansatte organiseret, svarende til, at der er overenskomst på 85 % (647 ud af 765) af tilbuddene. Henholdsvis 10 og 15 vognmænd har ingen ansatte i FV4 og FV5.

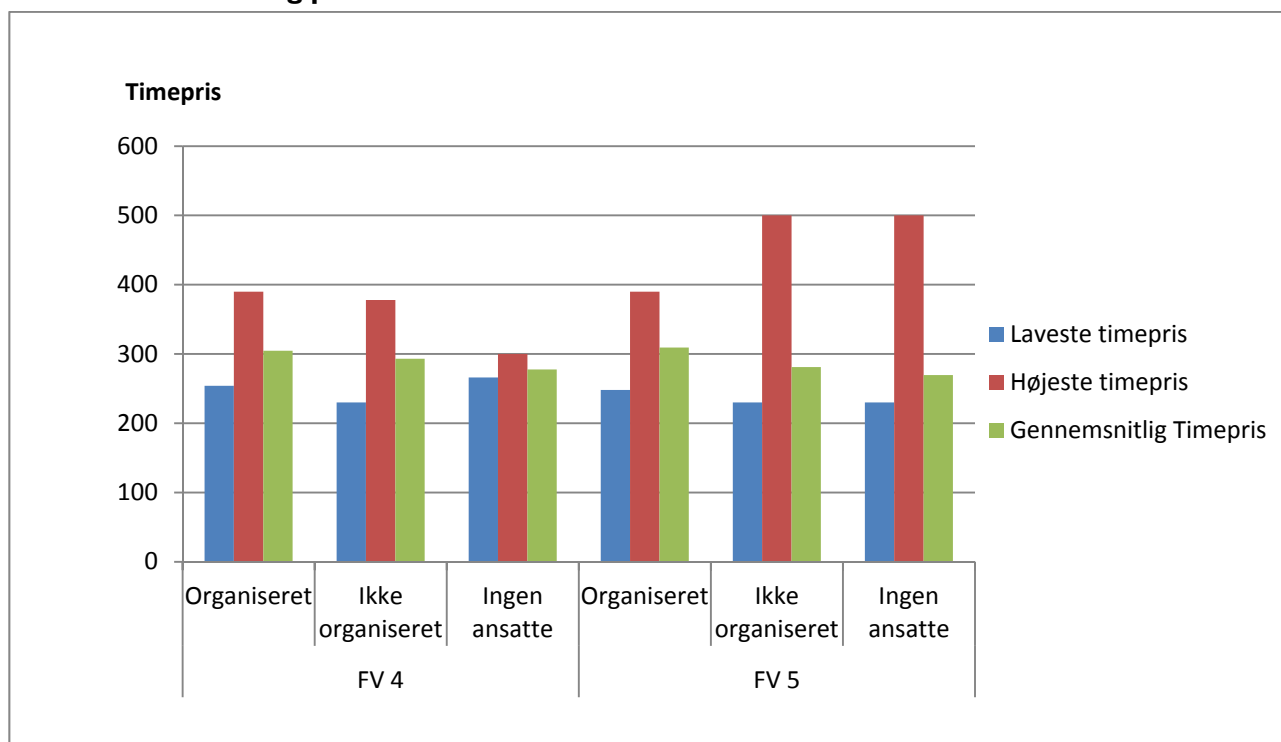
Tabel 5. Antal vognmænd og variable tilbud i forhold til overenskomstforhold

Udbud/overenskomst	Antal vognmænd	Antal variable tilbud
FV 4	43	680
Organiseret	29	608
Ikke organiseret	4	53
Ingen ansatte	10	19
FV 5	54	807
Organiseret	28	647
Ikke organiseret	11	118
Ingen ansatte	15	42

I FV4, se nedenstående figur 2, har vognmænd, der ikke er organiseret, afgivet de laveste tilbudspriser. Gennemsnitsprisen er lavest for vognmænd uden ansatte.

I FV5, jf. nedenstående figur 2, er det både de vognmænd, der ikke er organiseret og de, som ikke har ansatte, der har de lavest afgivne tilbudspriser. Gennemsnitspriserne er lavest for de tilbud, der er afgivet af vognmænd uden ansatte.

Tabel 6. Prisudvikling på variable tilbud fordelt i forhold til overenskomstforhold



3. Tilladelsestyper

Overordnet set henvises der i denne del til de tre tilladelsestyper Bustilladelse, tilladelse til offentlig servicetrafik (OST-tilladelse) og Taxitilladelse.

For garantivogne, se tabel 5 nedenfor, er det gældende, at de fleste vogne kører på OST-tilladelser (89 % i FG3, 96 % i FG4 og 98 % i FG5). Det er også vogne med OST-tilladelser, hvor de laveste priser og gennemsnitspriser er mindst.

Tabel 7. Prisudvikling på garantivogne fordelt på tilladelsestyper

Vogntype/tilladelsestyp e	Antal vogne	Laveste Timepris	Højeste Timepris	Gennemsnitlig Timepris
FG 3	63	223	309	274
Bus	1	300	300	300
OST	57	223	306	272
Taxi	5	249	309	295
FG 4	68	250	296	266
Bus	2	296	296	296
OST	65	250	293	265
Taxi	1	280	280	280
FG 5	84	215	309	271
OST	82	215	309	271
Taxi	2	270	299	285

For de variable tilbud, se tabel 6 nedenfor, er andelen af tilbud med OST-tilladelse steget hen over de tre udbudsperioder (36 % i FV3, 48 % i FV4 og 50 % i FV5).

Prismæssigt har vognmænd med OST-tilladelser de mindste gennemsnitspriser og laveste afgivne tilbudspriser i forhold til de andre tilladelsestyper.

Tabel 8. Prisudvikling på variable tilbud fordelt på tilladelsestyper

Vogntype/tilladelsestyp e	Antal tilbud	Laveste Timepris	Højeste Timepris	Gennemsnitlig Timepris
FV 3	623	249	495	309
Bus	155	280	360	326
OST	227	249	355	282
Taxi	241	270	495	325
FV 4	680	230	390	303
Bus	76	270	378	321
OST	325	230	375	296
Taxi	279	265	390	306
FV 5	807	230	500	303
Bus	165	280	380	324
OST	406	230	500	282
Taxi	236	250	390	325

4. Hjemsted

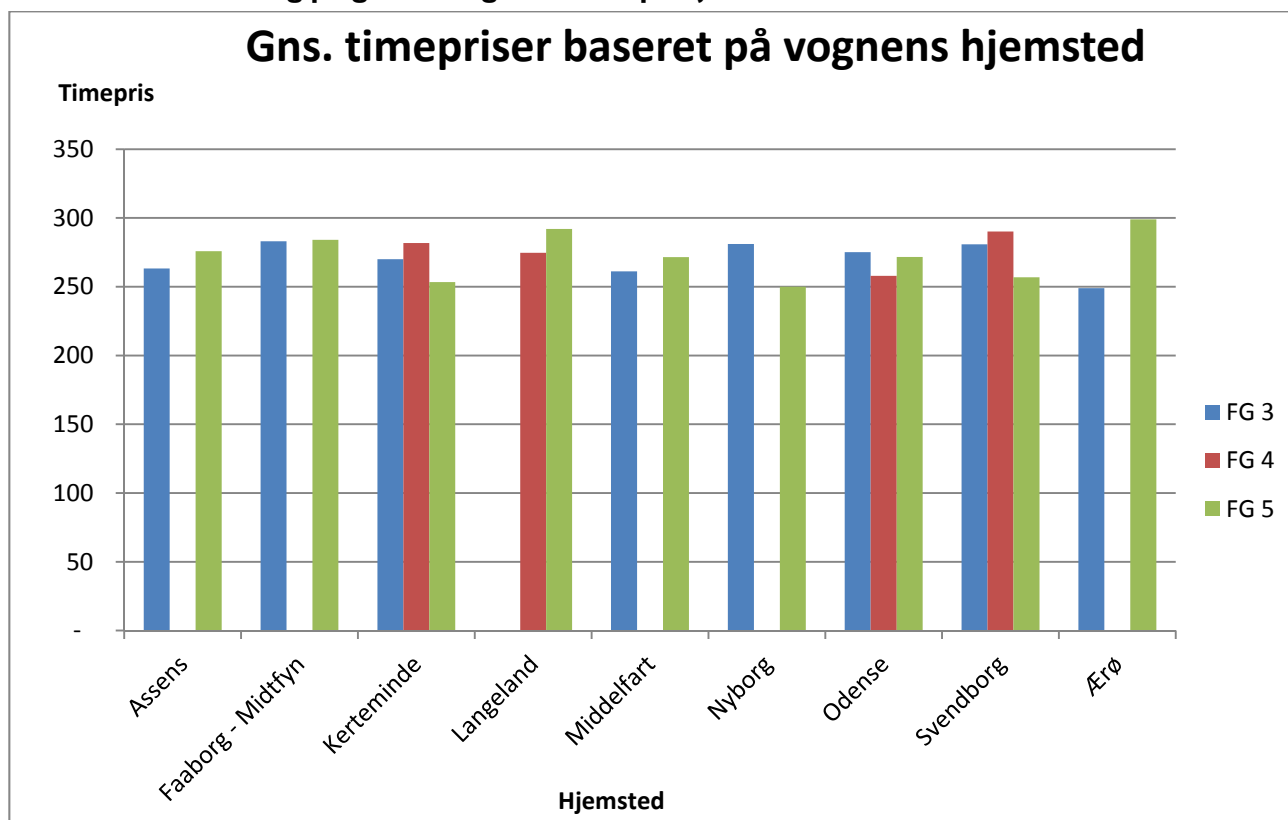
Hjemstedet er vognmændenes angivelse af, på hvilken adresse de ønsker deres tilbud skal placeres. Der er forskel på angivelsen af hjemsted for tilbud i garantivognsudbud og for variable udbud. For garantivognene defineres hjemstedet af FynBus med udgangspunkt i det nødvendige forsyningsbehov. For de variable tilbud angiver vognmændene selv hjemstedet.

Generelt er de gennemsnitlige timepriser samlet for alle kommuner faldet fra FG3 til FG4, men er steget igen i FG5.

For garantivognene, se figur 3 nedenfor, gælder, at al specialkørsel blev håndteret af garantivognene under FG4, og at størstedelen af vognene blev placeret i yderkanterne af Odense for at sikre bedst mulig koordinering af ture før og efter specialkørslerne. Dette er årsagen til, at der er fire hjemsteder i FG4. I FG5 blev specialkørslen udarbejdet i selvstændige udbud (FR – udbud af specialkørsel), og hjemstederne i FG5 blev derfor fordelt i alle kommuner som i FG3.

De laveste gennemsnitspriser i FG5 findes i Kerteminde, Nyborg og Svendborg Kommune. Ligeledes har der været en faldende tendens på priserne i disse kommuner.

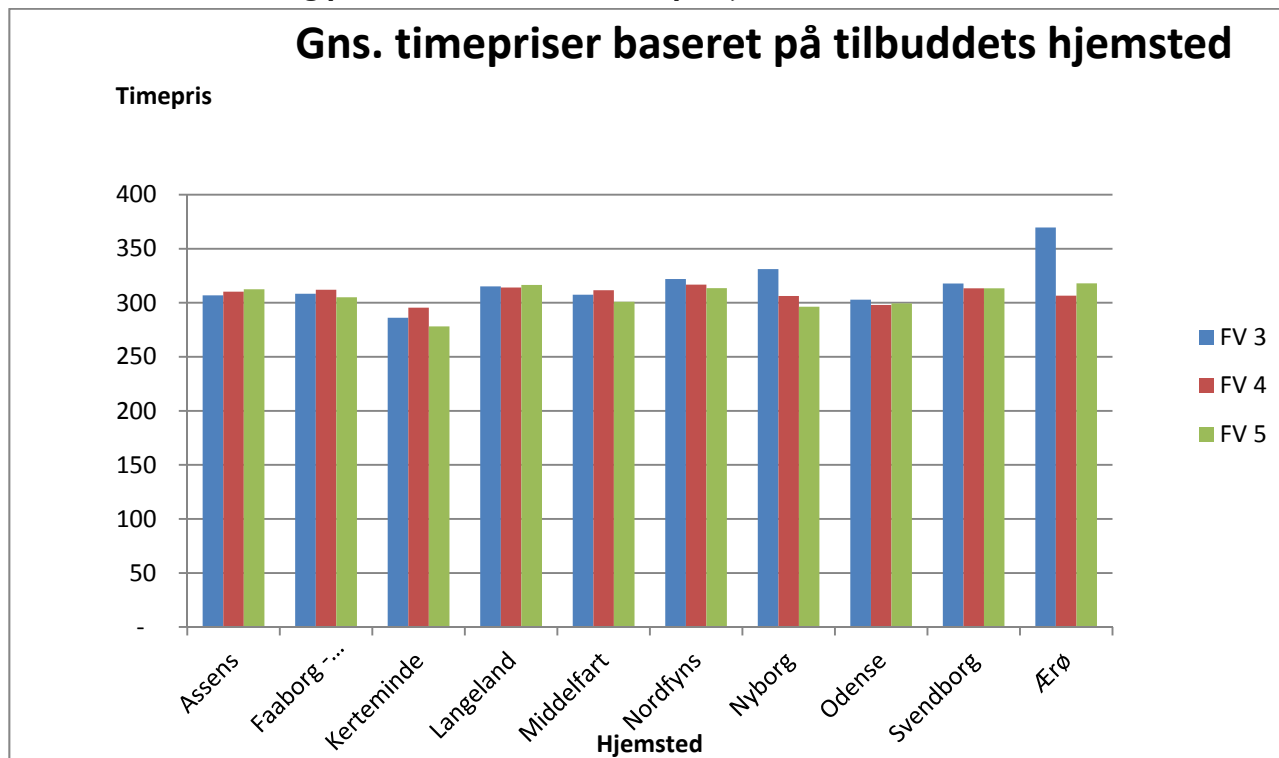
Tabel 9. Prisudvikling på garantivogne fordelt på hjemsted



For de variable tilbud er der placeret flest tilbud i Odense, (42 % i FV3, 62 % i FV4 og 53 % i FV5) efterfulgt af Svendborg med ca. 15 % for alle tre udbud.

Jf. figur 4 – se herunder - er der en lille variation i den generelle udvikling i priserne i forhold til hjemstederne i de forskellige kommuner. Prisniveauet er generelt lavere i Kerteminde end på resten af Fyn. Herudover viser udviklingen for de tre udbudsperioder, at priserne stort set er identiske, med undtagelse af Nyborg og Ærø. I FV3 var der kun afgivet tre tilbud på Ærø. To af disse priser var meget høje, hvilket var årsagen til den meget høje gennemsnitspris på Ærø for FV3.

Tabel 10. Prisudvikling på variable tilbud fordelt på hjemsted



KUNDETILFREDSHEDS- UNDERSØGELSE

EPINION

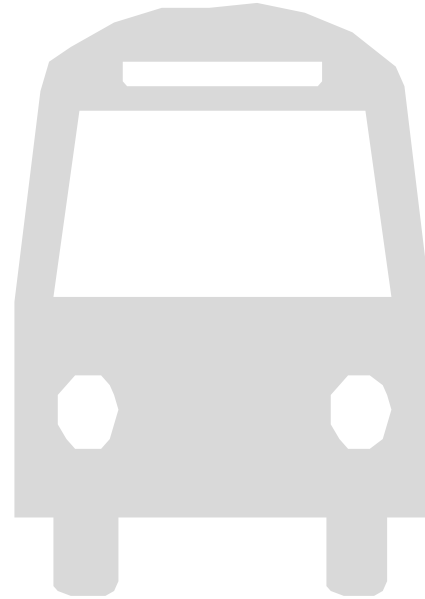
FYNBUS

MARTS 2017



INDHOLDSFORTEGNELSE

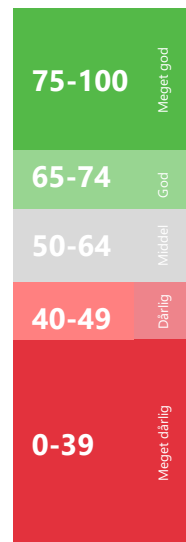
FORMÅL	3
OVERBLIK	5
TILFREDSHEDSMODEL	10
RESULTATER – OVERORDNEDE PARAMETRE	15
RESULTATER – GENERELT	23
HOLDNINGSSPØRGSMÅL & KENDSKAB TIL REJSEKORTET	27
RESULTATER – FORDELT EFTER BUSTYPE	30
BAGGRUND – REJSEMØNSTRE OG DEMOGRAFI	38



UNDERSØGELSENS FORMÅL

- Formålet med denne rapport er at evaluere tilfredsheden blandt Fynbus' kunder. Dette gælder både den overordnede tilfredshed og loyalitet samt for konkrete delområder.
- Undersøgelsen gennemføres hvert år, så udviklingen i tilfredsheden følges.
- Målingen af tilfredsheden foretages både i FynBus' bybusser i Odense og Svendborg samt regionsbusser. Resultaterne er i nogle tilfælde opdelt for, at FynBus kan vurdere kundernes tilfredshed med operatørerne, Tide, Keolis og Arriva.
- Til denne måling udarbejdes der en model, der har til formål at identificere områder til forbedring. Denne model viser, hvilke konkrete forhold, der har betydning for kundernes tilfredshed. Det betyder, at FynBus kan arbejde strategisk og taktisk med relevante områder i forhold til forbedring.

- Gennem rapporten anvendes der indekstal for de fleste spørgsmål. Det betyder, at respondenternes svar genberegnes i en skala fra 0-100.
- Data fortolkes via grafen til højre.
 - Alle værdier på 75 og derover skal fortolkes som "meget god".
 - Værdier mellem 65 og 75 skal fortolkes som god.
 - 50-64 skal fortolkes som middel.
 - 40-49 skal fortolkes som dårlig.
 - 0-39 skal fortolkes som meget dårlig.



OM UNDERSØGELSEN

- Undersøgelsen er gennemført i FynBus' regionalbusser samt bybusser i både Odense og Svendborg.
- Dataindsamlingsperioden er foregået i marts 2017 (uge 10-11), hvor data er indsamlet ved hjælp af personlige interviews foretaget på tablet (CAPI).
- I alt bygger undersøgelsen på 1119 respondenter, som er blevet interviewet på de følgende buslinjer:
 - 21-24, 29, 31-39, 40-44, 51-59, 60-62, 72-79, 81-83 og 91.
 - 110-111, 122-123S, 130-132, 140-141, 150-153, 161-162, 190-195, 825-826-827, 920, 930-932.
 - 230, 240-241 og 250.

























OVERBLIK



OPSUMMERING

Den overordnede udvikling siden marts 2016

-  Positiv udvikling (indeks er vokset med mere end 2 i forhold til sidste måling)
-  Positiv tendens (indeks er vokset med 0 til 2 i forhold til sidste måling)
-  Negative tendens (indeks er faldet med -2 til 0 i forhold til sidste måling)
-  Negativ udvikling (indeks er faldet med mere end -2 i forhold til sidste måling)

	MARTS 2017	UDVIKLING	
INDEKS FOR TILFREDSHED (TOTAL)	72,6	-1,2	
Hvor tilfreds er du alt i alt med denne bustur	78,4	0,2	
Er dine forventninger til FynBus blevet indfriet?	74,4	-3,3	
Forestil dig det perfekte trafiksselskab - hvor tæt på eller langt fra dette ideal er FynBus?	65,0	-0,6	
INDEKS FOR LOYALITET (TOTAL)	70,2	-1,5	
I hvilken grad ville du anvende FynBus, hvis du havde andre transportmuligheder på samme strækning?	48,5	2,7	
I hvilken grad vil du anbefale FynBus til andre, fx. venner, familie og kolleger?	66,6	-6,3	
Hvor sandsynligt er det, at du vil vælge at køre med FynBus igen?	96,2	-0,4	
INDEKS FOR IMAGE (TOTAL)	73,8	-0,1	
I hvilken grad oplever du FynBus som et troværdigt busselskab?	78,2	1,4	
I hvilken grad oplever du FynBus som et pålideligt busselskab?	75,1	0,9	
I hvilken grad oplever du FynBus som et busselskab der har et godt omdømme?	68,7	-2,7	
INCITAMENTSFAKTORER			
Indeklimaet i bussen	74,0	4,1	
Den indvendige rengøring	75,7	4,9	
Chaufførens kørsel	77,5	-0,4	
Chaufførens kundeservice	78,0	-1,4	
Bussens udvendige rengøring og vedligeholdelse	76,0	3,5	
Bussens overholdelse af køreplanen	69,8	-3,5	
Den samlede tilfredshed med FynBus	73,4	NY	

HOVEDKONKLUSIONER

TILFREDSHED

- Den samlede tilfredshed med FynBus er fortsat høj med en indeksscore på 73 ud af 100. Tilfredsheden er særligt høj ved denne bustur, som opnår en indeksscore på 78.
- Der er positive udsving ved flere parametre. Områder som antallet af standsninger og FynBus' køreplaner opnår høje indeksscorer.



- Der er små negative udsving på den samlede tilfredshed samt flere tilfredshedsindikatorer såsom billetsystemet og indfrielse af forventninger til FynBus.
- Forsinkelser er det område flest nævner som negativt ved turen.
- Tilfredsheden er signifikant lavere hos de yngre målgrupper.



ANBEFALING

FynBus bør have særlig fokus på at forbedre **rettidigheden**, idet den er relativt lav og særlig vigtig for de rejsendes tilfredshed med turen. I de åbne kommentarer er det ligeledes forsinkelser, som er i centrum.

På tværs af tilfredshedsområder er **de unge rejsende** signifikant mere utilfredse sammenlignet med de øvrige aldersgrupper. De yngre rejsende udgør en stor andel af FynBus' samlede passagerer. FynBus bør arbejde med at forbedre tilfredsheden hos denne gruppe.



HOVEDKONKLUSIONER

LOYALITET

- Den samlede loyalitet ligger på 70, hvilket kan betegnes som en god score.
- De ældre (50+) er signifikant mere loyale sammenlignet med øvrige aldersgrupper.



- Den samlede loyalitet er faldet siden sidste måling.
- Særligt er villigheden til at anbefale FynBus til andre er dalet sammenlignet med de seneste målinger.
- NPS-scoren er på -3, hvilket er en relativt lav score.



ANBEFALING

- FynBus bør fokusere på at gøre det mere **attraktivt at vælge FynBus** frem for andre transportmidler på strækningen.
- De rejsende vil fortsat vælge at køre med FynBus, men de ville vælge andre transportmidler, hvis det var muligt. Der ses en positiv tendens ved villigheden til at vælge FynBus trods andre muligheder ift. sidste måling.



IMAGE

- Det samlede image er fortsat højt med en indeksscore på 74.
- Oplevelsen af FynBus som et troværdigt selskab opnår en score på 78, hvilket er højt.



- Der er væsentligt fald i oplevelsen af FynBus' omdømme.
- Yngre rejsende er signifikant mere utilfredse med FynBus' image end de øvrige aldersgrupper.



ANBEFALING

- FynBus' tilfredshedsmodel viser, at image har en signifikant effekt på tilfredshed med rejsen. Det er et område, som FynBus med fordel bør prioritere.
- Det er vigtigt at fastholde FynBus' Image og troværdighed, og nå ud til de yngre målgrupper.



HOVEDKONKLUSIONER

INCITAMENTSFAKTORER

- Tilfredsheden ved de forskellige incitamentsfaktorer opnår generelt set en høj score. Der ses signifikante forbedringer ved indeklimaet, den indvendige rengøring samt bussens udvendige rengøring.



- Tilfredsheden med bussens overholdelse af køreplanen er faldet sammenlignet med sidste måling og opnår en indeksscore på 70.



ANBEFALING

- Sammenlignet med den sidste måling er der sket en markant stigning i tilfredsheden på flere af parametrene.
- Tilfredshedsniveauet med incitamentsfaktorerne har dog været på et højt niveau over de seneste år, hvorfor det er vigtigt at fastholde.



ANDRE FUND

- 52 % af de rejsende har i høj grad eller i nogen grad kendskab til Personlig Rejsekort. 28 % kender det slet ikke.



- Kendskabet er væsentlig mindre til de resterende typer rejsekort. Henholdsvis 63 %, 57 % og 66 % har slet ikke kendskab til Flex Rejsekort, Rejsekort Anonymt og Rejsekort Fastpris.



ANBEFALING

- FynBus er i 2017 overgået til rejsekort. Det er vigtigt, at FynBus sørger for at vejlede de rejsende, således at der er klarhed over FynBus' billet- og kortløsninger.

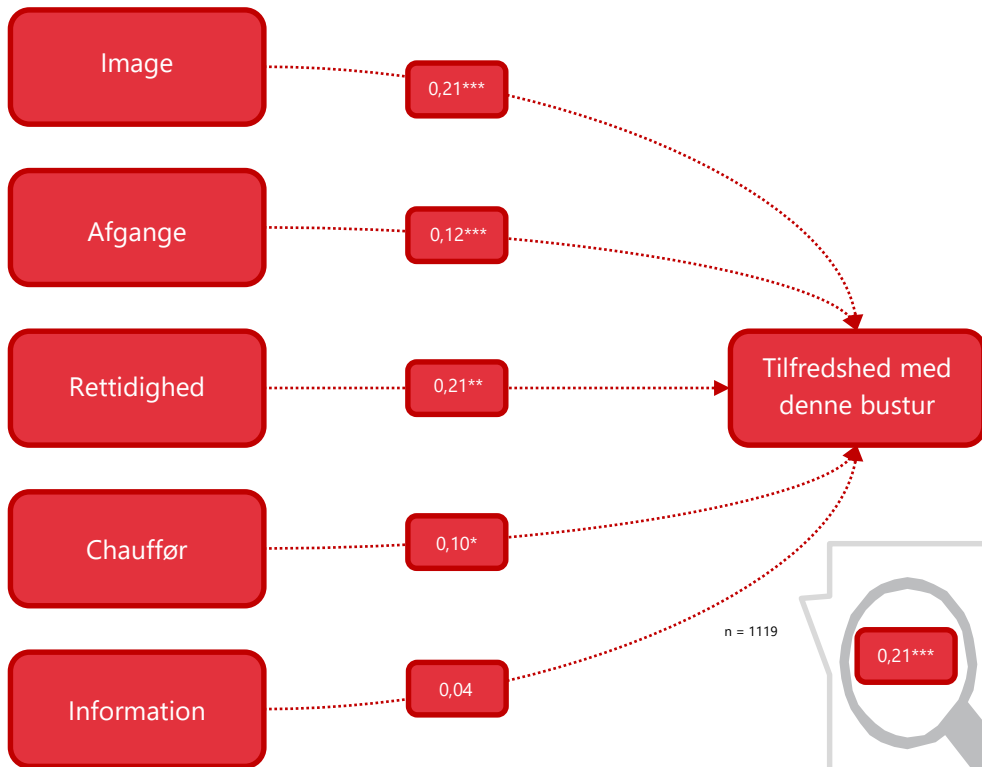


TILFREDSHEDS- MODEL



TILFREDSHEDSMODEL

Nedenfor ses en illustration af en regression med tilfredshed med denne bustur som den afhængige variabel. Modellen viser forskellige områders påvirkning på tilfredsheden med denne bustur.



- Modellen viser hvilke områder, der påvirker den overordnede tilfredshed med den aktuelle bustur. Den overordnede tilfredshed med busturen skabes på baggrund af et samspil af flere forhold.
- Forhold omkring 'Image' og 'Rettidighed' vurderes som de vigtigste i forhold til at påvirke den samlede tilfredshed med busturen. Når tilfredsheden med 'Image' eller 'Rettidighed' øges med 1 %-point, stiger den samlede tilfredshed med busturen med 0,21 %-point.
- Sammenhængen mellem information og tilfredshed med denne bustur er ikke statistisk signifikant, hvorfor der ikke kan drages konklusioner om denne sammenhæng.

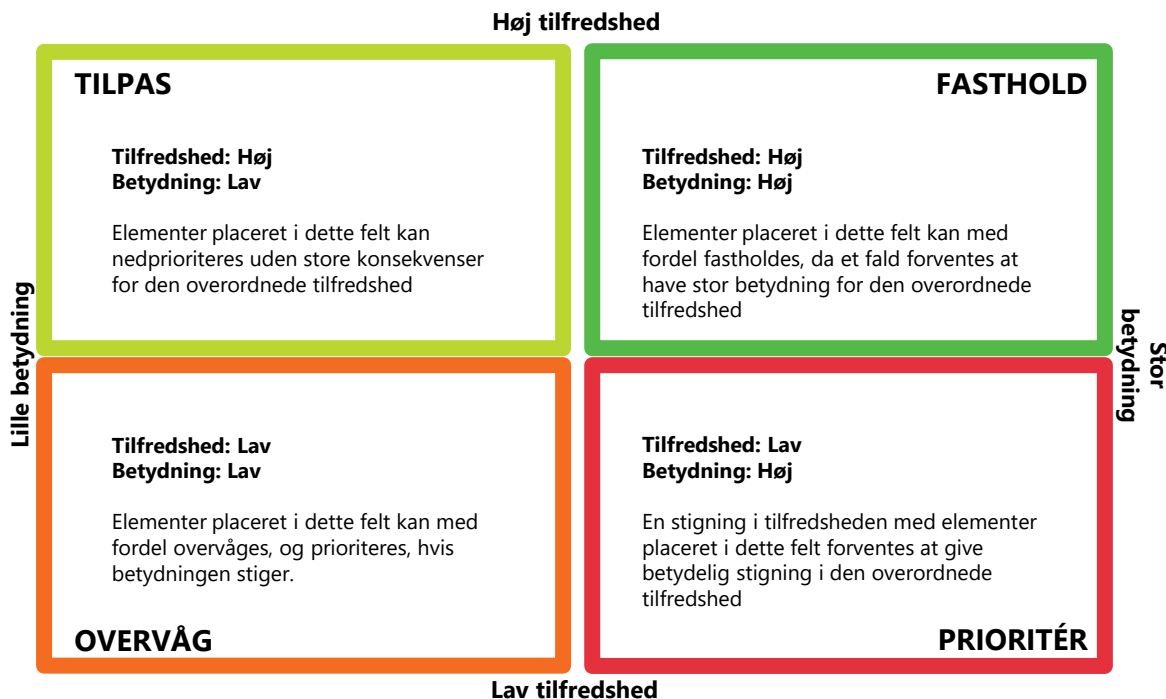
Stjerne (*) viser, om der er en signifikant sammenhæng mellem to variable, som eksempelvis *Image* og *Tilfredshed med denne bustur*. Der kan være mellem 0 og 3 stjerner. Jo flere stjerner, der er, desto mere entydig er sammenhængen. Når der er tre stjerner (***) kan vi konkludere, at området/tilfredshedsspørgsmålet har en effekt på tilfredsheden med denne bustur.

Koefficienten (eksempelvis 0,21) viser, om sammenhængen er positiv eller negativ, samt hvor stærk effekten er. Jo højere værdi, desto større effekt.

Hvis der ikke er stjerner, er der stor usikkerhed om sammenhængen, hvorfor der ikke kan konkluderes noget på baggrund af resultaterne.

METODEN BAG PRIORITERINGSKORT

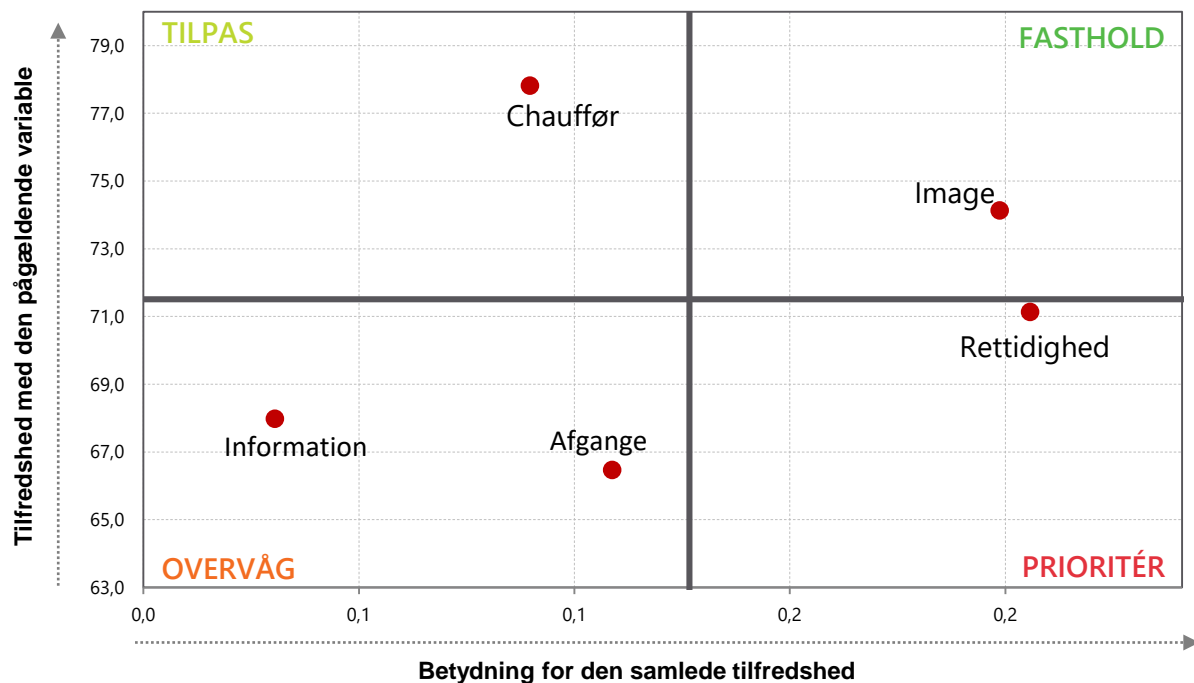
Hvad er et prioriteringskort?



- Et prioriteringskort ordner de forskellige elementer i fire kasser efter den gennemsnitlige tilfredshed, og elementets betydning for den rejsendes tilfredshed
- Gennemsnitlig tilfredshed er udregnet på en skala fra 0 (Meget utilfreds) til 100 ("Meget tilfreds").
- Punkter i kasserne til venstre har lav betydning for den samlede tilfredshed og punkter i kasserne til højre har stor betydning for den samlede tilfredshed. Det nuværende niveau af tilfredshed kan aflæses vertikalt.
- Prioriteringskortet fokuserer kun på områdernes betydning for de rejsendes tilfredshed. Punkter med lav betydning i prioriteringskortet kan derfor sagtens være vigtige for FynBus i andre sammenhænge.

PRIORITERINGSKORT

FynBus kan med fordel prioritere rettidighed, idet denne har størst effekt på tilfredsheden samtidig med at den opnår en relativt lav score.



- **FASTHOLD:** Blandt de rejsende hos FynBus har Image både stor betydning for den samlede tilfredshed, samtidig med, at der er stor tilfredshed med denne. Den er således et af de indsatsområder, der har størst effekt på den samlede tilfredshed og bør derfor prioriteres fremadrettet.
- **TILPAS:** Chaufføren er der generelt stor tilfredshed med. Denne har dog mindre betydning for den samlede tilfredshed.
- **OVERVÅG:** Der er en relativt lav grad af tilfredshed med information og afgange. Disse områder har dog lav betydning for den samlede tilfredshed, hvorfor disse bør overvåges, men ikke prioriteres.
- **PRIORITER:** For Rettidighed er der både en relativt lav tilfredshed, samtidig med, at denne har en stor betydning for den samlede tilfredshed. For at øge tilfredsheden hos de rejsende kan FynBus med fordel satse på at forbedre dette forhold.

OVERSIGT OVER EFFEKTER OG TILFREDSHED (INDEKS)

Tabellen viser indeksscore og betydning for tilfredshed.

Område (tilfredshed med..)	Indeksscore	Effekt	Spørgsmål (tilfredshed med)	Indeksscore	Effekt
Image	74	0,21***	Et busselskab med godt omdømme	69	0,11*
			Et troværdigt busselskab	78	-0,01
			Et pålideligt busselskab	75	0,21**
Afgange	66	0,12***	Afgangs- og ankomsttiderne på denne linje	67	0,11*
			Antallet af busafgange på denne linje	61	-0,07
			Antallet af standsninger på turen	77	0,06
			Ventetiden ved skift til andre busser eller tog	59	0,02
Rettidighed	71	0,21***	Overholdelse af køreplanen	70	0,11*
			Turens varighed	73	0,14**
Chauffør	78	0,10**	Chaufførens kundeservice	78	0,02
			Chaufførens kørsel	78	0,08
Information	68	0,04	FynBus' køreplaner	76	0,04
			Billetsystemet	72	0,05
			Den generelle information fra FynBus	68	0,01
			Information om forsinkelser og aflysninger	52	-0,03



Stjernerne (*) viser, om der er en signifikant sammenhæng mellem to variable, som eksempelvis *Image* og *Tilfredshed med denne bustur*. Der kan være mellem 0 og 3 stjerner. Jo flere stjerner, der er, desto mere entydig er sammenhængen. Når der er tre stjerner (***) kan vi konkludere, at området/ tilfredshedsspørgsmålet har en effekt på tilfredsheden med denne bustur.

Koefficienten (eksempelvis 0,21) viser, om sammenhængen er positiv eller negativ, samt hvor stærk effekten er. Jo højere værdi, desto større effekt.

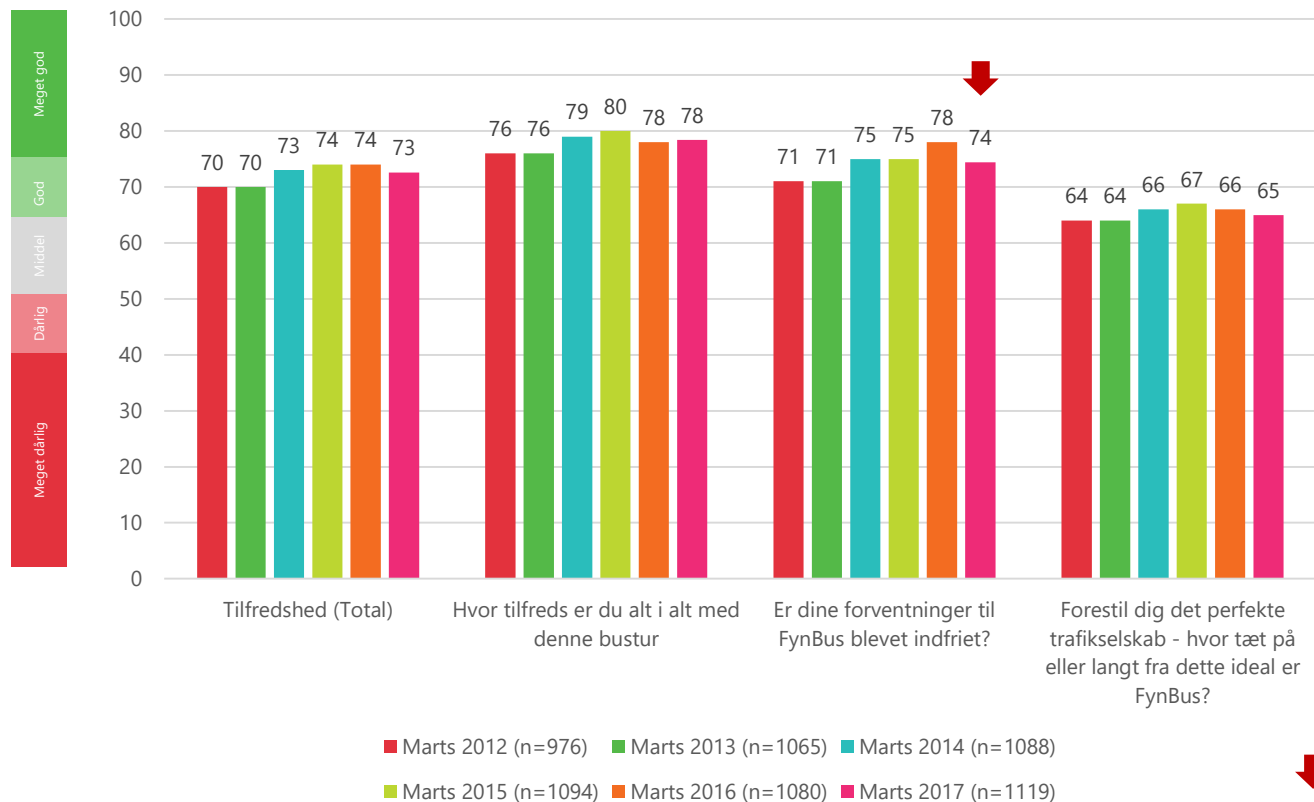
Hvis der ikke er stjerner, er der stor usikkerhed om sammenhængen, hvorfor der ikke kan konkluderes noget på baggrund af resultaterne.

RESULTATER
OVERORDNEDE
PARAMETRE



TILFREDSHED

I grafen ses både tilfredsheden på forskellige parametre samt den samlede tilfredshed på indeks mellem 0 og 100.



- Den samlede tilfredshed (total) med FynBus er faldet en smule siden sidste års måling – dog er forskellen ikke signifikant.
- Faldet i den totale tilfredshed er overvejende et resultat af, at de rejsendes indfrielse af forventninger til FynBus har oplevet en signifikant tilbagegang.
- Når den samlede tilfreds med busturen brydes ned på demografiske forskelle, fremgår det, at de unge (15-19 år) er signifikant mindre tilfredse. Dette er særlig interessant, idet denne målgruppe udgør en cirka en tredjedel af stikprøven.

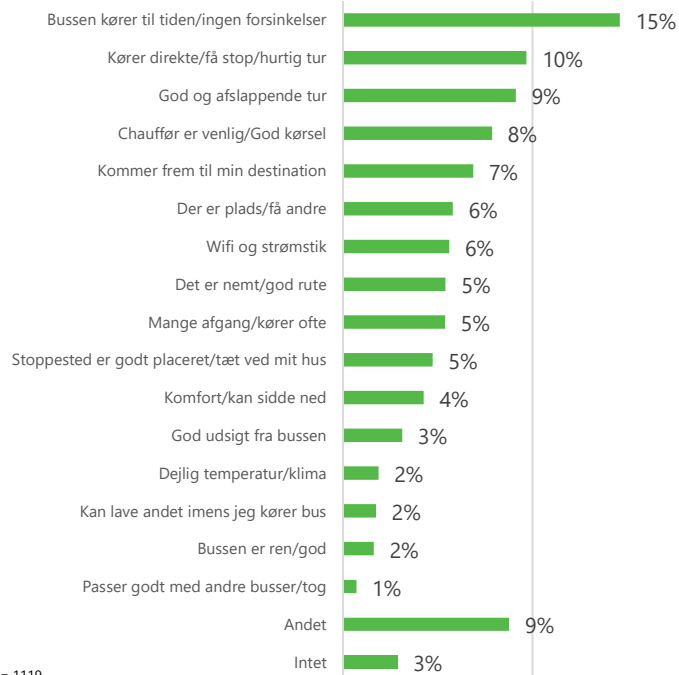


Pilene viser signifikante forskelle i målingerne (2016-2017) 95% sikkerhed

POSITIVE TILKENDEGIVELSER VED TUREN

De fleste tilkendegiver, at det gode ved turen er, at bussen kører til tiden (15 %). Herudover er rejsende også tilfredse med, at turen er hurtig (10 %) og afslappende (9 %).

Hvad syntes du er godt ved turen?



n = 1119

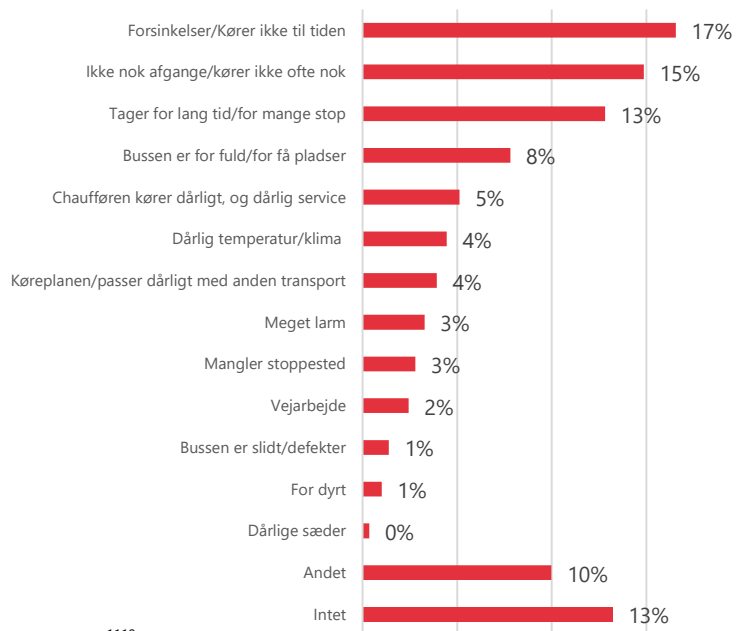
Udvalgte kommentarer:



NEGATIVE TILKENDEGIVELSER VED TUREN

Forsinkelser er det punkt som flest (17 %) er utilfredse med. Herefter følger utilfredshed med, at bussen ikke kører ofte nok (15 %) og at det tager for lang tid (13%).

Hvad syntes du er dårligt ved turen?



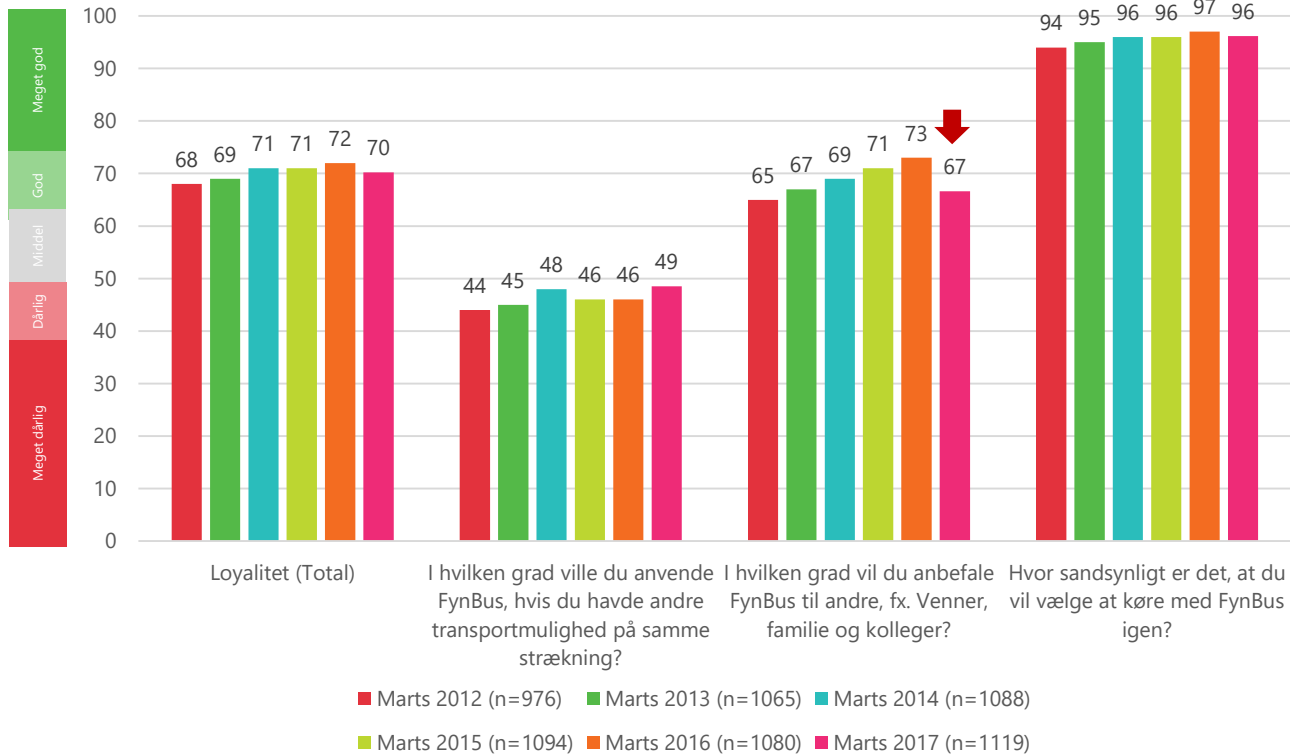
n = 1119

Udvalgte kommentarer:



LOYALITET

I grafen ses både scoren på forskellige parametre for loyalitet samt et samlet tal som udgør gennemsnittet af de enkelte parametre omkring loyalitet på et indeks fra 0 til 100.

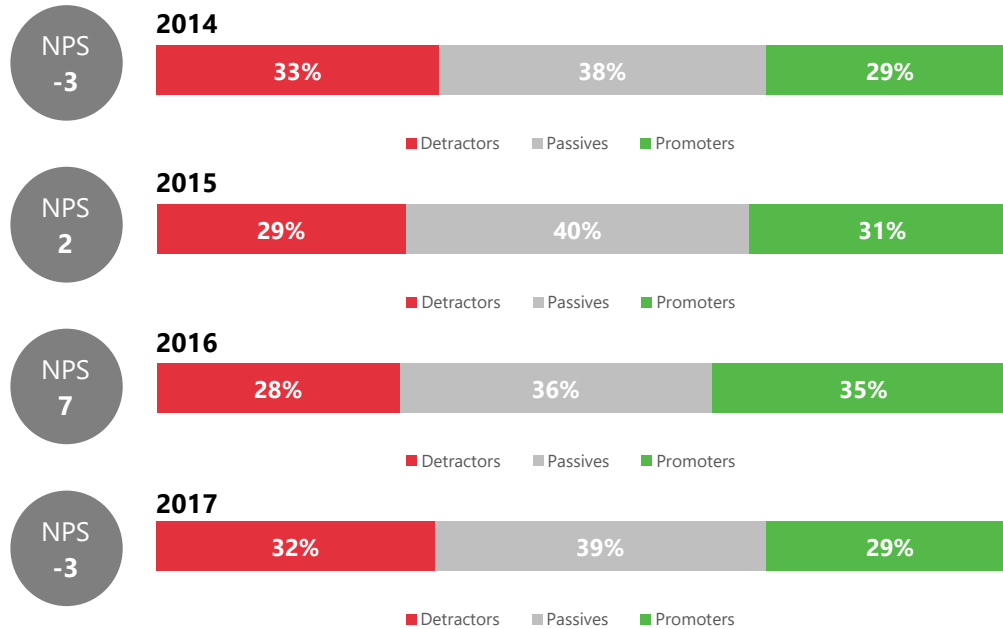


- Den samlede loyalitet har oplevet en tilbagegang sammenholdt med seneste måling og opnår et indekspoint på 70,2 ud af 100 mulige. Dette fald skal ses på baggrund af, at anbefalingsvilligheden er faldet betydeligt sammenholdt med målingen i marts 2016.
- Modsat har der været en lille stigning i villigheden til at anvende FynBus, selvom man har andre muligheder på samme strækning.
- Fokuseres der på de demografiske forskelle, er de ældre (50 år og derover) samlet set signifikant mere loyale end de øvrige rejsende.

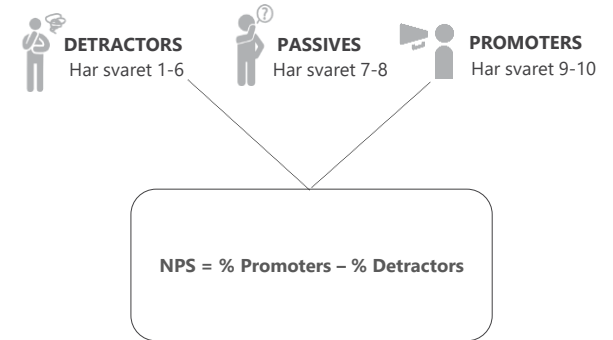
Pilene viser signifikante forskelle i målingerne (2016-2017) 95% sikkerhed

NET PROMOTER SCORE

NPS-scoren er -3 for målingen i marts 2017, hvilket er en relativt lav score.



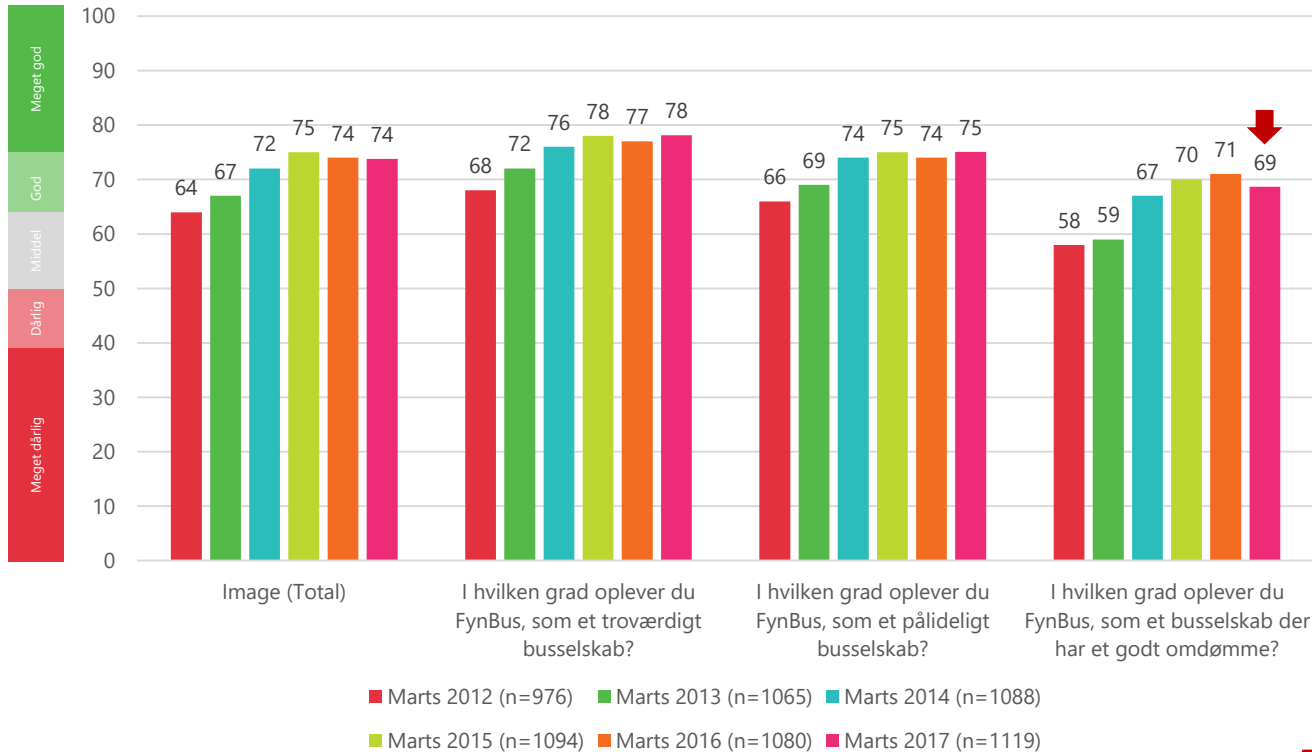
Hvad er Net Promoter Score (NPS)?



Net Promoter Score er et mål for, i hvor høj grad de rejsende med FynBus vil anbefale FynBus til personer i deres netværk. De rejsende, der har tilkendegivet 9-10 til spørgsmålet om, hvorvidt man vil anbefale FynBus til venner, familie og kolleger kan karakteriseres som **Promoters**. **Passives** er dem, der hverken udtrykker sig positivt eller negativt overfor dette/spørgsmålet. Og til sidst er der dem, der svarer 1-6 og kan betegnes som **Detractors** jf. ovenstående.

IMAGE

I grafen ses både scoren på image på forskellige parametre samt et samlet tal som udgør gennemsnittet af de enkelte parametre på image ud fra et indeks fra 0 til 100

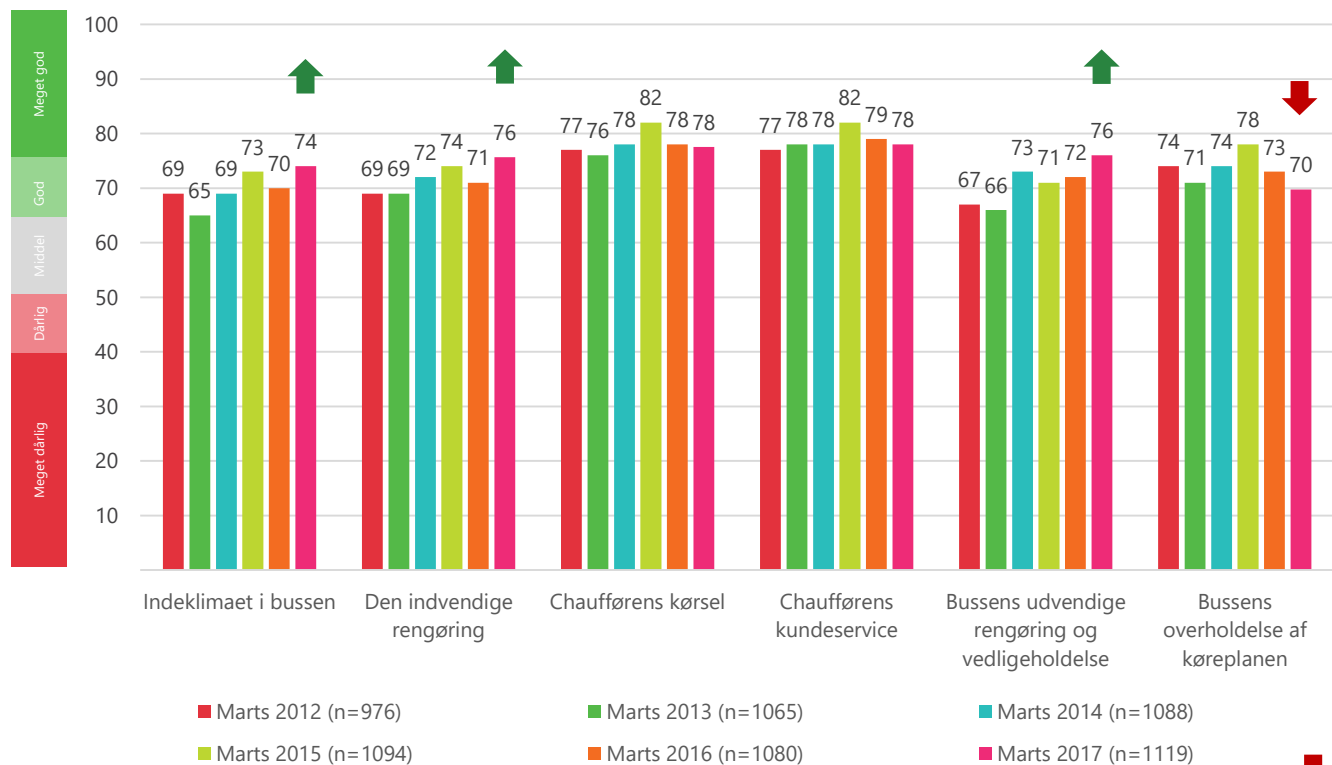


- Den totale indeksscore for FynBus' image er stort set uændret sammenholdt med sidste års måling.
- Opfattelsen af FynBus som et troværdigt og pålideligt busselskab har oplevet en smule fremgang, mens opfattelsen af FynBus som et busselskab med et godt omdømme, har oplevet en signifikant tilbagegang.
- En generel tendens for tilfredsheden med FynBus image er, at demografien spiller en afgørende rolle. På alle fire parametre er de unge signifikant mindre tilfredse end de øvrige rejsende. Og omvendt er de ældre signifikant mere tilfredse end de øvrige rejsende.



↓ ↑ Pile viser signifikante forskelle i målingerne (2016-2017) 95% sikkerhed

INCITAMENTSFAKTORER

I grafen nedenfor er de rejsendes gennemsnitsscore på forskellige forhold ved deres bustur.



- Der ses en signifikant fremgang på halvdelen af incitamentsfaktorerne. Tilfredsheden med indeklimaet i bussen, den indvendige rengøring samt bussen udvendige rengøring og vedligeholdelse har således oplevet en betydelig fremgang.
- På den anden side er de rejsende mindre tilfredse med bussens overholdelse af køreplanen sammenholdt med seneste måling i marts 2016.



 Pilene viser signifikante forskelle i målingerne (2016-2017) 95% sikkerhed

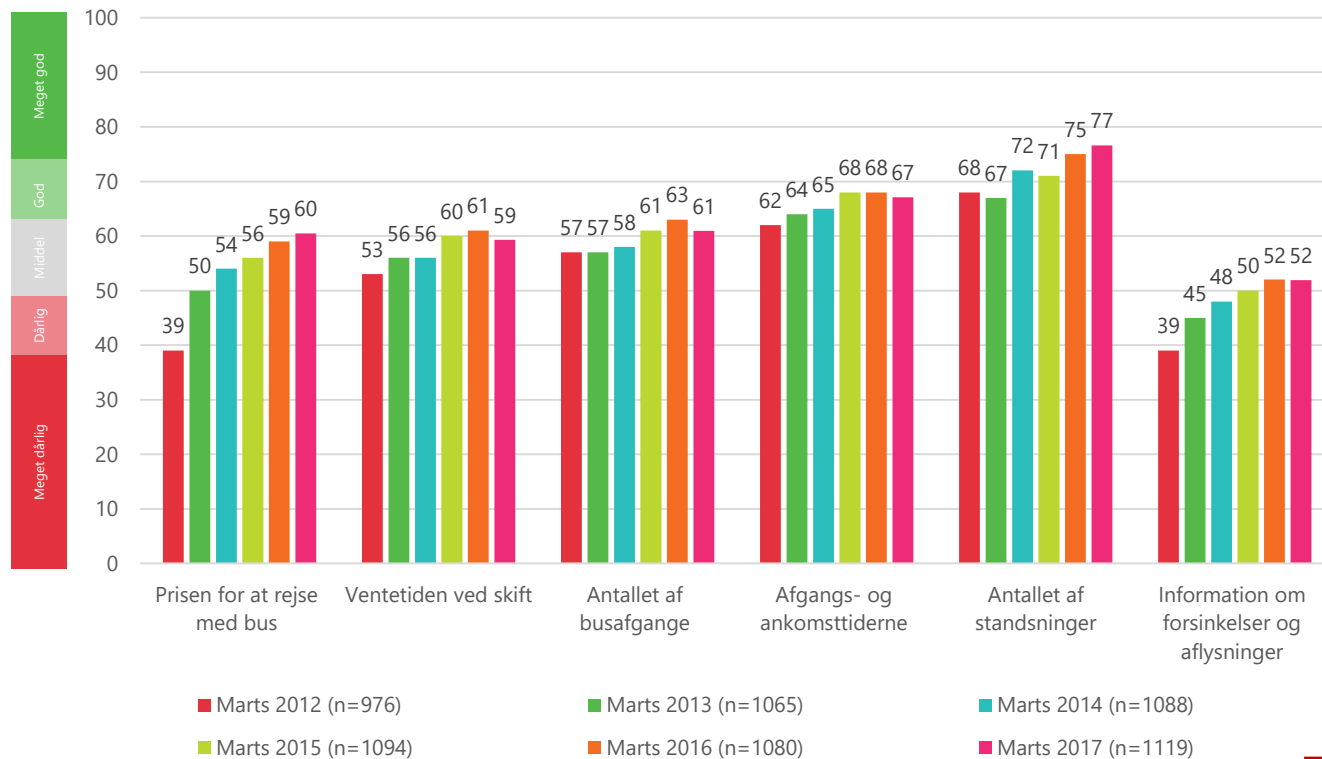
RESULTATER GENERELT

Dette afsnit har fokus på de rejsendes tilfredshed med FynBus mere generelt





TILFREDSHED MED FYNBUS GENERELT I

I grafen nedenfor er de rejsendes gennemsnitsscore på forskellige forhold ved deres bustur.

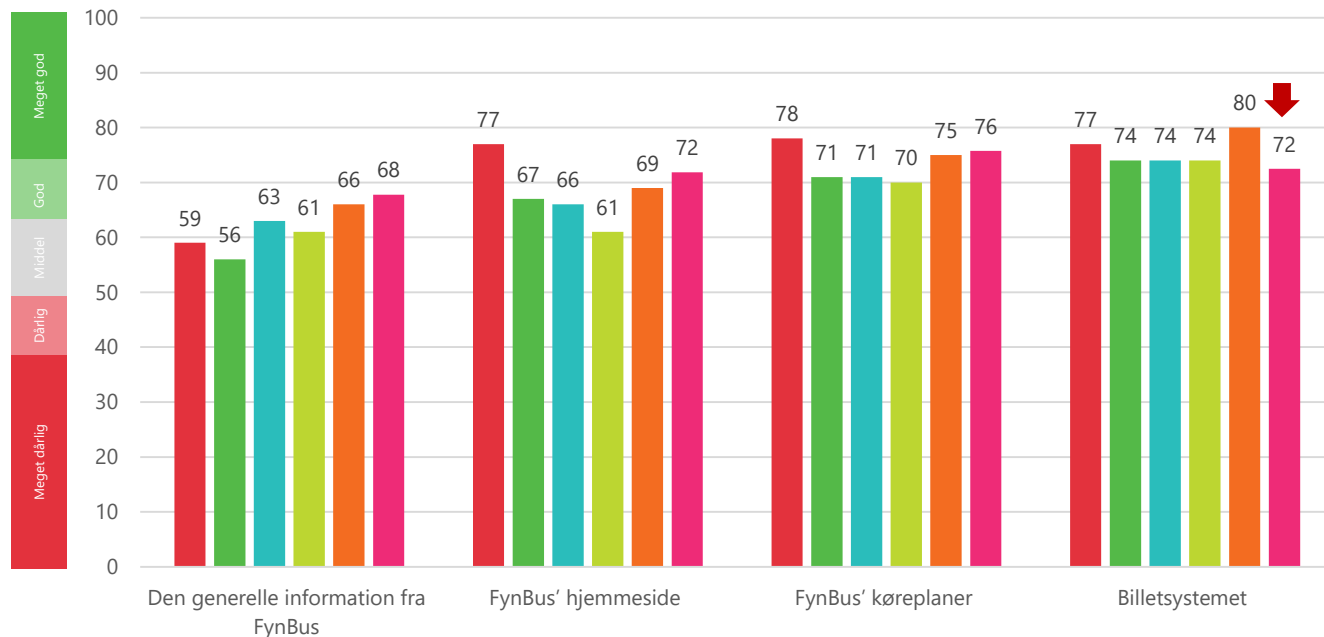


- Tabellen viser, at der ikke har været nogle signifikante udviklinger på parametre vedrørende tilfredsheden med FynBus generelt.
- Nogle af parametrene har oplevet en smule fremgang sammenholdt med marts 2016, herunder antallet af standsninger, mens andre har oplevet en smule tilbagegang – eksempelvis antallet af busafgange.



 Pile viser signifikante forskelle i målingerne (2016-2017) 95% sikkerhed

TILFREDSHED MED FYNBUS GENERELT II

I grafen nedenfor er de rejsendes gennemsnitsscore på forskellige forhold ved deres bustur.



■ Marts 2012 (n=976)

■ Marts 2013 (n=1065)

■ Marts 2014 (n=1088)

■ Marts 2015 (n=1094)

■ Marts 2016 (n=1080)

■ Marts 2017 (n=1119)

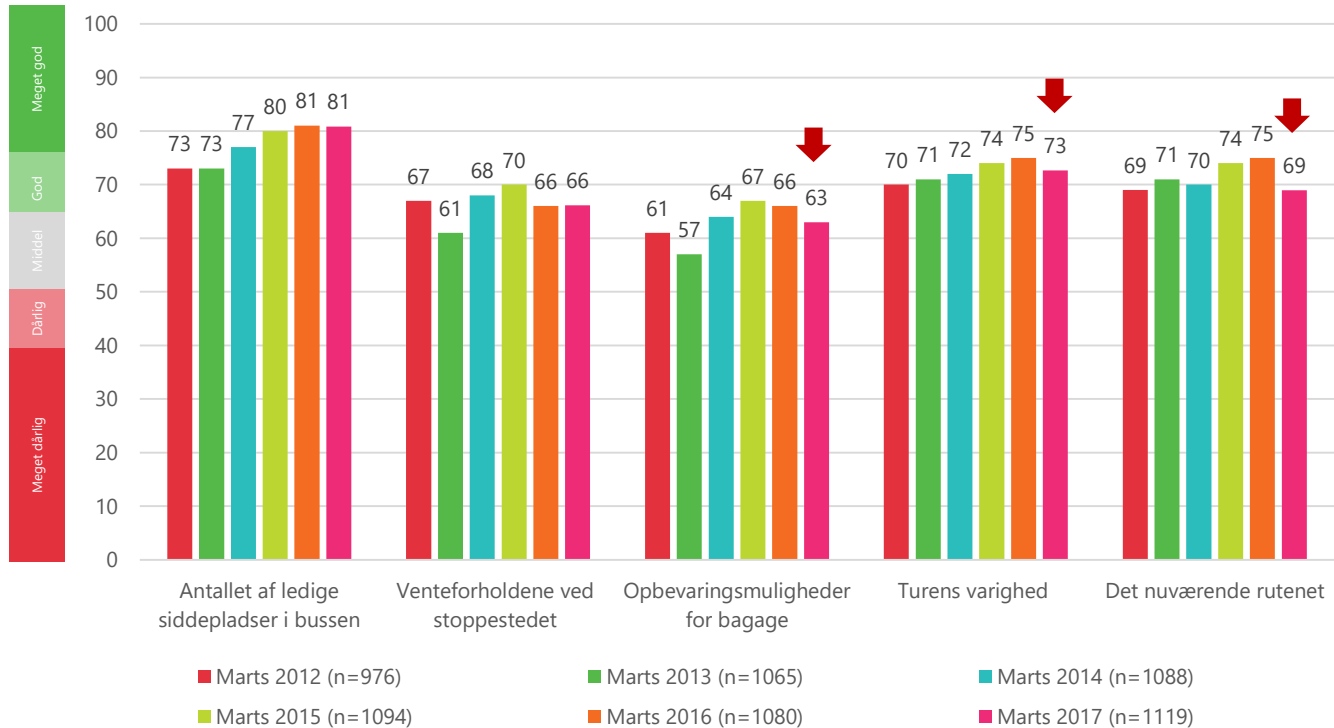
- Overordnet ses der en svag fremgang på de fleste parametre, hvor tilfredsheden med FynBus hjemmeside har oplevet den største fremgang.
- Der har været et signifikant fald i tilfredsheden med billetsystemet blandt de rejsende med FynBus.





Pilene viser signifikante forskelle i målingerne (2016-2017)
95% sikkerhed

BUSSEN OG KØRETUREN

I grafen nedenfor er de rejsendes gennemsnitsscore på forskellige forhold ved deres bustur.



- Generelt set er der en til tilbagegang på de fleste parametre. Det største fald ses ved tilfredsheden med det nuværende rutenet, som opnår en tilfredshedsscore på 69 indekspoint.
- Tilfredsheden omkring opbevaringsmuligheder for bagage og turens varighed er faldet en smule sammenlignet med den seneste måling i 2016.



 Pilene viser signifikante forskelle i målingerne (2016-2017) 95% sikkerhed

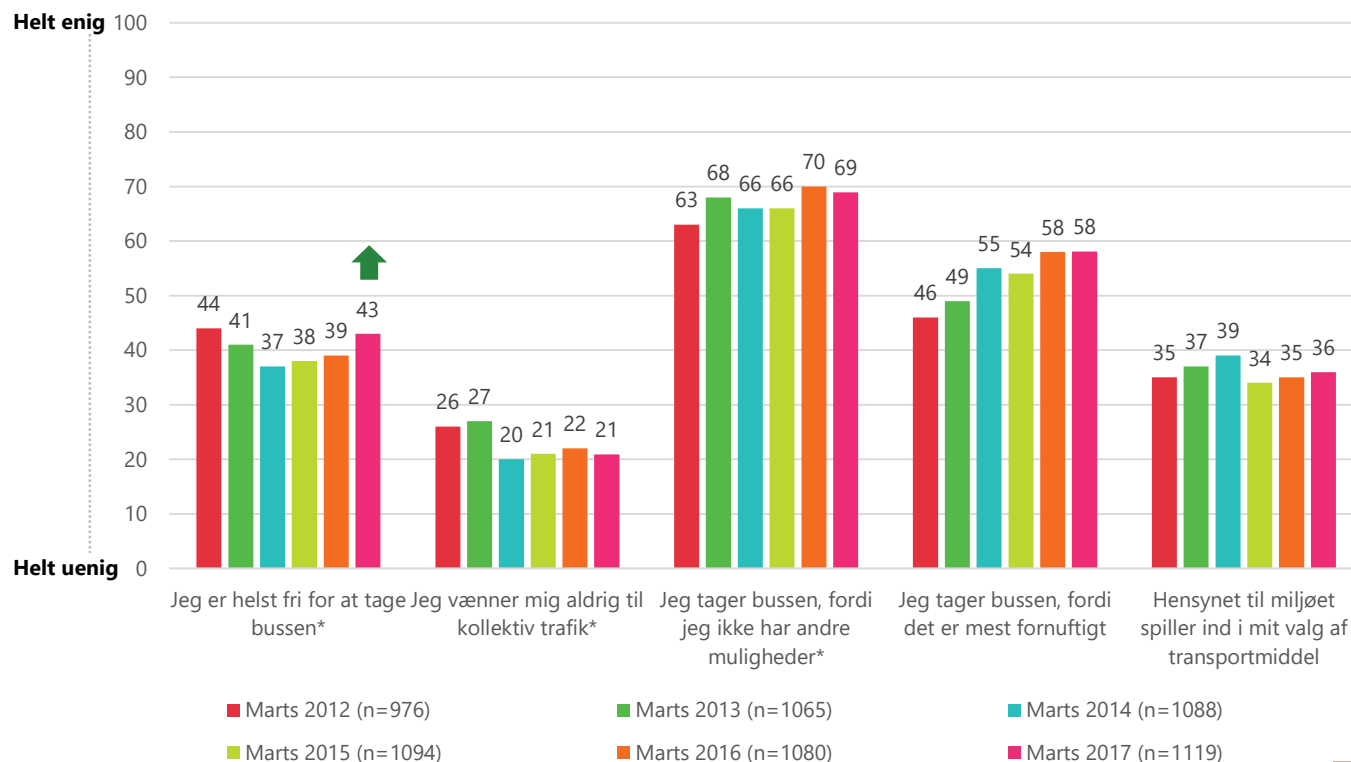
HOLDNINGS- SPØRGSMÅL & KENDSKAB TIL REJSEKORTET

Dette afsnit præsenterer de rejsendes holdning til at vælge bussen, som deres transportmiddel. Dertil måles de rejsendes kendskab til rejsekortet.





HOLDNING TIL BUS

I grafen nedenfor er de rejsendes gennemsnitsscore på forskellige holdningspørgsmål omkring bussen.



- Mindre udsving gør sig gældende på de forskellige parametre.
- "Jeg er helst fri for at tage bussen" er steget til 43. Denne skala skal læses omvendt, hvorfor der er tale om et negativt udsving på dette parametre.

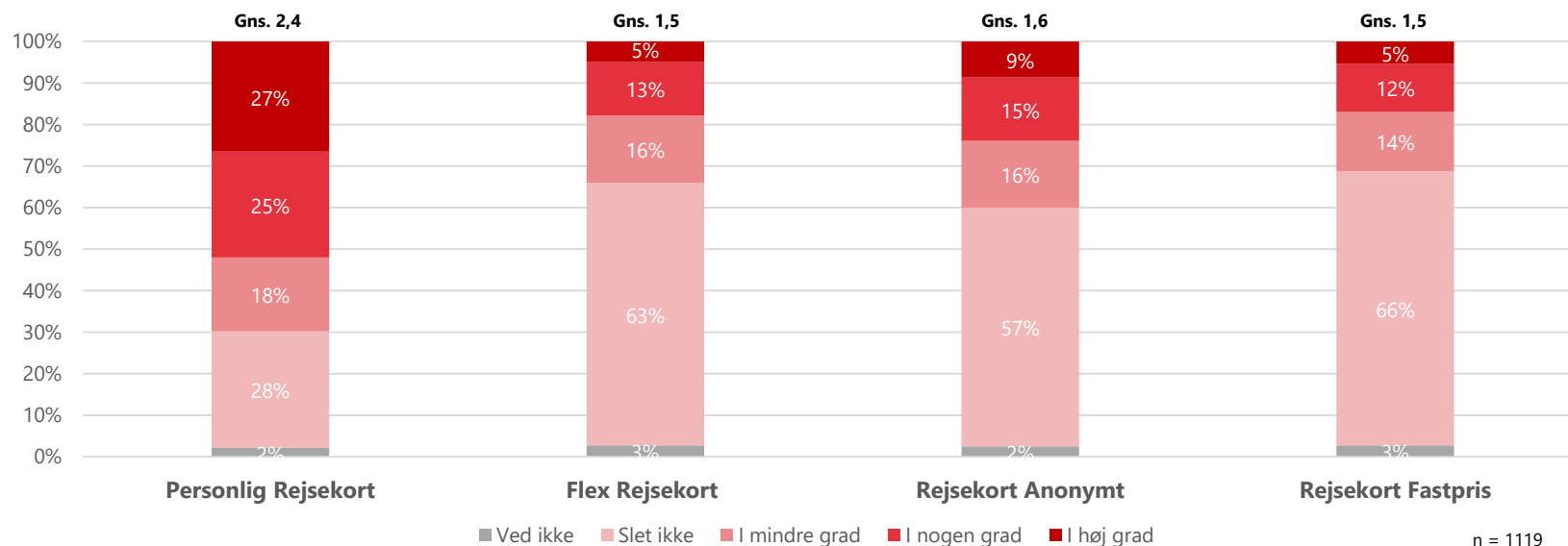


 Pilene viser signifikante forskelle i målingerne (2016-2017) 95% sikkerhed

OBS: Bemærk at spørgsmål markeret med * har en negativ formulering, hvorfor skalaen for disse skal tolkes omvendt.

REJSEKORT

Der er størst kendskab til Personlig Rejsekort blandt de rejsende, hvor det kun er 28 %, der slet ikke kender dette.

I hvilken grad kender du til følgende 4 rejsekort, der kommer i brug i de fynske busser?



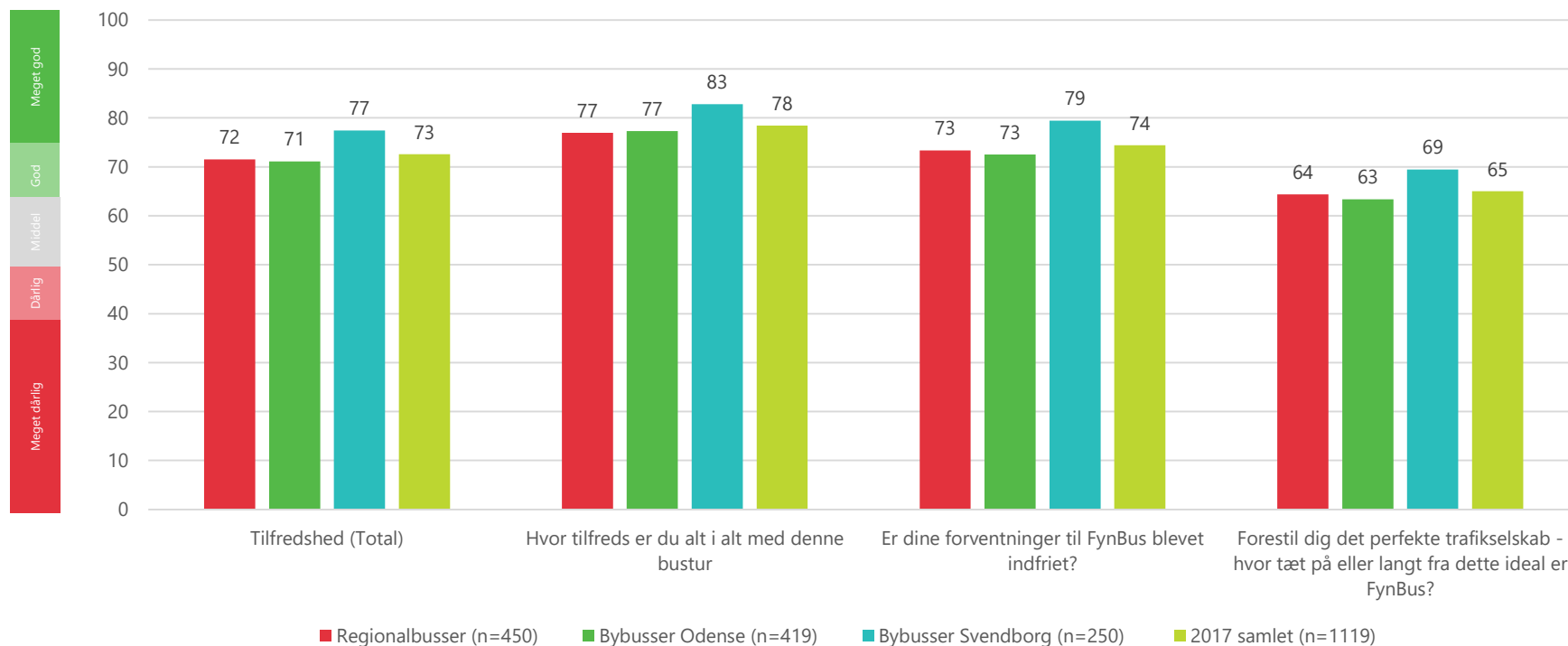
RESULTATER FORDELT EFTER BUSTYPE

Det følgende afsnit har fokus på de tilfredsheden opdelt på de forskellige bustyper, herunder Odense bybusser, Svenborg bybusser og regionalbusserne.



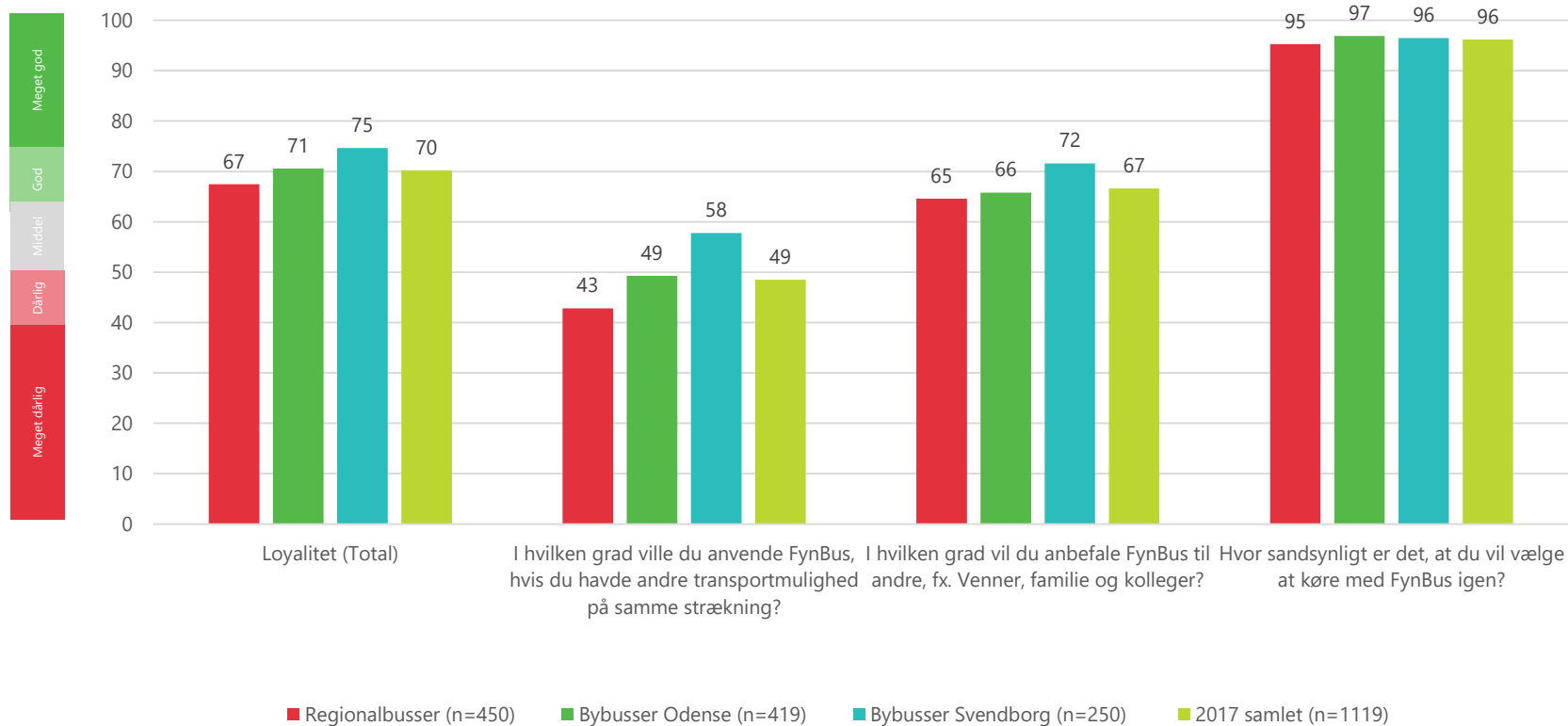
TILFREDSHED

I grafen ses både tilfredsheden på forskellige parametre samt den samlede tilfredshed på indeks mellem 0 og 100.



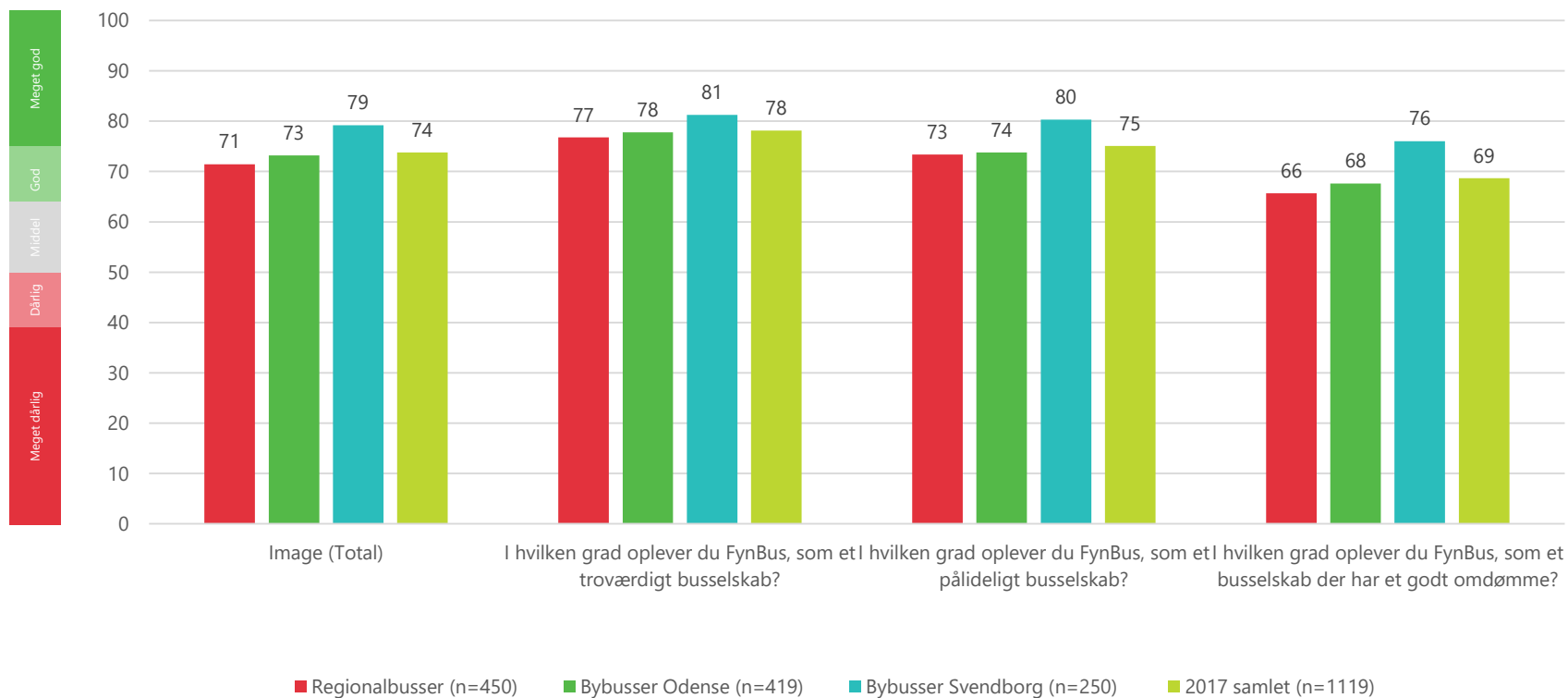
LOYALITET

I grafen ses både scoren for loyalitet på forskellige parametre samt den samlede loyalitet på indeks mellem 0 og 100.



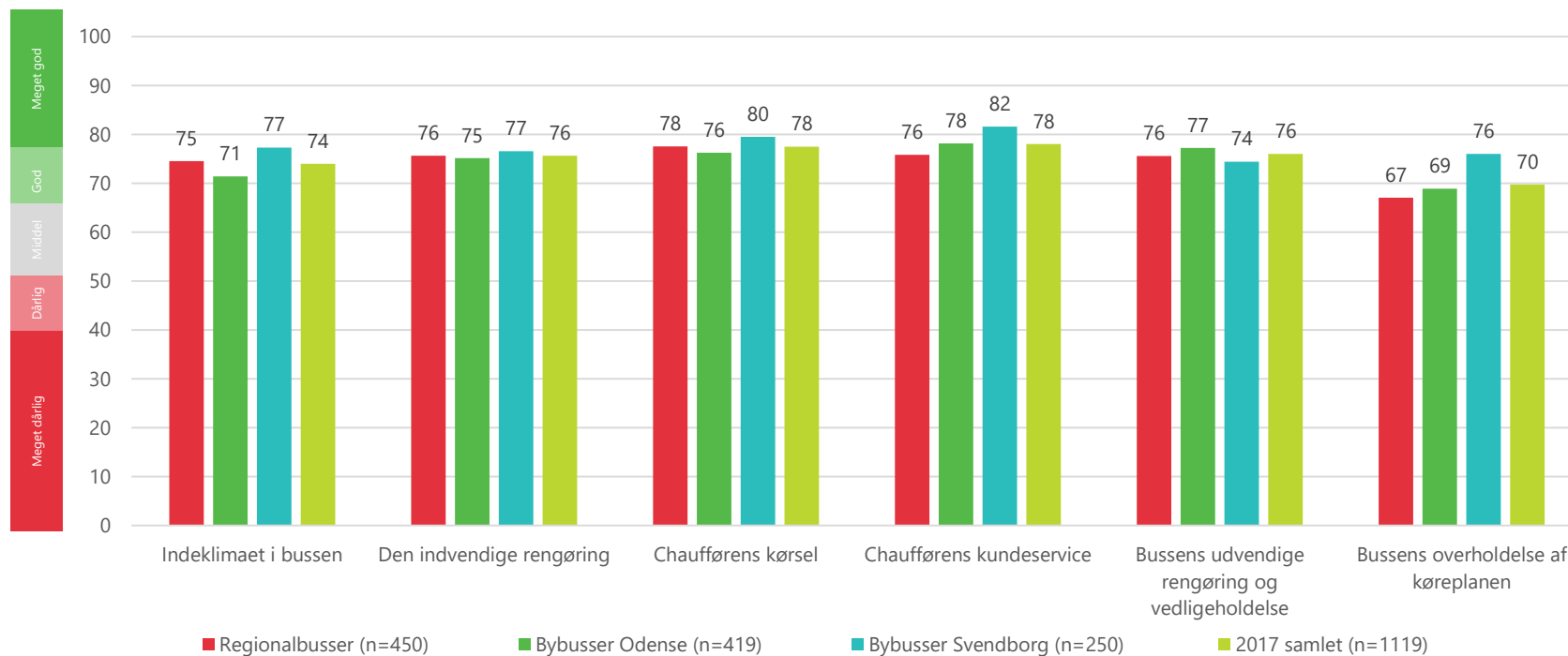
IMAGE

I grafen ses både scoren for image på forskellige parametre samt det samlede image på indeks mellem 0 og 100.



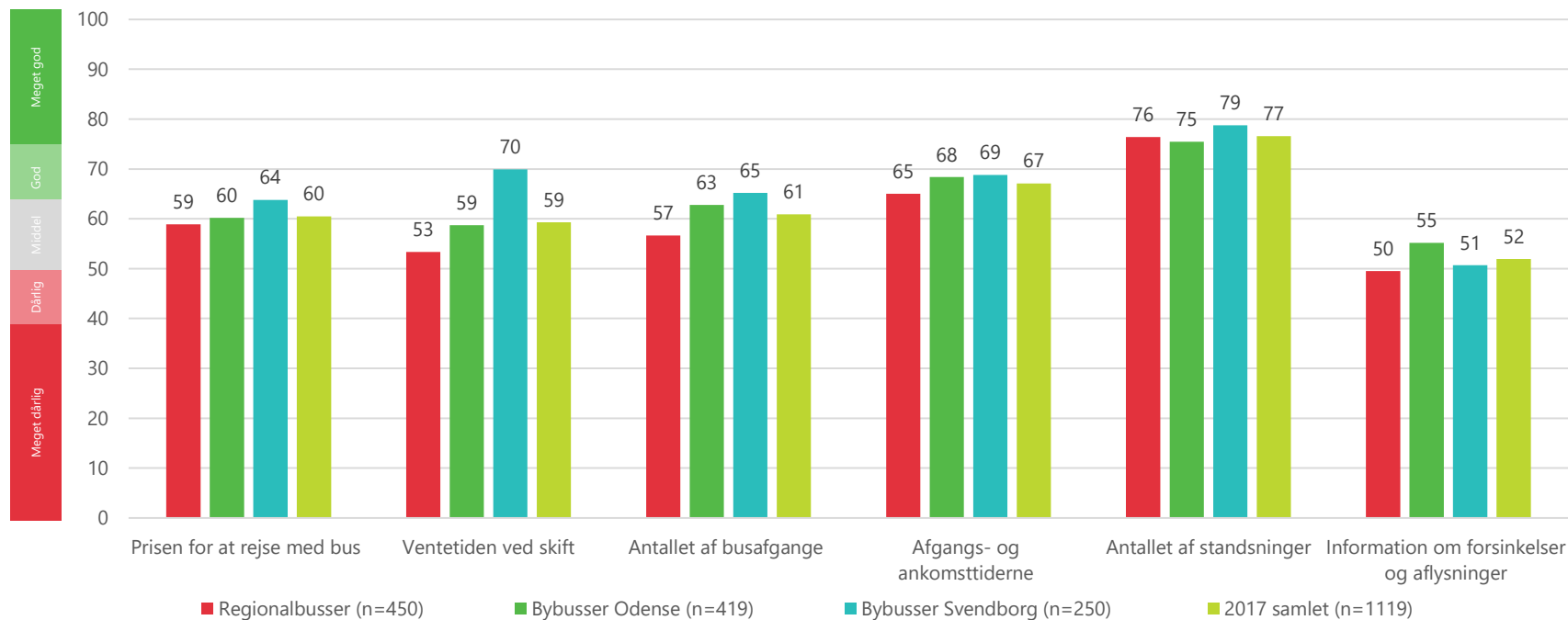
INCITAMENTSFAKTORER

I grafen nedenfor er de rejsendes gennemsnitsscore på forskellige forhold ved deres bustur.



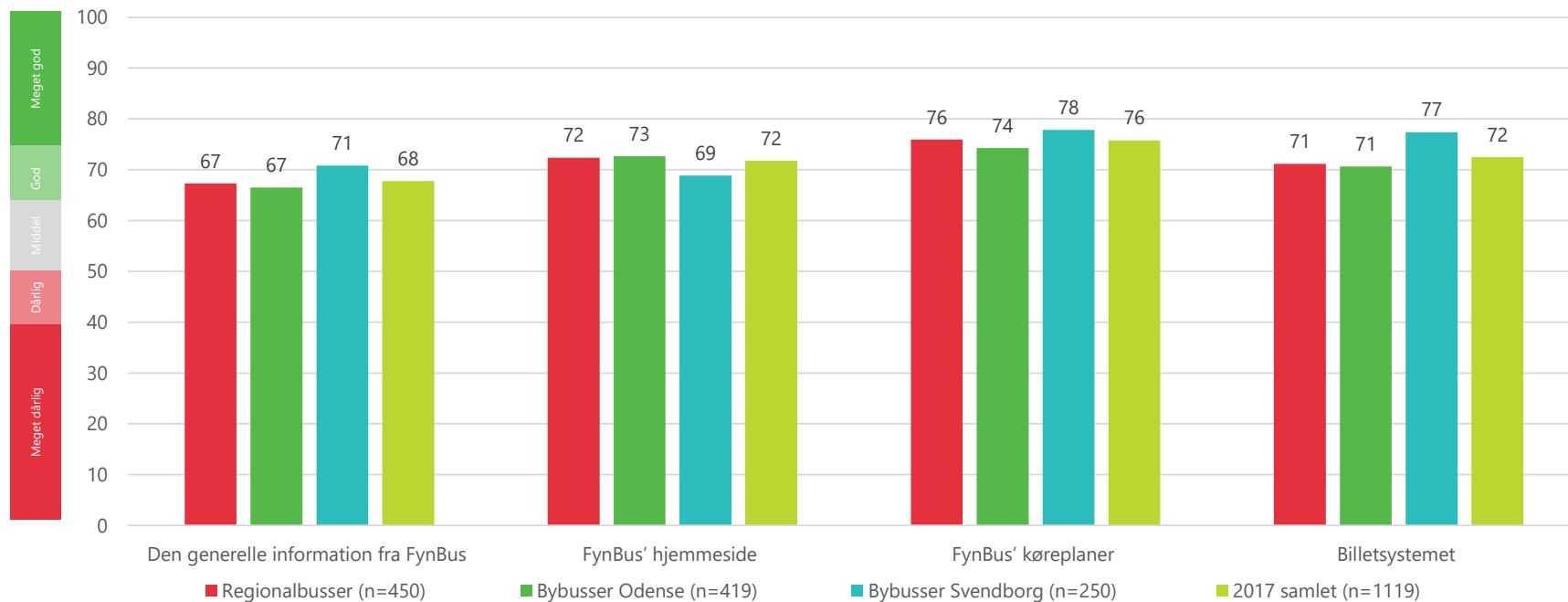
TILFREDSHED MED FYNBUS GENERELT I

I grafen nedenfor er de rejsendes gennemsnitsscore på forskellige forhold ved deres bustur.



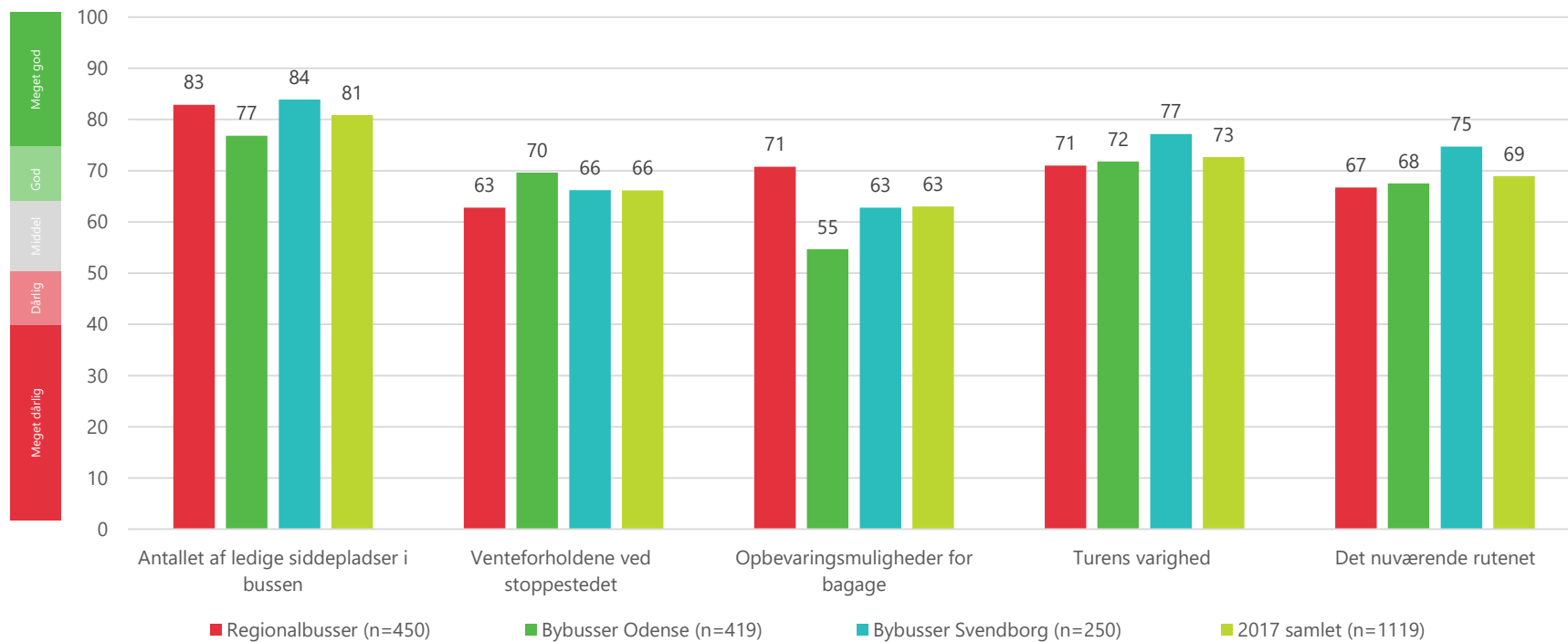
TILFREDSHED MED FYNBUS GENERELT II

I grafen nedenfor er de rejsendes gennemsnitsscore på forskellige forhold ved deres bustur.



BUSSEN OG KØRETUREN

I grafen nedenfor er de rejsendes gennemsnitsscore på forskellige forhold ved deres bustur.



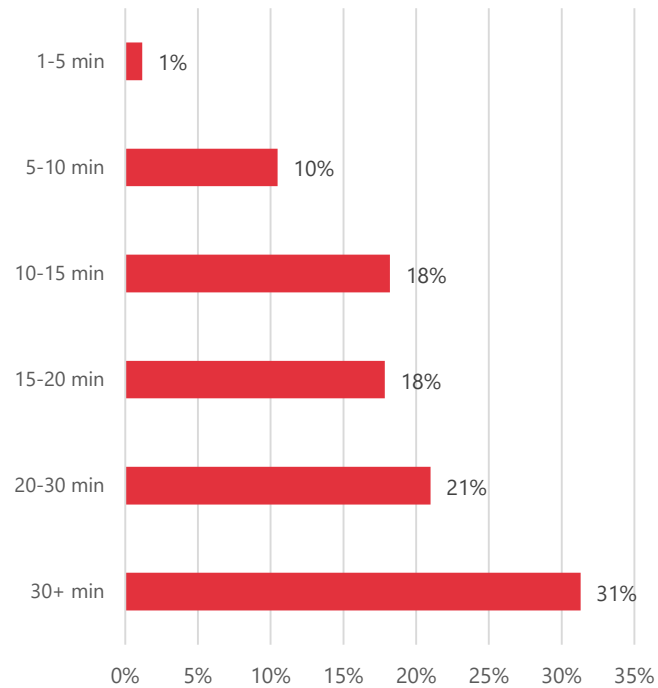
BAGGRUND

Rejsemønstre og demografi



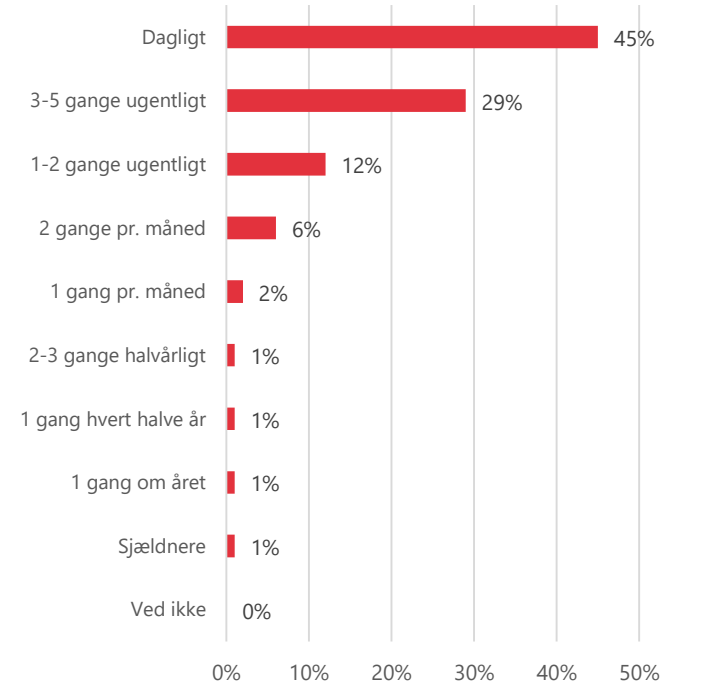
BAGGRUNDSINFORMATIONER

Hvad lang tid varer denne bustur?



n = 1119

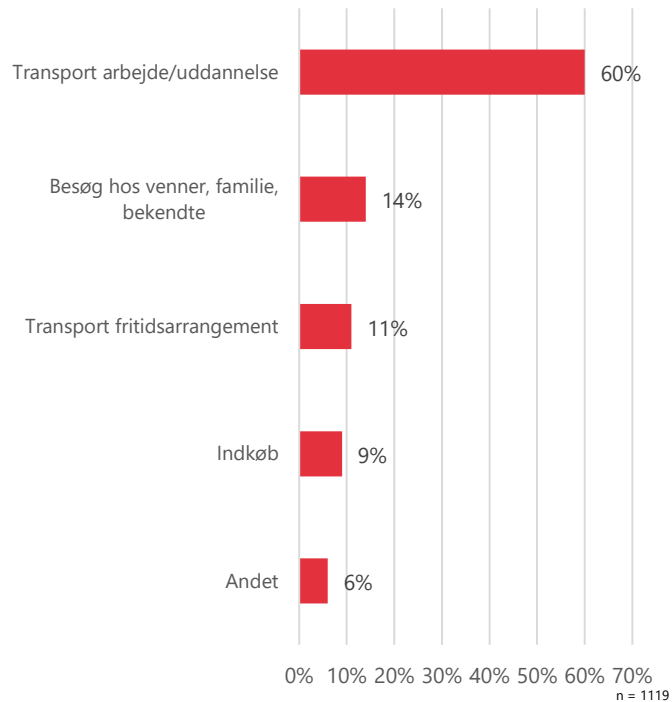
Hvor ofte kører du med en af FynBus' busser?



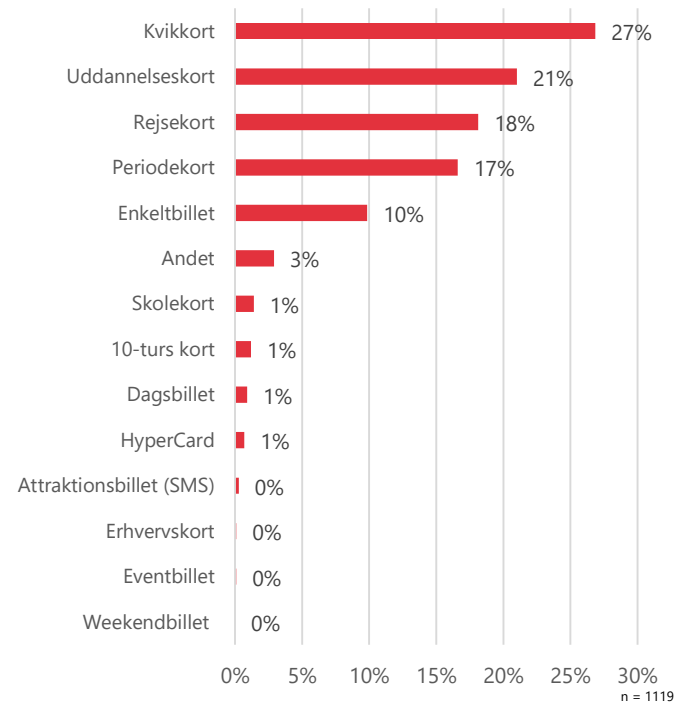
n = 1119

BAGGRUNDSINFORMATIONER

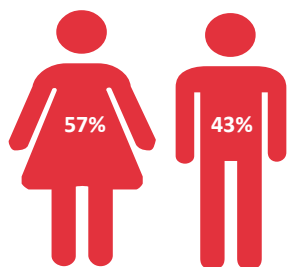
Hvad er hovedformålet med denne bustur?



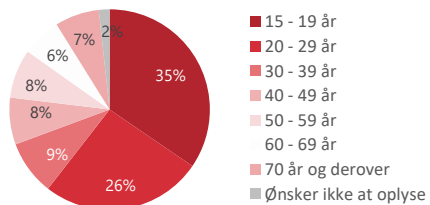
Hvilken type billet eller kort rejser du på?



BAGGRUNDSINFORMATIONER

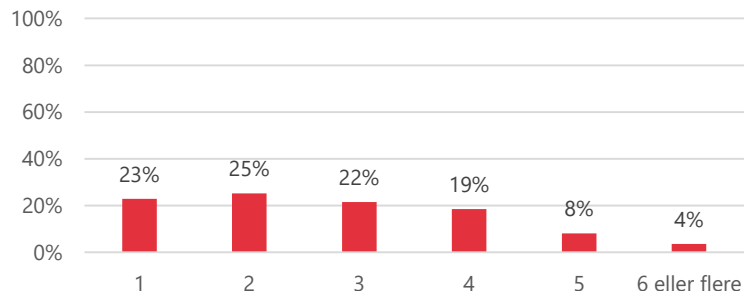


Alder



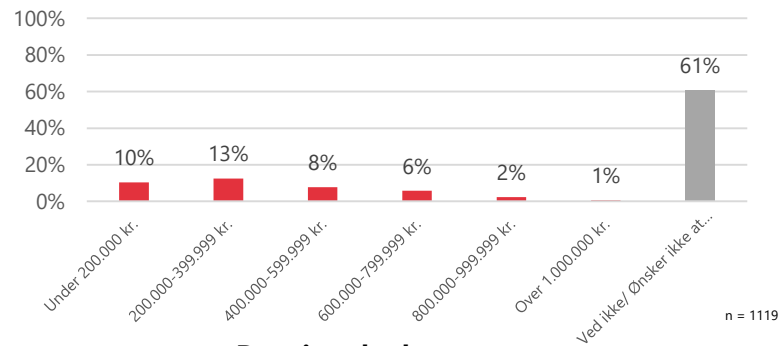
n = 1119

Hvor mange personer bor der i din husstand?



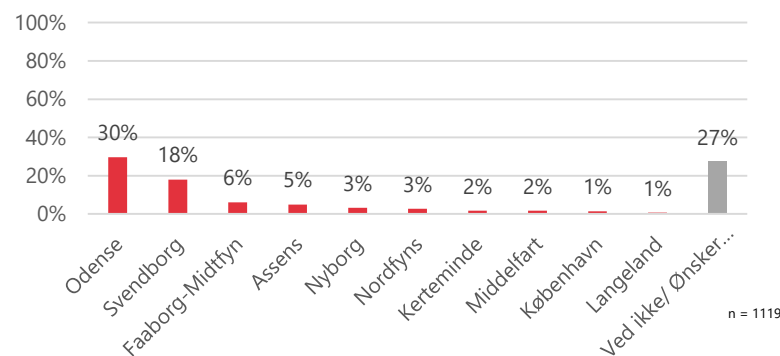
n = 1119

Hvor stor er husstandens samlede indtægt årligt?



n = 1119

De rejsendes kommune



n = 1119

EPINION AARHUS

Hack Kampmanns Plads 1-3
8000 Aarhus C , Denmark
T: +45 87 30 95 00
E: aarhus@epinion.dk

www.epinionglobal.com

EPINION KØBENHAVN

Rymsgade 3F
2200 Copenhagen N, Denmark
T: +45 87 30 95 00
E: copenhagen@epinion.dk

Trafikselskaberne i Danmark
Gl. Køge Landevej
2500 Valby



Dato 21. marts 2017
Deres ref.
Vores ref. k-lr

Den kollektive bustrafik – bussernes bremses

I Danske Busvognmænd fulgte vi nøje det forløb, der fandt sted i løbet af januar 2017, hvor politiets stikprøvekontrol af bybusserne i Aalborg viste, at bremserne i flere tilfælde ikke virkede som de skulle. Der blev også konstateret tilfælde af fejl på nødudgangene. Det er utilfredsstillende.

Vi kan i busbranchen ikke leve med, at der kan sås tvivl om bussernes sikkerhed. Hverken i forhold til bussernes passagerer eller vore medtrafikanter. Derfor har vi i Danske Busvognmænds rutesektor drøftet forløbet, og overvejet hvordan vi som brancheorganisation kan medvirke til at højne sikkerheden i busserne.

Vi er nået til den konklusion at:

- Lovgivningen og reguleringen i forhold til færdsel, køretøjer, syn, kontrol og håndhævelse er tilstrækkelig som den er. Vi skal som busselskaber tage de nødvendige forholdsregler for at sikre, at busserne er i orden.
- Det samme gælder de kontraktuelle forpligtelser mellem trafikselskaberne og busselskaberne. Her skal trafikselskaberne uden videre kunne regne med, at de busser, der bliver sat ind i driften, virker som de skal - navnlig på de vitale områder, der har indflydelse på sikkerheden i bustrafikken.

Derfor agter vi at understøtte vore medlemsvirksomheders arbejde på området med følgende initiativer:

- Deling af viden og erfaring fra bybusserne i Aalborg. Hvilke observationer gjorde politiet sig i forbindelse med stikprøvekontrollerne i januar 2017? Vi inviterer til medlemsmøde, hvor vi kigger nærmere på resultaterne fra Aalborg, og hvordan politiet griber sådan en stikprøvekontrol an.
- Udvikling af retningslinjer. Sammen med vores samarbejdspartner ITD (Brancheorganisation for den danske vejgodstransport), myndigheder og leverandører vil vi undersøge, om der kan udvikles retningslinjer, der understøtter transportvirksomhedernes arbejde med drift, vedligehold og kontrol af bremserne.

På vegne af Danske Busvognmænds rutesektor.

Peter Lannig Nielsen (Keolis, formand)

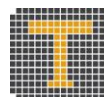
Tim Valbøll (Umove)

Per Nielsen (De Grønne Busser)

Henning Jensen (De Blaa Busser)

Steen Rügge (Tide Bus)

Lars Bender (De Blaa Omnibusser)



Orientering af TiD-bestyrelse – april 2017

Det følgende er en kort orientering om TiD-direktørmøde afholdt 28.3:

Notat

Udvalgte nyheder fra selskaber

6. april 2017

BAT: Der er politisk ønske om elbusser i Rønne by.

Morten Brønnum Andersen

FynBus: Gik i luften med Rejsekort 15. januar. Kunderne får frem til 1.5. 50 kr. for at konvertere fra Kvik-kort.

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Midttrafik: Udlicitering af billet- og kvalitetskontrol i hele Midttrafiks område. På trods af, at der skal betales moms, forventes det er blive bedre og billigere.

Movia: Elbusser og ladeinfrastruktur: Rammeaftaler med kommuner skal give adgang til at opsætte ladestandere, hvor der er brug for dem – også til regionens/andre kommuners busser. Movia gennemfører udbud af ladeinfrastruktur dækkende de næste fire år. Roskilde og Kbh Kommune ønsker af være front movers vedr. el.

NT: Samarbejdet med GoMore: Der har været omfattende omtale af de 13 stoppesteder. Signalet i samarbejdet har været markant. Ejerne giver rigtig gode tilbagemeldinger, og de er glade for, at NT tænker bredt.

Sydtrafik: Der er gennemført ny organisering i Sydtrafik. Formålet er bl.a. at få mere budget til arbejde med IT-services.

Udvalgte aktuelle emner

Takst Sjælland: Der har været stor opmærksomhed og aktivitet vedrørende Takst Sjælland i forbindelse med starten 15. januar 2017. Movia var inviteret til at give en status for Takst Sjælland for Transportudvalget.

Takst Vest: Der afholdes møder med DSB om udeståender. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bidrager til at nå en løsning.

Bussernes bremser: På baggrund af en konkret sag i Aalborg, hvor der blev konstateret problemer med nogle bussers bremser, har TID modtaget en henvendelse fra Danske Busvognmænd (vedhæftet), der klart slår fast, at operatørerne har ansvaret for sikkerheden og dermed også bremsernes funktionalitet.

Af brevet fremgår, at DB vil understøtte medlemmernes arbejde med udvikling af retningslinjer sammen med ITD, myndigheder og leverandører.

Velkomstmøde med minister – opfølgning: Der blev efterspurgt et fysisk formøde i TIDs bestyrelse samt en klar agenda og præsentation af de enkelte trafikelskaber.

Næste TiD-bestyrelsesmøde og generalforsamling:

Den 24. maj i Aarhus fra 10.30-12 – herefter afholdes bestyrelsesseminar.

Det afklares pt. med Aarhus Letbane, hvad den udskudte åbning får at betydnings for vores besøg.