

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSE

Fredag den 12. oktober 2018

Sags nr.: 201809-20552

Deltagere:

Morten Andersen, Nordfyn
Poul Andersen, Region Syddanmark
Bo Libergren, Region Syddanmark
Leif Rothe Rasmussen, Assens
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Jesper Hempler, Kerteminde
Regitze Tilma, Middelfart
Per Jespersen, Nyborg
Anders W. Berthelsen, Odense

Repræsentantskabsmedlemmer:

Jan Ole Jakobsen, Langeland
Flemming Madsen, Svendborg

Administration:

Direktør Carsten Hylborg Jensen
Kontraktchef Ingrid Dissing
Økonomi- og IT-chef Mads Frederik Skjoldborg Medelbye
Planchef Anne Daugbjerg Mortensen

INDHOLD

Indhold	2
Sager til beslutning:	3
1. Budget 2019 og forventet regnskab 2018 efter 6 mdr.	3
2. Udmøntning af takstændringer for buskørsel 2019	15
3. Trafikplan 2018 - 2021	20
Sager til drøftelse:.....	22
Sager til orientering:.....	22
4. Meddelelser	23
5. Eventuelt	23

SAGER TIL BESLUTNING:

1. BUDGET 2019 OG FORVENTET REGNSKAB 2018 EFTER 6 MDR.

Resumé:

Administrationen fremlægger budget 2019 (B2019) med budgetoverslag for 2020 – 2022 til godkendelse. Derudover fremlægges forventet regnskab 2018 (FR2018) efter 6 mdr. til orientering.

Indtægterne i FR2018 er 16,8 mio. kr. mindre end budgetteret, hvilket skyldes et større passagerfrafald end forventet. Det er særligt på pendlerkort, ungdomskort, skolekort og Rejsekort, der er sket tilbagegang.

Udgifterne til rutekørsel i FR2018 er 11,8 mio. kr. større end budget. Der forventes 8.000 flere køreplantimer, og omkostningsindekset er steget 1,2 % mere end forventet på budgettidspunktet. Derudover kommer udgifter til nedlukning af Odense Bybusser fra august 2018. Nedlukningen medfører i efterfølgende år en besparelse på forventet 9 mio. kroner.

Fællesudgifterne i FR2018 er 3,2 mio. kr. højere end budget og skyldes engangsudgifter til GDPR, datawarehouse, passageranalyse mv. Derudover kommer en længere indfasningsperiode med dobbelt drift i forbindelse med implementering af rejsekortet og konsekvenserne af Takst Vest. Merforbruget dækkes af tidligere års opsparede mindreforbrug af rammen.

Ejerbidrag til telekørsel er i FR2018 0,8 mio. kr. lavere end budget og skyldes en forventning om ca. 6.000 færre ture end budgetteret.

Det forventede regnskab for den visiterede kørsel, Flextrafik, er et merforbrug på 3,2 mio. kr. på trods af færre ture end budgetteret. Dette skyldes et fald i antal ture vedr. billigere anden kørsel og telekørsel, som modsvares af flere dyre handicapture. Derudover er især specialskolekørslen dyrere end budgetteret.

Der er i B2019 indregnet et fald i indtægter og passagerudviklingen på 4,5 % i Odense Kommune og Region Syddanmark. I de øvrige kommuner er indtægter og passagerudviklingen indregnet på niveau med 2018, dog uden den forventede takststigning. Grundet usikkerheden i forventningerne til passagerindtægterne holder FynBus tæt øje med den økonomiske udvikling med henblik på at vurdere behovet for tilpasninger.

Kørselsudgifterne er fremskrevet med 1,9 % i henhold til Trafikselskabernes i Danmarks forventninger. Udgifterne er beregnet på baggrund af gældende køreplaner pr. august 2018 og besparelsen vedr. nedlukning af Odense Bybusser – de samlede udgifterne forventes at falde med 10,2 mio. kr.

Fællesudgifterne i B2019 er beregnet ud fra prisfremskrivning på 2,0 % af den ordinære ramme samt udgifter til Rejsekort.

Ejerbidraget til telekørsel er beregnet til at blive 0,6 mio. kr. højere end FR2018 – Nordfyns Kommune har i en forsøgsordning justeret i servicetilbuddet fra august 2018, mens Faaborg-Midtfyns Kommune forventer en fortsat stigning i kørselsomfanget.

Budget for flexkørsel er beregnet til at være 7,1 mio. kr. lavere end FR2018. Kørslen vedr. 2019 er pt. i udbud og det kan påvirke priserne. I forbindelse med udarbejdelsen af udbudsgrundlaget er der indhentet korrigerede tal og Kerteminde Kommune har besluttet at hjemtage faste kørsler. Assens Kommune hjemtager dagcenterkørsel.

Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger budget 2019 med budgetoverslag for 2020 – 2022 til godkendelse. Derudover fremlægges forventet regnskab 2018 efter 6 mdr. til orientering.

Budget fremsættes normalt så det kan indgå i budgetforberedelsen i Region Syddanmark og kommunerne. Det endelige budget 2019 med budgetoverslagsårene 2020 til 2022 skal i henhold til Lov om Trafikselskaber godkendes af bestyrelsen senest den 15. september. Grundet den ekstraordinære situation vedr. det fortsatte store passagerfrafald med indtægtsreduktion til følge, har tallene været gennemgået af revisionen. Dette

har ikke givet anledning til ændringer i fremskrivningen af forventet regnskab 2018 og budget 2019. Se endvidere bilag 1.3 Forudsætninger og usikkerheder og revisionens gennemgang bilag 1.5.

Forventet regnskab 2018 er kommenteret i bilag 1.1 ud fra udviklingen fra 2015 og frem, samt budget 2018. Budget 2019 er kommenteret ligeså i bilag 1.1, i forhold til forventet regnskab 2018. I bilag 1.3 er beskrevet de forudsætninger og usikkerheder, som forventet regnskab 2018 og budget 2019 er udarbejdet på baggrund af.

Budget 2019 og forventet regnskab 2018 er opdelt på busdrift og flextrafik.

FORVENTET REGNSKAB 2018

Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2015 til forventet regnskab 2018

Mio. kroner (årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	Afvig. FR18-B18	Afvigelsen B 2018 - FR2018 i procent
Busdrift							
Indtægter	-237,2	-232,3	-230,6	-221,2	-204,4	16,8	-8%
Kørselsudgifter	515,3	499,9	478,3	490,6	502,4	11,8	2%
Fællesudgifter	63,6	70,0	76,3	75,5	76,3	0,7	1%
Ejerbidrag busdrift	341,8	337,6	323,9	345,0	374,3	29,4	8%
Telekørsel						-	
Indtægter	-2,2	-2,5	-2,6	-2,7	-2,7	-0,0	0%
Kørselsudgifter	15,3	18,0	17,4	18,0	17,5	-0,5	-3%
Fællesudgifter	5,9	6,7	6,1	6,3	6,1	-0,3	-4%
Ejerbidrag telekørsel	19,0	22,2	20,9	21,7	20,8	-0,8	-4%
Ejerbidrag i alt	360,8	359,8	344,8	366,6	395,2	28,5	7%

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2018 at udgøre 395,2 mio. kroner. Det er en merudgift på 28,5 mio. kroner svarende til en stigning på 7 % i forhold til budgettet for 2018.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af tabel 2 forventes passagerindtægterne at falde med 14 % fra 2015-18, hvilket svarer til 27,9 mio. kroner. Da der var uenighed om afregningsgrundlaget mellem Bus&Tog-parterne for perioden 2013-2016, er slutafregningen først med som ekstraordinære indtægter fra Bus&Tog i 2016 og 2017.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2015 til forventet regnskab 2018

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	Afvig. FR18-B18	Afvigelsen B 2018 - FR2018 i procent
FynBus	-237,0	-232,3	-230,6	-221,2	-204,4	16,8	-8%
Region Syddanmark	-126,9	-124,8	-126,9	-115,1	-111,4	3,7	-3%
Assens	-4,4	-4,3	-3,7	-4,1	-3,5	0,6	-18%
Faaborg - Midtfyn	-4,1	-4,0	-3,8	-3,9	-3,4	0,5	-14%
Kerteminde	-1,9	-1,8	-1,8	-1,8	-1,6	0,2	-11%
Langeland	-2,7	-2,7	-2,1	-2,2	-1,7	0,4	-26%
Middelfart	-3,0	-2,9	-3,0	-2,8	-2,6	0,1	-4%
Nordfyn	-3,6	-3,4	-3,1	-3,2	-2,8	0,4	-14%
Nyborg	-3,4	-3,5	-3,3	-3,4	-3,0	0,4	-14%
Odense	-77,5	-75,4	-72,3	-74,9	-65,0	9,9	-15%
Svendborg	-9,6	-9,6	-10,6	-9,7	-9,3	0,5	-5%

Anm: Ærø er klippet ud af regnskabstallet for FynBus i 2015

Årsagen til faldet i indtægterne er hovedsageligt mindreindtægterne fra rejsekort og fastprisprodukter (Pender- Skole og Ungdomskort). Det er Region Syddanmark og Odense Kommune, med henholdsvis 3,7 og 9,9 mio. kroner, der har det største indtægstab, mens Langeland Kommune har det procentuelt største fald på 26 %.

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte udvikling, hvor det fremgår, at det er Region Syddanmark, der har det største passagerfald.

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2015 til forventet regnskab 2018

Passagerer (1.000)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	Afvig. FR18-B18	Afvigelsen B 2018 - FR2018 i procent
FynBus	18.199	17.536	15.537	15.862	14.324	-1.538,0	-11%
Region Syddanmark	7.192	6.994	5.853	6.434	5.453	-981,0	-18%
Assens	344	335	345	332	348	16,0	5%
Faaborg - Midtfyn	394	381	366	344	360	16,0	4%
Kerteminde	211	195	167	170	150	-20,0	-13%
Langeland	300	307	282	290	276	-14,0	-5%
Middelfart	187	178	166	172	180	8,0	4%
Nordfyn	376	360	347	339	302	-37,0	-12%
Nyborg	324	331	313	330	305	-25,0	-8%
Odense	7.971	7.556	6.841	6.570	6.137	-433,0	-7%
Svendborg	900	899	857	881	813	-68,0	-8%

Årsagen til, at passagertallet falder mere end indtægterne, er især færre omstigninger og rejser, især i Odense.

Fra marts 2018 er FynBus indgået i Takst Vest-samarbejdet. Det betyder, at priser og billetter bliver ensartede på tværs af trafikelskaberne vest for Storebælt. Samlet set hæves priserne ikke i 2018, men der er sket mindre tekniske tilpasninger af takster som følge af takstharmoniseringen.

Entreprenørudgifter

I perioden fra 2015 til 2018 forventes entreprenørudgifterne at falde med knap 2 % svarende til 6,8 mio. kr. Det skyldes især billigere kørselskontrakter for Odense Kommune og Region Syddanmark, hvor kontrakterne med start i hhv. 2015 og 2016 blev mere end 20 mio. kr. billigere pr. kontrakt pr. år, og det var medvirkende til de laveste udgifter i perioden, som ses i regnskabsåret 2017. Siden da er entreprenørudgifterne steget med 5 %, som følge af øget trængsel og stigning i omkostningsindekset, og er nu tilbage på niveauet fra 2015/2016.

Tabel 4 herunder viser tallene for alle ejere.

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2015 til forventet regnskab 2018

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	Afvig. FR18-B18	Afvigelsen B 2018 - FR2018 i procent
FynBus	509,2	497,7	478,3	490,6	502,4	11,8	2%
Region Syddanmark	204,7	203,4	182,6	189,1	190,3	1,1	1%
Assens	16,5	16,8	16,2	15,4	16,0	0,6	4%
Faaborg - Midtfyn	17,0	17,0	21,3	23,2	24,2	1,0	4%
Kerteminde	6,8	6,7	6,6	6,5	6,7	0,2	3%
Langeland	7,6	7,4	7,3	7,5	7,4	-0,1	-1%
Middelfart	10,1	10,2	10,2	11,2	11,4	0,2	2%
Nordfyn	16,3	15,1	13,8	14,0	14,2	0,3	2%
Nyborg	13,9	13,4	13,3	13,4	13,9	0,5	3%
Odense	186,5	177,9	177,2	180,4	188,5	8,0	4%
Svendborg	29,8	29,8	29,7	29,9	29,9	-0,1	0%

I forhold til budget 2018 forventes kørselsudgifterne i regnskabet at blive 2 % højere, svarende til 11,8 mio. kroner. De væsentligste årsager er, at der forventes ca. 8.000 flere køreplantimer end budgetteret, samt en stigning i Trafikselskaberne i Danmarks entreprenørindeks på 1,2 %, svarende til ca. 5 mio. kroner. Nedlukning af Odense Bybusser fra august 2018, svarende til 3,5 mio. kroner. Derudover har flytninger af bussernes fra og til stoppesteder ved OBC kostet ca. 2,5 mio. kroner. Nedlukningen af Odense Bybusser betyder en ekstraordinær udgift i 2018, for i de efterfølgende år at opnå en årlig besparelse på forventet 9 mio. kroner.

Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken region eller de enkelte kommuner. Det vil sige udgifter til FynBus' administration, billetsystem med mere.

Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser. I forbindelse med overgangen til rejsekortet, har der siden 2016 været merudgifter til Rejsekort A/S. Udgifter som ligger ud over den ordinære ramme. Merudgiften viser forskellen mellem FynBus tidligere billetteringssystem og Rejsekort A/S i overgangsfasen 2016 og 2017.

Fra forventet regnskab 2018 foreslås den ordinære ramme nedskrevet fra 65,6 mio. kroner til 60,9 mio. kroner. Udgifterne til rejsekortet vises i stedet for fuldt ud. De samlede fællesudgifter er uændrede.

Udgifterne i forventet regnskab 2018 til Rejsekort A/S er på niveau med budgettet.

Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer.

Se samlede fællesudgifter i tabel 5 nedenfor.

Tabel 5: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2015 til forventet regnskab 2018

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	Afvig. FR18-B18	Afvigelsen B 2018 - FR2018 i procent
Driftsrelaterede udgifter	11,1	10,7	8,3	7,8	8,2	0,3	4%
Salgsrelaterede udgifter	14,2	16,2	15,9	15,9	16,9	1,0	6%
Administrative udgifter	36,6	34,9	39,4	41,9	39,0	-2,8	-7%
Ordinær ramme	61,9	61,8	63,7	65,6	64,1	-1,5	-2%
Udgifter Rejsekort	0,0	5,6	10,3	9,8	13,6	3,8	28%
Rammestyring / Overførsel	0,7	1,3	0,8	0,0	-3,2	-3,2	100%
Anlægsudgifter	1,0	1,2	1,5	0,1	1,8	1,7	93%
I alt	62,7	70,0	76,3	75,4	76,3	0,9	1%

I 2018 forventes et merforbrug på 3,2 mio. kroner ud over den ordinære ramme.

Det skyldes igangsættelse af nye aktiviteter efter budgetlægningen til bl.a. datawarehouse, planlægningssystem, passageranalyse og persondataforordning, samt en længere indfasningsperiode med dobbelt drift i forbindelse med rejsekortet og konsekvenser af Takst Vest.

Merudgiften kan dækkes af de seneste års opsparring under rammestyringsprincippet for den ordinære ramme.

Derudover godkendte bestyrelsen i september 2017 et delvist eksternt finansieret anlægsprojekt til forbedret trafikinformation på de store fynske stationer. FynBus' andel på 1,0 mio. kroner til projektet, der støttes af statslig pulje, var ikke indeholdt i budget 2018.

De aktuelle anlægsprojekter er:

- Kapacitetsstyring 0,5 mio. kroner
- Forbedring af Trafikinformation, samlet projektsum 2,3 mio. kroner
- Økonomiintegration 0,1 mio. kroner (overføres da regionens økonomisystem er udskudt til 2019)

Telekørsel

Ejerbidraget til telekørsel for perioden 2015 til 2018 er steget med 9 %. Især Nordfyn Kommune og Faaborg-Midtfyn Kommune har i denne periode haft de største stigninger.

Samlet set forventes et mindre fald i 2018, i forhold til budgettet, på 0,8 mio. kroner. Der er store forskelle i udviklingen i den enkelte kommune.

I nedenstående tabel 6 ses udviklingen på ejerniveau.

Tabel 6: Samlede telekørselsudgifter i perioden 2015-18 i løbende priser

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	Afvig. FR18-B18	Afvigelsen B 2018 - FR2018 i procent
FynBus	19,0	22,2	20,9	21,7	20,8	-0,8	-4%
Region Syddanmark	1,2	1,2	1,1	1,1	1,0	-0,1	-12%
Assens	4,8	5,3	4,9	4,9	4,9	-0,0	0%
Faaborg - Midtfyn	4,0	4,8	4,4	4,3	4,9	0,6	13%
Kerteminde	1,9	2,0	1,7	1,7	1,7	0,0	2%
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	65%
Middelfart	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	0,0	2%
Nordfyn	2,7	4,5	5,1	6,1	4,8	-1,2	-25%
Nyborg	0,8	0,7	0,6	0,6	0,7	0,1	18%
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	-0,0	-22%
Svendborg	2,6	2,4	1,8	1,9	1,5	-0,3	-23%

Flextrafik

Nedenstående tabel 7 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2015 – 2018. Der er sket et fald på 15 %, som hovedsageligt skyldes, at Odense Kommune i 2015 trak den visiterede kørsel hjem, med undtagelse af handicapkørsel og telekørsel.

Derudover er der sket mindre forskydninger i forbindelse med, at kommunerne har lagt ny kørsel ind til Fyn-Bus eller trukket kørsel hjem. Efter budgetlægningen er ordningen vedr. handicapkørsel blevet udvidet til også at omfatte svagtseende, hvorfor der i 2018 forventes en stigning i antal personture.

Tabel 7: Antal personture 2015-18

Antal personture	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018 i procent
Handicapkørsel	119.712	123.704	129.754	126.761	133.798	7.037	6%
Anden kørsel	511.885	295.141	287.251	316.241	302.871	-13.370	-4%
Handicap- og anden kørsel	631.597	418.845	417.005	443.002	436.669	-6.333	-1%
Telekørsel*	138.753	165.315	163.867	171.790	165.424	-6.366	-4%
I alt	770.350	584.160	580.872	614.792	602.093	-12.699	-2%
Siddende patientbefordring	224.114	226.614	232.782	241.271	241.582	311	0%
I alt	994.464	810.774	813.654	856.063	843.675	-12.388	-1%

*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.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår i tabel 8 herunder.

Tabel 8: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (årets priser)	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018 i procent
Indtægter	-6,7	-7,0	-7,2	-7,1	-7,4	0,2	3%
Entreprenørudgifter	96,8	67,0	72,9	74,8	78,2	3,4	5%
Flex udgifter, netto	90,1	60,0	65,7	67,6	70,8	3,2	5%
Fællesudgifter	24,6	21,0	18,9	19,1	19,2	0,1	0%
Ejerbidrag	114,7	81,0	84,6	86,8	90,0	3,2	4%

Det ses, at ejerbidraget for Forventet Regnskab 2018 udgør 90,0 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 3,2 mio. kroner eller 4 % i forhold til budget 2018.

Forskydningerne i ejerbidrag i perioden fra 2015-18 skyldes ændringer i aktiviteten. Det samme er tilfældet for forskellen mellem budget og regnskab. Budgettet bygger på kommunernes forventninger til antallet af ture, mens forventet regnskab bygger på de faktisk udførte ture i første halvår 2018.

Udviklingen i fællesudgifterne ses i nedenstående tabel 9. Forventet regnskab 2018 for fællesudgifterne er 25,3 mio. kroner, hvilket stort set er på niveau med budget. Fra 2015 til 2018 falder udgifterne med 17 %. Dette skyldes at Odense Kommune hjemtager kørsel i 2015 samt opstart af C-plan fra 2017.

Tabel 9: Oversigt fællesudgifter for tele- og flexområdet

Årets priser	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018 i procent
Fællesudgifter (mio. kroner)	30,4	27,6	25,0	25	25,3	-0	-1%
Antal personture	994.464	810.774	813.654	824.534	843.675	19.141	2%
Fællesudgifter pr. persontur	30,6	34,1	30,7	30,9	30,0	-0,9	-3%

Udviklingen i fordelingen af fællesudgifter pr. persontur for de enkelte kørselstyper fremgår af nedenstående tabel 10.

Tabel 10: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner (Årets priser)		R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018 i procent
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	21,80	24,90	23,50	22,89	23,86	0,97	4%
	Siddende patientbefordring	25,40	26,90	26,80	26,79	27,05	0,26	1%
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	14,20	11,30	10,60	10,67	10,05	-0,62	-6%
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	8,90	7,10	6,60	6,67	6,28	-0,39	-6%
	Centerkørsel inkl. genoptræning, special genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	10,70	8,50	7,90	8,00	7,53	-0,47	-6%
	Specialskolekørsel	17,80	14,10	13,20	13,34	12,56	-0,78	-6%
	Telekørsel	21,30	16,90	15,90	16,00	15,07	-0,93	-6%
Samlede fællesudgifter	SBH-kørsel	36,00	36,20	34,10	33,56	33,91	0,35	1%
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	30,70	32,00	30,10	29,56	30,14	0,58	2%
	Centerkørsel inkl. genoptræning, special genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	32,50	33,40	31,40	30,89	31,39	0,50	2%
	Centerkørsel inkl. genoptræning, special genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel - Cplan			22,90	20,97	21,46	0,49	2%
	Specialskolekørsel	39,60	39,00	36,70	36,23	36,42	0,19	1%
	Specialskolekørsel - Cplan			28,20	26,30	26,49	0,19	1%
	Telekørsel	43,10	41,80	39,40	38,89	38,93	0,04	0%

Det fremgår af tabellen, at forventningen til faste fællesudgifter for kommunal kørsel er højere end budgettet og sidste års regnskab, samt at forventning for fællesudgifter for siddende patientbefordring er højere end budgettet og sidste års regnskab. Dette skyldes, at der på nuværende tidspunkt forventes færre ture, men ikke tilsvarende forventning til lavere udgifter til administrationen samt større C-Plan rabat i 2018.

Med varetagelse af kørsel fuldt ud i C-plan opnås en lavere fællesudgift pr. persontur, da nogle administrative opgaver er flyttet enten til kommunen eller vognmanden.

BUDGET 2019

Budget 2019 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2018. I tabellen herunder vises hovedtallene for bus- og telekørsel.

Tabel 11: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2016 til budget 2019

Mio. kroner (årets priser)	R 2016	R 2017	FR 2018	B 2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
Busdrift						
Indtægter	-232,3	-230,6	-204,4	-201,3	3,1	2%
Kørselsudgifter	499,9	478,3	502,4	492,2	-10,2	-2%
Fællesudgifter	70,0	76,3	76,3	77,4	1,2	2%
Ejerbidrag busdrift	337,6	323,9	374,3	368,4	-5,9	-2%
Telekørsel						
Indtægter	-2,5	-2,6	-2,7	-2,7	0,1	-2%
Kørselsudgifter	18,0	17,4	17,5	17,6	0,1	1%
Fællesudgifter	6,7	6,1	6,1	6,6	0,5	8%
Ejerbidrag telekørsel	22,2	20,9	20,8	21,5	0,6	3%
Ejerbidrag i alt	359,8	344,8	395,2	389,8	-5,3	-1%

Produktion	R 2016	R 2017	FR 2018	B 2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
Driftsbusser	341	337	338	338	-	0%
Køreplantimer	625.194	617.934	622.375	611.809	-10.566,0	-2%
Køreplankm.	18.670.170	18.666.821	18.617.778	18.540.858	-76.920,0	0%
Service timer telekørsel	30.409	30.514	32.549	33.336	787,2	2%
Direkte rejsekm. telekørsel	1.186.920	1.157.201	1.107.886	1.136.543	28.657,6	3%

Passagerindtægter og passagerudvikling

Efter indtrædelse i Takst Vest sker takstreguleringer i samarbejde med de andre trafikselskaber. Passagerudviklingen forventes fortsat at falde. Det forventes at påvirke Odense Kommune og Region Syddanmark mest, hvorfor der er indregnet et fald på 4,5 % i indtægter og passagertal her. I de øvrige kommuner er takststigningen undladt for at imødekomme et lille fald i passagertal. Prognosen er behæftet med stor usikkerhed.

Den forventede passagerudvikling kan ses i tabel 12 nedenfor.

Tabel 12: Udviklingen i passagerer for perioden regnskab 2016 til budget 2019

Passagerer (1.000)	R 2016	R 2017	FR 2018	B 2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
Passagerer rutekørsel	17.536	15.537	14.324	13.803	-521,0	-4%

Entreprenørudgifter

Budget 2019 er udarbejdet på baggrund af de gældende køreplaner, der trådte i kraft fra august 2018 og med udgangspunkt i kommunernes indmeldte ferieplaner.

Næste køreplanændring bliver i januar 2019, og afledte ændringer er ikke indarbejdet i budgettet. Se også bilag 1.3 Forudsætninger og usikkerheder.

Tabel 13: Bruttoudgifter til rutekørsel for perioden regnskab 2016 til budget 2019

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	FR 2018	B 2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
FynBus	497,7	478,3	502,4	492,2	-10,2	-2%
Region Syddanmark	203,4	182,6	190,3	193,2	3,0	2%
Assens	16,8	16,2	16,0	16,2	0,2	1%
Faaborg - Midtfyn	17,0	21,3	24,2	24,3	0,1	1%
Kerteminde	6,7	6,6	6,7	6,8	0,1	2%
Langeland	7,4	7,3	7,4	7,1	-0,3	-4%
Midelfart	10,2	10,2	11,4	11,6	0,2	2%
Nordfyn	15,1	13,8	14,2	14,6	0,3	2%
Nyborg	13,4	13,3	13,9	14,1	0,2	1%
Odense	177,9	177,2	188,5	174,4	-14,0	-7%
Svendborg	29,8	29,7	29,9	29,9	0,0	0%

Kontraktudgifterne er reguleret med Trafikselskaberne i Danmarks entreprenørindeks, som i forhold til forventet regnskab 2018 forventes at stige med 1,9 %.

Den variable kørsel forventes at falde med knap 12 mio. kroner, hvilket bl.a. skyldes ekstraudgifter i 2018 i forbindelse med lukningen af Odense By Busser (OBB) medio 2018. Det medvirker til højere betalinger til Keolis, der bl.a. har overtaget en stor del af den faste dubleringskørsel. Denne ekstraomkostning på ca. 3 mio. kr. bortfalder fra 2019.

Fra 2019 omlægges meget af den resterende kørsel med fast dublering til almindelig buskørsel, hvilket betyder en kraftig reduktion af de samlede omkostninger ved omlægning.

Fællesudgifter

Både rammen på de ordinære fællesudgifter og udgifterne til Rejsekort A/S er pris- og lønreguleret. Dette betyder, at den ordinære fællesudgiftsramme ændres fra 60,9 mio. kroner i 2018 til 62,1 mio. kroner i 2019. Se tabel 14 herunder.

Tabel 14: Fællesudgifter 2016-2018 og budget 2019

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	FR 2018	B 2019	Afvig. B19-FR18
Driftsrelaterede udgifter	10,7	8,3	8,2	12,1	4,0
Salgsrelaterede udgifter	16,2	15,9	16,9	15,3	-1,6
Administrative udgifter	34,9	39,4	39,0	34,7	-4,4
Ordinær ramme	61,8	63,7	64,1	62,1	-2,0
Udgifter Rejsekort	5,6	10,3	13,6	14,5	0,9
Rammestyring / Overførsel	1,3	0,8	-3,2	0,0	3,2
Anlægsudgifter	1,2	1,5	1,8	0,8	-1,0
I alt	70,0	76,3	76,3	77,4	1,2

Anlægsudgifter

Efter overgangen til Rejsekortet er rammen for anlægsbudgettet ophørt, da projekterne tidligere var relateret til FynBus eget elektroniske billetteringssystem. Fremover vil der være enkeltbevillinger.

Direktionen indstiller at bestyrelsen godkender følgende 3 anlægsprojekter

1. FynBusbestilling i fremtiden – 0,5 mio. kr.
2. Integration af rejseplanen op mod mobilapp'en – 0,2 mio. kr.
3. Økonomiintegration tele- og handicapkørsel – 0,1 mio. kr. (udskudt fra 2016)

Anlægsprojekterne er nærmere beskrevet i bilagene 1.4.1-1.4.3.

Telekørsel

Nedenstående tabel 15 viser ejerbidraget for telekørsel i perioden 2016 til 2019. Budget 2019 er udarbejdet med afsæt i budget 2018, hvortil ejerne er blevet bedt om tilbagemeldinger på korrektioner og forventes at udgør en stigning på 3 % i forhold til forventet 2018. Merudgiften skyldes stigende aktivitetsniveau.

Tabel 15: Ejerbidrag for telekørsel

Telekørsel (mio. kr. i årets priser)	R2016	R2017	FR2018	B2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
Indtægter	-2,5	-2,6	-2,7	-2,7	0,1	-2%
Entreprenørudgifter	18,0	17,4	17,5	17,6	0,1	1%
Fællesudgifter	6,7	6,1	6,1	6,6	0,5	8%
Ejerbidrag Telekørsel	22,2	20,9	20,8	21,5	0,6	3%

Flexkørsel

Hovedtal for flexkørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 16: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	FR2018	B2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
Indtægter	-7,0	-7,2	-7,4	-7,3	-0,1	1%
Entreprenørdgifter	67,0	72,9	78,2	71,6	-6,6	-9%
Flex udgifter, netto	60,0	65,7	70,8	64,3	-6,6	-9%
Fællesudgifter	21,0	18,9	19,2	18,7	-0,5	-3%
Ejerbidrag	81,0	84,6	90,0	82,9	-7,1	-8%

Note: Opgørelsen er ekskl. telekørsel og netto kørselsudgifter 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.

Budget 2019 er udarbejdet med afsæt i budget 2018, hvortil ejerne er blevet bedt om tilbagemeldinger på korrektioner.

I den forbindelse er der sket følgende korrektioner:

- Assens hjemtager dagcenterkørsel pr. august 2019.
- Kerteminde kommune har valgt at hjemtage en række kørselsordninger pr. marts 2019.
- Odense forventer en stigning på ca. 10 % ved handicapkørsel grundet ordning udvides til svagt-seende.

Budget 2019 er 8 % lavere end forventet 2018. Det bemærkes, at nye kontrakter i marts 2019 og august 2019 kan ændre forudsætningerne og dermed udgiftsniveaue.

Af nedenstående tabel 17 fremgår kommunernes indmeldte aktivitetsniveau fordelt på kørselstyper, som danner grundlag for budget 2019. Der ses et fald i aktivitetsniveauet på 4 % fra forventet 2018 til budget 2019.

Tabel 17: Hovedtal Flexkørsel

Antal personture	R2016	R2017	FR2018	B2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
Handicapkørsel	123.704	129.754	133.798	134.711	913	1%
Anden kørsel	295.141	287.251	302.871	262.517	-40.354	-13%
Handicap- og anden kørsel	418.845	417.005	436.669	397.228	-39.441	-9%
Telekørsel*	165.315	163.867	165.424	169.340	3.916	2%
I alt	584.160	580.872	602.093	566.568	-35.525	-6%
Siddende patientbefordring	226.614	232.782	241.582	241.490	-92	0%
I alt	810.774	813.654	843.675	808.058	-35.617	-4%

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Godkender budget 2019 og budgetoverslag 2020 – 2022 herunder:
 - de 3 anlægsprojekter
- Tager forventet regnskab 2018 efter 6 mdr. til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

- Bilag 1.1 Notat forventet regnskab 2018 og budget 2019
- Bilag 1.2 Regnskabstal vedr. forventet 2018 og budget 2019, samt budgetoverslag 2020 – 2022
- Bilag 1.3 Forventnings- og usikkerhedsnotat vedr. forventet regnskab 2018 og budget 2019
- Bilag 1.4.1 Anlægsprojekt FynBus Bestilling i fremtiden
- Bilag 1.4.2 Anlægsprojekt Integration af Rejseplanen i mobilapp
- Bilag 1.4.3 Anlægsprojekt Økonomiintegration 2016
- Bilag 1.5 Revisionens notat v. BDO.

2. UDMØNTNING AF TAKSTÆNDRINGER FOR BUSKØRSEL 2019

Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til takster for buskørsel for 2019, herunder to forslag til rejsekorttakster og forslag om delvis harmonisering af pensionistrabatten på pendlerkort.

Sagsfremstilling:

Baggrund

Trafikselskaberne og togoperatørerne i Danmark har en fælles aftale om, at der årligt skiftes takster i januar måned. Næste gang er 20. januar 2019.

Takstudmøntningen skal ske inden for statens udmeldte takststigningsloft. Der er i 2019 et takststigningsloft på 2,0 %. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har endvidere meldt ud, at opsparret takststigning fra tidligere år først kan anvendes ved takstreguleringen i 2020.

Der er efter aftale med togoperatørerne og trafikselskaberne i Jylland udarbejdet et fælles forslag til takster på pendlerkort (voksne og børn). Sydtrafik, FynBus og togoperatørerne har allerede fælles takster med virkning fra 2018. Det er fortsat det enkelte trafikselskab og togoperatørerne, som fastsætter prisen for den første rejse på rejsekortet i henholdsvis bus og tog.

Det var i forbindelse med Takst Vest ikke muligt at blive enige om en harmonisering af pensionistrabatterne på pendlerkort, i forbindelse med reformens ikrafttræden 18. marts 2018. Her er yderpunkterne NT og FynBus med 50 % rabat og togoperatørerne samt Midttrafik med 25 % rabat.

Togoperatørerne har derfor ønsket, at der også sker yderligere harmonisering mod de 25 %, som blev vedtaget som minimum til Takst Vest.

Der er derfor udarbejdet to takstforslag med henholdsvis 45 % og 50 % rabat til pensionister på pendlerkort.

De økonomiske konsekvenser af takstmodel 1 er indregnet som forudsætning i budget for 2019.

De væsentligste ændringer i taksterne er beskrevet nedenfor. Bilag 2.1 beskriver ændringerne i detaljer.

Enkeltbilletter

Taksten på enkeltbilletter tilpasses, så den er billigere end eller lig med togoperatørernes takster på den tilsvarende rejse.

- Enkeltbilletter til voksne og pensionister sættes op med 2 kr. Dog ikke på 1-2 og 5 zoner.
- Zonerækken stopper ved 14 zoner med en maksimal pris på 142 kr.

Den gennemsnitlige takststigning for enkeltbilletter er 1,7 %.

Se tabel 1 nedenfor vedrørende enkeltbilletter for voksne og pensionister.

Tabel 1 - Enkeltbillet – Voksen og pensionist

Ant. zoner	Takst		Takststigning	
	2018	2019	Kr.	%
1-2	24	24	-	0,0%
3	32	34	2	6,3%
4	42	44	2	4,8%
5	52	52	-	0,0%
6	60	62	2	3,3%
7	72	74	2	2,8%
8	80	82	2	2,5%
9	92	94	2	2,2%
10	100	102	2	2,0%
11	110	112	2	1,8%
12	120	122	2	1,7%
13	130	132	2	1,5%
14	140	142	2	1,4%

Pendlerkort

I Takst Vest er prisen for pendlerkort ens for bus og tog. Der er etableret et fast prisforhold mellem den billigste rejse på rejsekortet og pendlerkortet. Kunderne vil som følge af det faste prisforhold nemmere kunne gennemskue, hvornår pendlerkort er billigere end rejsekort.

Det faste prisforhold må maksimalt være 40 rejser pr. måned. Prisforholdet hos FynBus ligger i 2018 mellem 30 og 35 rejser pr. måned.

Tabel 2 nedenfor viser ændringerne i de fælles pendlerkort takster fra 2018 til 2019. Ændringen er fremkommet med baggrund i et ønske om, at pendlerkortene samlet set for alle selskaber ikke må stige med mere end takststigningsloftet på 2,0 %.

Tabel 2 – Pendlerkorttakster voksne 2018 og 2019

Ant. zoner	Takst		Takststigning	
	2018	2019	Kr.	%
1-2	375,00	380,00	5,00	1,3%
3	500,00	510,00	10,00	2,0%
4	675,00	690,00	15,00	2,2%
5	850,00	864,00	14,00	1,6%
6	1.000,00	1.020,00	20,00	2,0%
7	1.150,00	1.170,00	20,00	1,7%
8	1.325,00	1.350,00	25,00	1,9%
9	1.500,00	1.500,00	-	0,0%
10	1.650,00	1.650,00	-	0,0%
11	1.800,00	1.830,00	30,00	1,7%
12	1.975,00	2.010,00	35,00	1,8%
13	2.150,00	2.190,00	40,00	1,9%
14	2.300,00	2.340,00	40,00	1,7%

Takstrækken på pendlerkort medfører en gennemsnitlig takststigning for voksne og børn på 1,6 %.

Den resterende del af takststigningsloftet kan udnyttes ved:

- Model 1: At reducere rabatten på pendlerkort til pensionister fra 50 % til 45 %.
- Model 2: At bibeholde pensionistrabatten på pendlerkort på 50 % og tilpasse taksten på rejsekort.

De to modeller beskrives nedenfor.

Model 1 – pensionistrabat 45 %

Tabel 3 viser konsekvenserne af at foretage en delvis harmonisering af pensionistrabatten på pendlerkort ved at nedsætte rabatten fra de nuværende 50 % til 45 %.

Prisen for pensionister stiger med mellem 10,0 % og 12,3 %. Den gennemsnitlige prisstigning ligger på 11,3 %.

Der er i modellen ikke mulighed for at ændre på rejsekorttaksterne. Ændring af taksterne på enkeltbilletter, pendlerkort til voksne og børn samt reduktion af pensionistrabatten udnytter takststigningsloftet for 2019.

Tabel 3 – Pendlerkorttakster pensionister 2018 og 2019

Ant. zoner	Takst		Takststigning	
	2018	2019	Kr.	%
1-2	188,00	209,00	21,00	11,2%
3	250,00	280,50	30,50	12,2%
4	338,00	379,50	41,50	12,3%
5	425,00	475,20	50,20	11,8%
6	500,00	561,00	61,00	12,2%
7	575,00	643,50	68,50	11,9%
8	663,00	742,50	79,50	12,0%
9	750,00	825,00	75,00	10,0%
10	825,00	907,50	82,50	10,0%
11	900,00	1.006,50	106,50	11,8%
12	988,00	1.105,50	117,50	11,9%
13	1.075,00	1.204,50	129,50	12,0%
14	1.150,00	1.287,00	137,00	11,9%

Model 2 – pensionistrabat 50 %

Tabel 4 nedenfor viser konsekvenserne af at bibeholde pensionistrabatten på de nuværende 50 %.

Prisen for pensionister forbliver uændret eller stiger med op til 2,1 %. Den gennemsnitlige prisstigning ligger på 1,2 %.

Tabel 4 – Pendlerkorttakster pensionister 2018 og 2019

Ant. zoner	Takst		Takststigning	
	2018	2019	Kr.	%
1-2	188,00	190,00	2,00	1,1%
3	250,00	255,00	5,00	2,0%
4	338,00	345,00	7,00	2,1%
5	425,00	432,00	7,00	1,6%
6	500,00	510,00	10,00	2,0%
7	575,00	585,00	10,00	1,7%
8	663,00	675,00	12,00	1,8%
9	750,00	750,00	-	0,0%
10	825,00	825,00	-	0,0%
11	900,00	915,00	15,00	1,7%
12	988,00	1.005,00	17,00	1,7%
13	1.075,00	1.095,00	20,00	1,9%
14	1.150,00	1.170,00	20,00	1,7%

Det er i modellen nødvendigt at ændre på rejsekorttaksterne for at udnytte takststigningsloftet.

Tabel 5 - Prisen for den første rejse på rejsekortet 2018 og 2019

Ant. zoner	Takst		Takststigning	
	2018	2019	Kr.	%
1-2	18,00	18,50	0,50	2,8%
3	27,00	27,50	0,50	1,9%
4	36,00	37,00	1,00	2,8%
5	45,00	46,00	1,00	2,2%
6	54,00	55,00	1,00	1,9%
7	63,00	64,00	1,00	1,6%
8	72,00	74,00	2,00	2,8%
9	81,00	82,50	1,50	1,9%
10	90,00	92,00	2,00	2,2%
11	99,00	101,00	2,00	2,0%
12	108,00	110,00	2,00	1,9%
13	117,00	119,00	2,00	1,7%
14	126,00	128,00	2,00	1,6%

Den ændrede pris for første rejse på rejsekortet (voksne) medfører en samlet forøgelse af rejsekorttaksterne i forhold til 2018 på mellem 1,6 % og 2,8 %. Den gennemsnitlige ændring er 2,5 %.

Rabatoptjeningen er fortsat fælles i busser og tog. Rabatterne i Takst Vest er uændrede fra 2018 – 2019. Se tabel 6 herunder.

Tabel 6 - Fælles rabat på Rejsekortet i Takst Vest

Type	Rabattrin, 18.03.2018	0	1	2	3
	Rejser	0-3	4-15	16-33	34+
Personligt rejsekort - voken, barn, hund		0%	10%	25%	40%
Personligt rejsekort - pensionist		25%	25%	25%	40%
Rejsekort - anonym og flex		0%	5%	15%	25%

Økonomiske konsekvenser af takstændringerne i de to modeller

De økonomiske konsekvenser af de to modeller vises i tabel 7. Forskellen i forventet merprovenu i de to modeller skyldes, at togoperatørernes rejser på pendlerkort indregnes i FynBus' takststigningsloft.

Tabel 7 – Økonomiske konsekvenser

Bidrag til udnyttelse af takststigningsloft		
Billettype	Model 1	Model 2
Pendlerkort	1,8%	1,0%
Enkeltbillet inkl. mobil	0,1%	0,1%
Rejsekort Classic	0,0%	0,8%
Udnyttelse af takstloft	1,9%	1,9%
Forventet indtægtsændring		
Indtægtsændring mio.kr.	2,8	3,9

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- Forslag til takster jf. model 1 for 2019, herunder ændring af pensionistrabatten på pendlerkort til 45 %.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 2.1 Notat. Forslag til takster for buskørsel 2019.

3. TRAFIKPLAN 2018 - 2021

Resumé:

Den 24. maj 2018 godkendte FynBus' bestyrelse forslag til Trafikplanen for den næste 4-årige periode (2018-2021) og sendte dermed Trafikplanen i en bred høring blandt ejere og interessenter. Efter afslutning af høringsfristen reviderede Administrationen Trafikplanen på baggrund af høringssvarene, og en revideret Trafikplan 2018-2021 blev forelagt Bestyrelsen på bestyrelsesmøde den 13. september 2018.

På dette møde besluttede Bestyrelsen at udsætte sagen med henblik på, at det blev tydeligere hvilken proces, der blev igangsat i forhold til det fremtidige regionale busnet på Fyn i trafikplanperioden.

Administration har på denne baggrund revideret Trafikplanen.

Sagsfremstilling:

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

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

Den 24. maj 2018 godkendte FynBus' bestyrelse udkast til Trafikplan 2018-2021 med henblik på udsendelse i høring med høringsfrist den 1. juli 2018.

Den 25. maj 2018 fremsendte FynBus Trafikplan gældende for 2018-2021 i høring i ejerkredsen (de fynske kommuner, Langeland og Region Syddanmark) og efterfølgende iværksattes en høring blandt kendte interessentgrupper (senior- og handicapråd, uddannelsesinstitutioner, pendlergrupper, mv.) samt en borgerhøring på fynbus.dk.

Efter høringsfristens udløb vurderede FynBus' Bestyrelse på bestyrelsesmøde den 13. september 2018, at det var usikkert hvilken proces, der ville blive igangsat ved en godkendelse af Trafikplanen i revideret udkast. Bestyrelsen ønskede en mere klar beskrivelse af processen.

Administrationen har på denne baggrund udarbejdet et nyt revideret udkast jf. vedlagte bilag 3.1, hvori afsnittet vedrørende det regionale bussystem er skrevet om, så det fremgår, at FynBus i trafikplanperioden vil arbejde på en afklaring af udformningen af det fremtidige regionale net, når Odense Letbane er i drift fra 2020. Se bilag 3.2 vedrørende nyt afsnit om de regionale ruter.

Afklaringen består af en gennemgang af det nuværende rutenet og udarbejdelse af beslutningsoplæg til bestyrelsen til fremlæggelse i efteråret 2019, således at et nyt regional trafiksystem er klar til idriftsættelse ved Letbanens start ultimo 2020.

Denne proces vil ske i tæt samarbejde med Region Syddanmark, Langeland og de fynske kommuner, og vil blandt andet indebære en analyse af mulighederne for implementering af et R-busnet på Fyn. Inden en eventuel udrulning af et R-busnet vil der dog først blive iværksat et pilotforsøg på en udvalgt strækning.

Herudover er der udarbejdet et revideret afsnit til resumé af trafikplanen jf. vedlagte bilag 3.3.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender:

- den opdaterede, fælles syddanske vision for kollektiv trafik (indsat i Trafikplanen)
- Trafikplan 2018-2021

Vedtagelse:

Bilag:

- Bilag 3.1 FynBus Trafikplan 2018-2021, oktober 2018.
- Bilag 3.2 Nyt afsnit om regionale ruter, trafikplanens kapitel 4.
- Bilag 3.3 Nyt afsnit til trafikplanens Resumé.

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:

Intet.

4. MEDDELELSER

Intet.

5. EVENTUELT

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem
Leif Rothe Rasmussen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Per Jespersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Bilag 1.1

Forventet Regnskab 2018 og Budget 2019, hovedtal

INDHOLD

Indhold	1
Indledning	2
Forventet regnskab 2018.....	3
Hovedtal bus- og telekørsel	3
Passagerindtægter og passagerudvikling	3
Entreprenørudgifter	5
Fællesudgifter.....	8
Telekørsel.....	10
Flexkørsel	12
Udviklingen i personture.....	13
Ejerbidrag	13
Entreprenørudgifter	15
Fællesudgifter.....	16
Budget 2019	19
Passagerindtægter og passagerudvikling	19
Entreprenørudgifter	20
Fællesudgifter.....	22
Anlægsudgifter	23
Telekørsel.....	23
Flexkørsel	25
Entreprenørudgifter	26
Fællesudgifter.....	26
Tjenestemandspensioner	27
Resultat	27
Præmiebetaling	28
Pensionsbalance.....	30
Egenkapital	30
Disponibel egenkapital.....	30
Pensionsbalancen.....	31
Øvrigt.....	31

INDLEDNING

FynBus aflægger forventet regnskab for 2018 og budget for 2019, samt budgetoverslag 2020-22.

Det forventede regnskab består af følgende dokumenter:

Bilag 1.1	Notat om Forventet regnskab 2018 og budget 2019
Bilag 1.2	Talmateriale, forventet regnskab 2018 og budget 2019
Bilag 1.3	Forventnings- og usikkerhedsnotat vedr. forventet regnskab 2018 og budget 2019
Bilag 1.4.1-1.4.3	Anlægsprojekter
Bilag 1.5	Revisionens notat

Det forventede regnskab er udarbejdet med baggrund i realiserede resultater efter 6 måneder samt kendte ændringer for 2018. Det realiserede resultat er gennemgået af revisionen. Det forventede resultat for august-december er behæftet med usikkerhed.

Budget 2019 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2018 tillagt uændret passagerudvikling og allerede kendte ændringer for 2019, for eksempel prisreguleringer.

Notatet beskriver de samlede resultater for FynBus, hvor tallene er vist i bilag 1.2 og er kommenteret i forhold til budget 2018.

Det interne regnskab er opdelt i FynBus' økonomiske enheder Busdrift og Flextrafik. Herudover behandles tjenestemandspensioner og egenkapitalen.

Økonomien vedr. eksternt finansierede projekter er kommenteret under afsnittet om anlægsudgifter.

De ejer specifikke notater og regnskaber udsendes til FynBus' samarbejdspartnere hos ejerne. De gennemgås på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus i september og oktober måned. På møderne drøftes endvidere ejernes årshjul i forbindelse med ændring af tidspunkt for budgetvedtagelse fra 2019.

FORVENTET REGNSKAB 2018

Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af Tabel 1.

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2015 til forventet regnskab 2018

Mio. kroner (årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	Afvig. FR18-B18	Afvigelsen B 2018 - FR2018 i procent
Busdrift							
Indtægter	-237,2	-232,3	-230,6	-221,2	-204,4	16,8	-8%
Kørselsudgifter	515,3	499,9	478,3	490,6	502,4	11,8	2%
Fællesudgifter	63,6	70,0	76,3	75,5	76,3	0,7	1%
Ejerbidrag busdrift	341,8	337,6	323,9	345,0	374,3	29,4	8%
Telekørsel						-	
Indtægter	-2,2	-2,5	-2,6	-2,7	-2,7	-0,0	0%
Kørselsudgifter	15,3	18,0	17,4	18,0	17,5	-0,5	-3%
Fællesudgifter	5,9	6,7	6,1	6,3	6,1	-0,3	-4%
Ejerbidrag telekørsel	19,0	22,2	20,9	21,7	20,8	-0,8	-4%
Ejerbidrag i alt	360,8	359,8	344,8	366,6	395,2	28,5	7%

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2018 at udgøre 395,2 mio. kroner. Det er en merudgift på 28,5 mio. kroner, svarende til en stigning på 7 % i forhold til budgettet for 2018. De vigtigste faktorer er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af tabel 2 forventes passagerindtægterne at falde med 14 % fra 2015-18, hvilket svarer til 27,9 mio. kroner. Da der var uenighed om afregningsgrundlaget mellem Bus&Tog-parterne for perioden 2013-2016, er slutafregningen først med som ekstraordinære indtægter fra Bus&Tog i 2016 og 2017.

Fra regnskab 2017 til forventet regnskab 2018 er indtægtsfaldet 26,2 mio.kr. Indtægterne forventes i 2018 at være 8 %, svarende til 16,8 mio. kroner lavere end budgetteret.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2015 til forventet regnskab 2018

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	Afvig. FR18-B18	Afvigelsen B 2018 - FR2018 i procent
FynBus	-237,0	-232,3	-230,6	-221,2	-204,4	16,8	-8%
Region Syddanmark	-126,9	-124,8	-126,9	-115,1	-111,4	3,7	-3%
Assens	-4,4	-4,3	-3,7	-4,1	-3,5	0,6	-18%
Faaborg - Midtfyn	-4,1	-4,0	-3,8	-3,9	-3,4	0,5	-14%
Kerteminde	-1,9	-1,8	-1,8	-1,8	-1,6	0,2	-11%
Langeland	-2,7	-2,7	-2,1	-2,2	-1,7	0,4	-26%
Middelfart	-3,0	-2,9	-3,0	-2,8	-2,6	0,1	-4%
Nordfyn	-3,6	-3,4	-3,1	-3,2	-2,8	0,4	-14%
Nyborg	-3,4	-3,5	-3,3	-3,4	-3,0	0,4	-14%
Odense	-77,5	-75,4	-72,3	-74,9	-65,0	9,9	-15%
Svendborg	-9,6	-9,6	-10,6	-9,7	-9,3	0,5	-5%

Anm.: Ærø er ikke længere med i FynBus og derfor ikke medtaget i regnskabstallet for FynBus i 2015

Som det fremgår af tabel 3 herunder ses der et fald i kontantbilletterne fra 2015 til forventet 2018. Mobilbillet er derimod stigende. Udviklingen tilskrives, at konverteringen til Rejsekort har medført, at nogle kunder har foretrukket at anvende FynBus mobilløsning. Det er en udvikling, der også er konstateret i de andre trafikelskaber. Udviklingen er endvidere blevet forstærket af at "Odense for en 10'er" er ophørt januar 2017.

Rejsekort (kvikkort mm) var på budgettidspunktet midt i overgangen fra det gamle billetteringssystem til rejsekortsystemet, hvorfor budgettet for posten Rejsekort er bygget på forudsætningerne for brugen af kvikkort. Der er efterfølgende sket en vandring fra Rejsekort (kvikkort mm) til mobilløsning, endvidere er forventet merindtægt vedr. ophør af "Odense for en 10'er" udeblevet.

Tabel 3: Udviklingen i produkttyper for regnskab 2015 til forventet regnskab 2018

Mio. kroner (årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	Afvig. FR18-B18	Afvigelsen B 2018 - FR2018 i procent
Indtægter fordelt på hovedgrupper							
Kontantbilletter	-35,2	-32,3	-29,4	-28,6	-27,6	1,1	-4%
Mobilbilletter	-9,9	-12,4	-17,1	-12,8	-16,6	-3,8	23%
Rejsekort (KVIKkort mm)	-58,1	-56,6	-58,3	-64,7	-54,9	9,8	-18%
Pendlerkort	-21,8	-16,7	-30,9	-13,4	-10,5	2,9	-28%
Ungdomskort	-66,8	-69,0	-62,7	-59,9	-55,4	4,5	-8%
Skolekort	-12,5	-12,0	-10,1	-12,0	-10,0	1,9	-19%
Statstilskud	-12,4	-12,3	-12,4	-12,6	-12,6	0,0	0%
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-23,3	-23,6	-15,1	-19,0	-18,8	0,2	-1%
Øvrige indt. og salgsgiffter	2,7	2,6	5,4	1,9	2,0	0,1	7%

Pendlerkortet og Bus&Togs udvikling er påvirket af ekstraordinære Bus&Tog afregninger i 2016 og 2017 vedr. perioden 2013 til 2016. Indtægterne vedr. Bus&Tog forventes at være vigende de kommende år, som følge af Tog+ rejser og Tilslutningsbilletter vil blive erstattet af rejsekort og afregnet direkte i Rejsedatas indtægtsdeling.

Allerede i 2017 var der et fald i ungdomskort, som følge af en landsdækkende tendens med mindre årgange og ændret statstilskud. Denne udvikling er fortsat ind i 2018 og forventes at falde med 8 % i forhold til budgettet.

Øvrige indtægter og salgsudgifter var i 2017 præget af tilbagebetaling af tilskud på Tur- og Værdikort. I 2018 forventes færre udgifter pga. fald i udgifter til kortgebyrer.

I nedenstående tabel 4 ses udviklingen i passagertallet, på overordnet niveau forventes et fald på 21 % fra 2015 til 2018.

Det er Region Syddanmark, Kerteminde og Odense Kommune, der fra 2015 til 2018 har det procentuelt største passagerfrafald, hvilket også gør sig gældende fra budget 2018 til forventet regnskab 2018.

Tabel 4: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2015 til forventet regnskab 2018

Passagerer (1.000)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	Afvig. FR18-B18	Afvigelsen B 2018 - FR2018 i procent
FynBus	18.199	17.536	15.537	15.862	14.324	-1.538,0	-11%
Region Syddanmark	7.192	6.994	5.853	6.434	5.453	-981,0	-18%
Assens	344	335	345	332	348	16,0	5%
Faaborg - Midtfyn	394	381	366	344	360	16,0	4%
Kerteminde	211	195	167	170	150	-20,0	-13%
Langeland	300	307	282	290	276	-14,0	-5%
Middelfart	187	178	166	172	180	8,0	4%
Nordfyn	376	360	347	339	302	-37,0	-12%
Nyborg	324	331	313	330	305	-25,0	-8%
Odense	7.971	7.556	6.841	6.570	6.137	-433,0	-7%
Svendborg	900	899	857	881	813	-68,0	-8%

Ovenstående opgørelse over passagertal er behæftet med usikkerhed.

Fra marts 2018 er FynBus indgået i Takst Vest-samarbejdet, som ensarter priser og billetter på tværs af trafikelskaber vest for Storebælt.

Samlet set hæves priserne ikke i 2018, men der er sket mindre tilpasninger af takster som følge af takstharmoniseringen.

Entreprenørudgifter

I perioden fra 2015 til 2018 forventes entreprenørudgifterne at falde med knap 2 % svarende til 6,8 mio. kr. Det skyldes især billigere kørselskontrakter for Odense Kommune og Region Syddanmark, hvor kontrakterne med start i hhv. 2015 og 2016 blev mere end 20 mio. kr. billigere pr. kontrakt pr. år, og det var medvirkende til de laveste udgifter i perioden, som ses i regnskabsåret 2017. Siden da er entreprenørudgifterne steget med 5 %, bl.a. som følge af stigning i indeks fra Trafikelskaberne i Danmark, lukning af Odense Bybusser, letbanearbejdet, stigning i aktivitetsniveauet og er nu tilbage på niveauet fra 2015/2016.

Den ekstraordinære merudgift i 2018 vedr. lukningen af Odense Bybusser betyder til gengæld, at Odense Kommune fremover opnår en årlig besparelse på forventet 9 mio. kroner.

Tabel 5: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2015 til forventet regnskab 2018

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	Afvig. FR18-B18	Afvigelsen B 2018 - FR2018 i procent
FynBus	509,2	497,7	478,3	490,6	502,4	11,8	2%
Region Syddanmark	204,7	203,4	182,6	189,1	190,3	1,1	1%
Assens	16,5	16,8	16,2	15,4	16,0	0,6	4%
Faaborg - Midtfyn	17,0	17,0	21,3	23,2	24,2	1,0	4%
Kerteminde	6,8	6,7	6,6	6,5	6,7	0,2	3%
Langeland	7,6	7,4	7,3	7,5	7,4	-0,1	-1%
Middelfart	10,1	10,2	10,2	11,2	11,4	0,2	2%
Nordfyn	16,3	15,1	13,8	14,0	14,2	0,3	2%
Nyborg	13,9	13,4	13,3	13,4	13,9	0,5	3%
Odense	186,5	177,9	177,2	180,4	188,5	8,0	4%
Svendborg	29,8	29,8	29,7	29,9	29,9	-0,1	0%

I forhold til budget 2018 bliver kørselsudgifterne i forventet regnskab 2018 2,4 % højere, svarende til 11,8 mio. kroner. De væsentligste årsager er, at der forventes ca. 8.000 flere køreplantimer end budgetteret, samt en stigning i Trafikselskaberne i Danmarks entreprenørindeks på 1,2 %, svarende til ca. 5 mio. kroner, som ikke var kendt ved budgettering til 2018. Nedlukning af Odense Bybusser fra august 2018, svarende til 3,5 mio. kroner. Derudover har flytninger af bussernes fra og til stoppesteder ved OBC kostet ca. 2,5 mio. kroner i 2018.

For Odense Kommune og Region Syddanmark bliver kørselsudgifterne hhv. 11,3 og 7,7 mio. kroner. højere end i 2017.

Som det fremgår af tabel 6 bruges der flere driftsbusser og flere køreplantimer end budgetteret og i forhold til 2017. Det skyldes bl.a. tilpasning af køreplanerne til vejarbejderne i Odense.

Tabel 6: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2015 til forventet regnskab 2018

Ejer		R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	Afvig. FR18-B18	Afvigelsen B 2018 - FR2018 i procent
FynBus	Driftsbusser	329	341	337	336	338	2,0	1%
	Køreplantimer	601.764	625.194	617.934	612.785	622.375	9.590,0	2%
Region Syddanmark	Driftsbusser	110	113	109	108	109	1,0	1%
	Køreplantimer	255.809	264.305	256.744	256.038	259.146	3.108,0	1%
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	23	-	0%
	Køreplantimer	16.818	18.585	18.025	16.642	16.421	-221,0	-1%
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	32	39	39	39	39	-	0%
	Køreplantimer	21.864	24.601	25.247	23.042	26.023	2.981,0	11%
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	9	-	0%
	Køreplantimer	9.040	8.814	8.725	8.191	8.299	108,0	1%
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	7	-	0%
	Køreplantimer	9.506	9.435	9.394	9.495	9.626	131,0	1%
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	12	-	0%
	Køreplantimer	13.040	13.398	13.406	13.375	13.382	7,0	0%
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	23	-	0%
	Køreplantimer	17.449	17.030	16.341	16.307	16.321	14,0	0%
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	15	-	0%
	Køreplantimer	17.184	16.623	16.624	16.627	16.910	283,0	2%
Odense	Driftsbusser	74	76	76	76	77	1,0	1%
	Køreplantimer	201.187	212.147	212.616	212.551	216.218	3.667,0	2%
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	24	-	0%
	Køreplantimer	39.867	40.256	40.812	40.517	40.029	-488,0	-1%

Udviklingen i ovenstående tabel viser, at fra 2015 til 2018 er køreplantimerne steget med godt 3 %, svarende til knap 21.000 køreplantimer. Den største stigning ses i Odense Kommune og tilskrives længere køretider pga. vejarbejder på trods af løbende nedskæringer i køreplanerne.

Tilsvarende er antal driftsbusser steget med knap 3 %, svarende til 9 ekstra driftsbusser, hvoraf de 7 busser vedr. Faaborg-Midtfyn Kommune. Her blev busserne indsat som følge af skolernes ændrede ringetider i 2016.

Budget 2018 for køreplantimer i Faaborg-Kommune indeholder en fejl – køreplanerne har hele tiden været planlagt til en aktivitet på omkring 26.000 køreplantimer.

Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken region eller de enkelte kommuner. Det vil sige udgifter til FynBus' administration og billetsystem med mere.

Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser. I forbindelse med overgangen til rejsekortet, har der siden 2016 været merudgifter til Rejsekort A/S. Udgifter som ligger ud over den ordinære ramme. Merudgiften viser forskellen mellem FynBus tidligere billetteringssystem og Rejsekort A/S i overgangsfasen 2016 og 2017.

Fra forventet regnskab 2018 foreslås den ordinære ramme nedskrevet fra 65,6 mio. kroner til 60,9 mio. kroner. Udgifterne til rejsekortet vises i stedet for fuldt ud. De samlede fællesudgifter er uændrede.

Udgifterne i forventet regnskab 2018 til Rejsekort A/S er på niveau med budgettet.

Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer.

Tabel 7: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2015 til forventet regnskab 2018

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	Afvig. FR18-B18	Afvigelsen B 2018 - FR2018 i procent
Driftsrelaterede udgifter	11,1	10,7	8,3	7,8	8,2	0,3	4%
Salgsrelaterede udgifter	14,2	16,2	15,9	15,9	16,9	1,0	6%
Administrative udgifter	36,6	34,9	39,4	41,9	39,0	-2,8	-7%
Ordinær ramme	61,9	61,8	63,7	65,6	64,1	-1,5	-2%
Udgifter Rejsekort	0,0	5,6	10,3	9,8	13,6	3,8	28%
Rammestyring / Overførsel	0,7	1,3	0,8	0,0	-3,2	-3,2	100%
Anlægsudgifter	1,0	1,2	1,5	0,1	1,8	1,7	93%
I alt	62,7	68,8	74,8	75,4	74,5	-0,9	-1%

I 2018 forventes et merforbrug på 3,2 mio. kroner på rammestyring/overførsel.

Det planlagte merforbrug omfatter datawarehouse, planlægningssystem, passageranalyse og persondataforordning, samt en længere ikke planlagt indfasningsperiode med dobbelt drift i forbindelse med rejsekortet og konsekvenser af Takst Vest.

Merudgiften kan dækkes af de seneste års opsparring under rammestyingsprincippet for den ordinære ramme.

Anlægsbudgettet finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus' anlægskartotek. Anlægskartoteket består af FynBus' bygninger, materiel (herunder IT hardware og software). Anlægsbudgettet har haft en ramme på 3,5 mio. kroner, der væsentligst har været anvendt til udvikling af FynBus' eget billetudstyr.

FynBus er nu på rejsekortet og med udgangen af 2017 ophørte anlægsrammen. Uafsluttede projekter ultimo 2017 blev overført til 2018.

Derudover godkendte bestyrelsen i september 2017 et delvist eksternt finansieret anlægsprojekt til forbedret trafikinformation på de store fynske stationer. FynBus' andel på 1,0 mio. kroner til projektet, der støttes af staten, var ikke indeholdt i budget 2018.

De aktuelle anlægsprojekter er:

- Kapacitetsstyring 0,5 mio. kroner (udskudt fra 2014)
- Forbedring af Trafikinformation samlet projektsum 2,3 mio. kroner, heraf 1,3 mio. kroner finansieres af FynBus, hvoraf de 0,3 mio. kroner kommer fra projektet Opgradering af terminaler på OBC (udskudt fra 2017)
- Økonomiintegration tele og handicapkørsel 0,1 mio. kroner (overføres da regionens økonomisystem er udskudt til 2019 – projektet er udskudt fra 2016)

De ordinære fællesudgifter og udgifter til Rejsekort A/S fordeles på kommuner og Region Syddanmark efter foregående års køretimeantal for drifts- og administrationsudgifter, samt indeværende års indtægter for salgsudgifter.

Fordelingen af fællesudgifter på ejerniveau ses i tabel 8 herunder.

Tabel 8: Ordinære fællesudgifter i perioden regnskab 2015 til forventet regnskab 2018 uden anlægsudgifter

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	Afvig. FR18-B18	Afvigelsen B 2018 - FR2018 i procent
FynBus	61,9	68,8	74,0	75,4	77,7	2,3	3%
Region Syddanmark	27,7	31,1	34,6	34,1	35,6	1,6	4%
Assens	1,6	1,8	1,8	1,9	1,9	0,0	2%
Faaborg - Midtfyn	2,2	2,2	2,3	2,5	2,5	0,1	3%
Kerteminde	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,0	4%
Langeland	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	-0,0	0%
Middelfart	1,3	1,3	1,4	1,4	1,5	0,1	5%
Nordfyn	1,6	1,8	1,7	1,7	1,7	0,0	2%
Nyborg	1,8	1,7	1,6	1,7	1,8	0,0	3%
Odense	20,3	22,8	24,4	25,8	26,1	0,3	1%
Svendborg	3,7	4,2	4,3	4,4	4,6	0,2	4%

Telekørsel

I trafikplanperioden fra 2014-17 er det fælles telekørselskoncept indført.

Der er løbende gennemført opfølgning på rutekørslen, og telekørsel er indført steder, hvor det har været optimalt.

For eksempel er betjeningen af færgerne i Spodsbjerg og Bøjden erstattet med Telerute på grund af lav benyttelse af rutekørslen.

Tabel 9 herunder viser udviklingen fra 2015-18 på ejerniveau.

Forventet regnskab 2018 er beregnet med ud fra realiserede telekørsler i første halvår 2018 fremskrevet ud fra kvartalsvis fordeling af telekørsler i 2017.

Tabel 9: Samlede telekørselsudgifter i perioden 2015-18 i løbende priser

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	Afvig. FR18-B18	Afvigelsen B 2018 - FR2018 i procent
FynBus	19,0	22,2	20,9	21,7	20,8	-0,8	-4%
Region Syddanmark	1,2	1,2	1,1	1,1	1,0	-0,1	-12%
Assens	4,8	5,3	4,9	4,9	4,9	-0,0	0%
Faaborg - Midtfyn	4,0	4,8	4,4	4,3	4,9	0,6	13%
Kerteminde	1,9	2,0	1,7	1,7	1,7	0,0	2%
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	65%
Middelfart	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	0,0	2%
Nordfyn	2,7	4,5	5,1	6,1	4,8	-1,2	-25%
Nyborg	0,8	0,7	0,6	0,6	0,7	0,1	18%
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	-0,0	-22%
Svendborg	2,6	2,4	1,8	1,9	1,5	-0,3	-23%

Tabel 9 viser at væksten i telekørslen mange steder er fladet ud efter en stor vækst i starten af indførelsen. Det tyder på, at markedet har fundet sit leje og derfor er der afvigelser imellem budget 2018 og forventet regnskab 2018, som det fx ses for Svendborg.

Nordfyns Kommune har oplevet en stor vækst og har pr. august 2018 ændret åbningstider og taksterne. Det er på nuværende tidspunkt svært at estimere effekten af ændringerne, da første halvår 2018 er ca. 8 % højere end første halvår 2017. Men der forventes en nedgang i antal personture og en stigning i egenbetaling (grundet takststigning).

Faaborg-Midtfyn Kommune har ligeså oplevet en vækst igennem 2018, som betyder at forventet regnskab på nuværende tidspunkt ligger væsentlig over budget.

Tabel 10: Produkt- og ejerfordelte rejser i telekørslen 2015-18

Telekørsel samlet - Antal rejser								
Ture	Produkt	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	Afvig. FR18-B18	Afvig. i procent
FynBus	Telependler	20.121	20.277	18.853	21.590	19.218	-2.372	-11%
	Telerute	9.593	10.161	8.787	9.460	8.313	-1.147	-12%
	Telecity	12.765	10.798	9.683	10.050	8.933	-1.117	-11%
	Teletaxa	104.044	127.027	126.544	130.690	128.960	-1.730	-1%
	Total	146.523	168.263	163.867	171.790	165.424	-6.366	-4%
RSD	Telerute	7.209	7.511	6.659	7.200	5.737	-1.463	-20%
	Total	7.209	7.511	6.659	7.200	5.737	-1.463	-20%
Assens	Telependler - uddann	4.612	2.838	2.559	2.700	2.124	-576	-21%
	Telependler	3.158	2.948	2.558	2.500	2.512	12	0%
	Telependler, i alt	7.770	5.786	5.117	5.200	4.636	-564	-11%
	Teletaxa	32.414	33.828	32.278	32.500	30.838	-1.662	-5%
	Total	40.184	39.614	37.395	37.700	35.474	-2.226	-6%
Faaborg-Midtfyn	Telependler	3.492	4.869	4.347	4.200	4.723	523	12%
	Telerute	232	292	207	300	149	-151	-50%
	Teletaxa	27.002	33.097	31.961	31.000	36.671	5.671	18%
	Total	30.726	38.258	36.515	35.500	41.543	6.043	17%
Kerteminde	Telependler	238	813	1.634	2.000	1.104	-896	-45%
	Teletaxa	12.741	14.052	12.380	12.000	13.168	1.168	10%
	Total	12.979	14.865	14.014	14.000	14.272	272	2%
Langeland	Telerute	1.018	551	579	350	966	616	176%
	Total	1.018	551	579	350	966	616	176%
Middelfart	Telecity	4.018	3.569	3.823	3.700	3.627	-73	-2%
	Teletaxa	4.040	5.590	5.400	5.300	5.719	419	8%
	Total	8.058	9.159	9.223	9.000	9.346	346	4%
Nordfyns	Telependler	2.046	3.938	4.881	6.240	4.470	-1.770	-28%
	Teletaxa	16.788	29.559	34.135	39.540	32.519	-7.021	-18%
	Total	18.834	33.497	39.016	45.780	36.989	-8.791	-19%
Nyborg	Telependler	1.488	1.261	1.096	1.000	1.153	153	15%
	Telerute	179	373	343	350	370	20	6%
	Teletaxa	3.632	3.604	3.615	3.200	4.342	1.142	36%
	Total	5.299	5.238	5.054	4.550	5.865	1.315	29%
Odense	Telerute	29	62	270	410	511	101	25%
	Teletaxa	394	835	1.116	1.250	1.018	-232	-19%
	Total	423	897	1.386	1.660	1.529	-131	-8%
Svendborg	Telependler	3.438	3.610	3.268	2.950	3.132	182	6%
	Telerute	926	1.372	729	850	580	-270	-32%
	Telecity	8.747	7.229	5.860	6.350	5.306	-1.044	-16%
	Teletaxa	6.987	6.462	5.659	5.900	4.685	-1.215	-21%
	Total	20.098	18.673	15.516	16.050	13.703	-2.347	-15%

I ovenstående tabel ses antal rejser indenfor de forskellige telekørselsordninger fordelt på ejer.

FLEKKØRSEL

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

Nedenstående oversigt viser hvilke kørselsordninger de enkelte kommuner og Region Syddanmark i 2018 har placeret hos FynBus. I 2018 udbydes kørslen med kontraktstart 1. marts 2019 og 1. august 2019.

Assens og Nordfyns kommune har fra 1. marts 2017 valgt at anvende Cplan (FynBus' eget planlægningssystem) til deres planlagte kørsel. Her står kommunen og vognmænd for en større del af administration og planlægning end tidligere. Disse kontrakter udløber juli 2019.

Tabel 11: Kørselsordninger hos Flextrafik 2018

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

Note: Et X betyder at kørsel håndteres helt eller delvist af FynBus, C betyder at kørslen håndteres efter Cplan.

Det fremgår af tabel 11, at kommunerne anvender FynBus i 68 ud af de i alt 110 mulige ordninger.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i antal personture for perioden 2015 til 2018 vist.

Tabel 12: Antal personture 2015-18

Antal personture	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018 i procent
Handicapkørsel	119.712	123.704	129.754	126.761	133.798	7.037	6%
Anden kørsel	511.885	295.141	287.251	316.241	302.871	-13.370	-4%
Handicap- og anden kørsel	631.597	418.845	417.005	443.002	436.669	-6.333	-1%
Telekørsel*	138.753	165.315	163.867	171.790	165.424	-6.366	-4%
I alt	770.350	584.160	580.872	614.792	602.093	-12.699	-2%
Siddende patientbefordring	224.114	226.614	232.782	241.271	241.582	311	0%
I alt	994.464	810.774	813.654	856.063	843.675	-12.388	-1%

*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.

Kommentar til udviklingen i turtallet er vist i nedenstående oversigt:

Tabel 13: Kommentarer til udvikling i personture i forhold til foregående år og forventet regnskab 2018

Kommentarer	Udvikling i forhold til foregående år	Forventet regnskab 2018 i forhold til budget
FynBus i alt	Faldet fra 2015 til 2016 skyldes Odenses udtrædelse for anden kørsel. Stigning i antal personture samlet set for regnskab 2017 og forventet regnskab 2018 i forhold til 2015.	Ca. 12.400 færre personture (ca. 1 %). Som er summen af afvigelser imellem kørselsordningerne.
Handicap	Stigende over årene. Der er igennem årene sket en løbende øgning af handicapkørsel, som kan tilskrives den stigende ældre befolkningsandel.	Ca. 7.000 flere personture end budgetteret, svarende til 6 %. Ordningen er blevet udvidet så den også omfatter svagtseende. Nogle ejere har vurderet en lille effekt mens andre ejere har vurderet en stigning på 10 %.
Anden kørsel	Der er siden 2016 sket en løbende reduktion i anden kørsel. Faldet fra 2015 til 2016 skyldes Odenses udtrædelse for anden kørsel. <u>Fald</u> Lægekørsel; Nyborg, Middelfart og Assens har taget kørslen hjem fra 1. marts 2017. <u>Stigning</u> Genoptræning-, elev-, specialskole- og dagcenter kørsel i Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Nordfyn.	En reduktion på ca. 13.400 personture på indbyrdes forskydninger blandt ejerne. Af væsentlige afvigelser kan der nævnes: <u>Fald</u> Aktivitetskørsel ved Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde Specialskolekørsel ved Nordfyn. <u>Stigning</u> Genoptræning ved Assens og Kerteminde.
Siddende patientbefordring	Svag stigning i aktiviteten over årene til 2017.	På nuværende tidspunkt forventes budgetbalance.

Ejerbidrag

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 14.

Tabel 14: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (årets priser)	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018 i procent
Indtægter	-6,7	-7,0	-7,2	-7,1	-7,4	0,2	3%
Entreprenørudgifter	96,8	67,0	72,9	74,8	78,2	3,4	5%
Flex udgifter, netto	90,1	60,0	65,7	67,6	70,8	3,2	5%
Fællesudgifter	24,6	21,0	18,9	19,1	19,2	0,1	0%
Ejerbidrag	114,7	81,0	84,6	86,8	90,0	3,2	4%

Note: 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.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel:

Tabel 15: Ejerbidrag for Flexkørsel

Ejerbidrag for Flexkørsel (mio. kroner i årets priser)	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018 i procent
Assens	17,7	18,7	24,1	25,6	29,7	4,0	16%
Faaborg-Midtfyn	9,6	8,5	8,6	9,8	8,9	-1,0	-10%
Kerteminde	8,5	8,6	7,9	8,0	7,9	-0,1	-1%
Langeland	2,4	2,5	2,4	2,4	2,8	0,4	15%
Middelfart	2,4	2,4	1,7	1,6	1,6	0,1	4%
Nordfyn	13,8	17,6	18,5	18,5	17,8	-0,8	-4%
Nyborg	4,2	4,0	2,8	2,6	2,6	-0,1	-2%
Odense	47,9	10,1	9,7	9,2	9,7	0,5	6%
Svendborg	2,2	2,3	2,3	2,2	2,3	0,1	4%
Ærø	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,0	-7%
Region Syddanmark	5,7	6,1	6,2	6,5	6,5	0,1	1%
I alt	114,7	80,9	84,6	86,8	90,0	3,2	4%

Pga. opgørelse i mio. kroner kan små ændringer gives store procentuelle afvigelser.

Forventet regnskab 2018 for ejerbidraget er 90 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 3,2 mio. kroner eller ca. 4 % i forhold til budget 2018.

Reduktionen i ejerbidrag fra 2015-18 skyldes ændringer i aktiviteten.

I tabel 16 nedenfor er udviklingen i ejerbidrag i forhold til foregående år og forventet regnskab 2018 kommenteret for Assens, Faaborg-Midtfyn og Langeland kommune, da de har det procentuelt største udsving.

Tabel 16: Kommentarer til udvikling i ejerbidrag i forhold til foregående år og forventet regnskab 2018

Kommentarer	Udvikling i forhold til foregående år	Forventet Regnskab 2018 i forhold til budget
Samlet ejerbidrag	5,4 mio. kroner højere end regnskab 2017.	3,2 mio. kroner højere end budget 2018.
Assens	5,6 mio. kroner højere end regnskab 2017. <u>Stigning</u> Elevkørsel, specialskolekørsel samt Job og Ressourcekørsel.	4 mio. kroner højere end budget 2018. Som hovedsagligt skyldes at turprisen for specialskolekørsel er højere i forventet regnskab 2018 end budgetteret for 2018. Samt en stigning i antal ture ved genoptræning, elevkørsel og job og ressource-kørsel.
Faaborg-Midtfyn	På med niveau med regnskab 2017.	1 mio. kroner lavere end budget 2018. <u>Fald</u> Ca. 11.000 færre personture fordelt på kørsel til Center for voksenundervisning, Dagcenter, Aktivitet, genoptræning og læge.
Langeland	0,4 mio. kroner højere end regnskab 2017 <u>Stigning</u> Handicapkørsel og lægekørsel.	0,4 mio. kroner højere end budget 2018 <u>Stigning</u> Handicapkørsel og lægekørsel.

Entreprenørudgifter

Forventet regnskab 2018 for entreprenørudgifterne er 78,2 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 3,4 mio. kroner i forhold til budget 2018.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 17: Entreprenørudgifter

Mio. kroner (årets priser)	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018 i procent
Handicapkørsel	24,7	26,1	26,1	24,9	26,3	1,5	6%
Anden kørsel	72,1	40,9	46,8	49,9	51,9	1,9	4%
I alt	96,8	67,0	72,9	74,8	78,2	3,4	5%

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 pr. tur (årets priser)	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018 i procent
Handicapkørsel	206	211	201	196	197	1	0%
Anden kørsel	141	139	163	158	171	13	8%
Handicap og anden kørsel	153	160	175	169	179	10	6%
Telekørsel	110	109	106	105	106	1	1%
I alt	146	146	155	151	159	8	5%

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

Forventet entreprenørudgiften pr. persontur er i 2018 159 kroner, hvilket er højere end regnskab 2017 og budget 2018. Den primære årsag er stigningen i prisen pr. persontur for anden kørsel.

Kørselsudgiften for de enkelte ordninger, afhænger af mange variable, såsom længde, infrastruktur og samkørselsgrad. Desuden dækker anden kørsel over flere kørselsordninger med forskellig udgiftsstruktur. Ikke mindst har udbuddet med Cplan-kørsel i Assens og Nordfyns kommune i 2017 spillet en betydning for den stigende entreprenørudgift pr. persontur i 2018.

Fællesudgifter

Forventet regnskab 2018 for fællesudgifterne er 25,3 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget.

Tabel 19: Oversigt fællesudgifter

Mio. kroner (årets priser)	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018 i procent
Fællesudgifter. Telekørsel	5,9	6,7	6,1	6,3	6,1	-0,3	-4%
Fællesudgifter, flexområdet	24,6	21,0	18,9	19,1	19,2	0,1	0%
Fællesudgifter, i alt	30,4	27,6	25,0	25,5	25,3	-0,2	-1%

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

Tabel 20: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner (Årets priser)		R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018 i procent
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	21,80	24,90	23,50	22,89	23,86	0,97	4%
	Siddende patientbefordring	25,40	26,90	26,80	26,79	27,05	0,26	1%
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	14,20	11,30	10,60	10,67	10,05	-0,62	-6%
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	8,90	7,10	6,60	6,67	6,28	-0,39	-6%
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	10,70	8,50	7,90	8,00	7,53	-0,47	-6%
	Specialskekørsel	17,80	14,10	13,20	13,34	12,56	-0,78	-6%
	Telekørsel	21,30	16,90	15,90	16,00	15,07	-0,93	-6%
	Samlede fællesudgifter	SBH-kørsel	36,00	36,20	34,10	33,56	33,91	0,35
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	30,70	32,00	30,10	29,56	30,14	0,58	2%
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	32,50	33,40	31,40	30,89	31,39	0,50	2%
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel – Cplan			22,90	20,97	21,46	0,49	2%
	Specialskekørsel	39,60	39,00	36,70	36,23	36,42	0,19	1%
	Specialskekørsel - Cplan			28,20	26,30	26,49	0,19	1%
	Telekørsel	43,10	41,80	39,40	38,89	38,93	0,04	0%

Det fremgår af tabellen, at forventningen til faste fællesudgifter for kommunal kørsel er højere end budgetteret og sidste års regnskab, samt at forventning for fællesudgifter for siddende patientbefordring er højere end budgetteret og sidste års regnskab. Dette skyldes, at der på nuværende tidspunkt forventes færre ture men ikke tilsvarende forventning til lavere udgifter til administrationen samt større C-Plan rabat i 2018.

Med varetagelse af kørsel fuldt ud i Cplan opnås en lavere fællesudgift pr. persontur, da nogle administrative opgaver er flyttet enten til kommunen eller vognmanden.

Tabel 21: Antal personture pr. medarbejder

	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018 i procent
Antal personture	994.464	810.774	813.654	824.534	843.675	19.141	2%
Medarbejder normering	32,7	27,8	23,8	27,0	24,99	-2,1	-8%
Antal personture pr. medarbejder	30.412	29.165	34.187	30.493	33.761	3.267	11%

Note: Inklusiv telekørsel og siddende patientbefordring.

Forventning om stigningen i antal personture pr. medarbejder skyldes, at Assens og Nordfyns kommune i nogle kørselsordninger er overgået til Cplan, som betyder mindre administration for FynBus. Det har også betydet en reduktion i normeringen på 4 medarbejdere i Flextrafik ved FynBus i 2017.

Fællesudgifterne pr. persontur fremgår af nedenstående tabel. Forventet regnskab 2018 viser et lille fald i fællesudgifter pr. personture i forhold til budget 2018.

Tabel 22: Fællesudgifter pr. persontur

Årets priser	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018	Afvigelsen B 2018 - FR 2018 i procent
Fællesudgifter (mio. kroner)	30,4	27,6	25,0	25	25,3	-0	-1%
Antal personture	994.464	810.774	813.654	824.534	843.675	19.141	2%
Fællesudgifter pr. persontur	30,6	34,1	30,7	30,9	30,0	-0,9	-3%

Note: Inklusiv telekørsel og siddende patientbefordring.

BUDGET 2019

Budget 2019 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2018.

Tabel 23: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2016 til budget 2019

Mio. kroner (årets priser)	R 2016	R 2017	FR 2018	B 2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
Busdrift						
Indtægter	-232,3	-230,6	-204,4	-201,3	3,1	2%
Kørselsudgifter	499,9	478,3	502,4	492,2	-10,2	-2%
Fællesudgifter	70,0	76,3	76,3	77,4	1,2	2%
Ejerbidrag busdrift	337,6	323,9	374,3	368,4	-5,9	-2%
Telekørsel						
Indtægter	-2,5	-2,6	-2,7	-2,7	0,1	-2%
Kørselsudgifter	18,0	17,4	17,5	17,6	0,1	1%
Fællesudgifter	6,7	6,1	6,1	6,6	0,5	8%
Ejerbidrag telekørsel	22,2	20,9	20,8	21,5	0,6	3%
Ejerbidrag i alt	359,8	344,8	395,2	389,8	-5,3	-1%
Produktion	R 2016	R 2017	FR 2018	B 2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
Driftsbusser	341	337	338	338	-	0%
Køreplantimer	625.194	617.934	622.375	611.809	-10.566,0	-2%
Køreplankm.	18.670.170	18.666.821	18.617.778	18.540.858	-76.920,0	0%
Servicetimer telekørsel	30.409	30.514	32.549	33.336	787,2	2%
Direkte rejsekm. telekørsel	1.186.920	1.157.201	1.107.886	1.136.543	28.657,6	3%

Passagerindtægter og passagerudvikling

Efter indtrædelse i Takst Vest, sker takstreguleringer i samarbejde med de andre trafikskaber.

Der er foretaget p/l regulering på visse indtægtsreducerende omkostninger.

Passagerudviklingen forventes fortsat at falde. Det forventes at påvirke Odense Kommune og Region Syddanmark mest, hvorfor der er indregnet et fald på 4,5 % i indtægter og passagertal her. I de øvrige kommuner er takststigningen undladt for at imødekomme et lille fald i passagertal. Prognosen er behæftet med stor usikkerhed.

Tabel 24: Udviklingen i passagerer for perioden regnskab 2016 til budget 2019

Passagerer (1.000)	R 2016	R 2017	FR 2018	B 2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
Passagerer rutekørsel	17.536	15.537	14.324	13.803	-521,0	-4%
Passagerer telekørsel	165,3	163,9	165,1	169,3	4,3	3%

Entreprenørudgifter

Budget 2019 er udarbejdet på baggrund af de gældende køreplaner, der trådte i kraft fra august 2018.

Næste køreplanændring sker i januar 2019 og afledte ændringer er ikke indarbejdet i budgettet. Se også bilag 1.3 Forudsætninger og usikkerheder.

Tabel 25: Bruttoudgifter for perioden regnskab 2016 til budget 2019

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	FR 2018	B 2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
FynBus	497,7	478,3	502,4	492,2	-10,2	-2%
Region Syddanmark	203,4	182,6	190,3	193,2	3,0	2%
Assens	16,8	16,2	16,0	16,2	0,2	1%
Faaborg - Midtfyn	17,0	21,3	24,2	24,3	0,1	1%
Kerteminde	6,7	6,6	6,7	6,8	0,1	2%
Langeland	7,4	7,3	7,4	7,1	-0,3	-4%
Midtelfart	10,2	10,2	11,4	11,6	0,2	2%
Nordfyn	15,1	13,8	14,2	14,6	0,3	2%
Nyborg	13,4	13,3	13,9	14,1	0,2	1%
Odense	177,9	177,2	188,5	174,4	-14,0	-7%
Svendborg	29,8	29,7	29,9	29,9	0,0	0%

I Odense forventes den variable kørsel at falde med knap 12 mio. kroner fra forventet 2018 til budget 2019, hvilket bl.a. skyldes ekstraordinære udgifter i forbindelse med lukningen af Odense Bybusser (OBB) medio 2018. Det medvirker til højere betalinger til Keolis, der bl.a. har overtaget en stor del af den faste dubleringskørsel. Denne ekstraomkostning på ca. 3 mio. kr. bortfalder fra 2019.

Fra 2019 omlægges meget af den resterende kørsel med fast dublering til almindelig buskørsel, hvilket betyder en kraftig reduktion af de samlede omkostninger ved omlægning. Samlet giver nedlukningen af Odense Bybusser fremadrettet en besparelse på forventet 9 mio. kroner årligt.

Kontraktudgifterne er reguleret med Trafikselskaberne i Danmarks entreprenørindeks, som i forhold til forventet regnskab 2018 forventes at stige med 1,9 %, svarende til godt 9 mio. kroner.

Endvidere forventes antal køreplantimer at falde med ca. 4.000 timer, og jf. nedenstående tabel er det Assens og Svendborg Kommune, der har det procentuelt største fald i antal køreplantimer, da køreplanerne er justeret i forbindelse med start af nye kontrakter på lokalruterne, samt reduceret betjening af skolerne i Svendborg Kommune efter skolernes egne ønsker. Der forventes ingen stigning i køreplantimerne hos Odense Kommune eller Region Syddanmark.

Tabel 26: Antal driftsbusser og køreplantimer for perioden regnskab 2016 til budget 2019

Ejer		R 2016	R 2017	FR 2018	B 2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
FynBus	Driftsbusser	341	337	338	338	-	0%
	Køreplantimer	625.194	617.934	622.375	618.309	-4.066,0	-1%
Region Syddanmark	Driftsbusser	113	109	109	109	-	0%
	Køreplantimer	264.305	256.744	259.146	258.402	-744,0	0%
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	-	0%
	Køreplantimer	18.585	18.025	16.421	14.994	-1.427,0	-9%
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	39	39	39	39	-	0%
	Køreplantimer	24.601	25.247	26.023	25.658	-365,0	-1%
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	-	0%
	Køreplantimer	8.814	8.725	8.299	8.259	-40,0	0%
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	-	0%
	Køreplantimer	9.435	9.394	9.626	9.596	-30,0	0%
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	-	0%
	Køreplantimer	13.398	13.406	13.382	13.336	-46,0	0%
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	-	0%
	Køreplantimer	17.030	16.341	16.321	16.363	42,0	0%
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	-	0%
	Køreplantimer	16.623	16.624	16.910	16.837	-73,0	0%
Odense	Driftsbusser	76	76	77	77	-	0%
	Køreplantimer	212.147	212.616	216.218	215.561	-657,0	0%
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	-	0%
	Køreplantimer	40.256	40.812	40.029	39.303	-726,0	-2%

Fællesudgifter

Både rammen på de ordinære fællesudgifter og udgifterne til Rejsekort A/S er p/l reguleret med 2,0%. Dette betyder at den ordinære fællesudgiftsramme ændres fra 60,9 mio. kroner i 2018 til 62,1 mio. kroner i 2019.

Tabel 27: Fællesudgifter for perioden regnskab 2016 til budget 2019

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	FR 2018	B 2019	Afvig. B19-FR18
Driftsrelaterede udgifter	10,7	8,3	8,2	12,1	4,0
Salgsrelaterede udgifter	16,2	15,9	16,9	15,3	-1,6
Administrative udgifter	34,9	39,4	39,0	34,7	-4,4
Ordinær ramme	61,8	63,7	64,1	62,1	-2,0
Udgifter Rejsekort	5,6	10,3	13,6	14,5	0,9
Rammestyring / Overførsel	1,3	0,8	-3,2	0,0	3,2
Anlægsudgifter	1,2	1,5	1,8	0,8	-1,0
I alt	70,0	76,3	76,3	77,4	1,2

Anlægsudgifter

Der ansøges i budget 2019 om midler til følgende projekter:

- 0,5 mio. kroner til "FynBusbestilling i fremtiden"
- 0,2 mio. kroner til "Integration af rejseplanen op mod mobilapp'en"
- 0,1 mio. kroner til "Økonomiintegration tele- og handicapkørsel", da Region Syddanmarks økonomi-system er udskudt til 2019.

Se endvidere projektbeskrivelserne i bilag 1.4.1-1.4.3.

Telekørsel

Budget for Flextrafik inkl. telekørsel 2019 er med afsæt i budget 2018 og forventet regnskab 2018, hvortil ejerne er blevet bedt om input på baggrund af deres forventninger.

Nedenstående tabel viser ejerbidrag for perioden regnskab 2016 til budget 2019, som viser et fald i 2017 og forventet 2018, for så at stige i 2019. Udgifterne følger udviklingen i aktivitetsniveauet, som ses i tabel 29.

Tabel 28: Ejerbidrag for telekørsel

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	B 2019	Afvig. B19-FR18
FynBus	22,2	20,9	21,7	20,8	21,5	0,6
Region Syddanmark	1,2	1,1	1,1	1,0	1,1	0,1
Assens	5,3	4,9	4,9	4,9	5,0	0,1
Faaborg - Midtfyn	4,8	4,4	4,3	4,9	5,3	0,4
Kerteminde	2,0	1,7	1,7	1,7	1,7	-0,0
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	-0,1
Middelfart	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	-0,0
Nordfyn	4,5	5,1	6,1	4,8	4,8	-0,1
Nyborg	0,7	0,6	0,6	0,7	0,5	-0,1
Odense	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0
Svendborg	2,4	1,8	1,9	1,5	1,7	0,2

Faaborg-Midtfyn har korrigeret deres Budget 2019 med en forventet stigning på ca. 10 % i antal ture grundet den udvikling Faaborg-Midtfyn har set den sidste års tid.

Nordfyns Kommune har pr. 1. august 2018 ændret deres åbningstider og takster, hvilket gør at der på nuværende tidspunkt forventes en reduktion i telekørsel.

Nedenstående tabel 29 viser produkt- og ejerfordelte rejser i telekørsel.

Tabel 29: Produkt- og ejerfordelte rejser i telekørsel 2015 til 2019

Telekørsel samlet - Antal rejser								
Ture	Produkt	R2016	R2017	B2018	FR2018	B 2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
FynBus	Telependler	20.277	18.853	21.590	19.218	22.890	3.672	19%
	Telerute	10.161	8.787	9.460	8.313	8.710	397	5%
	Telecity	10.798	9.683	10.050	8.933	9.550	617	7%
	Teletaxa	127.027	126.544	130.690	128.960	128.190	-770	-1%
	Total	168.263	163.867	171.790	165.424	169.340	3.916	2%
RSD	Telerute	7.511	6.659	7.200	5.737	6.500	763	13%
	Total	7.511	6.659	7.200	5.737	6.500	763	13%
Assens	Telependler - uddann	2.838	2.559	2.700	2.124	2.600	476	22%
	Telependler	2.948	2.558	2.500	2.512	2.500	-12	0%
	Telependler, i alt	5.786	5.117	5.200	4.636	5.100	464	10%
	Teletaxa	33.828	32.278	32.500	30.838	32.500	1.662	5%
	Total	39.614	37.395	37.700	35.474	37.600	2.126	6%
Faaborg-Midtfyn	Telependler	4.869	4.347	4.200	4.723	5.300	577	12%
	Telerute	292	207	300	149	250	101	68%
	Teletaxa	33.097	31.961	31.000	36.671	39.000	2.329	6%
	Total	38.258	36.515	35.500	41.543	44.550	3.007	7%
Kerteminde	Telependler	813	1.634	2.000	1.104	2.000	896	81%
	Teletaxa	14.052	12.380	12.000	13.168	12.000	-1.168	-9%
	Total	14.865	14.014	14.000	14.272	14.000	-272	-2%
Langeland	Telerute	551	579	350	966	350	-616	-64%
	Total	551	579	350	966	350	-616	-64%
Middelfart	Telecity	3.569	3.823	3.700	3.627	3.700	73	2%
	Teletaxa	5.590	5.400	5.300	5.719	5.300	-419	-7%
	Total	9.159	9.223	9.000	9.346	9.000	-346	-4%
Nordfyns	Telependler	3.938	4.881	6.240	4.470	6.240	1.770	40%
	Teletaxa	29.559	34.135	39.540	32.519	29.540	-2.979	-9%
	Total	33.497	39.016	45.780	36.989	35.780	-1.209	-3%
Nyborg	Telependler	1.261	1.096	1.000	1.153	1.000	-153	-13%
	Telerute	373	343	350	370	350	-20	-5%
	Teletaxa	3.604	3.615	3.200	4.342	3.200	-1.142	-26%
	Total	5.238	5.054	4.550	5.865	4.550	-1.315	-22%
Odense	Telerute	62	270	410	511	410	-101	-20%
	Teletaxa	835	1.116	1.250	1.018	1.250	232	23%
	Total	897	1.386	1.660	1.529	1.660	131	9%
Svendborg	Telependler	3.610	3.268	2.950	3.132	3.250	118	4%
	Telerute	1.372	729	850	580	850	270	47%
	Telecity	7.229	5.860	6.350	5.306	5.850	544	10%
	Teletaxa	6.462	5.659	5.900	4.685	5.400	715	15%
	Total	18.673	15.516	16.050	13.703	15.350	1.647	12%

FLEKKØRSEL

Budget for Flextrafik inkl. telekørsel 2019 er med afsæt i budget 2018 og forventet 2018, hvortil ejerne er blevet bedt om tilbagemeldinger på korrektioner.

Hovedtal for flexkørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 30: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	B2018	FR2018	B2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
Indtægter	-7,0	-7,2	-7,1	-7,4	-7,3	-0,1	1%
Entreprenørudgifter	67,0	72,9	74,8	78,2	71,6	-6,6	-9%
Flex udgifter, netto	60,0	65,7	67,6	70,8	64,3	-6,6	-9%
Fællesudgifter	21,0	18,9	19,1	19,2	18,7	-0,5	-3%
Ejerbidrag	81,0	84,6	86,8	90,0	82,9	-7,1	-8%

Note: 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.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel:

Tabel 31: Ejerbidrag for Flexkørsel

Ejerbidrag for Flexkørsel (mio. kroner i årets priser)	R2016	R2017	B2018	FR2018	B2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
Assens	18,7	24,1	25,6	29,7	24,8	-4,9	-16%
Faaborg-Midtfyn	8,5	8,6	9,8	8,9	9,5	0,7	7%
Kerteminde	8,6	7,9	8,0	7,9	3,8	-4,1	-52%
Langeland	2,5	2,4	2,4	2,8	2,6	-0,2	-8%
Middelfart	2,4	1,7	1,6	1,6	1,5	-0,1	-4%
Nordfyn	17,6	18,5	18,5	17,8	18,9	1,1	6%
Nyborg	4,0	2,8	2,6	2,6	2,6	0,1	2%
Odense	10,1	9,7	9,2	9,7	10,1	0,4	4%
Svendborg	2,3	2,3	2,2	2,3	2,3	0,0	0%
Ærø	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,0	5%
Region Syddanmark	6,1	6,2	6,5	6,5	6,5	-0,1	-1%
I alt	80,9	84,6	86,8	90,0	82,9	-7,1	-8%

Af de markante ændringer kan nævnes:

- Assens hjemtager dagcenterkørsel pr. august 2019
- Kerteminde kommune har valgt at hjemtage en række kørselsordninger pr. marts 2019.
- Odense forventer en stigning på ca. 10 % ved handicapkørsel grundet ordning udvides til svagt seende.

Entreprenørudgifter

Entreprenørudgifterne er baseret på nuværende udgifter, de nye kontrakter (for Planet marts 2019 og Cplan august 2019) kan ændre forudsætningerne og dermed udgiftsniveauet.

I forbindelse med forberedelserne til udbud af kørsel i perioden marts 2019 til februar 2021 er der foretaget en analyse af udnyttelsen af de vognressourcer der er stillet til rådighed for afviklingen af kørsel i bestemte tidsrum (Garantivogne). En af konklusioner på analysen var, at der er visse vognløb, som med fordel kan begrænses i åbningstid, da der ikke er tilstrækkelig efterspørgsel efter transport på givne tider af åbningstiden. Denne begrænsning af åbningstid for garantivogne medfører en besparelse på grundbetalingen for produktionsapparatet.

Der er i analysen taget hensyn til lokale forhold, således en manglende efterspørgsel i tyndt befolkede områder ikke automatisk medfører en fjernelse af en garantivogn, idet der kan være behov for et vist beredskab til driftssikker afvikling af kørsel i disse områder.

Der er derfor en forventning om lavere kørselsudgifter fra marts 2019, men da omfanget ikke er kendt endnu er det ikke indarbejdet i budget 2019.

Tabel 32: Entreprenørudgifter

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	B2018	FR2018	B2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
Handicapkørsel	26,1	26,1	24,9	26,3	25,7	-0,6	-2%
Anden kørsel	40,9	46,8	49,9	51,9	45,9	-6,0	-12%
I alt	67,0	72,9	74,8	78,2	71,6	-6,6	-9%

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

Fællesudgifter

Ud fra forventninger til personaleomkostninger og forventede udgifter til fælles administration er budget 2019 vist i nedenstående tabel.

Tabel 33: Oversigt fællesudgifter

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	B2018	FR2018	B2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
Fællesudgifter. Telekørsel	6,7	6,1	6,3	6,1	6,6	0,5	8%
Fællesudgifter, flexområdet	21,0	18,9	19,1	19,2	18,7	-0,5	-3%
Fællesudgifter, i alt	27,6	25,0	25,5	25,3	25,2	-0,1	0%

Antal personture er budgetteret ca. 6 % lavere mens budget 2019 kun er reduceret med 1 %, som blandt andet skyldes en ny afregningsmodel for callcenter ved FlexDanmark, som betyder en øget udgift til callcenter for FynBus på ca. 0,35 mio. kroner. Derfor budgetteres med højere satser for fællesudgifter for 2019.

For at imødekomme de stigende udgifter, til f.eks. callcenter ved FlexDanmark nedsættes der efterår 2018 arbejdsgrupper, som skal arbejde med øget selvbetjening og business case for åbningstider i callcenter ved FynBus.

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

Tabel 34: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. personture

I kroner (Årets priser)		R2016	R2017	B2018	FR2018	B2019	Afvig. B19-FR18	Afvigelsen B19 - FR18 i procent
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	24,90	23,50	22,89	23,86	25,12	1,26	5%
	Siddende patientbefordring	26,90	26,80	26,79	27,05	26,85	-0,20	-1%
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	11,30	10,60	10,67	10,05	10,44	0,39	4%
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbære hjælpemidler og § -kørsel	7,10	6,60	6,67	6,28	6,53	0,25	4%
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	8,50	7,90	8,00	7,53	7,83	0,30	4%
	Specialskekørsel	14,10	13,20	13,34	12,56	13,05	0,49	4%
	Telekørsel	16,90	15,90	16,00	15,07	15,56	0,49	3%
	Samlede fællesudgifter	SBH-kørsel	36,20	34,10	33,56	33,91	35,56	1,65
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbære hjælpemidler og § -kørsel	32,00	30,10	29,56	30,14	31,65	1,51	5%
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	33,40	31,40	30,89	31,39	32,95	1,56	5%
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel – Cplan		22,90	20,97	21,46	23,02	1,56	7%
	Specialskekørsel	39,00	36,70	36,23	36,42	38,17	1,75	5%
	Specialskekørsel - Cplan		28,20	26,30	26,49	28,24	1,75	7%
	Telekørsel	41,80	39,40	38,89	38,93	40,68	1,75	4%

TJENESTEMANDSPENSIONER

Ved FynBus' etablering i 2007 overtog FynBus et antal tjenestemænd fra Odense Kommune.

Samtidig overtog FynBus pensionsforpligtelsen for disse tjenestemænd, samt aktiver til dækning af denne forpligtelse. Aktiverne består i dag af garageanlægget på Gammelsø, obligationer, kontanter og et tilgodehavende hos Odense Kommune.

En eventuel restforpligtelse for de overdragne tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne, påhviler **Odense Kommune**.

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

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

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

Resultat

Af nedenstående tabel ses den historiske udvikling. De svingende indtægter skyldes udsving i afkastet fra obligationsporteføljen. Udgifterne til pension er over tid stigende og skyldes at flere og flere tjenestemænd går på pension.

FynBus budgetterede med et underskud på 6,1 mio. kroner i 2018, men som konsekvens af lukningen af Odense Bybusser forventes et resultat for regnskab 2018 på 7,1 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 1,0 mio. kroner. I 2019 får lukningen af Odense Bybusser helårsvirkning, hvorfor der budgetteres med et resultat på 10,2 mio. kroner.

Tabel 35: Pensionsresultat 2015-19

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	B 2019	FR 2018 - B2018	B 2019 - FR 2018
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-6,1	-9,4	-10,4	-7,4	-7,7	-8,1	-0,4	-0,4
Udgifter til pensioner	10,8	12,1	13,0	13,3	14,6	18,1	1,3	3,5
Nettoudgifter pension	4,7	2,7	2,6	6,0	6,9	10,0	1,0	3,1
Administrative udgifter	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	-	-
Resultat pension	4,9	2,9	2,8	6,1	7,1	10,2	1,0	3,1

Indtægterne udgør i 2018 7,7 mio. kroner. Det er en merindtægt på 0,4 mio. kroner. Indtægterne består af:

- 3,5 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er en merindtægt på 0,1 mio. kroner 2,0 mio. kroner i afkast af obligationsbeholdning. Det er på niveau med budgettet. Aktie- og obligationsmarkederne er for tiden meget volatile og derfor kan der opleves større udsving end hidtil i afkastet.
- 2,2 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er en merindtægt på 0,3 mio. kroner og skyldes lukning af Odense Bybusser.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner udgør 14,6 mio. kroner. Det er en merudgift på 1,3 mio. kroner og kan henføres til lukning af Odense Bybusser. De eksterne administrative udgifter udgør 0,2 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget. Udgifterne kan henføres til eksterne udgifter til udbetalingsadministration, bankgebyrer, revisionspåtegning mv.

Indtægten fra Sampension på 2,2 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.

I budget 2019 er årets underskud på 10,2 mio. kroner og skyldes at lukning af Odense Bybusser får helårseffekt.

Præmiebetaling

Som det fremgår af nedenstående tabel forventes den samlede præmie til pension vedr. de tjenestegørende i 2018 at udgør 5,1 mio. kroner. Mindreudgiften skyldes lukning af Odense Bybusser, hvilket betyder at Odense Kommune ikke længere skal betale indbetale til pension for de tjenestegørende tjenestemænd. I budget 2019 forventes præmiebetalingen at falde til 2,4 mio. kroner, da den ene af FynBus egne tjenestemænd går på pension og Odense Bybussers tjenestemænd er gået på pension i 2018.

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 51,8 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2018 og 42,2 % i 2019.

Årsagen til faldet i afregningsatsen, skyldes at Sampension har ændret udløbsdatoerne på forsikringspoli-erne fra 65 år til folkepensionstidspunktet for den enkelte tjenestemand.

Udgiften til præmiebetaling opkræves hos 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 36: Præmiebetaling 2015-19

Præmiebetaling (mio kr. i årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	B 2019	FR 2018 - B2018	B 2019 - FR 2018
Odense Kommune	4,2	3,5	3,3	3,2	2,5	-	-0,7	-2,5
Keolis Danmark A/S	0,6	0,9	0,7	0,8	0,6	0,6	-0,2	0,0
FynBus' fællesudgifter	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	-	-
I alt til Sæmpension	6,3	5,8	5,4	5,5	4,6	2,1	-0,9	-2,5
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,7	0,7	0,7	0,5	0,6	0,3	0,1	-0,3
Samlet præmiebetaling	6,9	6,5	6,1	6,0	5,1	2,4	-0,9	-2,7

Pensionsbalance

I pensionsbalancen indgår på den ene side FynBus' pensionsforpligtelser overfor tjenestemændene og på den anden side de værdier, der er reserveret til forpligtelserne. Balancen opgøres hvert 5. år, hvor forpligtelserne bliver aktuaropgjort og dette er gjort pr. 31.12. 2017.

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.

FynBus pensionsforpligtelser omfatter 108 tjenestemænd. Heraf er 33 pr. 30/6-18 stadig tjenestegørende.

Bruttopensionsforpligtelsen udgjorde pr. 31/12-17 512,1 mio. kroner, hvoraf 77,2 mio. kroner er indestående hos Sampension som genforsikring og 20,3 mio. kroner er indestående på bonuskonto hos Sampension jf. nedenstående tabel.

Tabel 37: Oversigt forpligtelser 2017 (Sampensions aktuaropgørelse)

Bruttoforpligtelse	Indestående på genforsikring	Indestående på bonuskonto	Nettoforpligtelse
512.119.704	77.205.051	20.339.116	414.578.536

Der tages udgangspunkt i en pensionsalder på 62 år

EGENKAPITAL

Egenkapitalen i FynBus interne regnskab vedr. forventet 2018 viser den disponibel egenkapital. Herunder ses udviklingen i FynBus samlede egenkapital, som ultimo 2017 er opgjort til -58,1 mio. kroner.

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

Tabel 38: Egenkapitalens udvikling 2015-2018

Mio. kroner (årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	FR 2018
Egenkapital primo	3,4	0,7	-39,2	-58,1
Åretsbevægelser vedr. den disponible egenkapital	-78,1	-64,7	-3,4	-1,4
Årets bevægelser vedr. pensionsforpligtelser og øvrige	75,4	24,8	-15,5	
Egenkapital ultimo	0,7	-39,2	-58,1	

Disponibel egenkapital

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 gennem anskaffelse af billetudstyr.

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

Anskaffelsen af Rejsekortudstyr fortsatte i 2016, hvor der er anvendt 67,7 mio. kroner inkl. interne projektomkostninger.

I 2017 blev Rejsekort taget i brug i FynBus. Der er anvendt i alt 3,7 mio. kroner:

- 7,2 mio. kroner til projektomkostninger
- 0,8 mio. kroner til investering i udstyr
- -4,5 mio. kroner tilbagebetaling af ansvarlig lån, samt regulering i værdien af FynBus aktiekapital hos Rejsekortet

Den disponible egenkapital forventes at stige med -1,4 mio. kroner til -119,0 mio. kroner ultimo 2018. Udgifterne skyldes investering i udstyr, projektomkostninger samt ansvarlig lån. Der forventes at ske slutopgørelse på rejsekorts investeringen, samt projektomkostningerne til implementering af rejsekortet ultimo 2018.

Saldoen for den disponible egenkapital vil løbende blive forbedret efterhånden som Rejsekort A/S afdrager på det ansvarlige lån.

Pensionsbalancen

Pensionsbalancen opgøres hvert 5. år jf. afsnittet under tjenestemandspensioner – næste gang vil blive i 2022. FynBus er i løbende dialog med Odense kommune vedr. udviklingen. Reguleringerne opgøres i forbindelse med årsregnskabet.

Øvrigt

I denne post indgår bevægelser på egenkapitalen herunder især afskrivninger, som ikke omfattes af de 2 ovenstående poster. Der er ikke selvstændigt budget herfor. Reguleringerne opgøres i forbindelse med årsregnskabet.

Bilag 1.2

FynBus

Kollektiv trafik

Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Forventet Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budget 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Indtægter:								
Enkeltbilletter, total	46.474	41.461	44.179	2.718	42.945	42.945	42.945	42.945
- Kontantbilletter	29.361	28.643	27.562	-1.081	26.329	26.329	26.329	26.329
- SMS-billetter	17.112	12.818	16.616	3.798	16.616	16.616	16.616	16.616
Kvikkort/turkort/rejsekort classic	58.263	64.721	54.939	-9.782	54.939	54.939	54.939	54.939
Periodekort, total	103.734	85.304	75.931	-9.374	73.126	73.126	73.126	73.126
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	30.939	13.420	10.504	-2.916	10.046	10.046	10.046	10.046
- Ungdomskort	62.739	59.909	55.385	-4.524	53.134	53.134	53.134	53.134
- Skolekort	10.056	11.975	10.042	-1.933	9.946	9.946	9.946	9.946
Kompensation fra Staten	12.394	12.603	12.567	-36	12.818	12.818	12.818	12.818
Bus / tog samarbejde	15.120	18.984	18.783	-200	18.783	18.783	18.783	18.783
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	-586	-31	-131	-100	173	173	173	173
Salgsprovision og - gebyrer	-4.112	-2.369	-1.508	861	-1.459	-1.459	-1.459	-1.459
Øvrige indtægter	-702	503	-397	-900	-31	-31	-31	-31
Indtægter i alt	230.586	221.176	204.362	-16.814	201.295	201.295	201.295	201.295
Busruter udgifter (1.000 kr.)								
Bruttoudgifter:								
- Entreprenørkontrakter	457.535	457.857	469.914	-12.057	469.759	469.326	469.326	469.326
- Incitamentsaftale	3.587	4.440	2.642	1.798	4.360	4.360	4.360	4.360
- Variabel kørsel	16.610	22.331	23.967	-1.636	12.304	12.304	12.304	12.304
- Olierisiko	-718	0	0	0	0	0	0	0
- Bod	-1.470	-385	-564	179	-290	-290	-290	-290
- Rejsetidsgaranti	148	193	115	78	200	200	200	200
- Endestationer/rutebilstationer	462	550	550	0	550	550	550	550
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	1.939	3.124	3.728	-604	2.837	2.837	1.339	1.339
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	166	2.500	2.050	450	2.500	2.500	2.500	2.500
Bruttoudgifter, busruter	478.259	490.610	502.402	-11.792	492.221	491.787	490.289	490.289
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	247.673	269.434	298.040	-28.606	290.926	290.493	288.994	288.994
Fællesudgifter:								
- Driftsrelaterede udgifter	8.322	7.848	8.186	-338	12.139	12.139	12.139	12.139
- Salgsrelaterede udgifter	15.930	15.871	16.897	-1.026	15.322	15.322	15.322	15.322
- Administrative udgifter	39.445	41.881	39.048	2.833	34.657	34.657	34.657	34.657
- Rejsekort udgifter	10.275	9.808	13.578	-3.770	14.501	14.909	14.909	14.909
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	803	0	-3.231	3.231	0	0	0	0
- Anlægsudgifter	1.494	125	1.800	-1.675	825	0	0	0
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	76.269	75.533	76.278	-745	77.444	77.027	77.027	77.027
Årets ejerbidrag busdrift	323.942	344.967	374.318	-29.351	368.370	367.520	366.021	366.021

FynBus

Kollektiv trafik								
Telekørsel (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Forventet Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budget 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
- Indtægter	2.631	2.709	2.720	11	2.653	2.653	2.653	2.653
- Entreprenørudgifter	17.362	18.029	17.484	545	17.577	17.577	17.577	17.577
Telekørsel nettoudgifter	14.731	15.320	14.763	557	14.924	14.924	14.924	14.924
- Fællesudgifter (Flextrafik)	6.130	6.338	6.078	260	6.552	6.552	6.552	6.552
Årets ejerbidrag telekørsel	20.860	21.658	20.841	817	21.476	21.476	21.476	21.476

Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)

Årets underskud kollektiv trafik	344.000	366.625	398.390	-31.765	389.846	388.995	387.497	387.497
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	344.803	366.625	395.159	-28.534	389.846	388.995	387.497	387.497

Restfinansiering og likviditet

Restfinansiering

	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Forventet Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budget 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Ejerbetaling af busdrift	344.803	366.625	395.159	-28.534	389.846	388.995	387.497	387.497
Opkrævet aconto for året	357.505	361.879	361.528	-351	376.040	374.814	373.316	373.316
Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)	-12.702	4.746	33.632	28.886	13.806	14.181	14.181	14.181

Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel

	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Forventet Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budget 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Afregning for foregående regnskabsår	-1.664	-3.291	-4.124	-833	-579	0	0	0
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvist to år efter regnskabsåret)	1.455	3.731	3.731	0	1.056	23.759	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	15	39	39	0	11	248	0	0
Opkrævet aconto for året	357.505	361.879	361.528	-351	376.040	374.814	373.316	373.316
Årets samlede likvide tilskud	357.312	362.358	361.174	-1.184	376.527	398.821	373.316	373.316

FynBus

Nøgletal

	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Forventet Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budget 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Busruter								
Passagerantal*bus	15.537.000	15.862.000	14.324.000	-1.538.000	13.803.000	13.803.000	13.803.000	13.803.000
Driftsbusser	337	336	338	2	338	338	338	338
Køreplantimer	617.934	612.785	622.375	9.590	611.809	611.809	611.809	611.809
køreplankm	18.666.821	18.576.441	18.617.778	41.337	18.540.858	18.540.858	18.540.858	18.540.858
Passagerer/køreplantime	25	26	23	-3	23	23	23	23
Passager/antal indbyggere	31	33	29	-4	28	28	28	27
Køreplante/antal indbyggere	1	1	1	0	1	1	1	1
Selvfinansierungsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	48	45	41	-4	41	41	41	41
Indtægter/passagerer (kr.)	15	14	14	0	15	15	15	15
indtægter/køreplantim (kr.)	373	361	328	-33	329	329	329	329
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	774	801	807	7	805	804	801	801
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	401	440	479	39	476	475	472	472
Årets underskud/køreplantime (kr.)	557	598	640	42	637	636	633	633
Ejerbidrag/km (kr.)	17	19	20	2	20	20	20	20
Telekørsel								
Passagerantal telekørsel (personture)	163.867	171.790	165.064	-6.726	169.340	169.340	169.340	169.340
Antal minutter (incl. Servicetid)	1.830.842	1.919.340	1.952.927	33.587	2.000.162	2.000.162	2.000.162	2.000.162
Antal km (direkte rejse)	1.157.201	1.240.786	1.107.886	-132.900	1.136.543	1.136.543	1.136.543	1.136.543
Nettoudgifter/persontur (kr.)	90	89	89	0	88	88	88	88
Bruttoudgifter/persontur (kr.)	106	105	106	1	104	104	104	104
Fællesudgifter/persontur (kr.)	37	37	37	0	39	39	39	39
Ejerbidrag/km (kr.)	18	17	19	1	19	19	19	19
Ejerbidrag/minut (kr.)	11	11	11	-1	11	11	11	11
Kollektiv trafik i alt								
Indbyggerantal	494.049	487.842	496.243	8.401	497.941	499.490	500.890	502.263
Passagerantal i alt	15.700.867	16.033.790	14.489.064	-1.544.726	13.972.340	13.972.340	13.972.340	13.972.340
Årets underskud/passagerer (kr.)	22	23	28	5	28	28	28	28
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	698	752	796	45	783	779	774	772

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

FynBus

Odense Bybusser

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Forventet Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budget 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Drift af bybusser excl. Cross Border	18.293	16.579	17.006	-427	0	0	0	0

Tjenestemandspensioner

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Forventet Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budget 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Nettohusleje - Gammelsø	3.475	3.400	3.506	106	3.317	3.317	3.317	3.317
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbev Odense Kommune	4.954	2.000	2.000	0	2.000	2.000	2.000	2.000
Pensionsudbetaling fra Sampension	1.927	1.950	2.210	260	2.800	2.950	3.100	3.250
Indtægter i alt	10.356	7.350	7.716	366	8.117	8.267	8.417	8.567
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Forventet Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budget 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	12.982	13.300	14.637	-1.337	18.112	18.610	19.000	19.400
Ekstern administration	166	180	180	0	180	180	180	180
Udgifter i alt	13.148	13.480	14.817	-1.337	18.292	18.790	19.180	19.580
I alt	2.792	6.130	7.101	-971	10.175	10.523	10.763	11.013

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Forventet Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budget 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	3.316	3.200	2.493	-707	0	0	0	0
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	666	800	559	-241	570	570	570	570
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.451	1.500	1.500	0	1.500	1.400	1.300	1.200
Præmiebetaling til Sampension	5.434	5.500	4.552	-948	2.070	1.970	1.870	1.770
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	689	533	594	61	342	342	342	342
I alt	6.123	6.033	5.146	-887	2.412	2.312	2.212	2.112

FynBus

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Forventet Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budget 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Handicapkørsel (SBH)								
Indtægter	-6.813	-6.721	-6.984	263	-6.916	-6.916	-6.916	-6.916
Entreprenørudgifter	26.125	24.855	26.329	-1.473	25.693	25.693	25.693	25.693
Fællesudgifter	4.388	4.149	4.486	-337	4.693	4.693	4.693	4.693
Ejerbidrag	23.700	22.284	23.830	-1.547	23.470	23.470	23.470	23.470
Personture	129.754	126.761	133.798	7.037	134.711	134.711	134.711	134.711
Lægekørsel								
Indtægter	-3	0	-4	4	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	3.229	2.865	2.612	254	2.840	2.840	2.840	2.840
Fællesudgifter	691	603	541	62	633	633	633	633
Ejerbidrag	3.917	3.468	3.148	320	3.473	3.473	3.473	3.473
Personture	22.995	20.400	17.940	-2.460	20.000	20.000	20.000	20.000
Speciallægekørsel								
Indtægter	-2	0	-2	2	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.710	1.747	1.726	21	1.813	1.813	1.813	1.813
Fællesudgifter	222	227	220	7	246	246	246	246
Ejerbidrag	1.930	1.974	1.944	30	2.059	2.059	2.059	2.059
Personture	7.376	7.675	7.311	-364	7.775	7.775	7.775	7.775
Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	292	335	321	14	331	331	331	331
Fællesudgifter	25	28	28	0	31	31	31	31
Ejerbidrag	317	363	348	14	362	362	362	362
Personture	833	940	957	17	990	990	990	990
Paragrafkørsel								
Indtægter	-5	-4	-9	6	-9	-9	-9	-9
Entreprenørudgifter	444	571	500	71	714	714	714	714
Fællesudgifter	80	107	84	23	122	122	122	122
Ejerbidrag	519	675	575	100	827	827	827	827
Personture	2.651	3.620	2.803	-817	3.850	3.850	3.850	3.850
Genoptræningskørsel****)								
Indtægter	-14	0	-17	17	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	4.269	4.185	4.388	-203	3.981	3.981	3.981	3.981
Fællesudgifter	967	901	945	-44	932	932	932	932
Ejerbidrag	5.222	5.086	5.317	-231	4.913	4.913	4.913	4.913
Personture	34.974	35.100	36.111	1.011	33.549	33.549	33.549	33.549
Special genoptræningskørsel****)								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	716	921	632	289	716	716	716	716
Fællesudgifter	64	76	53	22	72	72	72	72
Ejerbidrag	780	996	685	311	788	788	788	788
Personture	2.184	2.710	2.011	-699	2.359	2.359	2.359	2.359

FynBus

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Forventet Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budget 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Aktivitetkørsel								
Indtægter	-385	-418	-363	-55	-368	-368	-368	-368
Entreprenørdgifter	7.139	7.982	7.358	623	6.202	6.202	6.202	6.202
Fællesudgifter	1.556	1.602	1.441	161	1.299	1.299	1.299	1.299
Ejerbidrag	8.310	9.165	8.436	730	7.133	7.133	7.133	7.133
Personture	57.391	63.845	57.060	-6.785	48.760	48.760	48.760	48.760
Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	2.411	2.273	2.914	-640	1.975	1.975	1.975	1.975
Fællesudgifter	593	588	626	-37	471	471	471	471
Ejerbidrag	3.003	2.862	3.539	-678	2.446	2.446	2.446	2.446
Personture	20.572	21.030	22.300	1.270	15.503	15.503	15.503	15.503
Specialskekørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	22.114	23.683	26.425	-2.742	24.423	24.423	24.423	24.423
Fællesudgifter	3.397	3.555	3.501	54	3.187	3.187	3.187	3.187
Ejerbidrag	25.512	27.239	29.926	-2.687	27.610	27.610	27.610	27.610
Personture	110.852	127.902	125.121	-2.781	110.867	110.867	110.867	110.867
Center for voksenundervisning								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	65	481	198	283	301	301	301	301
Fællesudgifter	13	94	35	60	51	51	51	51
Ejerbidrag	78	575	233	342	352	352	352	352
Personture	405	3.300	1.099	-2.201	1.775	1.775	1.775	1.775
CPR-kørsel/Job og ressource								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	7	0	272	-272	11	11	11	11
Fællesudgifter	1	0	37	-37	2	2	2	2
Ejerbidrag	8	0	309	-309	13	13	13	13
Personture	46	0	1.710	1.710	75	75	75	75
Dagcenterkørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	3.636	4.144	4.110	34	2.383	2.383	2.383	2.383
Fællesudgifter	646	648	622	26	418	418	418	418
Ejerbidrag	4.282	4.792	4.732	60	2.801	2.801	2.801	2.801
Personture	25.737	28.300	26.932	-1.368	16.234	16.234	16.234	16.234
Flexruter								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	187	215	164	51	172	172	172	172
Fællesudgifter	24	30	40	-10	26	26	26	26
Ejerbidrag	211	245	204	41	198	198	198	198
Personture	780	974	1.279	305	780	780	780	780

FynBus

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Forventet Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budget 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Lukket skolekørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	546	534	254	280	0	0	0	0
Fællesudgifter	14	14	7	6	0	0	0	0
Ejerbidrag	560	548	262	286	0	0	0	0
Personture	455	445	237	-208	0	0	0	0
Udligning								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	0	58	0	58	0	0	0	0
Ejerbidrag	0	58	0	58	0	0	0	0
Personture	0	0	0	0	0	0	0	0
*) Implementeringsudgifter inden opstart 1/1-14								
Flextrafik ekskl. siddende patientbef. og telekørsel i alt								
Indtægter	-7.222	-7.142	-7.380	238	-7.292	-7.292	-7.292	-7.292
Entreprenørudgifter	72.890	74.792	78.202	-3.410	71.555	71.555	71.555	71.555
Fællesudgifter	12.681	12.621	12.666	-45	12.182	12.182	12.182	12.182
Ejerbidrag Flextrafik i alt	78.349	80.271	83.488	-3.217	76.445	76.445	76.445	76.445
Personture	417.005	443.002	436.669	-6.333	397.228	397.228	397.228	397.228
Siddende patientbefordring								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter ^{^)}	0	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	6.235	6.463	6.536	-73	6.485	6.485	6.485	6.485
Ejerbidrag	6.235	6.463	6.536	-73	6.485	6.485	6.485	6.485
Personture	232.782	241.271	241.582	311	241.490	241.490	241.490	241.490
^) Entreprenørfregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik								
Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*								
Indtægter	-7.222	-7.142	-7.380	238	-7.292	-7.292	-7.292	-7.292
Entreprenørudgifter	72.890	74.792	78.202	-3.410	71.555	71.555	71.555	71.555
Fællesudgifter	18.916	19.143	19.202	-59	18.666	18.666	18.666	18.666
Ejerbidrag Flextrafik i alt	84.584	86.792	90.024	-3.232	82.929	82.929	82.929	82.929
Personture i alt	649.787	684.273	678.251	-6.022	638.718	638.718	638.718	638.718
Nøgletal**								
Entreprenørudgifter pr. personture	155	151	159	8	157	157	157	157
Ejerbidrag/persontur	171	166	173	8	173	173	173	173

* Telekørsel afregnes under busregnskabet

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

BILAG 1.3

NOTAT: FORUDSÆTNINGER OG USIKKERHEDER TIL FORVENTET REGNSKAB 2018 OG BUDGET 2019

FynBus fremlægger forventet regnskab 2018 efter 6 mdr. og budget 2019.

Dette notat beskriver de usikkerheder og forudsætninger administrationen vil fremhæve i forhold til det forventede regnskab og budget.

Indtægter

Notat fra revisor:

I forbindelse med faldende indtægter og usikkerhed omkring forventet regnskab 2018 og budget 2019 har FynBus bedt om en vurdering fra BDO. Revisionen har afstemt realiserede indtægter for 1. halvår 2018, analyseret fremskrivning i forhold til tidligere års realiserede indtægter og set på sammenhængen mellem udvikling i passagertal og indtægter. BDO har følgende konklusion i deres notat:

"Sammenfatning vedrørende budget 2019

Budgetlægningen for 2019 indeholder en række usikkerhedspunkter som skyldes forskellige forhold som nævnt ovenfor. Der er ikke noget der tyder på, at den fremskrivning af halvårsregnskabet til forventet 2018 ikke er valid, og dermed også et godt grundlag for 2019.

Budgetafvigelseerne der er i forbindelse med halvårsregnskabet for 2018 stemmer meget godt med udviklingen i passagerer. Både passagerantal og indtægter er dog forbundet med væsentlige usikkerheder og skøn, grundet de dårlige data der foreligger for 2017.

Budgettet vurderes derfor at være udarbejdet på bedst mulige grundlag."

Derfor har notatet ikke givet anledning til væsentlige ændringer i forventet regnskab 2018 samt budget 2019. Det skal dog igen understreges, at der er usikkerhed omkring den nationale indtægtsfordeling, fordelingen mellem ejerne af visse produkter og passagerudviklingen resten af 2018 samt 2019. Disse usikkerheder forventes bedre afdækket ved udgangen af 2018.

Takstudvikling:

Der er kun sket beskedne tekniske takstjusteringer i 2018, der var nødvendigt for implementeringen af Takst Vest den 18. marts.

I 2019 er takststigningsloftet 2 %.

En konsekvens af Takst Vest er, at FynBus' priser ikke må ligge højere end DSB's, hvilket betyder, at en eventuel takststigning afhænger af DSB.

På sigt arbejdes der i takstsamarbejdet med en strategi om, at prisen på pendlerkort skal harmoniseres mellem DSB og trafikskaberne. Da priserne på pendlerkort i de jyske trafikskaber i nogle tilfælde ligger lavere end FynBus' nuværende pendlerkortspriser, kan takststigningsloftet ikke fuldt ud udnyttes på pendlerkort.

I forbindelse med budget 2019 fremlægges 2 takstforslag, hvor begge modeller indeholder mindre ændringer af taksterne for enkeltbilletter og pendlerkort.

Den resterende del af takststigningsloftet kan udnyttes ved:

- Model 1: At reducere rabatten på pendlerkort til pensionister fra 50 % til 45 %.
- Model 2: At bibeholde pensionistrabatten på pendlerkort på 50 % og tilpasse taksten på rejsekort.

Indtægtsdeling:

Siden Bus&Tog samarbejdets etablering i 1997 er indtægtsdelingen mellem DSB og FynBus sket på baggrund af stikprøvetællinger og opregning af disse. Med et landsdækkende Rejsekort bliver der mulighed for at bruge data til indtægtsfordeling.

Det medfører udarbejdelsen af nye modeller og beslutning om, hvordan de skal indføres. Hvordan indføring skal ske beslutes af Direktørgruppen i løbet af sommeren, og de første beregninger forventes at foreligge i efteråret.

Der er foretaget fordelinger på baggrund af gamle nøgler udarbejdet af COWI for brug af Pendlerkort, Pendler kombikort og tilslutningsbilletter frem til 31. marts 2018.

Bus&Tog indtægtsdeling for Rejsekort sker på systemets data, da der tjekkes ind og ud på denne korttype. Tilsvarende fordeles tog+ direkte på data.

FynBus er pt. i dialog med DSB om den fremtidige afregningsmodel for skolekort og ungdomskort, da rammerne herfor skal fastlægges bilateralt.

Til brug for det forventede regnskab og budget 2019 er der anvendt historiske tal fra 2016. Da der ikke er gennemført slutafregning endnu, og fremtidige modeller ikke er fastlagt, er der nogen usikkerhed ved disse tal.

Da DSB's og FynBus' rejsehjemler kan anvendes i både busser og tog sker indtægtsdelingen på 2 niveauer:

- Bus&Tog (Rejsedata) har ansvaret for indtægtsdelingen mellem trafikvirksomheder
- FynBus har ansvaret for indtægtsdeling mellem ejerne

En konsekvens af overgangen til rejsekortet er omfattende ændringer i hele FynBus' datagrundlag, så data er ikke på plads på detailniveau i FynBus' administrative systemer.

Ændringerne betyder, at der også skal udarbejdes en ny model til fordeling af indtægter mellem ejerne. Tanken er, at principperne for indtægtsfordeling skal følge de nationale principper – den der betaler for transportarbejdet skal også have indtægten.

Til forventet regnskab og budget er der anvendt 2016 fordelingsnøgler for så vidt angår pendlerkort, ungdomskort og skolekort, som grundlag for indtægtsdeling mellem FynBus ejere. Der vil ske genberegning, når den nye model er færdig og det forventes at påvirke tallene.

Kunder

I forbindelse med vedtagelsen af budgettet for 2018 blev der afsat 2,5 mio. kroner. til øget markedsføring med henblik på at tilbageerobre kunder. Bestyrelsen besluttede på mødet 24. maj at igangsætte projekterne "Alle skal have et rejsekort", "Salgs- og priskampagne" og "God bustur" til en udgift på 1,45 mio. kroner.

Der er ikke indregnet forventninger om flere kunder i forventet regnskab og budget. Prognosen er behæftet med usikkerhed.

Passagerudvikling

På baggrund af passagertallet for de første 6 måneder af 2018 vurderer administrationen, at passagertallet i 2018 vil falde med 7 – 8 % i forhold til 2017.

Passagertallet i første halvår af 2018 er på niveau med ViaTrafik's analyse af passagertallet for 2. halvår 2017 med en tilbagegang på -9,5 %.

Især udviklingen i salg af Ungdomskort har påvirket passagertallet. I de første 6 måneder af 2018 ligger salget 10 % lavere end i 2017. Passagertallet for 2. halvår af 2018 forventes derfor at ligge 5 – 6 % under niveauet for 2017.

Rutetrafik

Entreprenørudgifter

Entreprenørudgifterne er beregnet ud fra det niveau, køreplanlægningen har nået ved udgangen af august 2018.

Efter udbud af lokalkørslen i Assens og Svendborg Kommuner starter nye kontrakter til skoleåret 2018/19. Det forventede regnskab og budget tager højde for dette.

Vejarbejder i Odense

Vejarbejderne i forbindelse med etablering af Odense Letbane når sit højeste i sommeren 2019, hvor der arbejdes i mange sektioner.

De detaljerede konsekvenser heraf er endnu ikke udmøntet – eller køreplanlagt – så det kan påvirke kørselsudgifterne for den regionale kørsel og bybuskørslen i Odense.

Frit Flow:

Fra køreplansskiftet januar 2019 etableres Frit Flow i busserne. Dermed kan passagerne gå ind og ud ad alle døre. Kun hvis man skal købe kontantbillet skal fordøren benyttes.

Frit flow forventes at reducere køretiden i Odense Kommune, så den samlede besparelse bliver 5,0 mio. kr., hvilket er indarbejdet i budgettet for 2019.

Omkostningsindeks for kørselsudgifter

Trafikselskaberne i Danmarks (TID) omkostningsindeks for kørselsudgifterne blev på budgettidspunktet for 2018 vurderet til en stigning 0,7 %. Forventningerne til resten af året udgør på nuværende tidspunkt en stigning på 1,9 %, der er indregnet i det forventede regnskab.

Budget 2019 er fremskrevet med 1,9 % på baggrund af TID's skøn.

FynBus' bank vurderer, at omkostningsindekset fremover vil være mere svingende. Det er en konsekvens af udviklingen i omverdenen med optræk til krise i forhold til Iran samt handelsbarrierer med mere.

Trafikplan

FynBus har lavet trafikplan for 2018-21. Planen er i høring hos ejere og interessenter over sommeren 2018 med henblik på beslutning i FynBus' bestyrelse på bestyrelsesmødet i oktober.

Budget 2019 og overslagsår er baseret på køreplanerne fra august 2018. I trafikplanperioden starter Odense Letbane, der forventes idriftsat sent på året i 2020. Derfor er et særligt element i trafikplanen Busnet 2020 – det regionale og odenseanske bussystem der skal understøtte letbanen.

Odense Kommunes rammeudmelding er, at det fremtidige tilskud til busdrift er knap 100 mio. kr. fra 2021. Det forventede regnskab angiver et tilskudsbehov på 149,2 mio. kr. Det beregnede tilskudsbehov er fastholdt i overslagsårene, da planlægningen af Busnet 2020 endnu ikke er så fremskreden, at indtægter og udgifter for 2021 er vurderet.

Fællesudgifter

Fællesudgifter er fremskrevet med 2,0 % på KL's forventninger til udviklingen.

Samme fremskrivning er anvendt for de samarbejder og selskaber FynBus deltager i, da det er den fremskrivning de eksterne parter har lagt til grund for budgettering af 2019.

Flextrafik:

Budget for Flextrafik inkl. telekørsel 2019 er beregnet med udgangspunkt i budget 2018, hvortil ejerne er blevet bedt om input på baggrund af deres forventninger til aktiviteten.

Siden sidste kvartalsregnskab har FynBus arbejdet med udbud af flextrafik med kontraktstart pr. marts 2019. Endvidere har nogle ejer haft politiske processer i forhold til ændring af varetagelse af kørsel i flextrafikken. De ovenstående processer har betydet ændringer i forhold til kørselsniveauet for 2019 og er indarbejdet i budget 2019.

I efteråret 2018 starter arbejdet med nyt udbud i Cplan op, her vil resultatet også komme til at påvirke kørselsniveauet i 2019, da der er kontraktstart august 2019. Udover kørselsmængderne medfører et udbud usikkerhed om en eventuel udvikling i enhedspriserne.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne til Flextrafik er ligeledes fremskrevet med KL's forventninger til pris- og lønudvikling.

Bestyrelsen for FlexDanmark har med vedtagelse af Budget 2019 godkendt en ny afregningsmodel for call-center med indfasning over 2 år og en forventet øget udgift på 0,35 mio. kroner for FynBus.

FlexDanmark arbejder på fornyelse af planlægningssystemet i 2020-22 (projektet NOP), de foreløbige estimater for omkostningerne til NOP i 2019 er 16 mio. kroner. Det forventes, at der forelægges en tillægsbevilling til Budget 2019 ved næste bestyrelsesmøde for FlexDanmark.

Da projekt NOP og dermed ikke den eksakte konsekvens ikke er besluttet endnu er projekt NOP ikke indarbejdet i budget 2019.

Tjenestemænd:

Aktuaropgørelse vedr. tjenestemandspensioner pr. 31. december 2017 er stadig under behandling hos Odense Kommune. Kommunen, rådgiveren EY og FynBus er i dialog om den fremtidige løsning.

FynBus tilgodehavende hos Odense Kommune er endnu ikke afklaret. Derfor er indtægten vedr. renter og afkast beregnet på baggrund af den nuværende størrelse på obligationsportefølje.



FynBusbestilling i fremtiden

Baggrund og problemstilling

FynBus har i sommeren 2017 indført FynBusbestilling (TITSAM-bestilling) til administration af en række særordninger / rejsehjemler for ungdomsuddannelser, skoler og institutioner. Endvidere anvendes vognmandsmodul til at administrere grupperejsetilbuddet, herunder gratiskørsel.

FynBus har samtidig indført en webshop i forbindelse med rejsekortkonverteringen, hvor det også er muligt at håndtere grupper, videresende billetter med mere.

FynBusbestilling fungerer dog ikke optimalt i forhold til FynBus' behov, hvorfor der skal udarbejdes en 360 graders analyse af hvad FynBus har behov for, for at kunne tilbyde kunderne en god og nem adgang til billettering fremadrettet.

Der ønskes fremover kun 1 salgskanal i stedet for de 2, som vi har i dag, for at gøre det så nemt for kunderne som muligt.

Relation til Fynbus' strategi og andre projekter

FynBus strategi siger "Det skal være nemt at rejse med FynBus." Ved kun at have én salgskanal i stedet for 2, sikres en nemmere adgang til billettering og ensartet kundeoplevelse.

Målsætning og effekt

Det er målsætningen, at der fremover kun er 1 salgskanal til særordninger/rejsehjemler for ungdomsuddannelser mv. samt administration af grupperejser.

Effekten er, at kunderne oplever, at det er nemt og overskueligt at rejse med kollektiv trafik i FynBus' trafikområde, samt at det er nemt (lettere) for FynBus administrative personale at administrere ordningerne.

Ressourcer

Ressourcer anvendes til behovsafklaring, kravspecifikation, løsningsbeskrivelse, udvikling og implementering.

Da udviklingsudgiften ikke kendes præcist estimeres budgettet til kr. 500.000 inkl. moms, som skal investeres i udbygning og udvikling af den eksisterende webshop.

Timing og kommentarer

Projektstart: Foråret 2019.

Udarbejdet af: JGH/TRJ



Integration af rejseplanen op mod mobilapp'en

Baggrund og problemstilling

I forbindelse med overgangen til rejsekortet har FynBus fået udviklet en mobilapp, så kunderne derigennem kan købe enkeltbillet, eventbilletter, grupperejser mv., da dette ikke kan sælges på rejsekortudstyr.

FynBus ønsker at videreudvikle mobilapp'en, så den integreres med Rejseplan-app'en. Kunder der benytter Rejseplanen, føres automatisk over i FynBus mobilapp efter de har fundet deres rejse, så de kan købe deres billet uden at skulle foretage rejsesøgningen igen. Derved oplever kunderne at de kun bruger én app. Såfremt kunden ikke har installeret FynBus app, bliver de fra Rejseplanen ledt over på FynBus webshop.

Udviklingen vil være et fælles projekt mellem Arriva Tog, Midttrafik, Sydtrafik og FynBus, hvor Rejseplanen er projektleder.

Relation til Fynbus' strategi og andre projekter

FynBus strategi siger "Det skal være nemt at rejse med FynBus" og baserer sig på kontinuerlig kvalitetsudvikling. En videreudvikling af app'en vil være i tråd med strategien og medvirke til en bedre kundeoplevelse.

Målsætning og effekt

Det er målsætningen at øge brugen af mobilbillet app og online webshop.

Effekten er, at kunderne oplever, at det er nemt og overskueligt at orientere sig om en kommende rejse og købe relevant rejsehjemmel i FynBus' trafikområde.

Ressourcer

Da udviklingsudgiften ikke kendes præcist estimeres den til kr. 200.000 inkl. moms, som anvendes til at få integreret Rejseplanen med FynBus mobilapp.

Timing og kommentarer

Projektstart: Efteråret 2018 - Foråret 2019

Behovsafklaring er pt. i opstartsfasen, kravspecifikation udføres af Rejseplanen, som er projektleder. Tilbudsinhentning og afklaring Q4 2018, udvikling og implementering forventes i foråret 2019.

Udarbejdet af: TRJ



Økonomiintegration Handicapkørsel og Teletaxi

Baggrund og problemstilling

Projektet "Økonomiintegration Handicapkørsel og Teletaxi" har fokus på at få en integration mellem kørselssystemerne, der bruges til flextrafik, og FynBus' økonomisystem. Projektet er delt i 2 spor:

Handicapkørsel: I dag betaler handicapkunder deres egenbetaling i bilen direkte til chaufføren. Der er et ønske om, at gøre denne proces mere automatiseret og samtidig få kontanterne ud af bilerne.

Teletaxi: I dag omfatter håndteringen af dankortbetalinger fra teletaxi-kunder kun opkrævning af egenbetalinger og registrering af disse i kørselssystemet. Herudover håndterer FynBus rykkerhåndtering og spærreprocedure for de transaktioner, der ikke kunne opkræves, i økonomisystemet. Der er et ønske om at gøre processen mere automatiseret.

Relation til Fynbus' strategi og andre projekter

Projektet har relation til indsatsområde 2 "Målrettet salg og markedsføring" i FynBus' "Strategi for Flere passagerer 2015", herunder den målrettede indsats "Øget selvbetjening".

Målsætning og effekt

Handicapkørsel: Formålet med løsningen er en øget automatisering af håndteringen af egenbetalinger og abonnement. Kunderne vil dermed ikke skulle huske kontanter til ud- og hjemtur, og chaufføren slipper for penge i bilen.

Teletaxi: Formålet med løsningen er at lette håndteringen af rykkere og igangsætte en automatisk spærreprocedure for teletaxikunder hos FynBus. Der vil skulle bruges mindre tid på administration, og sagsbehandlingstiden opleves af kunderne som kortere og enklere.

Ressourcer

Bemanding: Medarbejdere i Økonomi, Flextrafik og Kommunikation. (Projektejer: HEN)

Omkostninger, ca.: Integration Teletaxi: 30.000 kr. + Integration Handicap: 70.000 kr. = 100.000 kr.

Timing og kommentarer

FynBus' it-leverandør FlexDanmark har meldt ud, at det pt. ikke er muligt at komme med et bud på, hvornår Flexdanmarks egen it-afdeling kan levere deres del af opgaveløsningen på begge projekter.

I forhold til Teletaxi så har FlexDanmark til gengæld foreslået en overgangsløsning.

Følgende deadlines forventes: Overgangsløsning Teletaxi igangsættes i 2015, Teletaxi medio 2016 og Handicapkørsel ca. Q3 2016.

Dato: August 2015

Udarbejdet af: HJC

Bilag 2.1

Notat

UDMØNTNING AF TAKSTÆNDRINGER FOR BUSKØRSEL 2019

1. Takstmodel 1 med ændret pensionistrabat 45 %

Grundtanken i Takstmodel 1 er at foretage en delvis harmonisering af pensionistrabatten på pendlerkort fra de nuværende 50 % til 45 %. Dette medfører en række ændringer med henblik på at udnytte takstloftet mest hensigtsmæssigt. Takstmodel 1 er nærmere beskrevet nedenfor.

1.1 Enkeltbilletter

Der er sket følgende ændringer mht. enkeltbillettakster 2017 – 2019:

- Fra 2016 – 2017 blev betalingen for maksimalt zoneantal ændret fra 10 til 14 zoner.
- Der var ingen ændring af prisen på enkeltbilletter i 2018.
- Den foreslåede gennemsnitlige takststigning fra 2018 – 2019 er 1,7 %.

Tabel 1 – Enkeltbillettakster 2017 - 2019

Enkeltbillet - Voksen, pensionist							
Ant. zoner	Takst			Takststigning 2017 - 2018		Takststigning 2018 - 2019	
	2017	2018	2019	Kr.	%	Kr.	%
1-2	24	24	24	-	0,0%	-	0,0%
3	32	32	34	-	0,0%	2	6,3%
4	42	42	44	-	0,0%	2	4,8%
5	52	52	52	-	0,0%	-	0,0%
6	60	60	62	-	0,0%	2	3,3%
7	72	72	74	-	0,0%	2	2,8%
8	80	80	82	-	0,0%	2	2,5%
9	92	92	94	-	0,0%	2	2,2%
10	100	100	102	-	0,0%	2	2,0%
11	110	110	112	-	0,0%	2	1,8%
12	120	120	122	-	0,0%	2	1,7%
13	130	130	132	-	0,0%	2	1,5%
14	140	140	142	-	0,0%	2	1,4%
Gennemsnit					0,0%		1,7%

1.2 Rejsekort

Udviklingen i prisen for første rejse på rejsekort 2017 – 2019 er følgende:

- Fra 2017 – 2018 var prisen for den første tur på rejsekortet uændret.
- Den endelige inddeling af rabattrinnene i Takst Vest medførte dog, at kunder der benyttede rejsekort personligt med 10-15 rejser pr. måned i Takst Vest fik reduceret deres rabat fra 25 % til 10 %. Og at kunder med personligt rejsekort med 28-33 rejser pr. måned fik reduceret deres rabat fra 40 % til 25 %.
- Prisen for den første rejse på rejsekortet fastholdes uændret i model 1.

Tabel 2 nedenfor viser effekterne 2017 – 2019.

Tabel 2 – Prisen for første rejse på Rejsekortet 2017 - 2019

Rejsekort - Voksen							
Ant. zoner	Takst			Takststigning 2017 - 2018		Takststigning 2018 - 2019	
	2017	2018	2019	Kr.	%	Kr.	%
1-2	18,00	18,00	18,00	-	0,0%	-	0,0%
3	27,00	27,00	27,00	-	0,0%	-	0,0%
4	36,00	36,00	36,00	-	0,0%	-	0,0%
5	45,00	45,00	45,00	-	0,0%	-	0,0%
6	54,00	54,00	54,00	-	0,0%	-	0,0%
7	63,00	63,00	63,00	-	0,0%	-	0,0%
8	72,00	72,00	72,00	-	0,0%	-	0,0%
9	81,00	81,00	81,00	-	0,0%	-	0,0%
10	90,00	90,00	90,00	-	0,0%	-	0,0%
11	99,00	99,00	99,00	-	0,0%	-	0,0%
12	108,00	108,00	108,00	-	0,0%	-	0,0%
13	117,00	117,00	117,00	-	0,0%	-	0,0%
14	126,00	126,00	126,00	-	0,0%	-	0,0%
Gennemsnit					0,0%		0,0%

Tabel 3 nedenfor viser taksterne for voksne på Rejsekort personligt på der 4 rabattrin. Prisen for en 2 zoners rejse er uændret 10,80 kr. på det højeste rabattrin med mere end 33 rejser pr måned.

Tabel 3 – Rejsekort personligt, voksne 2018 og 2019

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

1.3 Pendlerkort

Voksne

Trafikselskabets takster på pendlerkort skal være billigere end eller lig med togoperatørernes takster på den tilsvarende rejse mellem trafikselskaber.

- Fra 2017 – 2018 blev FynBus' pendlerkort derfor sat ned for flere zoneafstande mellem 3 og 14 zoner.

- Der blev herudover foretaget en fuldstændig harmonisering med togoperatøernes takster ved også at ændre 2 zoners prisen.
- FynBus' pris for pendlerkort (voksne og børn) er dermed harmoniseret med togoperatørerne fra 2018.
- I 2019 foreslås den fælles takstrække reguleret med takststigningsløftet på 2,0 %. Det medfører en gennemsnitlig stigning i FynBus' pendlertakster på 1,6 %.
- Det faste prisforhold ændres marginalt og vil i 2019 ligge mellem 31 og 35 rejser pr. måned.

Tabel 4 viser disse tilpasningers effekt på pendlerkorttakster for voksne 2017 – 2019:

Tabel 4 – Pendlerkorttakster, voksne 2017 - 2019

Pendlerkort - Voksen							
Ant. zoner	Takst			Takststigning 2017 - 2018		Takststigning 2018 - 2019	
	2017	2018	2019	Kr.	%	Kr.	%
1-2	372,00	375,00	380,00	3	0,8%	5,00	1,3%
3	555,00	500,00	510,00	-55	-9,9%	10,00	2,0%
4	740,00	675,00	690,00	-65	-8,8%	15,00	2,2%
5	850,00	850,00	864,00	-	0,0%	14,00	1,6%
6	1.000,00	1.000,00	1.020,00	-	0,0%	20,00	2,0%
7	1.200,00	1.150,00	1.170,00	-50	-4,2%	20,00	1,7%
8	1.350,00	1.325,00	1.350,00	-25	-1,9%	25,00	1,9%
9	1.500,00	1.500,00	1.500,00	-	0,0%	-	0,0%
10	1.700,00	1.650,00	1.650,00	-50	-2,9%	-	0,0%
11	1.850,00	1.800,00	1.830,00	-50	-2,7%	30,00	1,7%
12	2.050,00	1.975,00	2.010,00	-75	-3,7%	35,00	1,8%
13	2.200,00	2.150,00	2.190,00	-50	-2,3%	40,00	1,9%
14	2.350,00	2.300,00	2.340,00	-50	-2,1%	40,00	1,7%
Gennemsnit					-2,0%		1,6%

Pensionister

Rabatten til pensionister på pendlerkort blev ikke harmoniseret i forbindelse med Takst Vest. De nuværende rabatter i de enkelte selskaber er vist i tabel 5 nedenfor.

Tabel 5 – Pensionistrabat i Takst Vest

Trafikselskab	Rabat i %
NT	50
Sydtrafik	30
Midttrafik	25
FynBus	50
Busser og tog på tværs af trafikselskaber	25

Ændring af pensionistrabatten vil medføre en større prisændringer for pensionister samtidigt med, at en del af takststigningsløftet anvendes til at nedbringe rabatten. I model 1 er der udarbejdet et forslag til delvis harmonisering ved at reducere rabatten fra 50 % til 45 % jf. tabel 6 nedenfor.

- Fra 2017 – 2018 blev FynBus' pendlertakster til pensionister ændret med 0,7 %, hvorimod pendlerkort til voksne og børn faldt med -2,0 %. Det skyldes, at en større del af pensionisterne har kort til 2 zoner.

- I 2019 vil ændringen af den fælles takstrække samt reduktion af pensionistrabatten til 45 % medføre en gennemsnitlig stigning i pensionisternes pendlerkorttakster på 11,3 %.

Tabel 6 – Pendlerkorttakster, pensionister 2017 - 2019

Pendlerkort - Pensionist							
Ant. zoner	Takst			Takststigning 2017 - 2018		Takststigning 2018 - 2019	
	2017	2018	2019	Kr.	%	Kr.	%
1-2	186,00	188,00	209,00	2	1,1%	21,00	11,2%
3	278,00	250,00	280,50	-28	-10,1%	30,50	12,2%
4	370,00	338,00	379,50	-32	-8,6%	41,50	12,3%
5	425,00	425,00	475,00	-	0,0%	50,20	11,8%
6	500,00	500,00	561,00	-	0,0%	61,00	12,2%
7	600,00	575,00	643,50	-25	-4,2%	68,50	11,9%
8	675,00	663,00	742,50	-12	-1,8%	79,50	12,0%
9	750,00	750,00	825,00	-	0,0%	75,00	10,0%
10	850,00	825,00	907,50	-25	-2,9%	82,50	10,0%
11	925,00	900,00	1.006,50	-25	-2,7%	106,50	11,8%
12	1.025,00	988,00	1.105,50	-37	-3,6%	117,50	11,9%
13	1.100,00	1.075,00	1.204,50	-25	-2,3%	129,50	12,0%
14	1.175,00	1.150,00	1.287,00	-25	-2,1%	137,00	11,9%
Gennemsnit					0,7%		11,3%

Kundetyperabat

FynBus' kundetyperabatter i model 1 er vist i tabel 7. Pensionister får ikke kundetyperabat på rejsekortet til gengæld får de 25 % rabat på den første rejse.

Tabel 7 - Kundetyperabat

	Voksen	Barn	Pensionist
Enkeltbillet	0%	50%	0%
Rejsekort	0%	50%	0%
Pendlerkort	0%	50%	45%

2. Takstmodel 2 med uændret pensionistrabat 50 %

Takstmodel 2 viser konsekvenserne af at fastholde pensionistrabatten på pendlerkort på de nuværende 50 %. Nedenfor beskrives i takstmodel 2 ændringer i takster og rabatter som konsekvens af dette ønske.

2.1 Enkeltbilletter

Der foreslås samme takster som beskrevet under Takstmodel 1, tabel 1 ovenfor.

2.2 Rejsekort

Tabel 8 nedenfor viser prisen for første rejse på rejsekortet og udviklingen 2017 – 2019.

- Fra 2017 – 2018 var prisen for den første tur på rejsekortet uændret.
- Den endelige inddeling af rabattrinnene i Takst Vest medførte dog, at kunder der benyttede rejsekort personligt med 10-15 rejser pr. måned i Takst Vest fik reduceret deres rabat fra 25 % til 10 %. Og at kunder med personligt rejsekort med 28-33 rejser pr. måned fik reduceret deres rabat fra 40 % til 25 %.
- Når enkeltbilletternes og pendlerkortets andel er beregnet benyttes den resterende del af takststigningsloftet til at ændre priserne på rejsekortet.

- Den gennemsnitlige stigning fra 2018 – 2019 bliver 2,5 %. Den procentvise stigning er ens på alle rabattrin.

Tabel 8 – Prisen for første rejse på Rejsekortet 2017 - 2019

Rejsekort - Voksen							
Ant. zoner	Takst			Takststigning 2017 - 2018		Takststigning 2018 - 2019	
	2017	2018	2019	Kr.	%	Kr.	%
1-2	18,00	18,00	18,50	-	0,0%	0,50	2,8%
3	27,00	27,00	27,50	-	0,0%	0,50	1,9%
4	36,00	36,00	37,00	-	0,0%	1,00	2,8%
5	45,00	45,00	46,00	-	0,0%	1,00	2,2%
6	54,00	54,00	55,00	-	0,0%	1,00	1,9%
7	63,00	63,00	64,00	-	0,0%	1,00	1,6%
8	72,00	72,00	74,00	-	0,0%	2,00	2,8%
9	81,00	81,00	82,50	-	0,0%	1,50	1,9%
10	90,00	90,00	92,00	-	0,0%	2,00	2,2%
11	99,00	99,00	101,00	-	0,0%	2,00	2,0%
12	108,00	108,00	110,00	-	0,0%	2,00	1,9%
13	117,00	117,00	119,00	-	0,0%	2,00	1,7%
14	126,00	126,00	128,00	-	0,0%	2,00	1,6%
Gennemsnit					0,0%		2,5%

Tabel 9 nedenfor viser 2019 taksterne for voksne på Rejsekort personligt på der 4 rabattrin. Prisen for en 2 zoners rejse på det højeste rabattrin med mere end 33 rejser pr måned er ændres fra 10,80 kr. i 2018 til 11,10 kr. pr. rejse i 2019.

Tabel 9 – Rejsekort personligt, voksne 2019

Rejser	0-3	4-15	16-33	34+
Rabattrin	0	1	2	3
Zoner				
1-2	18,50	16,65	13,88	11,10
3	27,50	24,75	20,63	16,50
4	37,00	33,30	27,75	22,20
5	46,00	41,40	34,50	27,60
6	55,00	49,50	41,25	33,00
7	64,00	57,60	48,00	38,40
8	74,00	66,60	55,50	44,40
9	82,50	74,25	61,88	49,50
10	92,00	82,80	69,00	55,20
11	101,00	90,90	75,75	60,60
12	110,00	99,00	82,50	66,00
13	119,00	107,10	89,25	71,40
14	128,00	115,20	96,00	76,80

2.3 Pendlerkort

Voksne

Der foreslås samme takster som beskrevet under Takstmodel 1, tabel 4 ovenfor.

Pensionister

Rabatten til pensionister på pendlerkort foreslås fastholdt uændret på 50 %. Udviklingen 2017 – 2019 ses nedenfor i tabel 10.

- Fra 2017 – 2018 blev FynBus' pendlertakster til pensionister ændret med 0,7 %.
- I 2019 vil ændringen af den fælles takstrække samt med uændret pensionistrabat på 50 % medføre en gennemsnitlig stigning i pensionisternes pendlerkorttakster på 1,2 %.

Tabel 10 – Pendlerkorttakster, pensionister 2017 - 2019

Pendlerkort - Pensionist							
Ant. zoner	Takst			Takststigning 2017 - 2018		Takststigning 2018 - 2019	
	2017	2018	2019	Kr.	%	Kr.	%
1-2	186,00	188,00	190,00	2	1,1%	2,00	1,1%
3	278,00	250,00	255,00	-28	-10,1%	5,00	2,0%
4	370,00	338,00	345,00	-32	-8,6%	7,00	2,1%
5	425,00	425,00	432,00	-	0,0%	7,00	1,6%
6	500,00	500,00	510,00	-	0,0%	10,00	2,0%
7	600,00	575,00	585,00	-25	-4,2%	10,00	1,7%
8	675,00	663,00	675,00	-12	-1,8%	12,00	1,8%
9	750,00	750,00	750,00	-	0,0%	-	0,0%
10	850,00	825,00	825,00	-25	-2,9%	-	0,0%
11	925,00	900,00	915,00	-25	-2,7%	15,00	1,7%
12	1.025,00	988,00	1.005,00	-37	-3,6%	17,00	1,7%
13	1.100,00	1.075,00	1.095,00	-25	-2,3%	20,00	1,9%
14	1.175,00	1.150,00	1.170,00	-25	-2,1%	20,00	1,7%
Gennemsnit					0,7%		1,2%

Kundetyperabat

FynBus' kundetyperabatter foreslås fastholdt uændret i Takstmodel 2.

De eksisterende rabatter er vist i tabel 11.

Tabel 11 - Kundetyperabat

	Voksen	Barn	Pensionist
Enkeltbillet	0%	50%	0%
Rejsekort	0%	50%	0%
Pendlerkort	0%	50%	50%

Bilag 3.2 - Nyt afsnit om regionale ruter, trafikplanens - kapitel 4

Ændringsoversigt Trafikplan - oktober 2018

5 / 76

1 Indledning	6	Nyt koncept til byområder	50
Den syddanske vision for kollektiv trafik	8	Den samlede rejse: Telekørsel i rejseplanen	51
Vigtige greb for at nå visionen	8	Mobilitetstrends	52
Samarbejde	9	Selvkørende biler	52
2 Resume	10	Digitalisering	53
3 Kundepotentiale og markedsandele	14	6 Terminaler, knudepunkter og stoppesteder	54
Demografisk udvikling	15	Klassifikation af stoppesteder	55
Befolkningsudvikling	15	Identifikation af knudepunkter	58
Befolkningssammensætning	16	Samarbejdsmodel på stoppestedsområdet	59
Konkurrencesituation i forhold til bil	17	7 Produkter, inddragelse, information og markedsføring	60
Udvikling i passagertal	18	Produkter, salg og billettering	61
Skolerejser	19	Takst Vest	61
Ærinde- og fritidsrejser	19	Takster som strategisk styringsværktøj	62
Uddannelsespendling	19	Frit Flow	62
Erhvervspendling	23	Inddragelse	62
Buskuddepotentiale	24	Input fra ejerne	62
Hvad skal der til for at få flere kunder i kollektiv trafik?	26	Input fra chaufførerne	63
Telekørsel	28	Input fra kunder	63
4 Busnet i FynBus	30	Måling af kundetilfredshed	64
Samlet rutestruktur	31	Information og markedsføring	64
Det regionale trafiksystem	32	Øge kendskabet til FynBus i befolkningen	65
Resultat af markedsanalysen	32	Målrettet markedsføring	66
Scenarier for udvikling af den regionale trafik	35	Øge medarbejdernes og chaufførers kendskab til produkter	66
Det fynske "lynbus-koncept"	42	Relevant information til kunderne	67
Kollektiv trafik i Odense	43	Typer af trafikinformation	69
Busnet 2020	43	Digital trafikinformation	69
Kommunerne udenfor Odense	45	Bussen i skyen	69
De øvrige bybuskommuner	45	Bedre sammenhængende trafiksystem	70
Landdistriktskommunerne	45	Korrespondancesikring	70
5 Mobilitet og trafikbetjening af tyndt befolkede områder	46	Signalprioritering	70
Telekørsel - trafikbetjening af "flader"	48	Kapacitetsstyring	71
Teletaxi	49	8 Køretøjerne og miljøet	72
Telecity	49	Selvkørende busser	73
Telerute	49	Alternative drivmidler	75
Telependler	49	9 Perspektivering	76

Nye afsnits-
tekster ved-
lagt

Ny tekst kapitel 4 "Busnet i FynBus":

Det regionale rutenet skal frem mod udgangen af 2020 tilpasses åbningen af Odense Letbane.

FynBus vil i trafikplanperioden se på, hvordan rutenettet kan effektiviseres og forenkles for at tiltrække flere passagerer.

Det fremtidige busnet 2020 i Odense, der skal sikre tilpasning af bybusnettet til både den fremtidige regionale kørsel samt letbanen, vil ikke indgå i trafikplanen, men blive fastlagt i løbet af efteråret 2018.

I de øvrige kommuner er der ikke planer om ændring af det nuværende serviceniveau.

Samlet rutestruktur

Rygraden i bustrafikken på Fyn og Langeland er de regionale ruter, der binder byerne sammen på tværs af kommunegrænserne. I de større byer sikrer bybussystemerne borgernes mobilitet. By- og regionalruter befinder sig frit i transportmarkedet, hvor kunderne ofte har valgmuligheder, og kan bruge bilen til de længere rejser og bilen og cyklen til de kortere rejser.

Ca. 75 % af FynBus' ruter er lokalruter. De udgør dog kun 20 % af det samlede antal køreplantimer. Lokalruterens primære opgave er at betjene skoleeleverne i de enkelte kommuner, og det vil sige, at kunderne i disse ruter overvejende er børn og unge.

Udover de mange lokalruter, der betjener grundskoler, stiller Region Syddanmark ca. 30 deciderede uddannelsesruter til rådighed (U-ruterne). Disse ruter kører målrettet til og fra ungdomsuddannelserne på Fyn.

Tabel 5 viser fordelingen af rutetyper i FynBus:

Tabel 5: Ruter i FynBus' område fordelt efter type.

Det regionale trafiksystem

Det regionale rutenet skal frem mod slutningen af 2020 tilpasses den nye situation, som opstår, når Odense Letbane åbner.

For at få et eksternt, fagligt perspektiv har FynBus bedt COWI analysere det nuværende regionale rutenet og se på muligheder for, hvordan det kan optimeres og tiltrække flere passagerer. COWIs markedsanalyse, der fokuserer på udviklingsmulighederne i den regionale kørsel i perioden frem til 2021, kan ses på fynbus.dk/trafikplan

Den tidsmæssige afgrænsning er vigtig, for det er først i Trafikplanen 2022-2025, der skal tages stilling til, hvordan den regionale busbetjening af det store udviklingsområde omkring SDU og nyt OUH skal tilrettelægges.

I forarbejderne til trafikplanen for 2018-2021 har kommunerne gjort opmærksom på, at de største udviklingsplaner i fx Assens og Faaborg-Midtfyn kommuner er op mod kommunegrænsen til Odense, ud fra en forhåbning om en afsmitning af den forventede store vækst i aktiviteten i Odense SØ.

Tilsvarende har Nyborg og Kerteminde kommuner peget på vigtigheden af, at der er optimal direkte regional betjening af udviklingsområdet og optimal opkobling til letbanen.

Svarene herpå skal naturligvis findes – men i den konkrete udformning først i 2020-21.

Fokus i trafikplanperioden vil være på de tilpasninger, det følger af igangsættelsen af letbanen sidst i 2020.

Figur 15: Oversigtskort, regionale basisruter og forretningsbaserede ruter

Resultat af markedsanalysen

COWI's markedsanalyse viser, at stort set alle større byområder på Fyn i dag er betjent med regional finansieret trafik og tog, når der ses samlet på basisruter og forretningsbaserede ruter.

Med forretningsbaserede ruter menes ruter, der ikke strengt taget lever op til Region Syddanmarks ønsker til de regionale ruter, men som har en høj selvfinansieringsgrad.

Hvis billedet på figur 15 udvides med fælleskommunale ruter, der tilbyder timedrift på hverdage, samt uddannelsesruterne, hvor der køres behovsbestemt på Vestfyn og Langeland, ser Fynskortet ud som i figur 16.

Den regionale busbetjening giver derfor god dækning, som det fremgår af figur 17 herunder.

Omkring halvdelen af den fynske befolkning har et regionalt bustilbud indenfor 600 meter med den nuværende betjening.

Figur 16: Oversigtskort - alle regionalt finansierede ruter (COWI, Markedsanalyse delrapport 1)

Figur 17: Oplandsanalyse regionale ruter uden uddannelsesruter (COWI, Markedsanalyse delrapport 1)

Med udgangspunkt i passagertal fra 2016 har COWI analyseret på, hvordan brugen af bussystemet egentlig er fordelt, se tabel 6.

COWI konkluderer på baggrund heraf: (COWI, Regional markedsanalyse, delrapport 1 s.56)

”Ses udelukkende på de regionale basisruter eller forretningsbaserede ruter, der er forbundet med OBC, så har lidt mere end hver fjerde regionale passager gøremål på OBC. Heraf omstiger knap halvdelen til andre busruter, og yderligere omkring 20 % skifter til/ fra toget.

Samlet betyder det, at knap hver femte påstiger i regionalbusserne forbundet med OBC omstiger til anden kollektiv trafik på Odense Banegård, svarende til 2.700 passagerer dagligt. Dette er med til at understrege vigtigheden af at betjene Odense Banegård.

Endvidere har knap hver tredje passager på disse ruter forbundet med OBC gøremål i Odense centrum, hvilket samtidig underbygger, at det er vigtigt for de regionale busruter at have gode forbindelser til Odense centrum.”

COWI vurderer, at potentialet for Fyn ligger i god kollektiv trafik i korridorerne mellem Odense og kystbyerne, som er der, hvor pendlingsstrømmene er. Endvidere er Svendborg et andet knudepunkt, som giver et stort transportbehov til de omkringliggende byer. Det er oplagt at styrke og forenkle et regionalt busnet, der forbinder disse byer og dermed skabe et produkt, som matcher kundernes behov.

Erfaringer, blandt andet fra udviklingen af et R-busnet på Sjælland, peger på, at kunderne efterspørger direkte busforbindelser med lav rejsetid og høj frekvens og regularitet - samt et produkt, der er enkelt at forstå og anvende.

Det regionale busnet på Fyn er præget af mange ruter i de samme relationer, samt mange rutevarianter i løbet af dagen. Endvidere er der ikke afgang på samme faste minuttal over dagen, hvilket samlet gør det sværere for kunderne at kende deres produkt og anvende den kollektive trafik. Dette er netop et af de elementer, som passagerer efterspørger, når det undersøges, hvad der skal til for at tiltrække flere passagerer.

R-busnet kan være et rigtigt godt koncept til at forenkle det regionale busnet på Fyn. Det er her vigtigt netop at arbejde med enkelheden i det samlede net og sikre høj frekvens, hvor der er mange rejsende. Samtidig er et af de vigtigste elementer i R-busnettet at holde fokus på korrespondancer og etablering af et sømløst system, hvor letbane, tog, regionale og lokale busser spiller tæt sammen og supplerer hinanden.

FynBus vil derfor arbejde videre med en effektivisering og forenkling af det regionale busnet med et R-busnet som rygrad, da dette er et velafprøvet og enkelt koncept, der betjeningsmæssigt matcher behovet og efterspørgslen på Fyn. Det anbefales, at der i den videre proces med trafikplanen arbejdes med planprincipper for den regionale busbetjening, som er baseret på best-case planlægningsprincipper fra Skandinavien:

- Enkelt kollektivtilbud
- Direkte linjeføring uden varianter
- Prioritet høj frekvens, hvor flest rejser
- Fokus på skifteforhold på knudepunkter
- Faste minuttal på hovedlinjer
- Fælles og entydigt stopmønster
- Sømløst system, hvor letbane, tog, regionale og lokale busser spiller tæt sammen og supplerer hinanden.

Tabel 6: Påstignere på de regionale ruter (COWI, Regional markedsanalyse, delrapport 1)

Udvikling af den regionale trafik

Hovedprincippet i dagens regionale busnet er stjernestrukturen, hvor alle de større fynske byer er forbundet med Odense.

Dette skaber et betjeningskoncept, som følger pendlingsmønstre og rejsestrømme på Fyn, hvor Odense er det naturlige centrum. OBC er regionalruternes største knudepunkt, hvor der både er forbindelse til fjerntogsbetjeningen, regionaltog på Fyn samt gode omstigningsmuligheder til andre regionalbusser og bybusser i Odense.

Figur 18 viser stjernestrukturen, hvor Odense er et tydeligt tyngdepunkt og forbindelser hertil er vigtige. Endvidere har Svendborg en vigtig rolle i forhold til nabokommunerne med både byer placeret som perler på en snor, større pendlingsstrømme og en vigtig funktion som uddannelsesby. Desuden ses også alle uddannelsessteder på Fyn med regional karakter.

Ses på den tilbudte frekvens i dagens regionale busnet, fremgår, at Odense er forbundet med mere end 30 daglige afgangene til Kerteminde, Munkebo, Assens, Nyborg, Ringe, Bogense, Otterup og Faaborg (delt på 2 ruter). Endvidere har ruten mellem Nyborg og Svendborg mere end 30 daglige afgangene. Det er også i disse relationer, de store regionale passagertal findes. Odenses rolle som tyngdepunkt for Fyn bekræftes også af, hvor mange passagerer, der har gøremål i Odense og især bymidten, hvor knap hver femte regionale passager rejser til/fra. Især OBCs rolle som stort knudepunkt har en meget vigtig regional betydning.

Figur 18: Bystørrelse, pendling pr. dag og uddannelse med regional karakter.

FynBus og COWI har på baggrund af markedsanalysen, tidens generelle planprincipper og viden om det eksisterende busnet arbejdet med at definere 3 mulige scenarier for den kommende regionale busbetjening, hvor nettet forenkles og ressourcerne prioriteres, hvor potentialet er størst.

Alle scenarier har som forudsætning, at der anvendes ca. det samme antal busser og køreplantimer, som i dagens regionale busdrift.

Dette har ledt til et R-busnet, der betjener de vigtigste korridorer. R-busnettet er generelt fælles for alle 3 scenarier, men varierer i koncept og frekvens.

R-busnettet betjener følgende korridorer:

- Bogense-Odense
- Otterup-Odense
- Kerteminde-Odense-Glamsbjerg-Assens
- Faaborg-Odense
- Faaborg-Svendborg
- Rudkøbing-Svendborg-Nyborg-Kerteminde

Den øvrige regionale busbetjening håndteres som underliggende regionalt busnet i alle scenarierne.

COWI vurderer, at det anbefalede busnet vil kunne generere en passagervækst på 9 % ved at ressourcer prioriteres på strækninger med størst passagerpotentiale.

Den videre proces

I forbindelse med, at Region Syddanmark har indgået aftale om budget for 2019, har Regionen anmodet FynBus om at påbegynde implementering af R-busnet. Det ønskes dog, at der først gøres erfaringer med R-busnettet. Hvis disse erfaringer er positive, kan konceptet rulles helt ud.

Der er endvidere enighed om, at evt. tilpasninger i den regionale kollektive trafik ikke må forringe den regionale betjening af uddannelsessøgende.

I trafikplanperioden vil FynBus derfor afklare, hvor der kan indføres R-busnet og endvidere gribe muligheden for at udføre forsøg med R-busdrift på udvalgte strækninger, før nettet udbredes til øvrige ruter.

Den konkrete udformning af det fremtidige busnet vil blive aftalt i samarbejde med kommunerne. FynBus vil også vurdere konsekvenserne af indførslen af R-busnettet sammen med de enkelte kommuner.

FynBus vil ligeledes i planperioden etablere "Frit flow" i busserne, der betyder, at kunder, der er selvbilletterende, kan stige ind og ud ved alle døre. Erfaringer fra Hovedstadsområdet viser, at det medvirker til at nedbringe opholdstiden ved stoppestedet og dermed øge rejsehastigheden for kunderne.

FynBus vil slutteligt i planperioden forsøge at øge erhvervsrendingen med bus ved at lave forsøg med Lynbusser.

Tabel 7: Ressourceforbrug på de tre scenarier

Tabel 8: Dækningsgrad for det samlede regionale busnet (undtagen uddannelsesruter og kommunale regionale ruter).

Figur 19: COWIs anbefalede samlede regionale busnet (u. uddannelsesruter)

Tabel 9: Dækningsgrad for det samlede regionale busnet (undtagen uddannelsesruter og kommunale regionale ruter)

Figur 20: Sammenligning af opland for det samlede regionale busnet (undtagen uddannelsesruter og kommunale regionale ruter)

Figur 21: Sammenligning af opland for den del af det regionale busnet, der minder om R-drift.

Tabel 10: Dækningsgrad for det samlede R-net (undtagen uddannelsesruter og kommunale regionale ruter)

Tabel 11: Overslag for økonomiske konsekvenser ved scenarierne og COWIs anbefaling

Bilag 3.3 - Nyt afsnit til trafikplanens resumé

Ændringsoversigt Trafikplan - oktober 2018

Ny afsnits-
tekst vedlagt

		5 / 76	
1 Indledning	6	Nyt koncept til byområder	50
Den syddanske vision for kollektiv trafik	8	Den samlede rejse: Telekørsel i rejseplanen	51
Vigtige greb for at nå visionen	8	Mobilitetstrends	52
Samarbejde	9	Selvkørende biler	52
2 Resume	10	Digitalisering	53
3 Kundepotentiale og markedsandele	14	6 Terminaler, knudepunkter og stoppesteder	54
Demografisk udvikling	15	Klassifikation af stoppesteder	55
Befolkningsudvikling	15	Identifikation af knudepunkter	58
Befolknings sammensætning	16	Samarbejdsmodel på stoppestedsområdet	59
Konkurrencesituation i forhold til bil	17	7 Produkter, inddragelse, information og markedsføring	60
Udvikling i passagertal	18	Produkter, salg og billettering	61
Skolerejser	19	Takst Vest	61
Ærinde- og fritidsrejser	19	Takster som strategisk styringsværktøj	62
Uddannelsespendling	19	Frit Flow	62
Erhvervs pendling	23	Inddragelse	62
Buskuddepotentiale	24	Input fra ejerne	62
Hvad skal der til for at få flere kunder i kollektiv trafik?	26	Input fra chaufførerne	63
Telekørsel	28	Input fra kunder	63
4 Busnet i FynBus	30	Måling af kundetilfredshed	64
Samlet rutestruktur	31	Information og markedsføring	64
Det regionale trafiksystem	32	Øge kendskabet til FynBus i befolkningen	65
Resultat af markedsanalysen	32	Målrettet markedsføring	66
Scenarier for udvikling af den regionale trafik	35	Øge medarbejdernes og chaufførers kendskab til produkter	66
Det fynske "lynbus-koncept"	42	Relevant information til kunderne	67
Kollektiv trafik i Odense	43	Typer af trafikinformation	69
Busnet 2020	43	Digital trafikinformation	69
Kommunerne udenfor Odense	45	Bussen i skyen	69
De øvrige bybuskommuner	45	Bedre sammenhængende trafiksystem	70
Landdistriktskommunerne	45	Korrespondancesikring	70
5 Mobilitet og trafikbetjening af tyndt befolkede områder	46	Signalprioritering	70
Telekørsel – trafikbetjening af "flader"	48	Kapacitetsstyring	71
Teletaxi	49	8 Køretøjerne og miljøet	72
Telecity	49	Selvkørende busser	73
Telerute	49	Alternative drivmidler	75
Telependler	49	9 Perspektivering	76

Ændring af afsnit i Resume:

Busnet i FynBus

De nuværende busnet skal i de kommende år tilpasses den nye situation, der opstår, når letbanen åbner i Odense i slutningen af 2020.

Som en del af trafikplanarbejdet har FynBus bedt COWI om at udarbejde markedsanalyser af dels den regionale kørsel og bybusnettet i Odense. Som opfølgning på de regionale analyser har COWI udarbejdet anbefaling til et kommende regionalt busnet.

Det regionale trafiksystem

Den regionalt finansierede trafik kører allerede, hvor det største passagerpotentiale findes. Men det nuværende regionale busnet er svært for kunderne at forstå, da det indeholder mange rutevarianter og ikke kører på faste minuttal over døgnet.

FynBus foreslår derfor, at det regionale busnet forenkles og effektiviseres, så det matcher kundernes ønsker om direkte busforbindelser med kort rejsetid, høj frekvens og regularitet, samt et produkt, der er enkelt at forstå og anvende.

Derfor vil FynBus i trafikplanperioden arbejde videre med at etablere et R-busnet på Fyn som rummer følgende elementer:

- Enkelt, hurtigt, direkte og ofte mellem regionens store byer
- Kører, hvor der er størst transportbehov – hele dagen og aftenen
- Kører hver halve time fra 6-20 og timedrift aften og weekend
- Afgang på faste minuttal over døgnet

Det foreslåede busnet estimeres af COWI til at få 9 % flere passagerer end det nuværende. De øgede passagerindtægter vil kunne anvendes til udvidelse af det regionale busnet.

Implementeringen af R-busnettet kan ske ved at starte med at opgradere nogle udvalgte strækninger og få nogle erfaringer med konceptet. Den konkrete udformning af det fremtidige busnet vil blive aftalt i samarbejde med kommunerne.

FynBus' uddannelsesruter er en del af den regionale kørsel. Disse ruter forventes videreført uændret. COWI har udarbejdet en rapport om uddannelsesruter på initiativ af Region Syddanmark. Rapporten konkluderer, at systemet af målrettede uddannelsesruter på Fyn og Langeland har været en succes, ligesom COWI fremhæver kombinationen med Telependlerkonceptet som positiv.