

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSE

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9

Fredag den 22. juni 2018 kl. 09.00 – 11.00

Sags nr.: 201806-19418

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
Økonomichef Søren Junker

INDHOLD

Indhold	2
Sager til beslutning:	3
1. Budgetforslag 2019 og forventet regnskab 2018 efter 4 mdr.	3
2. Etablering af Kontrolpanel i forbindelse med Arbejdsklausul	14
3. Udbud af lokal buskørsel på Langeland	16
4. Rejseregler for flexkørsel.....	18
5. Projekt - Frit Flow i busserne	22
Sager til drøftelse:.....	24
Sager til orientering:.....	24
6. Flextrafik - Brug af underleverandører.....	24
7. Meddelelser	27
8. Eventuelt.....	27

SAGER TIL BESLUTNING:

1. BUDGETFORSLAG 2019 OG FORVENTET REGNSKAB 2018 EFTER 4 MDR.

Resumé:

Administrationen fremlægger budgetforslag 2019 (BF2019) med budgetoverslag for 2020 – 2022 til godkendelse. Derudover fremlægges forventet regnskab 2018 (FR2018) efter 4 mdr. til orientering.

Indtægterne i FR2018 er 6,4 mio. kr. mindre end budgetteret, hvilket skyldes et større passagerfrafald end forventet. Det er særligt på fastprisprodukterne, der er sket tilbagegang.

Udgifterne til rutekørsel i FR2018 er 5,3 mio. kr. større end budget. Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks er steget 1,2 % mere end forventet på budgettidspunktet. Endvidere er der en stigning i antal køreplantimer på 6.000 timer i forhold til budget.

Fællesudgifterne i FR2018 er 3,1 mio. kr. højere end budget og skyldes engangsudgifter til GDPR, datawarehouse, passageranalyse mv.. Merforbruget dækkes af tidligere års opsparede mindreforbrug af rammen.

Ejerbidrag til telekørsel er i FR2018 2,0 mio. kr. lavere end budget og skyldes en forventning om 8.000 færre ture end budgetteret.

Det forventede regnskab for den visiterede kørsel, Flextrafik, er et merforbrug på 0,5 mio. kr. på trods af færre ture, da især specialskolekørslen er dyrere.

Der tages først stilling til ændring af takster i forbindelse med budgetprocessen. Indtægterne i BF2019 er derfor på niveau med FR2018, da der også er forudsat uændret passagertal.

Kørselsudgifterne er fremskrevet med 1,3 % i henhold til Trafikselskabernes i Danmarks forventninger. Udgifterne er beregnet på samme køreplaner som FR2018 – udgifterne forventes øget med 3,1 mio. kr.

Fællesudgifterne i BF2019 er beregnet ud fra prisfremskrivning på 2,1 % af den ordinære ramme samt uændrede udgifter til Rejsekort.

Ejerbidraget til telekørsel er beregnet til at blive 1,9 mio. kr. højere end FR2018 – flere kommuner overvejer justeringer i servicetilbuddet, det vil påvirke tallene i det endelige budget.

Budgetforslaget for flexkørsel er beregnet til at være 1,2 mio. kr. højere end FR2018. Kørslen skal i udbud i 2019 og det kan påvirke priserne. I forbindelse med udarbejdelsen af udbudsgrundlaget er indhentet korrigerede tal og Kerteminde Kommune har besluttet at hjemtage faste kørsler.

Det har ikke været tidsmæssigt muligt at opdatere grundlaget for BF2019 i overensstemmelse hermed.

Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger budgetforslag 2019 med budgetoverslag for 2020 – 2022 til godkendelse. Derudover fremlægges forventet regnskab 2018 efter 4 mdr. til orientering.

Budgetforslaget fremsættes jf. det økonomiske årshjul, 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.

Forventet regnskab 2018 er kommenteret i bilag 1.1 ud fra udviklingen fra 2015 og frem, samt budget 2018. Budgetforslag 2019 er kommenteret i bilag 2.1, i forhold til forventet regnskab 2018. I bilag 1.3 er beskrevet de forudsætninger og usikkerheder, som forventet regnskab 2018 og budgetforslaget er udarbejdet på baggrund af.

Budgetforslag 2019 og forventet regnskab 2018 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

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	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
Busdrift								
Indtægter	-237,2	-232,3	-230,6	-221,2	-214,7	100	91	97
Kørselsudgifter	515,3	499,9	478,3	490,6	495,9	100	96	101
Fællesudgifter	63,6	70,0	76,3	75,5	76,9	100	121	102
Ejerbidrag busdrift	341,8	337,6	323,9	345,0	358,0	100	105	104
Telekørsel								
Indtægter	-2,2	-2,5	-2,6	-2,7	-2,7	100	123	99
Kørselsudgifter	15,3	18,0	17,4	18,0	16,9	100	110	94
Fællesudgifter	5,9	6,7	6,1	6,3	6,3	100	107	99
Ejerbidrag telekørsel	19,0	22,2	20,9	21,7	20,5	100	108	95
Ejerbidrag i alt	360,8	359,8	344,8	366,6	378,5	100	105	103

Mio. kroner (årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
Busdrift								
Indtægter	-237,2	-232,3	-230,6	-221,2	-214,7	100	91	97
Kørselsudgifter	515,3	499,9	478,3	490,6	495,9	100	96	101
Fællesudgifter	63,6	70,0	76,3	75,5	76,9	100	121	102
Ejerbidrag busdrift	341,8	337,6	323,9	345,0	358,0	100	105	104
Telekørsel								
Indtægter	-2,2	-2,5	-2,6	-2,7	-2,6	100	120	96
Kørselsudgifter	15,3	18,0	17,4	18,0	16,3	100	106	90
Fællesudgifter	5,9	6,7	6,1	6,3	6,0	100	103	95
Ejerbidrag telekørsel	19,0	22,2	20,9	21,7	19,7	100	104	91
Ejerbidrag i alt	360,8	359,8	344,8	366,6	377,7	100	105	103

Ejerbidraget, som er Region Syddanmarks og kommunernes årlige betaling til FynBus, forventes i 2018 at udgøre 377,7 mio. kr. Det er en merudgift på 11,1 mio. kr. svarende til 3 % højere end budgetteret. Udviklingen fra 2015 til 2018 viser, at ejerbidraget i løbende priser er steget med 5 %.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Passagerindtægterne er faldet med 9 % fra 2015 – 2018, svarende til 22,5 mio. kr. Årene 2016 og 2017 er påvirket af ekstraordinære indtægter fra Bus&Tog-samarbejdet, da der ikke var slutafregnet for perioden 2013-2016 på grund af uenighed om afregningsgrundlaget mellem parterne.

Odense Kommune har det største indtægtsfald fra 2015 til 2018 på 11 mio. kroner, jf. nedenstående tabel 2.

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	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
FynBus	-237,0	-232,3	-230,6	-221,2	-214,7	100	91	97
Region Syddanmark	-126,9	-124,8	-126,9	-115,1	-119,0	100	94	103
Assens	-4,4	-4,3	-3,7	-4,1	-3,6	100	81	87
Faaborg - Midtfyn	-4,1	-4,0	-3,8	-3,9	-3,5	100	86	91
Kerteminde	-1,9	-1,8	-1,8	-1,8	-1,6	100	87	91
Langeland	-2,7	-2,7	-2,1	-2,2	-1,8	100	68	83
Middelfart	-3,0	-2,9	-3,0	-2,8	-2,7	100	92	100
Nordfyn	-3,6	-3,4	-3,1	-3,2	-2,9	100	83	91
Nyborg	-3,4	-3,5	-3,3	-3,4	-3,1	100	92	92
Odense	-77,5	-75,4	-72,3	-74,9	-66,5	100	86	89
Svendborg	-9,6	-9,6	-10,6	-9,7	-9,8	100	102	101

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

Årsagen til faldet i indtægterne er hovedsageligt mindre indtægterne fra fastprisprodukter (Pendler- Skole og Ungdomskort).

Fra 2015 til 2018 forventes et passagerfald på 18 % på overordnet niveau. Det er Region Syddanmark, Kerteminde Kommune og Odense Kommune, der har det største passagerfrafald.

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte udvikling.

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	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
FynBus	18.199	17.536	15.537	15.862	14.924	100	82	94
Region Syddanmark	7.192	6.994	5.853	6.434	5.522	100	77	86
Assens	344	335	345	332	355	100	103	107
Faaborg - Midtfyn	394	381	366	344	374	100	95	109
Kerteminde	211	195	167	170	158	100	75	93
Langeland	300	307	282	290	267	100	89	92
Middelfart	187	178	166	172	170	100	91	99
Nordfyn	376	360	347	339	354	100	94	104
Nyborg	324	331	313	330	307	100	95	93
Odense	7.971	7.556	6.841	6.570	6.585	100	83	100
Svendborg	900	899	857	881	832	100	92	94

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

Fra marts 2018 er FynBus indgået i Takst Vest-samarbejdet. Det betyder, at priser og billetter bliver ensartede på tværs af trafiksselskaberne 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 2015-18 er entreprenørudgifterne faldet med 3 % svarende til 13,3 mio. kr. Det skyldes især billigere kørselskontrakter for Odense Kommune og Region Syddanmark, hvor kontrakterne med start i henholdsvis 2015 og 2016 blev mere end 20 mio. kr. billigere pr. kontrakt pr. år.

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	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
FynBus	509,2	497,7	478,3	490,6	495,9	100	97	101
Region Syddanmark	204,7	203,4	182,6	189,1	189,9	100	93	100
Assens	16,5	16,8	16,2	15,4	15,5	100	94	100
Faaborg - Midtfyn	17,0	17,0	21,3	23,2	23,7	100	140	102
Kerteminde	6,8	6,7	6,6	6,5	6,7	100	98	102
Langeland	7,6	7,4	7,3	7,5	7,3	100	96	97
Middelfart	10,1	10,2	10,2	11,2	11,3	100	112	101
Nordfyn	16,3	15,1	13,8	14,0	14,1	100	87	101
Nyborg	13,9	13,4	13,3	13,4	13,7	100	98	102
Odense	186,5	177,9	177,2	180,4	184,1	100	99	102
Svendborg	29,8	29,8	29,7	29,9	29,6	100	99	99

I forhold til budget 2018 er kørselsudgifterne i regnskabet 1 % højere, svarende til 5,3 mio. kr. De væsentligste årsager er, at køreplantimetallet er ca. 6.000 timer højere end budgetteret samt en øget stigning i Trafikselskaberne i Danmarks' entreprenørindeks på 1,2 %, svarende til 5,5 mio. kroner ud over den budgetterede stigning på 0,7 %.

Kørselsudgifterne for Odense Kommune og Region Syddanmark er henholdsvis 7,1 og 7,3 mio. kr. højere end i 2017.

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.

Fra forventet regnskab 2018 foreslås rammen nedskrevet fra 65,6 mio. kroner til 60,9 mio. kroner. Derved vil de samlede udgifter til Rejsekortet A/S fremgå med fuldt beløb og vil fremover ikke påvirke FynBus' ordinære ramme. 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	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
Driftsrelaterede udgifter	11,1	10,7	8,3	7,8	8,1	100	73	103
Salgsrelaterede udgifter	14,2	16,2	15,9	15,9	16,6	100	117	105
Administrative udgifter	36,6	34,9	39,4	41,9	39,3	100	107	94
Ordinær ramme	61,9	61,8	63,7	65,6	64,0	100	103	98
Ekstra udgifter Rejsekort	0,0	5,6	10,3	9,8	14,2			
Rammestyring / Overførsel	0,7	1,3	0,8	0,0	-3,1			
Anlægsudgifter	1,0	1,2	1,5	0,1	1,8	100	188	1.440
I alt	62,7	68,8	74,8	75,4	75,1	100	120	100

I 2018 forventes et merforbrug på 3,1 mio. kroner ud over den ordinære ramme, som følge af ekstraordinære udgifter til bl.a. datawarehouse, planlægningssystem, passageranalyse og persondata-forordning, 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 8 %. Især Nordfyn Kommune og Faaborg-Midtfyn Kommune har i denne periode haft de største stigninger.

Samlet set forventes imidlertid et fald i 2018, i forhold til budgettet, på 1,2 mio. kr. 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	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
FynBus	19,0	22,2	20,9	21,7	20,5	100	108	95
Region Syddanmark	1,2	1,2	1,1	1,1	1,0	100	84	89
Assens	4,8	5,3	4,9	4,9	4,3	100	90	88
Faaborg - Midtfyn	4,0	4,8	4,4	4,3	4,7	100	118	110
Kerteminde	1,9	2,0	1,7	1,7	1,7	100	91	102
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	100	138	250
Middelfart	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	100	105	104
Nordfyn	2,7	4,5	5,1	6,1	5,2	100	197	86
Nyborg	0,8	0,7	0,6	0,6	0,7	100	90	121
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	100	350	93
Svendborg	2,6	2,4	1,8	1,9	1,5	100	60	82

Pga opgørelse i mio. kr. kan små ændringer give store procentuelle afvigelse i forhold til indekstallene.

Flextrafik

Nedenstående tabel 7 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2015 – 2018. Der er sket et fald på 18 %, 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	R2015	FR2018	FR2018 / B2018
Handicapkørsel	119.712	123.704	129.754	126.761	131.643	100	110	104
Anden kørsel	511.885	295.141	287.251	316.241	291.978	100	57	92
Handicap- og anden kørsel	631.597	418.845	417.005	443.002	423.621	100	67	96
Telekørsel*	138.753	165.315	163.867	171.790	163.346	100	118	95
I alt	770.350	584.160	580.872	614.792	586.967	100	76	95
Siddende patientbefordring	224.114	226.614	232.782	241.271	229.028	100	102	95
I alt	994.464	810.774	813.654	856.063	815.995	100	82	95

*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	R2015	FR2018	FR2018 / B2018
Indtægter	-6,7	-7,0	-7,2	-7,1	-7,0	100	105	98
Entrepenøudgifter	96,8	67,0	72,9	74,8	75,1	100	78	100
Flex udgifter, netto	90,1	60,0	65,7	67,6	68,1	100	76	101
Fællesudgifter	24,6	21,0	18,9	19,1	19,2	100	78	101
Ejerbidrag	114,7	81,0	84,6	86,8	87,3	100	76	101

Det ses, at ejerbidraget for forventet regnskab 2018 udgør 87,3 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 0,5 mio. kroner eller 1 % i forhold til budget 2018.

Forskydningerne i ejerbidrag i perioden fra 2015-18 skyldes ændringer i aktiviteten. Det samme er tilfældet for forskelle mellem budget og regnskab. Budgettet bygger på kommunernes forventninger til antallet af ture, mens forventet regnskab bygger på de faktisk udførte ture i 1. kvartal 2018.

Udviklingen i fællesudgifterne ses i nedenstående tabel 9. Forventet regnskab 2018 for fællesudgifterne er 25,5 mio. kroner, hvilket er budgetbalance. Fra 2015 til 2018 falder udgifterne med 20 %. Dette skyldes at Odense Kommune hjemtager kørsel i 2015 samt opstart af C-plan fra 2017.

Tabel 9: Oversigt fællesudgifter for tele- og flexområdet

Mio. kroner (årets priser)	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	R2015	FR2018	FR2018 / B2018
Fællesudgifter, Telekørsel	5,9	6,7	6,1	6,3	6,3	100	107	99
Fællesudgifter, flexområdet	24,6	21,0	18,9	19,1	19,2	100	78	101
Fællesudgifter, i alt	30,4	27,6	25,0	25,5	25,5	100	84	100

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	R2015	FR2018	FR2018 / B2018
Faste fællesudgifter								
Kommunal kørsel	21,80	24,90	23,50	22,89	24,40	100	112	107
Siddende patientbefordring	25,40	26,90	26,80	26,78	28,02	100	110	105
Variable fællesudgifter								
SBH-kørsel	14,20	11,30	10,60	10,67	10,83	100	76	101
Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbåme hjælpemidler og § -kørsel	8,90	7,10	6,60	6,67	6,77	100	76	101
Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elewkørsel	10,70	8,50	7,90	8,00	8,12	100	76	102
Specialskekørsel	17,80	14,10	13,20	13,34	13,53	100	76	101
Telekørsel	21,30	16,90	15,90	16,00	16,24	100	76	102
Samlede fællesudgifter								
SBH-kørsel	36,00	36,20	34,10	33,56	35,23	100	98	105
Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbåme hjælpemidler og § -kørsel	30,70	32,00	30,10	29,56	31,17	100	102	105
Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elewkørsel	32,50	33,40	31,40	30,89	32,52	100	100	105
Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elewkørsel - Cplan			22,90	20,97	22,59	100	0	108
Specialskekørsel	39,60	39,00	36,70	36,23	37,93	100	96	105
Specialskekørsel - Cplan			28,20	26,30	28,00	100	0	106
Telekørsel	43,10	41,80	39,40	38,89	40,64	100	94	104

Det fremgår af tabellen, at forventningen til faste fællesudgifter i 2018 for kommunal kørsel er højere end budgetteret og højere end regnskab 2017, samt at forventning for fællesudgifter for siddende patientbefordring er lidt højere end budgetteret og sidste års regnskab.

Det skyldes, at der på nuværende tidspunkt forventes færre ture men samme udgift til administrationen samt ændret C-Plan rabat.

BUDGETFORSLAG 2019

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

Tablet 11: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2016 til budgetforslag 2019

Mio. kroner (årets priser)	R 2016	R 2017	FR 2018	BF 2019	BF 2019 / FR 2018
Busdrift					
Indtægter	-232,3	-230,6	-214,7	-215,4	100
Kørselsudgifter	499,9	478,3	495,9	498,0	100
Fællesudgifter	70,0	76,3	76,9	76,8	100
Ejerbidrag busdrift	337,6	323,9	358,0	359,4	100
Telekørsel					
Indtægter	-2,5	-2,6	-2,7	-3,0	111
Kørselsudgifter	18,0	17,4	16,9	18,6	110
Fællesudgifter	6,7	6,1	6,3	6,7	107
Ejerbidrag telekørsel	22,2	20,9	20,5	22,4	109
Ejerbidrag i alt	359,8	344,8	378,5	381,7	101
Produktion					
Driftsbusser	341	337	339	339	100
Køreplantimer	625.194	617.934	619.001	617.704	100
Køreplankm.	18.670.170	18.666.821	18.565.163	18.269.985	98
Service timer telekørsel	30.409	30.514	31.394	33.333	106
Direkte rejsekm. telekørsel	1.186.920	1.157.201	1.146.896	1.223.438	107

Passagerindtægter og passagerudvikling

Efter indtrædelse i Takst Vest sker takstreguleringer i samarbejde med de andre trafiksekskaber. På nuværende tidspunkt er der ikke vedtaget forslag om eventuelle takststigninger, hvorfor indtægterne holdes uændret i forhold til forventet regnskab 2018. Ved fremlæggelsen af endeligt budget 2019 vil effekten af en takststigning kunne indregnes.

Passagerudviklingen forventes at fastholde sit nuværende niveau på baggrund af tre måneders data fra Rejsekort A/S, som ligger på niveau med 2. halvår 2017. Dette ses af tabel 12 nedenfor.

Tablet 12: Udviklingen i passagerer for perioden regnskab 2016 til budgetforslag 2019

Passagerer (1.000)	R 2016	R 2017	FR 2018	BF 2019	BF 2019 / FR 2018
Passagerer rutekørsel	17.536	15.537	14.924	14.924	100

Entreprenørudgifter

Budgetforslag 2019 er udarbejdet på baggrund af de nuværende køreplaner, da de køreplaner, som træder i kraft efter sommerferien, endnu ikke foreligger i deres endelige form. Herudover er vejarbejderne i Odenses påvirkning på køreplanerne endnu ukendt.

Kontraktudgifterne er reguleret med Trafikselskaberne i Danmarks entreprenørindeks, som i forhold til forventet regnskab 2018 forventes at stige med 1,3 %, svarende til ca. 6 mio. kroner. Den variable kørsel (ekstrabusser) forventes at falde med 2,3 mio. kroner.

Endvidere forventes antal køreplantimer at falde med ca. 1.200 timer. Dette er bl.a. en konsekvens af nye kontrakter på lokalruterne i Assens Kommune og Svendborg Kommune.

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

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	FR 2018	BF 2019	BF 2019 / FR 2018
FynBus	497,7	478,3	495,9	498,0	100
Region Syddanmark	203,4	182,6	189,9	192,9	102
Assens	16,8	16,2	15,5	16,0	103
Faaborg - Midtfyn	17,0	21,3	23,7	24,0	101
Kerteminde	6,7	6,6	6,7	6,7	101
Langeland	7,4	7,3	7,3	7,0	96
Middelfart	10,2	10,2	11,3	11,4	101
Nordfyn	15,1	13,8	14,1	14,3	101
Nyborg	13,4	13,3	13,7	13,9	101
Odense	177,9	177,2	184,1	182,5	99
Svendborg	29,8	29,7	29,6	29,3	99

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 62,2 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	BF 2019	BF 2019 / FR 2018
Driftsrelaterede udgifter	10,7	8,3	8,1	7,9	97
Salgsrelaterede udgifter	16,2	15,9	16,6	16,2	97
Administrative udgifter	34,9	39,4	39,3	38,1	97
Ordinær ramme	61,8	63,7	64,0	62,2	97
Ekstra udgifter Rejsekort	5,6	10,3	14,2	14,5	102
Rammestyring / Overførsel	1,3	0,8	-3,1	0,0	-
Anlægsudgifter	1,2	1,5	1,8	0,1	7
I alt	68,8	74,8	75,1	76,6	102

Telekørsel

Nedenstående tabel 15 viser ejerbidraget for telekørsel i perioden 2016 til 2019. Budgetforslag 2019 er udarbejdet med afsæt i budget 2018, hvortil ejerne er blevet bedt om tilbagemeldinger på korrektioner.

Faaborg-Midtfyn Kommune har korrigeret deres budgetforslag 2019 med en forventet stigning på ca. 10 % i turantal på grund af den seneste udvikling.

Tabel 15: Ejerbidrag for telekørsel

Telekørsel (mio. kr. i årets priser)	R2016	R2017	B2018	FR2018	BF2019	BF 2019 / B 2018
Indtægter	-2,5	-2,6	-2,7	-2,7	-3,0	109,2
Entreprenørudgifter	18,0	17,4	18,0	16,9	18,6	103,4
Fællesudgifter	6,7	6,1	6,3	6,3	6,7	105,8
Ejerbidrag Telekørsel	22,2	20,9	21,7	20,5	22,4	103,4

Flexkørsel

Hovedtal for flexkørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 16: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	B2018	FR2018	BF2019	BF 2019 / B 2018
Indtægter	-7,0	-7,2	-7,1	-7,0	-7,3	102
Entreprenørudgifter	67,0	72,9	74,8	75,1	76,3	102
Flex udgifter, netto	60,0	65,7	67,6	68,1	69,0	102
Fællesudgifter	21,0	18,9	19,1	19,2	19,5	102
Ejerbidrag	81,0	84,6	86,8	87,3	88,5	102

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.

Budgetforslag 2019 er udarbejdet med afsæt i budget 2018, hvortil ejerne er blevet bedt om tilbagemeldinger på korrektioner. På grund af den forestående proces med udbud af kørslen kan der forekomme ændringer i både kørselsmængde og enhedspriser.

Hertil kan forekomme større ændringer afhængigt af, om kommunerne beslutter at hjemtage kørsel.

Budgetforslag 2019 er 2 % højere end budget 2018. Dette skyldes en stigning i entreprenørudgifterne og fællesudgifterne. Entreprenørudgifterne er baseret på nuværende udgifter. Det bemærkes, at nye kontrakter i marts 2019 og august 2019 kan ændre forudsætningerne og dermed udgiftsniveauet.

Af nedenstående tabel 17 fremgår kommunernes indmeldte aktivitetsniveau, som danner grundlag for budgetforslag 2019. I forhold til budget 2018 ligger budgetforslag 2019 på niveau, mens forventet regnskab 2018 ligger ca. 32.000 ture under budgetforslaget.

Tabel 17: Hovedtal Flexkørsel

Antal personture	R2016	R2017	B2018	FR2018	BF2019	BF 2019 / B 2018
Handicapkørsel	123.704	129.754	126.761	131.643	132.861	104,8
Anden kørsel	295.141	287.251	316.241	291.978	300.491	95,0
Handicap- og anden kørsel	418.845	417.005	443.002	423.621	433.352	97,8
Telekørsel*	165.315	163.867	171.790	163.346	171.790	100,0
I alt	584.160	580.872	614.792	586.967	605.142	98,4
Siddende patientbefordring	226.614	232.782	241.271	229.028	241.490	100,1
I alt	810.774	813.654	856.063	815.995	846.632	98,9

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Godkender budgetforslag 2019 og budgetoverslag 2020 – 2022.
- Tager forventet regnskab 2018 efter 4 mdr. til efterretning.

Vedtagelse:**Bilag:**

- Bilag 1.1 Notat forventet regnskab 2018 og budgetforslag 2019
 Bilag 1.2 Regnskabstal vedr. forventet 2018 og budgetforslag 2019, samt budgetoverslag 2020 – 2022
 Bilag 1.3 Forventnings- og usikkerhedsnotat vedr. forventet regnskab 2018 og budgetforslag 2019

2. ETABLERING AF KONTROLPANEL I FORBINDELSE MED ARBEJDSKLAUSUL

Resumé:

FynBus ønsker at etablere et kontrolpanel, der skal medvirke til at udføre kontrol af, om FynBus' arbejdsklausul overholdes.

Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelse traf i 2015 beslutning om at indføre en arbejdsklausulbestemmelse i fremtidige kontraktforhold med sine samarbejdspartnere.

I forbindelse med FynBus' udførelse af kontrol af løn- og arbejdsvilkår, har FynBus på nuværende tidspunkt en aftale med arbejdsmarkedets parter om, at FynBus fremsender anonymiseret materiale til parterne. Parterne kommenterer herefter via mail på, om materialet overholder FynBus' arbejdsklausul.

Denne proces har vist sig at være langtrukket, og der kan være forskel på tilbagemeldingerne, som på nuværende tidspunkt ikke bliver drøftet yderligere parterne imellem. Derudover får arbejdsmarkedets parter ikke en tilbagemelding på, hvad kontrollen har medført.

FynBus holdt den 23. maj 2018 møde med nuværende samarbejdsparter ATAX, 3F, Kristelig Arbejdsgiverforening (KA) samt Det faglige Hus, hvor muligheden for at nedsætte et kontrolpanel blev drøftet.

Formålet med kontrolpanelet er, at FynBus og arbejdsmarkedets parter får drøftet den enkelte sag, og der på mødet opnås enighed om, hvorvidt den enkelte vognmand overholder FynBus' arbejdsklausul.

Arbejdsmarkedets parter var positivt indstillet overfor et kontrolpanel, som de kender fra Nordjyllands Trafikselskab og Movia. Deres erfaring fra dette samarbejde var, at en mødefrekvens én gang i kvartalet var det mest optimale.

Arbejdsmarkedets parter ønsker, at den vognmand, der skal kontrolleres, ikke er anonymiseret, men at medlemmerne af panelet underskriver en fortrolighedserklæring, således at der er tavshedspligt om vognmandens identitet. Chaufførernes identitet vil stadig være anonymiseret.

Administrationen anbefaler følgende forretningsgang:

FynBus følger den til enhver tid fastsatte og gældende procedure vedrørende kontrollen af løn- og arbejdsvilkår for ansatte hos en vognmand.

Der etableres, som supplement hertil, et kontrolpanel bestående af repræsentanter fra ATAX, 3F, Kristelig Arbejdsgiverforening (KA) og Det faglige Hus, som repræsenterer de største overenskomster på Fyn.

Hvis der sker ændringer i sammensætning af aftaleparterne med hensyn til, hvilke overenskomster der dækker området, kan der ske udskiftning af en eller flere af parterne.

Vognmandens identitet anonymiseres ikke. Eksterne deltagere af kontrolpanelet underskriver en fortrolighedserklæring, hvilket sikrer, at der er tavshedspligt om forholdene hos vognmanden.

Kontrolpanelet mødes en gang i kvartalet. FynBus indhenter lønsedler, ansættelsesbeviser, timesedler og e-indkomstkвитteringer. FynBus fremsender løbende materialet til paneldeltagerne, dog senest 14 dage før møde i kontrolpanelet,

Chaufførernes løn- og arbejdsvilkår samt særlige ydelser skal således leve op til og være mindst lige så gode som vilkårene i følgende kollektive landsdækkende overenskomster for fagområder omfattet af taxiloven:

- Overenskomst for erhvervsmæssig persontransport 2015 – 2018 mellem 3F Fagligt Fælles Forbund og ATAX Arbejdsgiverforeningen for indehavere af taxi-, OST-, limousine- og sygetransporttilladelser
- ATD Taxikørsel 2017 – 2020 mellem 3F Fagligt Fælles Forbund og Arbejdsgiverforeningen for taxivognmænd i Danmark
- Det Faglige Hus og Kristelig Arbejdsgiverforening
- Landsoverenskomsten 2014- 2017 mellem Dansk Erhverv Arbejdsgiverforening Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening (TA) og 3F Fagligt Fælles Forbund
- Overenskomst for taxikørsel 2014 – 2017 mellem DI Overenskomst I (ATD) og 3F Fagligt Fælles Forbund
- Overenskomst for taxikørsel 2014 – 2017 mellem DI Overenskomst II (ATV) og 3F Fagligt Fælles Forbund.

Kontrolpanelet kommer med en anbefaling i den enkelte sag.

FynBus følger som udgangspunkt kontrolpanelets anbefalinger og følger op i forhold til den enkelte vognmand.

FynBus orienterer om eventuelle ændringer hos vognmanden på efterfølgende møder.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender:

- At der nedsættes et kontrolpanel
- At kontrolpanelet ved oprettelsen består af repræsentanter fra ATAX, 3F, Kristelig Arbejdsgiverforening (KA) og Det faglige Hus
- At der indgås fortrolighedserklæring med repræsentanter fra arbejdsmarkedets parter
- Den beskrevne forretningsgang

Vedtagelse:

3. UDBUD AF LOKAL BUSKØRSEL PÅ LANGELAND

Resumé:

Den nuværende kontrakt om udførelse af lokal buskørsel i Langeland Kommune udløber ved køreplansskiftet i august 2019.

Administrationen indstiller, at udbud af kørslen sker som "offentligt udbud" med tildelingskriteriet "pris". Sagen fremlægges for bestyrelsen primo 2019.

Sagsfremstilling:

Kontrakt om udførelse af buskørsel i Langeland Kommune udløber ved køreplansskiftet i august 2019.

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

Efter FynBus' udbudspolitik fastlægger bestyrelsen for FynBus rammerne for udbuddet, herunder blandt andet valg af udbudsform og tildelingskriterie.

Udbudsform

Den udbudte buskørsel er omfattet af forsyningsvirksomhedsdirektivet.

Ved udbud efter dette direktiv er det muligt at anvende udbudsformerne "offentligt udbud", "begrænset udbud" og "udbud efter forhandling".

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

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

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

FynBus har de sidste udbud af buskørsel benyttet udbudsformen udbud med forhandling. I disse udbud har kontraktlængden været fra 6 til 8 år med mulighed for forlængelse. I forhandlingerne har kravene til busserne været drøftet og tilrettet. Da Langeland Kommune ønsker en kort kontrakt med få krav til busmateriel, indstiller FynBus, at udbudsformen offentligt udbud benyttes.

Tildelingskriterium

Kontrakter udbudt efter forsyningsvirksomhedsdirektivet skal tildeles til det økonomisk mest fordelagtige tilbud. Det økonomisk mest fordelagtige tilbud findes ved at vælge et af følgende tildelingskriterier:

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

Ved tildelingskriteriet "pris" vurderes der udelukkende på pris.

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

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

Direktøren indstiller, at tildelingskriteriet "pris" anvendes, da Langelands Kommune ønsker en kort kontrakt med få krav til busmateriellet.

Kontraktlængde

FynBus indstiller, at der udbydes en 2-årig kontrakt uden mulighed for forlængelse af hensyn til den forventede alder på busmateriellet.

Busmateriel mm.

For at få et prismæssigt attraktivt tilbud ønsker Langeland Kommune, at der stilles de samme krav til busserne i forhold til alder eller EU norm, som svarer til kravene i nuværende kontrakt. Ligesom i nuværende kontrakt installeres der ikke rejsekortudstyr i busserne.

Tidsplan for gennemførelse af udbuddet:

- Offentliggørelse af udbudsmaterialet efteråret 2018
- Frist for afgivelse tilbud ultimo 2018
- Forventet tildeling af kontrakt primo 2019
- Kontraktstart august 2019

Indstilling fra Langeland Kommune

Kommunalbestyrelsen i Langeland Kommune behandlede sag om udbud af buskørsel i Langeland Kommune den 11. juni 2018.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender at:

- Udbudsformen er "offentligt udbud"
- Tildelingskriteriet er "pris"
- Sagen forelægges bestyrelsen primo 2019 med henblik på valg af entreprenør.

Vedtagelse:

4. REJSEREGLER FOR FLEKKØRSEL

Resumé:

På Flextrafik-området er der behov for at opdatere reglerne for rejsegaranti, så de er gældende for både Telekørsel, Telekørsel i Rejseplanen og Handicapkørsel. Reglerne er pt. kun gældende for Telekørsel.

Sagsfremstilling:

Med FynBus' Rejsegaranti for buskørsel kan kunden tage en taxa og få regningen dækket af FynBus, hvis kunden oplever en af disse situationer:

- Hvis bussen er mere end 20 minutter forsinket
- Hvis bussen er kørt før den tid, der står på afgangstavlen
- Hvis bussen kører forbi kunden, og der er mere end 20 minutter til næste afgang
- Hvis kundens første bus er forsinket, så kunden ikke kan nå den næste bus. Dog skal busserne holde ved samme stoppested/terminal, og der skal være mindst 5 min. mellem ankomst og afgang af busserne ifølge køreplanen

Dertil kommer en række forbehold, som f.eks. ekstreme vejrforhold, arbejdsnedlæggelse og varslede ændringer, hvor rejsegarantien ikke gælder.

På flextrafik-området er der tale om en anden type kørsel end buskørsel, og Rejsegaranti for buskørsel kan derfor ikke bruges direkte. I forhold til Telekørsel er der vedtaget rejsegarantiregler, se Bilag 4.1.

Afgrænsning af flextrafikområdet

Flextrafik består af følgende overordnede ordninger:

- Handicapkørsel
- Kommunal kørsel
- Patientbefordring
- Telekørsel

Handicapkørsel og Telekørsel er et alternativ til buskørsel, og skal håndteres af FynBus. Det foreslås derfor, at regler for Flextrafik-rejsegaranti også gælder for disse to ordninger.

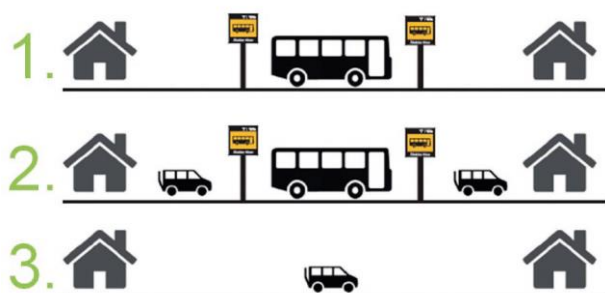
Telekørsel

Telekørsel er åben (dvs. ikke-visiteret) kollektiv transport, som kommune/region kan til- eller fravælge. Den består af fire typer:

- Teletaxi
- Telependler
- Telecitiy
- Telerute

Teletaxi er ofte kørsel fra adresse til adresse, hvorimod Telependler er kørsel fra adresse til stoppested eller fra stoppested til adresse.

Når FynBus fra februar 2018 og fremlægger Telekørsel for de enkelte kommuner i Rejseplanen, sker det ud fra følgende prioritering:



Rejseplanen foretager følgende valg for at finde en mulig transportform:

1. Hvis kundens indtastede rejseønske i Rejseplanen kan opfyldes af en bus, så vises der ikke Telekørsel. Kunden skal dermed foretage en rejse med bus.
2. Hvis der ikke er en bus, undersøger Rejseplanen, om kunden kan køre med telekørsel hen til et stoppested og køre med bus herfra.
3. Er ovennævnte ikke muligt, tilbydes Telekørsel fra adresse til adresse, hvis der foreligger en telekørselskøreplan.

Der findes i dag rejsegarantiregler for Telekørsel, se Bilag 4.1, der dog ikke omtaler, hvordan rejsegarantien dækker telekørsel bestilt via Rejseplanen.

Handicapkørsel

Kørselsordningen Handicapkørsel omfatter transport af svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede over 18 år, og er etableret med baggrund i lov om trafikkselskaber. Kommunerne visiterer til ordningen.

Handicapkørsel er som udgangspunkt kørsel fra adresse til adresse. Det gælder for interne rejser i FynBus' område, eller interne rejser i andre trafikkselskabers område. Ved landsdækkende rejser, hvor man rejser over grænsen til et andet trafikkselskab, er det et krav, at tog indgår. Borgere bosiddende i Middelfart kan dog foretage rejser i trekantsområdet, uden at tog indgår. Landsdækkende rejser minder derfor i opbygning om Telependlerture, da der er tale om flextrafikørsel til/fra en station med togafgang.

Der er ikke vedtaget rejsegaranti for Handicapkørsel. En rejsegaranti for Handicapkørsel skal også omtale, hvordan kunden er stillet ved landsdækkende rejser.

Rejsegaranti for Handicapkørsel og Telekørsel

De gældende Rejsegarantiregler for Telekørsel foreslås tilpasset, så de er gældende for både Telekørsel, Telekørsel i Rejseplanen og Handicapkørsel.

Rejsegarantireglerne vil efter tilpasningen være:

"Rejsegaranti

FynBus' Rejsegaranti omfatter Telekørsel og Handicapkørsel.

Med FynBus Rejsegaranti kan du tage en taxi og få regningen refunderet af FynBus, hvis betingelserne for Rejsegarantien er opfyldt. Dette betyder, at Telekørslen eller Handicapkørslen skal være mere end 20 minutter forsinket. Din bestilte kørsel regnes for rettidig, hvis den ankommer 5 minutter før og op til 15 minutter senere end det oplyste afhentningstidspunkt – det skyldes trafik og koordineringen med anden kørsel. Du skal altid ringe til FynBus Flextrafik på 6311 2255, tast 2, hvis flextrafikbilen ikke er ankommet 15 minutter efter aftalt afhentningstidspunkt, for at kunne få Rejsegaranti.

Eksempel: Hvis afhentningstidspunkt er aftalt til kl. 14.00 kan flextrafikbilen ankomme rettidigt senest kl. 14.15, seneste afhentningstidspunkt inden Rejsetidsgarantien kan træde i kraft er derfor 20 minutter senere, kl. 14.35. Du skal ringe til FynBus Flextrafik på 6311 2255, tast 2 klokken 14.15.

Rejsegarantien træder i kraft ved forsinkelser, der skyldes fejl fra FynBus' side, f.eks. at flextrafikbilen udebliver.

Garantien gælder ikke, hvis forsinkelsen skyldes forhold udefra, som FynBus ikke har haft indflydelse på.

Hvornår gælder Rejsegarantien ikke?

- *Når FynBus ikke har reel chance for at overholde afhentningstidspunktet, f.eks. under ekstreme vejrforhold (sne, isslag, kraftig blæst etc.).*
- *Hvis der er arbejdsnedlæggelse.*
- *Når FynBus har meldt ud på hjemmesiden og evt. via lokale medier mindst 24 timer før, at der vil være forsinkelser på flexkørsel. Eller når FynBus har ændret afhentningstidspunktet og varslet det.*
- *Hvis du kommer for sent til eller fra andre transportformer. Rejsegarantien gælder kun rejser, du foretager dig med FynBus, og ikke den del af rejsen du ville have udført med andre trafik-selskaber, fly eller færger. Det vil sige, hvis din flexkørsel er mere end 20 minutter forsinket, og du derfor ikke kan nå dit tog, så betaler FynBus kun taxi til togstationen, ikke den videre rejse til f.eks. København.*
- *I øvrigt i force majeure situationer.*

Hvis du har bestilt Telekørsel via Rejseplanen, hvori der indgår andre transportformer som f.eks. bus eller tog, vil FynBus Flextrafik hjælpe med at overvåge din samlede rejse. FynBus Flextrafik vil så vidt muligt tilpasse din Telekørsel til registrerede forsinkelser og/eller kontakte dig vedrørende disse. Hvis dette ikke sker, hvis de andre transportformer er forsinkede, bedes du selv kontakte FynBus Flextrafik på 6311 2255, tast 2 og aftale nærmere.

Hvis du ikke har bestilt din Telekørsel via Rejseplanen, og du på din rejse skal skifte til bus eller tog, skal du planlægge rejsen, så der er mindst 15 minutter mellem planlagt ankomst og afgang i skiftet.

Hvis du har bestilt Telependler via e-mail skal du desuden holde øje med opdateringer af din Telependler-køreplan på cplan.fynbus.dk – [se også de særskilte handelsbetingelser for Telependler her](#).

Hvis du har bestilt landsdækkende Handicapkørsel, hvor tog indgår, bedes du ved togforsinkelser, togaflysninger og lignende kontakte FynBus Flextrafik på 6311 2255, tast 2 og aftale nærmere.

Hvis du hos FynBus har bestilt en intern rejse med handicapkørsel i andre trafikselskabers område, skal du ringe til FynBus (tlf. 6311 2255, tast 2) ved forsinkelser.

Du skal selv lægge ud for taxien i første omgang. Senest to uger efter rejsen sendes taxikvitteringen sammen med et [refusionsskema](#) til FynBus' Kundecenter. FynBus refunderer pengene, hvis betingelserne og tidsfristen for kravet er opfyldt. Krav om rejsegaranti bortfalder, såfremt FynBus kan dokumentere, at betingelserne ikke er opfyldt."

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at:

- Der gives rejsegaranti på Telekørsel og Handicapkørsel.
- Nuværende rejsegarantiregler for Telekørsel tilpasses som foreslået, så de er gældende for både Telekørsel, Telekørsel i Rejseplanen og Handicapkørsel.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 4.1 Rejseregler for Telekørsel af 2015.

5. PROJEKT - FRIT FLOW I BUSSENE

Resumé:

Med Frit Flow i Bussen gøres det muligt, at passagerer kan bruge alle døre i bussen til ind- og udgang med Check ind og Check ud.

Projektet Frit Flow i Bussen indgår i Strategi 2018-2020, hvor det hænger tæt sammen med tre andre projekter i strategien. De tre første af projektets syv hovedaktiviteter er gennemført, og det næste halve år arbejdes med forberedelse til at gå i drift. Projektet forventes at blive evalueret i juni 2019.

Målsætning er at indføre Frit Flow i busser på alle relevante buslinjer fra køreplansskiftet december 2018. Effekten af Frit Flow vil blive realiseret på den del af køretiden, som ligger inden for Odense Kommune. Effekten forventes at give reduktion af køretiden, færre driftsudgifter, bedre kapacitetsudnyttelse samt større kundetilfredshed. Det er alle elementer, der kan medvirke til flere passagerer og dermed øgede billetindtægter.

Den økonomiske effekt af første års drift med Frit Flow for al trafik i Odense Kommune forventes at give et nettoprovenu på ca. 7 mio. kr.

Sagsfremstilling:

Projektet Frit Flow i Bussen er den første aktivitet i Strategi 2018-2020:

Kunder skal kunne gå ud og ind ad alle døre. Derved mindskes den tid, det tager at billettere. Rejsekortudstyret i busser muliggør, at kunderne kan tjekke ind og ud ved alle døre. Denne mulighed skal udnyttes, så der opnås en tidsbesparelse.

Projektets succes hænger tæt sammen med tre andre projekter fra Strategi 2018-2020:

- Forbedret regional busbetjening (Frit Flow vil kunne frigøre ressourcer i den regionale ramme)
- Alle skal ha' et rejsekort (Effekten af Frit Flow afhænger af antallet af rejsekort)
- Ud med kontanterne (En reduktion af antal kontantbilletter vil reducere køretiderne)

Projektets overordnede tidsplan er:

Aktivetsområde	Tidsfrist
1 - Teknisk afklaring	Feb-18
2 – Effektvurdering	Maj-18
3 - Imødegåelse af "snyd"	Maj-18
4 - Forberedelse til drift	Sep-18
5 - Kommunikation & Information	Dec-18
6 - Start af Frit Flow i drift	Dec-18
7 - Evaluering af projektet	Jun-19

Underliggende aktiviteter for de første tre punkter er gennemført, og fokus fremadrettet bliver på forberedelse til drift og igangsætning i december 2018. Efter ca. ½ års driftsperiode skal resultaterne evalueres i juni 2019.

Målsætningen er, at der er indført Frit Flow i busser på alle relevante buslinjer fra køreplansskiftet december 2018. Effekten vil blive realiseret på den del af køretiden, som ligger inden for Odense Kommune.

Frit Flow i bussen forventes at give reduktion af køretiden, færre driftsudgifter, bedre kapacitetsudnyttelse samt større kundetilfredshed. Samtidig forudses dog umiddelbart en stigning i andelen af passagerer uden billet. Denne andel skal reduceres via øget kontrol, så tab af billetindtægter minimeres.

Erfaringsmæssigt vil en bedre kapacitetsudnyttelse, kortere rejsetid og højere regularitet over tid medføre, at der tiltrækkes flere passagerer og dermed øgede billetindtægter.

I forbindelse med projektets fremdrift blev der i starten af maj 2018 opstillet en række underbyggede forudsætninger, som danner grundlag for en business-case beregning (Bilag 5.1). I beregningerne er de centrale forudsætninger selve køretidsreduktionen og sammenhængen mellem køretidsreduktion og stigning i passagerer. Det antages, at en køretidsreduktion på 4 % giver en stigning i passagertallet på 2 %.

Investering i Frit Flow vil udelukkende bestå i engangsudgifter til en værdi af ca. 40.000 kr.

I tabellen nedenfor ses den økonomiske effekt på årsbasis for kørsel i Odense Kommune.

Samlet økonomisk årseffekt ved Frit Flow i Odense Kommune			
		Worst Case	Best Case
Øgede billetindtægter	kr.	1.700.000	1.900.000
Øgede kontrolafgifter	kr.	1.250.000	1.400.000
Øgede mistede billetindtægter	kr.	-725.000	-650.000
Øgede udgifter (løn) til kontrol	kr.	-725.000	-650.000
Reducerede driftsudgifter (kpt)	kr.	5.200.000	5.400.000
Årseffekt	kr.	6.700.000	7.400.000

Resultatet af første års drift med Frit Flow for al trafik i Odense Kommune forventes at give et provenu på 7 mio. kr., når engangsudgifter er fratrukket. Øvrige forudsætninger og beregninger fremgår af Bilag 5.1.

De vigtigste opgaver ved de kommende aktivitetsområder frem mod implementering er uddannelse af kontrollører og chauffører, udarbejdelse af køreplaner, udarbejdelse af information til kunder og personale samt til busser og stoppesteder.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Projektet "Frit Flow i Bussen" implementeres ved køreplansskifte december 2018.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 5.1 Frit Flow – Business Case – Årseffekt.

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:

6. FLEXTRAFIK - BRUG AF UNDERLEVERANDØRER

Resumé:

I forbindelse med flexkørsel anvender entreprenørerne underleverandører i det omfang, de finder det nødvendigt. Dette muliggøres af udbudsreglerne i forsyningsvirksomhedsdirektivet og udbudsloven m.m., og FynBus er forpligtiget til at følge dette. Det betyder blandt andet, at FynBus ikke kan blande sig i entreprenørers og eventuelle underleverandørers indbyrdes organisering.

FynBus skal opstille relevante og nødvendige krav i såvel udbudsmateriale som i kontrakten i forbindelse med entreprenørers eventuelle anvendelse af underleverandører.

Sagsfremstilling:

Kontrakter vedr. flexkørsel - betingelserne for brug af underleverandør.

Det fremgår af FynBus' udbud af flexkørsel, både kontrakter vedr. garantikørsel og kontrakter vedr. variabel kørsel, at en vognmand har mulighed for at benytte sig af en underleverandør. Vognmanden er eneansvarlig overfor FynBus og har det fulde ansvar for det arbejde, der udføres af underleverandøren. Der stilles krav om at:

- Vognmanden skal oplyse om brug af underleverandører og omfang heraf til FynBus.
- Underleverandøren skal opfylde de samme krav som vognmanden i forhold til udelukkelsesgrunde, egnethed og udvælgelse, og underleverandøren må ikke have misligholdt en kontrakt med FynBus de sidste 2 år.

Vognmanden er forpligtet til at stille det aftalte antal biler til rådighed overfor FynBus. Vognmanden, som foretager kørsel for en offentlig myndighed, kan drive sin virksomhed som en personlig ejet virksomhed (fysisk person) eller i selskabsform (juridisk person). Vognmanden kan endvidere vælge at indgå i forskellige samarbejdskonstellationer med andre vognmænd, herunder gå sammen i foreningsform for på den måde at optimere og drive en rentabel forretning.

Vognmanden kan levere sin kørselsydelse i ovennævnte virksomhedsform efter følgende model - og i kombination:

- Egne tilladelser og registrerede biler
 - ✓ Køre selv
 - ✓ Køre med ansatte chauffører (Fuldtid/Deltid)
 - ✓ Køre med vikarer (Faktura via vikarbureau)
- Brug af underleverandør med egne tilladelser og registrerede biler
 - ✓ Køre selv
 - ✓ Køre med ansatte chauffører (Fuldtid/Deltid)
 - ✓ Køre med vikarer (Faktura via vikarbureau)

Der er således en mangfoldighed af valgmuligheder for den enkelte virksomhed til at finde den rette forretningsmodel, som er i stand til at generere et fornuftigt overskud.

FynBus kan juridisk set ikke ændre herved, men FynBus kan i udbuddet og i den indgåede kontrakt med vognmanden fastsætte krav til de leverede ydelser, og FynBus kan kræve, at den enkelte vognmand lever op til disse vilkår.

Udbudsretlige forhold

Som offentlig myndighed er FynBus i forbindelse med indkøb forpligtet til at følge de gældende regler, herunder udbudsreglerne i forsyningsvirksomhedsdirektivet og udbudsloven m.m.

Det er et udbudsretligt grundprincip – og en hovedregel, at ordregiver ikke kan eller skal blande sig i, hvordan tilbudsgiverne organiserer sig. Den vindende tilbudsgiver må som udgangspunkt gøre brug af underleverandører.

Der er dog den undtagelse hertil, at en ordregiver kan kræve, at visse centrale opgaver udføres direkte af den vindende tilbudsgiver selv. Der er tale om en undtagelsesbestemmelse, som skal fortolkes indskrænkende, og såfremt ordregiveren vælger at benytte denne bestemmelse, skal ordregiveren præcisere i udbudsbekendtgørelsen, hvilke specifikke afgrænsede centrale opgaver, hvor der ikke må benyttes underleverandører.

Bestemmelsen kan derfor alene anvendes i forbindelse med visse centrale opgaver. Ordregiver skal foretage en indholdsmæssig vurdering af, hvad der er "centrale opgaver".

Opgaven kan karakteriseres som central, når opgaven angår elementer, der i væsentlig grad bidrager til opfyldelsen af kontrakten i det kvalitetsniveau og til den pris, som er krævet. Det kan f.eks. være relevant, hvis opgavens kompleksitet forudsætter et omfattende udviklingssamarbejde mellem leverandøren og ordregiveren.

Det vurderes, at FynBus ikke kan påberåbe sig denne undtagelsesbestemmelse, da det ikke er særlig kritisk for en succesfuld gennemførelse af kontrakten, at kørselsopgaven kun kan udføres af den vindende tilbudsgiver selv. Det vurderes modsat, at det kan være kritisk, hvis vognmanden ikke kan indgå i samarbejdsrelationer, da der vil kunne opstå situationer, hvor vognmanden ikke alene kan udføre kørselsopgaven.

Det vurderes på baggrund af ovenstående, at FynBus ikke kan hindre brug af underleverandører, og FynBus må acceptere, at en direkte aftalepart (vognmand) må gøre brug af underleverandører under nærmere fastsatte vilkår.

FynBus kan i sit udbudsmaterialet fastsætte minimumskrav til tilbudsgiverens egnethed, og det kan indirekte få betydning for brug af underleverandører. Minimumskravene skal formuleres objektivt klart og entydig, og det skal stå klart, hvordan tilbudsgiverne opfylder kravene. Det skal hertil nævnes, at det centrale element i udbudsretten er lighed, gennemsigtighed og proportionalitet, hvilket skal sikre, at de samme vilkår gælder for alle potentielle tilbudsgivere.

Konklusion

Der er som udgangspunkt aftalefrihed, men det er et udbudsretligt princip, at FynBus ikke kan eller skal blande sig i, hvordan en vognmand organiserer sig.

FynBus skal derfor anerkende, at en vognmand kan vælge at indgå i forskellige samarbejdskonstellationer med andre vognmænd, herunder anvende underleverandører og/eller gå sammen i foreningsform for på den måde at optimere og drive en innovativ og rentabel forretning.

FynBus skal være opmærksom på at opstille de relevante og nødvendige krav i såvel udbudsmaterialet som i kontrakten, hvis en vognmand må gøre brug af underleverandører.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

7. MEDDELELSER

8. 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 budgetforslag 2019, hovedtal

INDHOLD

Indhold	1
Indledning	2
Forventet regnskab 2018.....	3
Hovedtal bus- og telekørsel	3
Passagerindtægter og passagerudvikling	3
Entreprenørudgifter	5
Fællesudgifter.....	7
Telekørsel.....	9
Flexkørsel	11
Udviklingen i personture	12
Hovedtal	13
Entreprenørudgifter	14
Fællesudgifter.....	15
Budgetforslag 2019.....	17
Passagerindtægter og passagerudvikling	17
Entreprenørudgifter	18
Fællesudgifter.....	19
Telekørsel.....	20
Flexkørsel	22
Entreprenørudgifter	23
Fællesudgifter.....	23
Tjenestemandspensioner	24
Resultat	24
Præmiebetaling	25
Pensionsbalance.....	26

INDLEDNING

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

Det forventede regnskab består af følgende dokumenter:

- Bilag 1.1 Notat Forventet regnskab 2018 og budgetforslag 2019
- Bilag 1.2 Talmateriale forventet regnskab 2018 og budgetforslag 2019
- Bilag 1.3 Forventnings- og usikkerhedsnotat vedr. forventet regnskab 2018 og budgetforslag 2019

Det forventede regnskab er udarbejdet med baggrund i resultatet fra 2017, realiserede resultater efter 4 måneder samt kendte ændringer for 2018.

Budgetforslaget for 2019 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2018 tillagt 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, samt udviklingen de foregåede år.

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

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

De ejerspecifikke notater og regnskaber udsendes til FynBus' samarbejdspartnere hos ejerne. De gennemgås på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus i juni måned, hvor budgetforslaget for 2019 samt overslagsår også drøftes med henblik på endeligt budget i overensstemmelse med FynBus' økonomiske årshjul.

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	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
Busdrift								
Indtægter	-237,2	-232,3	-230,6	-221,2	-214,7	100	91	97
Kørselsudgifter	515,3	499,9	478,3	490,6	495,9	100	96	101
Fællesudgifter	63,6	70,0	76,3	75,5	76,9	100	121	102
Ejerbidrag busdrift	341,8	337,6	323,9	345,0	358,0	100	105	104
Telekørsel								
Indtægter	-2,2	-2,5	-2,6	-2,7	-2,7	100	123	99
Kørselsudgifter	15,3	18,0	17,4	18,0	16,9	100	110	94
Fællesudgifter	5,9	6,7	6,1	6,3	6,3	100	107	99
Ejerbidrag telekørsel	19,0	22,2	20,9	21,7	20,5	100	108	95
Ejerbidrag i alt	360,8	359,8	344,8	366,6	378,5	100	105	103

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2018 at udgøre 378,5 mio. kr. Det er en merudgift på 11,9 mio. kr. svarende til indeks 103 i forhold til budgettet for 2018. Udviklingen fra 2015 til 2018 viser, at ejerbidraget er steget med 5 % i løbende priser. De vigtigste faktorer er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af tabel 2 er passagerindtægterne faldet med 9 % fra 2015-18, hvilket svarer til 22,5 mio. kr. 2016 og 2017 påvirkes af ekstraordinære indtægter fra Bus&Tog-samarbejdet på grund af at der ikke var slutafregnet for perioden 2013-16, da der var uenighed om afregningsgrundlaget mellem parterne. Det påvirker især 2017 resultatet, der er 8,2 mio. kr. bedre end de reelle passagerindtægter.

Det er procentuelt Langeland Kommune, som oplever det største fald, mens det i kr. og øre er Odense kommune, som har det største indtægtsfald fra 2015 til 2018 på 11 mio. kroner. Region Syddanmarks resultat forventes at ligge 3 % over budget svarende til 4,1 mio. kr.

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	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
FynBus	-237,0	-232,3	-230,6	-221,2	-214,7	100	91	97
Region Syddanmark	-126,9	-124,8	-126,9	-115,1	-119,0	100	94	103
Assens	-4,4	-4,3	-3,7	-4,1	-3,6	100	81	87
Faaborg - Midtfyn	-4,1	-4,0	-3,8	-3,9	-3,5	100	86	91
Kerteminde	-1,9	-1,8	-1,8	-1,8	-1,6	100	87	91
Langeland	-2,7	-2,7	-2,1	-2,2	-1,8	100	68	83
Middelfart	-3,0	-2,9	-3,0	-2,8	-2,7	100	92	100
Nordfyn	-3,6	-3,4	-3,1	-3,2	-2,9	100	83	91
Nyborg	-3,4	-3,5	-3,3	-3,4	-3,1	100	92	92
Odense	-77,5	-75,4	-72,3	-74,9	-66,5	100	86	89
Svendborg	-9,6	-9,6	-10,6	-9,7	-9,8	100	102	101

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

Som det fremgår af tabel 3 ses der efter flere års fald en stigning i kontantbilletter.

Udviklingen tilskrives, at konverteringen til Rejsekort har medført, at nogle kunder har foretrukket billet eller anvendt FynBus mobilløsning. Det er en udvikling, der også er konstateret i de andre trafikelskaber. Udviklingen er 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 kontantbilletter (og mobilløsning).

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 forventes at fortsætte ind i 2018.

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 provision.

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	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
Indtægter fordelt på hovedgrupper								
Kontantbilletter	-45,1	-44,7	-46,5	-41,5	-51,4	100	114	124
Rejsekort (KVIKkort mm)	-58,1	-56,6	-58,3	-64,7	-54,1	100	93	84
Pendlerkort	-21,8	-16,7	-30,9	-13,4	-11,0	100	51	82
Ungdomskort	-66,8	-69,0	-62,7	-59,9	-58,8	100	88	98
Skolekort	-12,5	-12,0	-10,1	-12,0	-10,1	100	80	84
Statstilskud	-12,4	-12,3	-12,4	-12,6	-12,6	100	102	100
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-23,3	-23,6	-15,1	-19,0	-18,9	100	81	100
Øvrige indt. og salgsudgifter	2,7	2,6	5,4	1,9	2,1	100	78	112

I nedenstående tabel ses udviklingen i passagertallet, på overordnet niveau forventes et fald på 18 % fra 2015 til 2018. For 2018 er Viatrafik passageranalyse i foråret 2018 lagt til grund for vurderingen.

Det er Region Syddanmark, Kerteminde og Odense Kommune, der fra 2015 til 2018 har det største passagerfrafald.

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

Passagerer (1.000)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
FynBus	18.199	17.536	15.537	15.862	14.924	100	82	94
Region Syddanmark	7.192	6.994	5.853	6.434	5.522	100	77	86
Assens	344	335	345	332	355	100	103	107
Faaborg - Midtfyn	394	381	366	344	374	100	95	109
Kerteminde	211	195	167	170	158	100	75	93
Langeland	300	307	282	290	267	100	89	92
Middelfart	187	178	166	172	170	100	91	99
Nordfyn	376	360	347	339	354	100	94	104
Nyborg	324	331	313	330	307	100	95	93
Odense	7.971	7.556	6.841	6.570	6.585	100	83	100
Svendborg	900	899	857	881	832	100	92	94

Årsagen til at passagertallet falder mere end indtægterne, skyldes at en del af passagerfrafaldet er færre omstigninger i trafiksystemet især i Odense, det påvirker passagertallet men ikke indtægterne.

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 2015-18 er entreprenørudgifterne faldet med 3 % svarende til 13,3 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.

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

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
FynBus	497,7	478,3	490,6	495,9	100	97	101
Region Syddanmark	203,4	182,6	189,1	189,9	100	93	100
Assens	16,8	16,2	15,4	15,5	100	94	100
Faaborg - Midtfyn	17,0	21,3	23,2	23,7	100	140	102
Kerteminde	6,7	6,6	6,5	6,7	100	98	102
Langeland	7,4	7,3	7,5	7,3	100	96	97
Middelfart	10,2	10,2	11,2	11,3	100	112	101
Nordfyn	15,1	13,8	14,0	14,1	100	87	101
Nyborg	13,4	13,3	13,4	13,7	100	98	102
Odense	177,9	177,2	180,4	184,1	100	99	102
Svendborg	29,8	29,7	29,9	29,6	100	99	99

I forhold til budget 2018 er kørselsudgifterne i regnskabet 1 % højere, svarende til 5,3 mio. kr. De væsentligste årsager er, at køreplantimetallet er ca. 6.000 køreplantimer mere end budgetteret, samt en stigning i Trafikselskaberne i Danmarks entreprenørindeks på 1,2 %, svarende til 5,5 mio. kroner.

Kørselsudgifterne for Odense Kommune og Region Syddanmark er hhv. 7,1 og 7,3 mio. kr. højere end i 2017.

Som det fremgår af tabel 6 bruges der flere driftsbusser og flere køreplantimer end i 2017 og end det fremgår af budgettet. Det skyldes 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	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
FynBus	Driftsbusser	329	341	337	336	339	100	103	101
	Køreplantimer	601.764	625.194	617.934	612.785	621.462	100	103	101
Region Syddanmark	Driftsbusser	110	113	109	108	110	100	100	102
	Køreplantimer	255.809	264.305	256.744	256.038	259.609	100	101	101
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	23	100	100	100
	Køreplantimer	16.818	18.585	18.025	16.642	15.767	100	94	95
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	32	39	39	39	39	100	122	100
	Køreplantimer	21.864	24.601	25.247	23.042	25.555	100	117	111
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	9	100	100	100
	Køreplantimer	9.040	8.814	8.725	8.191	8.302	100	92	101
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	7	100	100	100
	Køreplantimer	9.506	9.435	9.394	9.495	9.571	100	101	101
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	12	100	100	100
	Køreplantimer	13.040	13.398	13.406	13.375	13.382	100	103	100
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	23	100	100	100
	Køreplantimer	17.449	17.030	16.341	16.307	16.352	100	94	100
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	15	100	100	100
	Køreplantimer	17.184	16.623	16.624	16.627	16.771	100	98	101
Odense	Driftsbusser	74	76	76	76	77	100	104	101
	Køreplantimer	201.187	212.147	212.616	212.551	216.205	100	107	102
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	24	100	100	100
	Køreplantimer	39.867	40.256	40.812	40.517	39.948	100	100	99

Udviklingen i ovenstående tabel viser, at fra 2015 til 2018 er køreplantimer steget med 3 %, svarende til ca. 17.000 køreplantimer. Den største stigning ses i Odense Kommune og tilskrives længere køretider pga. vejarbejder og på trods af løbende nedskæringer i køreplanerne.

På budgettidspunktet var vejarbejderne ikke fastlagt og køreplanerne ikke udarbejdet. Derfor tog budgettet ikke højde for stigning i antallet af busser og køreplantimer hos hhv. Region Syddanmark og Odense Kommune.

Tilsvarende er antal driftsbusser steget med 3 %, svarende til 10 ekstra driftsbusser, hvoraf de 7 busser vedr. Faaborg-Midtfyn Kommune, der blev indsat som følge af skolernes ændrede ringetider i 2016. Budgettet for køreplantimer i Faaborg-Kommune indeholder en fejl – køreplanerne har hele tiden været planlagt til en aktivitet på omkring 25.500 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 billetteringsystem og Rejsekort A/S.

Fra forventet regnskab 2018 forslås rammen nedskrevet fra 65,6 mio. kroner til 60,9 mio. kroner. Derved vil de samlede udgifter til Rejsekortet A/S fremgå med fuldt beløb, der derved fremover ikke vil påvirke FynBus ordinære ramme.

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	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
Driftsrelaterede udgifter	11,1	10,7	8,3	7,8	8,1	100	73	103
Salgsrelaterede udgifter	14,2	16,2	15,9	15,9	16,6	100	117	105
Administrative udgifter	36,6	34,9	39,4	41,9	39,3	100	107	94
Ordinær ramme	61,9	61,8	63,7	65,6	64,0	100	103	98
Ekstra udgifter Rejsekort	0,0	5,6	10,3	9,8	14,2			
Rammestyring / Overførsel	0,7	1,3	0,8	0,0	-3,1			
Anlægsudgifter	1,0	1,2	1,5	0,1	1,8	100	188	1.440
I alt	62,7	68,8	74,8	75,4	75,1	100	120	100

I 2018 forventes et merforbrug på 3,1 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 rammestyingsprincippet for den ordinære ramme.

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 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	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
FynBus	61,9	68,8	74,0	75,4	78,1	100	126	104
Region Syddanmark	27,7	31,1	34,6	34,1	36,7	100	133	108
Assens	1,6	1,8	1,8	1,9	1,9	100	115	100
Faaborg - Midtfyn	2,2	2,2	2,3	2,5	2,4	100	113	99
Kerteminde	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	100	100	101
Langeland	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	100	108	97
Middelfart	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4	100	113	102
Nordfyn	1,6	1,8	1,7	1,7	1,7	100	104	99
Nyborg	1,8	1,7	1,6	1,7	1,7	100	98	100
Odense	20,3	22,8	24,4	25,8	25,8	100	127	100
Svendborg	3,7	4,2	4,3	4,4	4,5	100	122	103

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

Telekørsel

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

Der er løbende gennemført opfølgning på rutekørslen, og telekørsel er indført i stedet, når 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.

Når tabel 9's enkelte år nærstudies fremgår det, at væksten i telekørslen stort set alle steder er fladet ud efter en stor vækst i starten. Det tyder på, at markedet har fundet sit leje og derfor er der markante afvigelser imellem Budget 2018 og Forventet Regnskab 2018, som det fx ses for Svendborg.

Nordfyns Kommune har oplevet en stor vækst og overvejer at indføre tiltag, der begrænser udgifterne.

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	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
FynBus	19,0	22,2	20,9	21,7	20,5	100	108	95
Region Syddanmark	1,2	1,2	1,1	1,1	1,0	100	84	89
Assens	4,8	5,3	4,9	4,9	4,3	100	90	88
Faaborg - Midtfyn	4,0	4,8	4,4	4,3	4,7	100	116	110
Kerteminde	1,9	2,0	1,7	1,7	1,7	100	91	102
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	100	138	250
Middelfart	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	100	105	104
Nordfyn	2,7	4,5	5,1	6,1	5,2	100	197	86
Nyborg	0,8	0,7	0,6	0,6	0,7	100	90	121
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	100	350	93
Svendborg	2,6	2,4	1,8	1,9	1,5	100	60	82

Pga opgørelse i mio. kr. kan små ændringer give store procentuelle afvigelser i forhold til indekstallene.

Forventet regnskab 2018 er beregnet med ud fra realiserede telekørsler i 1 kvartal 2018 fremskrevet ud fra kvartalsvis fordeling af telekørsler i 2017. For mange ejere er telekørslen højere i 1. kvartal end de resterende kvartaler i året i 2017.

Ved 1. kvartal 2018 ses der for en del af ejerne et lavere telekørselsniveau end 1. kvartal 2017. Derfor forventes der på nuværende tidspunkt et lavere regnskabsresultat for 2018 end både budgetteret og sidste års regnskab.

De ejere der afviger markant i forhold mellem Budget 2018 og Forventet Regnskab 2018 er Assens, Nordfyn og Svendborg.

- Assens har i 1. kvartal 2018 haft ca. 9.600 telekørsler. Da 1. kvartal 2018 er ca. 1.000 telekørsler lavere end 1. kvartal 2017 forventes på nuværende tidspunkt et lavere forventet regnskab 2018.
- Nordfyn er efter 1.kvartal 2018 på næsten på niveau med 1. kvartal 2017 og dermed er forventet regnskab 2018 mere på niveau med regnskab 2017 end budget 2018.
- Svendborg har i 1. kvartal 2018 haft ca. 3.600 telekørsler, dette er ca. 900 telekørsler lavere end 1. kvartal 2017. Derfor forventes på nuværende tidspunkt et lavere forventet regnskab 2018.

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

Telekørsel samlet - Antal rejser										
Ture	Produkt	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018		R2015	FR2018	FR 2018 / B 2018
FynBus	Telependler	20.121	20.277	18.853	21.590	17.888		100	209	83
	Telerute	9.593	10.161	8.787	9.460	7.730		100	128	82
	Telecity	12.765	10.798	9.683	10.050	9.825		100	87	98
	Teletaxa	104.044	127.027	126.544	130.690	127.903		100	162	98
	Total	146.523	168.263	163.867	171.790	163.346		100	156	95
RSD	Telerute	7.209	7.511	6.659	7.200	5.620		100	108	78
	Total	7.209	7.511	6.659	7.200	5.620		100	108	78
Assens	Telependler - uddann	4.612	2.838	2.559	2.700	1.467		100	36	54
	Telependler	3.158	2.948	2.558	2.500	2.286		100	228	91
	Telependler, i alt	7.770	5.786	5.117	5.200	3.753		100	61	72
	Teletaxa	32.414	33.828	32.278	32.500	29.262		100	86	90
	Total	40.184	39.614	37.395	37.700	33.015		100	81	88
Faaborg-Midtfyn	Telependler	3.492	4.869	4.347	4.200	4.673		100	315	111
	Telerute	232	292	207	300	178		100	-	59
	Teletaxa	27.002	33.097	31.961	31.000	34.790		100	212	112
	Total	30.726	38.258	36.515	35.500	39.641		100	223	112
Kerteminde	Telependler	238	813	1.634	2.000	1.107		100	-	55
	Teletaxa	12.741	14.052	12.380	12.000	12.968		100	109	108
	Total	12.979	14.865	14.014	14.000	14.075		100	127	101
Langeland	Telerute	1.018	551	579	350	772		100	48	221
	Total	1.018	551	579	350	772		100	48	221
Middelfart	Telecity	4.018	3.569	3.823	3.700	4.019		100	167	109
	Teletaxa	4.040	5.590	5.400	5.300	5.476		100	235	103
	Total	8.058	9.159	9.223	9.000	9.495		100	201	106
Nordfyns	Telependler	2.046	3.938	4.881	6.240	4.251		100	-	68
	Teletaxa	16.788	29.559	34.135	39.540	35.034		100	746	89
	Total	18.834	33.497	39.016	45.780	39.285		100	864	86
Nyborg	Telependler	1.488	1.261	1.096	1.000	1.301		100	252	130
	Telerute	179	373	343	350	386		100	-	110
	Teletaxa	3.632	3.604	3.615	3.200	4.148		100	270	130
	Total	5.299	5.238	5.054	4.550	5.835		100	287	128
Odense	Telerute	29	62	270	410	392		100	-	96
	Teletaxa	394	835	1.116	1.250	1.455		100	4.808	116
	Total	423	897	1.386	1.660	1.847		100	6.385	111
Svendborg	Telependler	3.438	3.610	3.268	2.950	2.803		100	-	95
	Telerute	926	1.372	729	850	382		100	-	45
	Telecity	8.747	7.229	5.860	6.350	5.806		100	68	91
	Teletaxa	6.987	6.462	5.659	5.900	4.770		100	74	81
	Total	20.098	18.673	15.516	16.050	13.761		100	93	86

I ovenstående tabel ses antal rejser indenfor de forskellige telekørselsordninger.

Det ses især, at forventet regnskab for telependler afviger fra Budget 2018, ved telependler kan få brugere give markant udsving i begge retninger.

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.

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	Aktivitetskørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskolekørsel	Telekørsel	Siddende patientbefordringer
Assens	X		X	X	C	C	C	X	C	C	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X	X		X	X	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	R2015	FR2018	FR2018 / B2018
Handicapkørsel	119.712	123.704	129.754	126.761	131.643	100	110	104
Anden kørsel	511.885	295.141	287.251	316.241	291.978	100	57	92
Handicap- og anden kørsel	631.597	418.845	417.005	443.002	423.621	100	67	96
Telekørsel*	138.753	165.315	163.867	171.790	163.346	100	118	95
I alt	770.350	584.160	580.872	614.792	586.967	100	76	95
Siddende patientbefordring	224.114	226.614	232.782	241.271	229.028	100	102	95
I alt	994.464	810.774	813.654	856.063	815.995	100	82	95

*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	Stigning i antal personture samlet set for regnskab 2017 og forventet regnskab 2018 Faldet fra 2015 til 2016 skyldes Odenses udtrædelse for anden kørsel.	40.000 færre personture (5 %). Når budgettet fastlægges er det med udgangspunkt i et givet aktivitetsniveau og en given enhedsomkostning. Nogle gange korrigeres forventningen inden for kort tid derefter. Derfor kan der være budgetteret med et aktivitets niveau som ikke bliver imødekommet det efterfølgende år.
Handicap	Stigende over årene. Der er igennem årene sket en løbende øgning af handicapkørsel, som kan tilskrives den stigende ældre befolkningsandel.	Ca. 5.000 flere personture end budgetteret, svarende til 4 %. 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. I forhold til regnskab 2017 forventes på nuværende tidspunkt et fald på ca. 3.000 personture. 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. 24.000 personture på indbyrdes forskydninger blandt ejere. Af væsentlige afvigelser kan der nævnes: <u>Fald</u> Aktivitetskørsel ved Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde Specialskolekørsel ved Kerteminde, Faaborg-Midtfyn og Nordfyn. <u>Stigning</u> Genoptræning ved Assens og Kerteminde.
Siddende patientbefordring	Svag stigning i aktiviteten over årene til 2017.	På nuværende tidspunkt forventes en lavere aktivitet end budgetteret men på niveau med regnskab 2017.

Hovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 14:

Tabel 14: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (årets priser)	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	R2015	FR2018	FR2018 / B2018
Indtægter	-6,7	-7,0	-7,2	-7,1	-7,0	100	105	98
Entreprenørudgifter	96,8	67,0	72,9	74,8	75,1	100	78	100
Flex udgifter, netto	90,1	60,0	65,7	67,6	68,1	100	76	101
Fællesudgifter	24,6	21,0	18,9	19,1	19,2	100	78	101
Ejerbidrag	114,7	81,0	84,6	86,8	87,3	100	76	101

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	R2015	FR2018	FR2018 / B2018
Assens	17,7	18,7	24,1	25,6	28,9	100	164	113
Faaborg-Midtfyn	9,6	8,5	8,6	9,8	8,6	100	89	87
Kerteminde	8,5	8,6	7,9	8,0	7,1	100	83	89
Langeland	2,4	2,5	2,4	2,4	2,7	100	113	113
Middelfart	2,4	2,4	1,7	1,6	1,6	100	68	105
Nordfyn	13,8	17,6	18,5	18,5	17,8	100	129	96
Nyborg	4,2	4,0	2,8	2,6	2,5	100	60	95
Odense	47,9	10,1	9,7	9,2	9,3	100	19	100
Svendborg	2,2	2,3	2,3	2,2	2,1	100	99	98
Ærø	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	100	98	93
Region Syddanmark	5,7	6,1	6,2	6,5	6,4	100	113	99
I alt	114,7	80,9	84,6	86,8	87,3	100	76	101

Forventet regnskab 2018 for ejerbidraget er 2018 87,3 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 0,5 mio. kroner eller 1 % i forhold til Budget 2018.

Forskydningerne i ejerbidrag fra 2015-18 skyldes ændringer i aktiviteten, det samme er tilfældet for forskelle mellem budget og regnskab.

Budgettet bygger på kommunernes forventninger til antallet af ture og regnskabet på de faktisk udførte opregnet på baggrund af 1. kvartal.

I tabel 16 nedenfor er udviklingen i ejerbidrag i forhold til foregående pr og Forventet Regnskab 2018 kommenteret for Assens og Faaborg-Midtfyn kommuner.

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	2,7 mio. kroner højere end regnskab 2017.	0,5 mio. kroner højere end budget 2018.
Assens	4,8 mio. kroner højere end Regnskab 2017. <u>Stigning</u> Elevkørsel, specialskekørsel samt Job og Ressourcekørsel.	3,3 mio. kroner højere end Budget 2018. Som hovedsagligt skyldes at turprisen for specialskekørsel er højere i Forventet Regnskab 2018 end budgetteret for 2018.
Faaborg-Midtfyn	På med niveau med regnskab 2017.	1,2 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.

Entreprenørudgifter

Forventet Regnskab 2018 for entreprenørudgifterne er 75,1 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 0,3 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	R2015	FR2018	FR2018 / B2018
Handicapkørsel	24,7	26,1	26,1	24,9	25,2	100	102	102
Anden kørsel	72,1	40,9	46,8	49,9	49,8	100	69	100
I alt	96,8	67,0	72,9	74,8	75,1	100	78	100

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	R2015	FR2018	FR2018 / B2018
Handicapkørsel	206	211	201	196	192	100	93	98
Anden kørsel	141	139	163	158	171	100	121	108
Handicap og anden kørsel	153	160	175	169	177	100	116	105
Telekørsel	110	109	106	105	104	100	94	99
I alt	146	146	155	151	157	100	107	104

Note: Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

I nøgletallene er indregnet telekørsel som driftsmæssigt hænger sammen med flexkørsel

Forventet entreprenørudgiften pr. persontur er i 2018 157 kroner, hvilket er på niveau med regnskab 2017 men over 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.

Fællesudgifter

Forventet regnskab 2018 for fællesudgifterne er 25,5 mio. kroner, hvilket er budgetbalance.

Tabel 19: Oversigt fællesudgifter

Mio. kroner (årets priser)	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	R2015	FR2018	FR2018 / B2018
Fællesudgifter, Telekørsel	5,9	6,7	6,1	6,3	6,3	100	107	99
Fællesudgifter, flexområdet	24,6	21,0	18,9	19,1	19,2	100	78	101
Fællesudgifter, i alt	30,4	27,6	25,0	25,5	25,5	100	84	100

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	R2015	FR2018	FR2018 / B2018
Faste fællesudgifter								
Kommunal kørsel	21,80	24,90	23,50	22,89	24,40	100	112	107
Siddende patientbefordring	25,40	26,90	26,80	26,79	28,02	100	110	105
Variable fællesudgifter								
SBH-kørsler	14,20	11,30	10,60	10,67	10,83	100	76	101
Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbåre hjælpemidler og § -kørsel	8,90	7,10	6,60	6,67	6,77	100	76	101
Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elewkørsel	10,70	8,50	7,90	8,00	8,12	100	76	102
Specialskelekørsel	17,80	14,10	13,20	13,34	13,53	100	76	101
Telekørsel	21,30	16,90	15,90	16,00	16,24	100	76	102
Samlede fællesudgifter								
SBH-kørsel	36,00	36,20	34,10	33,56	35,23	100	98	105
Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbåre hjælpemidler og § -kørsel	30,70	32,00	30,10	29,56	31,17	100	102	105
Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elewkørsel	32,50	33,40	31,40	30,89	32,52	100	100	105
Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elewkørsel – Cplan			22,90	20,97	22,59	100	0	108
Specialskelekørsel	39,60	39,00	36,70	36,23	37,93	100	96	105
Specialskelekørsel - Cplan			28,20	26,30	28,00	100	0	106
Telekørsel	43,10	41,80	39,40	38,89	40,64	100	94	104

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 lidt højere end budgetteret og sidste års regnskab. Dette skyldes at der forventes på nuværende tidspunkt færre ture men samme udgift til administrationen samt større C-Plan rabat i 2018.

Samtlige variable fællesudgifter pr. persontur er højere end budgetteret.

Med udbud med 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	R2015	FR2018	FR2018 / B2018
Antal personture	994.464	810.774	813.654	824.534	815.995	100	82	99
Medarbejder normering	32,7	27,8	23,8	27,0	24,99	100	76	92
Antal personture pr. medarbejder	30.412	29.165	34.187	30.493	32.653	100	107	107

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 tabel. Forventet regnskab 2018 viser et en mindre stigning i fællesudgifter pr. personture i forhold til budget 2018 og regnskab 2017.

Tabel 22: Fællesudgifter pr. persontur

Årets priser	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	R2015	FR2018	FR2018 / B2018
Fællesudgifter (mio. kroner)	30,4	27,6	25,0	25	25,5	100	84	100
Antal personture	994.464	810.774	813.654	824.534	815.995	100	82	99
Fællesudgifter pr. persontur	30,6	34,1	30,7	30,9	31,3	100	102	101

Note. Inklusiv telekørsel og siddende patientbefordring.

BUDGETFORSLAG 2019

Budgetforslag 2019 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2018.

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

Mio. kroner (årets priser)	R 2016	R 2017	FR 2018	BF 2019	BF 2019 / FR 2018
Busdrift					
Indtægter	-232,3	-230,6	-214,7	-215,4	100
Kørselsudgifter	499,9	478,3	495,9	498,0	100
Fællesudgifter	70,0	76,3	76,9	76,8	100
Ejerbidrag busdrift	337,6	323,9	358,0	359,4	100
Telekørsel					
Indtægter	-2,5	-2,6	-2,7	-3,0	111
Kørselsudgifter	18,0	17,4	16,9	18,6	110
Fællesudgifter	6,7	6,1	6,3	6,7	107
Ejerbidrag telekørsel	22,2	20,9	20,5	22,4	109
Ejerbidrag i alt	359,8	344,8	378,5	381,7	101
Produktion					
Driftsbusser	341	337	339	339	100
Køreplantimer	625.194	617.934	619.001	617.704	100
Køreplankm.	18.670.170	18.666.821	18.565.163	18.269.985	98
Servicetimer telekørsel	30.409	30.514	31.394	33.333	106
Direkte rejsekm. telekørsel	1.186.920	1.157.201	1.146.896	1.223.438	107

Passagerindtægter og passagerudvikling

Efter indtrædelse i Takst Vest, sker takstreguleringer i samarbejde med de andre trafikskaber og på nuværende tidspunkt er der ikke vedtaget forslag om eventuelle takststigninger, hvorfor indtægterne forventes uændret i forhold til forventet regnskab 2018.

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

Passagerudviklingen forventes at fastholde sit nuværende niveau på baggrund af 3 måneders data fra Rejsekort A/S, som ligger på niveau med 2. halvår 2017.

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

Passagerer (1.000)	R 2016	R 2017	FR 2018	BF 2019	BF 2019 / FR 2018
Passagerer rutekørsel	17.536	15.537	14.924	14.924	100

Entreprenørudgifter

Budgetforslag 2019 er udarbejdet på baggrund af de nuværende køreplaner, da de endelige køreplaner, som træder i kraft efter sommerferien, endnu ikke forligger i deres endelige form.

Tabel 25: Bruttoudgifter for perioden regnskab 2016 til budgetforslag 2019

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	FR 2018	BF 2019	BF 2019 / FR 2018
FynBus	497,7	478,3	495,9	498,0	100
Region Syddanmark	203,4	182,6	189,9	192,9	102
Assens	16,8	16,2	15,5	16,0	103
Faaborg - Midtfyn	17,0	21,3	23,7	24,0	101
Kerteminde	6,7	6,6	6,7	6,7	101
Langeland	7,4	7,3	7,3	7,0	96
Middelfart	10,2	10,2	11,3	11,4	101
Nordfyn	15,1	13,8	14,1	14,3	101
Nyborg	13,4	13,3	13,7	13,9	101
Odense	177,9	177,2	184,1	182,5	99
Svendborg	29,8	29,7	29,6	29,3	99

Kontraktudgifterne er reguleret med Trafikselskaberne i Danmarks entreprenørindeks, som i forhold til forventet regnskab 2018 forventes at stige med 1,3 %, svarende til ca. 6 mio. kroner. Den variable kørsel forventes at falde med 2,3 mio. kroner.

Endvidere forventes antal køreplantimer at falde med ca. 1.200 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.

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

Ejer		R 2016	R 2017	FR 2018	BF 2019	BF 2019 / FR 2018
FynBus	Driftsbusser	341	337	339	339	100
	Køreplantimer	625.194	617.934	621.462	617.704	99
Region Syddanmark	Driftsbusser	113	109	110	110	100
	Køreplantimer	264.305	256.744	259.609	258.503	100
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	100
	Køreplantimer	18.585	18.025	15.767	14.995	95
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	39	39	39	39	100
	Køreplantimer	24.601	25.247	25.555	25.070	98
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	100
	Køreplantimer	8.814	8.725	8.302	8.259	99
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	100
	Køreplantimer	9.435	9.394	9.571	9.485	99
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	100
	Køreplantimer	13.398	13.406	13.382	13.336	100
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	100
	Køreplantimer	17.030	16.341	16.352	16.318	100
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	100
	Køreplantimer	16.623	16.624	16.771	16.783	100
Odense	Driftsbusser	76	76	77	77	100
	Køreplantimer	212.147	212.616	216.205	215.745	100
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	100
	Køreplantimer	40.256	40.812	39.948	39.210	98

Fællesudgifter

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

Tabel 27: Fællesudgifter for perioden regnskab 2016 til budgetforslag 2019

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	FR 2018	BF 2019	BF 2019 / FR 2018
Driftsrelaterede udgifter	10,7	8,3	8,1	7,9	97
Salgsrelaterede udgifter	16,2	15,9	16,6	16,2	97
Administrative udgifter	34,9	39,4	39,3	38,1	97
Ordinær ramme	61,8	63,7	64,0	62,2	97
Ekstra udgifter Rejsekort	5,6	10,3	14,2	14,5	102
Rammestyling / Overførsel	1,3	0,8	-3,1	0,0	-
Anlægsudgifter	1,2	1,5	1,8	0,1	7
I alt	68,8	74,8	75,1	76,6	102

Telekørsel

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

Resultatet heraf er endnu ikke på plads. For eksempel behandler Nordfyns Kommune forslag til reduktion af udgifterne.

Nedenstående tabel viser ejerbidrag for perioden regnskab 2016 til budgetforslag 2019.

Tabel 28: Ejerbidrag for telekørsel

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	BF 2019	BF 2019 / B 2018
FynBus	22,2	20,9	21,7	20,5	22,4	103
Region Syddanmark	1,2	1,1	1,1	1,0	1,2	112
Assens	5,3	4,9	4,9	4,3	4,8	98
Faaborg - Midtfyn	4,8	4,4	4,3	4,7	5,1	119
Kerteminde	2,0	1,7	1,7	1,7	1,7	101
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	109
Middelfart	1,1	1,0	1,0	1,0	0,9	96
Nordfyn	4,5	5,1	6,1	5,2	6,1	100
Nyborg	0,7	0,6	0,6	0,7	0,5	95
Odense	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	114
Svendborg	2,4	1,8	1,9	1,5	1,8	95

Pga opgørelse i mio. kr. kan små ændringer give store procentuelle afvigelse i forhold til indekstallene.

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

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	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	BF 2019	BF 2019 / B 2018
FynBus	Telependler	20.121	20.277	18.853	21.590	17.888	22.590	105
	Telerute	9.593	10.161	8.787	9.460	7.730	9.410	99
	Telecity	12.765	10.798	9.683	10.050	9.825	10.050	100
	Teletaxa	104.044	127.027	126.544	130.690	127.903	138.690	106
	Total	146.523	168.263	163.867	171.790	163.346	180.740	105
RSD	Telerute	7.209	7.511	6.659	7.200	5.620	7.200	100
	Total	7.209	7.511	6.659	7.200	5.620	7.200	100
Assens	Telependler - uddann	4.612	2.838	2.559	2.700	1.467	2.600	96
	Telependler	3.158	2.948	2.558	2.500	2.286	2.500	100
	Telependler, i alt	7.770	5.786	5.117	5.200	3.753	5.100	98
	Teletaxa	32.414	33.828	32.278	32.500	29.262	32.500	100
	Total	40.184	39.614	37.395	37.700	33.015	37.600	100
Faaborg-Midtfyn	Telependler	3.492	4.869	4.347	4.200	4.673	5.300	126
	Telerute	232	292	207	300	178	250	83
	Teletaxa	27.002	33.097	31.961	31.000	34.790	39.000	126
	Total	30.726	38.258	36.515	35.500	39.641	44.550	125
Kerteminde	Telependler	238	813	1.634	2.000	1.107	2.000	100
	Teletaxa	12.741	14.052	12.380	12.000	12.968	12.000	100
	Total	12.979	14.865	14.014	14.000	14.075	14.000	100
Langeland	Telerute	1.018	551	579	350	772	350	100
	Total	1.018	551	579	350	772	350	100
Middelfart	Telecity	4.018	3.569	3.823	3.700	4.019	3.700	100
	Teletaxa	4.040	5.590	5.400	5.300	5.476	5.300	100
	Total	8.058	9.159	9.223	9.000	9.495	9.000	100
Nordfyns	Telependler	2.046	3.938	4.881	6.240	4.251	6.240	100
	Teletaxa	16.788	29.559	34.135	39.540	35.034	39.540	100
	Total	18.834	33.497	39.016	45.780	39.285	45.780	100
Nyborg	Telependler	1.488	1.261	1.096	1.000	1.301	1.000	100
	Telerute	179	373	343	350	386	350	100
	Teletaxa	3.632	3.604	3.615	3.200	4.148	3.200	100
	Total	5.299	5.238	5.054	4.550	5.835	4.550	100
Odense	Telerute	29	62	270	410	392	410	100
	Teletaxa	394	835	1.116	1.250	1.455	1.250	100
	Total	423	897	1.386	1.660	1.847	1.660	100
Svendborg	Telependler	3.438	3.610	3.268	2.950	2.803	2.950	100
	Telerute	926	1.372	729	850	382	850	100
	Telecity	8.747	7.229	5.860	6.350	5.806	6.350	100
	Teletaxa	6.987	6.462	5.659	5.900	4.770	5.900	100
	Total	20.098	18.673	15.516	16.050	13.761	16.050	117

FLEKKØRSEL

Budgetforslag for Flextrafik inkl. telekørsel 2019 er med afsæt i budget 2018, hvortil ejerne er blevet bedt om tilbagemeldinger på korrektioner. På grund af den forestående proces med udbud af kørslen kan der forekomme ændringer i både kørselsmængde og enhedspriser.

Hertil kan forekomme større ændringer afhængigt af, om kommunerne beslutter at hjemtage kørsel.

Hovedtal for flexkørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 30: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	B2018	FR2018	BF2019	BF 2019 / B 2018
Indtægter	-7,0	-7,2	-7,1	-7,0	-7,3	102
Entreprenørudgifter	67,0	72,9	74,8	75,1	76,3	102
Flex udgifter, netto	60,0	65,7	67,6	68,1	69,0	102
Fællesudgifter	21,0	18,9	19,1	19,2	19,5	102
Ejerbidrag	81,0	84,6	86,8	87,3	88,5	102

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	BF2019	BF 2019 / B 2018
Assens	18,7	24,1	25,6	28,9	26,4	103
Faaborg-Midtfyn	8,5	8,6	9,8	8,6	9,4	96
Kerteminde	8,6	7,9	8,0	7,1	8,4	105
Langeland	2,5	2,4	2,4	2,7	2,6	106
Middelfart	2,4	1,7	1,6	1,6	1,5	99
Nordfyn	17,6	18,5	18,5	17,8	18,8	101
Nyborg	4,0	2,8	2,6	2,5	2,4	92
Odense	10,1	9,7	9,2	9,3	10,0	109
Svendborg	2,3	2,3	2,2	2,1	2,0	93
Ærø	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	96
Region Syddanmark	6,1	6,2	6,5	6,4	6,6	101
I alt	80,9	84,6	86,8	87,3	88,5	102

Entreprenørudgifter

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

Tabel 32: Entreprenørudgifter

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	B2018	FR2018	BF2019	BF 2019 / B 2018
Handicapkørsel	26,1	26,1	24,9	25,2	25,5	102
Anden kørsel	40,9	46,8	49,9	49,8	50,8	102
I alt	67,0	72,9	74,8	75,1	76,3	102

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 budgetforslaget vist i nedenstående tabel.

Tabel 33: Oversigt fællesudgifter

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	B2018	FR2018	BF2019	BF 2019 / B 2018
Fællesudgifter. Telekørsel	6,7	6,1	6,3	6,3	6,7	106
Fællesudgifter, flexområdet	21,0	18,9	19,1	19,2	19,5	102
Fællesudgifter, i alt	27,6	25,0	25,5	25,5	26,3	103

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)		R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	BF2019	BF 2019 / B 2018
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	21,80	24,90	23,50	22,89	24,40	23,97	105
	Siddende patientbefordring	25,40	26,90	26,80	26,79	28,02	27,16	101
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	14,20	11,30	10,60	10,67	10,83	10,00	94
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbære hjælpemidler og § -kørsel	8,90	7,10	6,60	6,67	6,77	6,25	94
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	10,70	8,50	7,90	8,00	8,12	7,50	94
	Specialskolekørsel	17,80	14,10	13,20	13,34	13,53	12,49	94
	Telekørsel	21,30	16,90	15,90	16,00	16,24	14,99	94
	Samlede fællesudgifter	SBH-kørsel	36,00	36,20	34,10	33,56	35,23	33,97
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbære hjælpemidler og § -kørsel	30,70	32,00	30,10	29,56	31,17	30,22	102
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	32,50	33,40	31,40	30,89	32,52	31,47	102
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel – Cplan			22,90	20,97	22,59	21,54	103
	Specialskolekørsel	39,60	39,00	36,70	36,23	37,93	36,46	101
	Specialskolekørsel - Cplan			28,20	26,30	28,00	26,53	101
	Telekørsel	43,10	41,80	39,40	38,89	40,64	38,96	100

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 på grund af en forventning til et højere afkast og lavere udgifter til pension forventes et resultat for regnskab 2018 på 5,8 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 0,3 mio. kroner.

Tabel 35: Pensionsresultat 2015-19

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	BF 2019	FR 2018 / B2018	BF 2019 / FR 2018
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-6,1	-9,4	-10,4	-7,4	-7,6	-7,3	103,4	95,7
Udgifter til pensioner	10,8	12,1	13,0	13,3	13,2	14,0	99,4	105,9
Nettoudgifter pension	4,7	2,7	2,6	6,0	5,6	6,7	94,6	119,5
Administrative udgifter	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	100,0	100,0
Resultat pension	4,9	2,9	2,8	6,1	5,8	6,9	94,7	118,9

Indtægterne udgør i 2018 7,4 mio. kroner. Det er en merindtægt på 0,2 mio. kroner. Indtægterne består af:

- 3,4 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er på niveau med budgettet
- 2,3 mio. kroner i afkast af obligationsbeholdning. Det er en merindtægt på 0,3 mio. kroner. Aktie- og obligationsmarkederne er for tiden meget volatile og derfor kan der opleves større udsving end hidtil i afkastet.
- 1,9 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er på niveau med budgettet.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner udgør 13,2 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,1 mio. kroner. De eksterne administrative udgifter udgør 0,2 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget. Udgifterne kan henføres til eksterne udgifter til udbetalingsadministration, bankgebyrer, revisionspåtegning mv.

Indtægten fra Sampension på 1,9 mio. kroner er til dækning af den andel af pensionsudbetalingen, der er fra 2008 og fremadrettet. Den resterende andel af pensionsudbetalingen skal dækkes via afkast fra aktiverne og ved løbende at reducere aktiverne.

Årets underskud på 5,8 mio. kroner reducerer likviditets- og obligationsbeholdningen for tjenestemænd.

I budgetforslag 2019 er årets underskud på 6,9 mio. kroner og skyldes forventninger om et lavere afkast på obligationsbeholdningen samt en stigning i pensionsudbetalingerne.

Præmiebetaling

Som det fremgår af nedenstående tabel forventes den samlede præmie til pension vedr. de tjenestegørende i 2018 at udgør 6,0 mio. kroner. Svarende til budgettet. I budgetforslag 2019 falder præmiebetalingen, da den ene af FynBus egne tjenestemænd går på pension.

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 afregningssatsen, 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	BF 2019	FR 2018 / B2018	BF 2019 / FR 2018
Odense Kommune	4,2	3,5	3,3	3,2	3,4	3,4	106,7	99,6
Keolis Danmark A/S	0,6	0,9	0,7	0,8	0,6	0,6	70,0	102,1
FynBus' fællesudgifter	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	100,0	100,0
I alt til Sampension	6,3	5,8	5,4	5,5	5,5	5,5	99,5	100,0
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,7	0,7	0,7	0,5	0,5	0,3	96,1	56,8
Samlet præmiebetaling	6,9	6,5	6,1	6,0	6,0	5,8	99,2	96,3

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 stadig tjenestegørende.

I 2012 udgør forpligtelserne i henhold til aktuaropgørelse 294,7 mio. kroner. Beløbet blev jf. tabel 37 nedenunder efterfølgende reguleret til 286,1 mio. kroner som følge af fejl i løntrinsindplaceringen fra 2007.

Tabel 37: oversigt forpligtelser 2012 (Sampensions aktuaropgørelse)

Bruttoforpligtelse	Indestående på genforsikring	Indestående på bonuskonto	Nettoforpligtelse
286.116.034	41.570.193	8.757.160	235.788.681

Der tages udgangspunkt i en pensionsalder på 62 år

I 2017 er forpligtelserne steget til 512,1 mio. kr., som det fremgår af tabel 38

Tabel 38: 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

Sampensions forklaring på udviklingen fra 2012 til 2017 fremgår af tabel 39.

Tabel 39: Udvikling fra 2012-17 (Sampension)

	Kapitalværdi	Stigning
Samlet kapitalværdi pr. 31.12.2012 ved alder 62 år iht. tidligere fremsendte beregning	286.116.034	
- Stigning skyldes primært forlænget levetid		34.994.831
Samlet kapitalværdi pr. 31.12.2017 - bestand er lig det indsendte oplysningsark. Udgangspunkt kapitalværdi er beregnet på gamle forudsætninger ved alder 62 år.	Kapitalværdi	Stigning
Uden indregnet anciennitetsstigning fra 2012-2017 på tjenestegørende	321.110.865	
- denne del skyldes anciennitetsstigning fra 2012-2017 på tjenestegørende	338.401.904	17.291.039
- denne del skyldes ændret forudsætning for dødelighed	340.622.242	2.220.338
- denne del skyldes ændret princip for tjenestegørende (regnes inkl. forv. Anc og som Alm. Førtidig)	352.950.347	12.328.105
- denne del skyldes overgang fra fast rente på 4% til rentekurve fra EIOPA.	512.119.704	159.169.357

Det fremgår af tabel 40 nedenfor, at den største udvikling (159,2 mio. kr.) skyldes overgangen fra fast rente til EIOPA's (European Insurance and Occupational Pensions Authority) principper.

Tabel 40: Krav til henlæggelse efter aktuaropgørelse.

	I alt	Lille pensionskasse	Store pensionskasse
Henlæggelse pr. 31/12-17 inden aktuaropg.	200.688.585	12.623.082	188.065.503
Henlæggelse pr. 31/12-17 efter aktuaropg.	414.578.536	22.716.402	391.862.134
Forskel	-213.889.951	-10.093.320	-203.796.631
Odense Kommunes tilgodehavende pr. 31/12-17 inden aktuaropg.	26.761.259	-	26.761.259
Odense Kommunes gæld pr. 31/12-17 efter aktuaropgørelse	-177.035.372	-	-177.035.372
Fynbus udgift pga øget henlæggelse, som skal dækkes af EK	-10.093.320	-10.093.320	-

Aktuaropgørelsen er foretaget primo 2018.

FynBus er i samarbejde med Odense Kommune, samt EY der er kommunens rådgiver, ved at udrede konsekvenserne af opgørelsens resultat.

FynBus

Kollektiv trafik

Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budgetforslag 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Indtægter:								
Enkeltbilletter, total	46.474	41.461	51.358	9.897	51.358	51.358	51.358	51.358
- Kontantbilletter	29.361	28.643	29.844	1.201	29.844	29.844	29.844	29.844
- SMS-billetter	17.112	12.818	21.514	8.696	21.514	21.514	21.514	21.514
Kvikkort/turkort/rejsekort classic	58.263	64.721	54.108	-10.613	54.108	54.108	54.108	54.108
Periodekort, total	103.734	85.304	79.898	-5.406	79.898	79.898	79.898	79.898
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	30.939	13.420	11.032	-2.388	11.032	11.032	11.032	11.032
- Ungdomskort	62.739	59.909	58.810	-1.099	58.810	58.810	58.810	58.810
- Skolekort	10.056	11.975	10.056	-1.919	10.056	10.056	10.056	10.056
- Til DSB vedr. periodekort		0	0	0				
- Fra DSB vedr. periodekort		0	0	0				
Kompensation fra Staten	12.394	12.603	12.567	-36	12.817	12.817	12.817	12.817
Bus / tog samarbejde	15.120	18.984	18.936	-48	18.936	18.936	18.936	18.936
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	-586	-31	-110	-79	-75	-75	-75	-75
Salgsprovision og - gebyrer	-4.112	-2.369	-1.556	813	-1.495	-1.495	-1.495	-1.495
Øvrige indtægter	-702	503	-465	-967	-115	-115	-115	-115
Indtægter i alt	230.586	221.176	214.736	-6.439	215.432	215.432	215.432	215.432
Busruter udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budgetforslag 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Bruttoudgifter:								
- Entreprenørkontrakter	457.535	457.857	465.223	-7.367	468.657	468.657	468.261	468.261
- Incitamentsaftale	3.587	4.440	3.320	1.120	4.440	4.440	4.440	4.440
- Variabel kørsel	16.610	22.331	21.676	655	19.342	19.342	19.342	19.342
- Olierisiko	-718	0	0	0	0	0	0	0
- Bod	-1.470	-385	-785	400	-385	-385	-385	-385
- Rejsetidsgaranti	148	193	200	-7	200	200	200	200
- Endestationer/rutebilstationer	462	550	550	0	550	550	550	550
- Direkte henbærbare driftsrelaterede udgifter	1.939	3.124	3.741	-617	2.723	2.723	2.723	1.244
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	166	2.500	1.950	550	2.500	2.500	2.500	2.500
Bruttoudgifter, busruter	478.259	490.610	495.875	-5.266	498.028	498.028	497.632	496.152
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	247.673	269.434	281.139	-11.705	282.596	282.596	282.200	280.720
Fællesudgifter:								
- Driftsrelaterede udgifter	8.322	7.848	8.106	-258	7.876	7.876	7.876	7.876
- Salgsrelaterede udgifter	15.930	15.871	16.613	-742	16.162	16.162	16.162	16.162
- Administrative udgifter	39.445	41.881	39.257	2.624	38.142	38.142	38.142	38.142
- Ekstra omkostninger Rejsekortet	10.275	9.808	14.158	-4.350	14.455	14.455	14.455	14.455
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	803	0	-3.076	3.076	0	0	0	0
- Anlægsudgifter	1.494	125	1.800	-1.675	125	0	0	0
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	76.269	75.533	76.858	-1.325	76.760	76.635	76.635	76.635
Årets ejerbidrag busdrift	323.942	344.967	357.997	-13.030	359.356	359.231	358.835	357.356

FynBus

Kollektiv trafik

Telekørsel (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budgetforslag 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
- Indtægter	2.631	2.709	2.671	-39	2.959	2.959	2.959	2.959
- Entreprenørudgifter	17.362	18.029	16.910	1.119	18.643	18.643	18.643	18.643
Telekørsel nettoudgifter	14.731	15.320	14.239	1.080	15.684	15.684	15.684	15.684
- Fællesudgifter (Flextrafik)	6.130	6.338	6.261	77	6.703	6.703	6.703	6.703
Årets ejerbidrag telekørsel	20.860	21.658	20.501	1.157	22.387	22.387	22.387	22.387

Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)

Årets underskud kollektiv trafik	344.000	366.625	381.573	-14.948	381.743	381.618	381.222	379.743
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	344.803	366.625	378.497	-11.872	381.743	381.618	381.222	379.743

Restfinansiering og likviditet

Restfinansiering

	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budgetforslag 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Ejerbetaling af busdrift	344.803	366.625	378.497	-11.872	381.743	381.618	381.222	379.743
Opkrævet aconto for året	357.505	361.879	361.610	-269	377.326	377.253	376.857	375.378
Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)	-12.702	4.746	16.888	12.142	4.417	4.365	4.365	4.365

Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel

	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budgetforslag 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	-798	0	0	0
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvist til år efter regnskabsåret)	1.455	3.731	3.731	0	1.056	14.130	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	15	39	39	0	11	147	0	0
Opkrævet aconto for året	357.505	361.879	361.610	-269	377.326	377.253	376.857	375.378
Årets samlede likvide tilskud	357.312	362.358	361.256	-1.102	377.595	391.531	376.857	375.378

FynBus

Nøgletal

	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budgetforslag 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Busruter								
Passagerantal*bus	15.537.000	15.862.000	14.924.000	-938.000	14.924.000	14.909.000	14.909.000	14.909.000
Driftsbusser	337	336	339	3	339	339	339	339
Køreplantimer	617.934	612.785	619.001	6.216	617.704	617.704	617.704	617.704
køreplankm	18.666.821	18.576.441	18.565.163	-11.278	18.269.985	18.269.985	18.269.985	18.269.985
Passagerer/køreplantime	25	26	24	-2	24	24	24	24
Passager/antal indbyggere	31	33	30	-2	30	30	30	30
Køreplantime/antal indbyggere	1	1	1	0	1	1	1	1
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	48	45	43	-2	43	43	43	43
Indtægter/passagerer (kr.)	15	14	14	0	14	14	14	14
indtægter/køreplantim (kr.)	373	361	347	-14	349	349	349	349
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	774	801	801	0	806	806	806	803
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	401	440	454	14	457	457	457	454
Årets underskud/køreplantime (kr.)	557	598	616	18	618	618	617	615
Ejerbidrag/km (kr.)	17	19	19	1	20	20	20	20
Telekørsel								
Passagerantal telekørsel (personture)	163.867	171.790	163.344	-8.446	171.790	171.790	171.790	171.790
Antal minutter (incl. Servicetid)	1.830.842	1.919.340	1.883.628	-35.713	1.999.985	1.999.985	1.999.985	1.999.985
Antal km (direkte rejse)	1.157.201	1.240.786	1.146.896	-93.890	1.223.438	1.223.438	1.223.438	1.223.438
Nettoudgifter/persontur (kr.)	90	89	87	-2	91	91	91	91
Bruttoudgifter/persontur (kr.)	106	105	104	-1	109	109	109	109
Fællesudgifter/persontur (kr.)	37	37	38	1	39	39	39	39
Ejerbidrag/km (kr.)	18	17	18	0	18	18	18	18
Ejerbidrag/minut (kr.)	11	11	11	0	11	11	11	11
Kollektiv trafik i alt								
Indbyggerantal	494.049	487.842	490.065	2.223	491.813	493.404	494.839	496.247
Passagerantal i alt	15.700.867	16.033.790	15.087.344	-946.446	15.095.790	15.080.790	15.080.790	15.080.790
Årets underskud/passagerer (kr.)	22	23	26	2	26	26	26	25
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	698	752	772	21	776	773	770	765

* 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)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budgetforslag 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	17.248	-669	9.926	9.926	9.926	9.926

Tjenestemandspensioner

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budgetforslag 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Nettohusleje - Gammelsø	3.475	3.400	3.356	-44	3.200	3.200	3.200	3.200
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbrev Odense Kommune	4.954	2.000	2.250	250	2.000	2.000	2.000	2.000
Pensionsudbetaling fra Sampension	1.927	1.950	1.992	42	2.075	2.150	2.250	2.400
Indtægter i alt	10.356	7.350	7.598	248	7.275	7.350	7.450	7.600
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budgetforslag 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	12.982	13.300	13.226	74	14.000	15.300	16.600	17.900
Ekstern administration	166	180	180	0	180	180	180	180
Udgifter i alt	13.148	13.480	13.406	74	14.180	15.480	16.780	18.080
I alt	2.792	6.130	5.808	322	6.905	8.130	9.330	10.480

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budgetforslag 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	3.316	3.200	3.414	214	3.400	3.200	3.000	2.800
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	666	800	560	-240	572	572	572	572
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	5.474	-26	5.472	5.172	4.872	4.572
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	689	533	512	-21	291	291	291	291
i alt	6.123	6.033	5.986	-47	5.763	5.463	5.163	4.863

FynBus

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budgetforslag 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Handicapkørsel (SBH)								
Indtægter	-6.813	-6.721	-6.624	-97	-6.862	-6.862	-6.862	-6.862
Entreprenørudgifter	26.125	24.855	25.247	-392	25.466	25.466	25.466	25.466
Fællesudgifter	4.388	4.149	4.585	-435	4.440	4.437	4.437	4.437
Ejerbidrag	23.700	22.284	23.208	-924	23.044	23.041	23.041	23.041
Personture	129.754	126.761	131.643	4.882	132.861	133.461	133.461	133.461
Lægekørsel								
Indtægter	-3	0	-4	4	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	3.229	2.865	2.607	258	2.801	2.801	2.801	2.801
Fællesudgifter	691	603	571	32	595	592	592	592
Ejerbidrag	3.917	3.468	3.174	294	3.396	3.392	3.392	3.392
Personture	22.995	20.400	18.326	-2.074	20.400	19.700	19.700	19.700
Speciallægekørsel								
Indtægter	-2	0	-1	1	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.710	1.747	1.692	55	1.813	1.813	1.813	1.813
Fællesudgifter	222	227	226	1	235	234	234	234
Ejerbidrag	1.930	1.974	1.917	57	2.048	2.047	2.047	2.047
Personture	7.376	7.675	7.257	-418	7.775	7.775	7.775	7.775
Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	292	335	277	57	331	331	331	331
Fællesudgifter	25	28	26	2	30	30	30	30
Ejerbidrag	317	363	303	60	361	361	361	361
Personture	833	940	820	-120	990	990	990	990
Paragrafkørsel								
Indtægter	-5	-4	-15	11	-9	-9	-9	-9
Entreprenørudgifter	444	571	478	93	714	714	714	714
Fællesudgifter	80	107	79	28	116	116	116	116
Ejerbidrag	519	675	542	132	821	821	821	821
Personture	2.651	3.620	2.539	-1.081	3.850	3.850	3.850	3.850
Genoptræningskørsel****)								
Indtægter	-14	0	-18	18	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	4.269	4.185	4.293	-107	4.149	4.149	4.149	4.149
Fællesudgifter	967	901	969	-68	921	912	912	912
Ejerbidrag	5.222	5.086	5.243	-157	5.070	5.060	5.060	5.060
Personture	34.974	35.100	35.852	752	35.100	35.100	35.100	35.100
Special genoptræningskørsel****)								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	716	921	500	421	755	755	755	755
Fællesudgifter	64	76	49	27	73	73	73	73
Ejerbidrag	780	996	549	448	828	828	828	828
Personture	2.184	2.710	1.664	-1.046	2.860	2.560	2.560	2.560

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budgetforslag 2019 (2019 priser)	Budgetoverslag 2020 (2019 priser)	Budgetoverslag 2021 (2019 priser)	Budgetoverslag 2022 (2019 priser)
Aktivetskørsel								
Indtægter	-385	-418	-347	-70	-436	-436	-436	-436
Entreprenørudgifter	7.139	7.982	6.639	1.343	7.168	7.168	7.168	7.168
Fællesudgifter	1.556	1.602	1.382	219	1.506	1.488	1.488	1.488
Ejerbidrag	8.310	9.165	7.674	1.492	8.238	8.220	8.220	8.220
Personture	57.391	63.845	52.250	-11.595	57.500	57.700	57.700	57.700
Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	2.411	2.273	2.590	-316	2.670	2.670	2.670	2.670
Fællesudgifter	593	588	563	25	595	594	594	594
Ejerbidrag	3.003	2.862	3.153	-291	3.265	3.264	3.264	3.264
Personture	20.572	21.030	19.701	-1.329	20.614	20.614	20.614	20.614
Specialskekørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	22.114	23.683	25.711	-2.028	26.217	26.217	26.217	26.217
Fællesudgifter	3.397	3.555	3.544	11	3.829	3.820	3.820	3.820
Ejerbidrag	25.512	27.239	29.256	-2.017	30.046	30.037	30.037	30.037
Personture	110.852	127.902	120.707	-7.195	124.130	124.630	124.630	124.630
Center for voksenundervisning								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	65	481	168	312	306	306	306	306
Fællesudgifter	13	94	31	63	49	48	48	48
Ejerbidrag	78	575	199	375	354	354	354	354
Personture	405	3.300	949	-2.351	1.800	1.800	1.800	1.800
CPR-kørsel/Job og ressource								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	7	0	406	-406	11	11	11	11
Fællesudgifter	1	0	57	-57	2	2	2	2
Ejerbidrag	8	0	463	-463	14	14	14	14
Personture	46	0	2.525	2.525	75	75	75	75
Dagcenterkørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	3.636	4.144	3.918	227	3.686	3.686	3.686	3.686
Fællesudgifter	646	648	633	15	575	575	575	575
Ejerbidrag	4.282	4.792	4.550	242	4.261	4.261	4.261	4.261
Personture	25.737	28.300	26.041	-2.259	24.617	24.617	24.617	24.617
Flexruter								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	187	215	287	-73	172	172	172	172
Fællesudgifter	24	30	100	-70	25	25	25	25
Ejerbidrag	211	245	388	-143	196	196	196	196
Personture	780	974	3.083	2.109	780	780	780	780

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)	Budgetforslag 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	259	275	0	0	0	0
Fællesudgifter	14	14	9	5	0	0	0	0
Ejerbidrag	560	548	268	280	0	0	0	0
Personture	455	445	264	-181	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	-7.010	-132	-7.306	-7.306	-7.306	-7.306
Entreprenørudgifter	72.890	74.792	75.073	-281	76.257	76.258	76.258	76.258
Fællesudgifter	12.681	12.680	12.824	-145	12.991	12.945	12.945	12.945
Ejerbidrag Flextrafik i alt	78.349	80.329	80.887	-558	81.942	81.897	81.897	81.897
Personture	417.005	443.002	423.621	-19.381	433.352	433.652	433.652	433.652

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	6.416	47	6.559	6.559	6.559	6.559
Ejerbidrag	6.235	6.463	6.416	47	6.559	6.559	6.559	6.559
Personture	232.782	241.271	229.028	-12.243	241.490	241.490	241.490	241.490

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

Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*								
Indtægter	-7.222	-7.142	-7.010	-132	-7.306	-7.306	-7.306	-7.306
Entreprenørudgifter	72.890	74.792	75.073	-281	76.257	76.258	76.258	76.258
Fællesudgifter	18.916	19.143	19.241	-98	19.550	19.504	19.504	19.504
Ejerbidrag Flextrafik i alt	84.584	86.792	87.303	-511	88.501	88.456	88.456	88.456
Personture i alt	649.787	684.273	652.649	-31.624	674.842	675.142	675.142	675.142

Nøgletal**								
Km	-	-	-	-	-	11	-	-
Entreprenørudgifter pr. personture	155	151	157	6	157	157	157	157
Ejerbidrag/personturnur	171	166	173	7	172	172	172	172

* Telekørsel afregnes under busregnskabet

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

BILAG 1.3

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

FynBus fremlægger forventet regnskab 2018 efter 4 mdr. og budgetforslag 2019.

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

Rutetrafik

Entreprenørudgifter

Entreprenørudgifterne er beregnet ud fra det niveau, køreplanlægningen har nået ved udgangen af maj 2018. Der udestår stadig beslutninger i få kommuner, her er gældende køreplaner lagt til grund.

Efter udbud af lokalkørslen i Assens og Svendborg Kommuner starter nye kontrakter til skoleåret 2018/19. Det forventede regnskab og budgetforslaget 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 december 2018 foreslås etableret 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 7,1 mio. kr.

Da Frit Flow endnu ikke er besluttet, håndteres besparelsen først i budgettet..

Omkostningsindeks 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.

Budgetforslag 2019 er fremskrevet med 1,3 % 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 i eftersommeren.

Planen indeholder et debatoplæg til videreudvikling af det regionale rutenet.

Budgetforslag 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 143 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.

Kunder

I forbindelse med vedtagelsen af budgettet for 2018 blev der afsat 2,5 mio. kr. 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. kr..

Der er ikke indregnet forventninger om flere kunder i forventet regnskab og budgetforslag.

Passagerudvikling

På baggrund af beregninger på passagertal fra kontantrejsende, rejser på Rejsekort Classic og solgte dage på periodekort vurderer administrationen, at passagertallet vil være på niveau med ViaTrafik's analyse af passagertallet for 2. halvår 2017, korrigeret for sæsonudvikling i brug af skolekort.

Især udviklingen i salg af Ungdomskort er lavere end i 2017.

Indtægter

Takstudvikling:

Der er kun sket beskedne tekniske takstjusteringer i 2018, der var nødvendige 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 trafikselskaberne. Da priserne på pendlerkort i de jyske trafikselskaber ligger lavere end FynBus' nuværende pendlerkortspriser, forventes det ikke, at takststigningsloftet fuldt ud kan udnyttes på pendlerkort.

En del af takststigningen vil kunne lægges på rejsekort Classic, men det kan først besluttes når taksterne på pendlerkort kendes. Trafikvirksomhederne i Jylland søger at nå til enighed i starten af juni, hvorefter FynBus forhandler med DSB.

Budgetforslag 2019 indeholder derfor ingen forslag om takststigninger og takstudviklingen behandles derfor først i forbindelse med budgettet.

Indtægterne er beregnet på samme måde som passagerudviklingen. Det vil sige på baggrund af den konstaterede sæsonkorrigerede udvikling i 2. halvår 2017.

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 besluttet 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, PendlerKombikort 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 budgetforslaget er der anvendt historiske tal fra 2016. Da der ikke er gennemført slutafregning endnu, og fremtidige modeller ikke er fastlagt, er der nogen usikkerhed til 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. Den konkrete udmøntning heraf forelægges bestyrelsen i forbindelse med budgettet, hvorefter løsningen programmeres.

Til forventet regnskab og budgetforslag 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.

Fællesudgifter

Fællesudgifter er fremskrevet med 2,1 % 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:

Budgetforslag for Flextrafik inkl. telekørsel 2019 er beregnet med udgangspunkt i Budget 2018, hvortil ejerne har kunnet komme med input på baggrund af deres forventninger til aktiviteten.

Sideløbende med kvartalsregnskab og budgetprocessen arbejder FynBus med et udbud af flextrafik med kontraktstart i 2019.

I denne proces kan der blive truffet nye beslutninger som påvirker forventninger til kørselsniveauet i 2019 og fremadrettet, derfor kan der i løbet af de næste måneder forekomme korrektioner, der bliver indregnet i budgettet.

I efteråret 2018 starter arbejdet med nyt udbud i Cplan, her vil resultatet også komme til at påvirke Budget 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.

FlexDanmark har annonceret en ny afregningsmodel for Callcenter, som betyder en ny byrdefordeling mellem ejerne. På nuværende tidspunkt forventes en øget udgift på ca. 0,5 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. Ny afregningsmodel og NOP vil betyde øgede fællesudgifter ved FynBus, og konsekvenserne vil blive indarbejdet i det endelige Budget 2019.

Tjenestemænd:

Aktuaropgørelse vedr. tjenestemandspensioner pr. 31. december 2017 er stadig under behandling hos Odense Kommune. Kommunen, rådgiveren EY og FynBus er i tæt 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.

BILAG 4.1

NOTAT

Rejseregler for telekørsel

– gældende pr. 1. oktober 2015

Rejsegaranti

FynBus' Rejsegaranti omfatter FynBus' teleområder.

Med FynBus Rejsegaranti kan du tage en taxi og få regningen refunderet af FynBus, hvis betingelserne for Rejsegarantien er opfyldt. Dette betyder, at Telekørslen skal være mere end 20 minutter forsinket. Din bestilte kørsel regnes for rettidig, hvis den ankommer 5 minutter før og op til 15 minutter senere end det oplyste afhentningstidspunkt – det skyldes trafik og koordineringen med anden kørsel.

Eksempel: Hvis afhentningstidspunkt er aftalt til kl. 14.00 kan teletaxien ankomme rettidigt senest kl. 14.15, seneste afhentningstidspunkt *inden* Rejsetidsgarantien kan træde i kraft er derfor 20 minutter senere, kl. 14.35.

Er din teletaxi ikke ankommet 15 minutter efter aftalt afhentningstidspunkt, skal du altid ringe til Flextrafik på 6311 2255, tast 2 for at få information om, hvornår bilen ankommer.

Er der et skift undervejs mellem teletaxi og bus, gælder Rejsegarantien for hele rejsen inden for FynBus' område. Garantien omfatter også FynBus' kørsel i takstområder uden for FynBus' område.

Rejsegarantien træder i kraft ved forsinkelser, der skyldes fejl fra FynBus' side, fx at telekørslen udebliver, eller hvis et skift til en bus/et tog mislykkes pga. forsinkelsen.

Garantien gælder ikke, hvis forsinkelsen skyldes forhold udefra, som FynBus ikke har haft indflydelse på.

Hvornår gælder Rejsegarantien ikke?

- Ved ekstreme vejrforhold, såsom kraftig sne, isslag, kraftig blæst e.l., der betyder, at der ikke er mulighed for at overholde køreplanerne.
- I forbindelse med særlige trafikale forhold, fx vejarbejder.
- Ved arbejdsnedlæggelse eller blokade.
- Hvis FynBus har varslet forsinkelser i annoncer, på plakater, hængeskilte, lokalradio eller på FynBus' hjemmeside, eller hvis FynBus har ændret køreplanen og varslet dette.
- Hvis du kommer for sent fra eller til andre transportformer.
- I øvrigt i force majeure situationer.

Hvis du på din rejse skal skifte til bus eller tog, skal du planlægge rejsen, så der er mindst 15 minutter mellem planlagt ankomst og afgang i skiftet.

Hvis du på rejsen skal skifte til en bus i et andet trafikskelskabs område, eller hvis du skal skifte til et tog, dækker Rejsegarantien som udgangspunkt kun den del af rejsen, som FynBus skulle have udført. Det betyder, at hvis Telekørslen er forsinket mere end 20 minutter, betaler FynBus fx kun taxi til togstationen – ikke taxi til den videre rejse til fx København.

Der gives kun Rejsegaranti, hvis du har ringet til FynBus (6311 2255) med henblik på nærmere aftale.

Du skal selv lægge ud for teletaxien i første omgang. Senest to uger efter rejsen sendes taxikvitteringen sammen med et [refusionsskema](#) (til FynBus' Kundecenter). FynBus refunderer pengene, hvis betingelserne og tidsfristen for kravet er opfyldt. Krav om rejsegaranti bortfalder, såfremt FynBus kan dokumentere, at betingelserne ikke er opfyldt.

For Telependler er der yderligere forhold, du skal være opmærksom på i forhold til korrespondancer og driftsforstyrrelser - [se de særskilte handelsbetingelser for Telependler her](#).

BILAG 5.1

NOTAT

Projekt - Frit Flow i Bussen
Business Case - Årseffekt

De viste beregninger gælder kun for trafik i Odense Kommune og beregningerne er foretaget på helårsbasis.

Samlet økonomisk årseffekt ved Frit Flow i Odense Kommune

Øgede billetindtægter	kr.	1.857.525
Øgede kontrolafgifter	kr.	1.344.000
Øgede mistede billetindtægter	kr.	-703.080
Øgede udgifter (løn) til kontrol	kr.	-696.620
Reducerede driftsudgifter (kpt)	kr.	5.365.800
Årseffekt	kr.	7.167.625

<u>Engangsudgifter</u>		
Uddannelse af kontrollører inkl. udstyr	kr.	41.465
Informationsmateriale	kr.	-
Investering (nyt udstyr, opgradering m.v.)	kr.	-

Beregning af antal kontrollører - med Frit Flow

Forudsætninger

Antal påstigere	9.473.377
Kontrolniveau	2%
Effektive arbejdsdage pr. kontrollør	211
Arbejdstid - timer pr. dag ekskl. frokost	6,9
Løn - kr. pr. måned inkl. alle tillæg	35.000
Påstigere kontrolleret pr. time	40

Beregninger

Påstigere til kontrol	189.468
Timer til kontrol	4.737
Arbejdstimer pr. kontrollør	1.456
<u>Nødvendigt antal kontrollører</u>	<u>3,25</u>
<u>Lønomsøstning til kontrollører</u>	<u>kr. 1.366.446</u>

Beregning af antal kontrollører - uden Frit Flow

Forudsætninger

Antal påstigere	9.287.625
Kontrolniveau	1%
Effektive arbejdsdage pr. kontrollør	211
Arbejdstid - timer pr. dag ekskl. frokost	6,9
Løn - kr. pr. måned inkl. alle tillæg	35.000
Påstigere kontrolleret pr. time	40

Beregninger

Påstigere til kontrol	92.876
Timer til kontrol	2.322
Arbejdstimer pr. kontrollør	1.456
<u>Nødvendigt antal kontrollører</u>	<u>1,59</u>
<u>Lønomsøstning til kontrollører</u>	<u>kr. 669.827</u>

Diverse beregninger

Påstigere med Frit Flow	9.473.377
Påstigere uden Frit Flow	9.287.625
Indeks	1,02
Mistede billetindtægter fra snydere med Frit Flow	kr. 1.049.580
Mistede billetindtægter fra snydere uden Frit Flow	kr. 346.500
Øgede mistede billetindtægter	kr. 703.080
Ekstra antal kontrollører som følge af Frit Flow	1,66
<u>Timeregnskab - kontrol uden Frit Flow</u>	
Kontrollerede passagerer	40
Snydere	0,38% 0,15
Timeløn	kr. 288
Kontrolafgift	kr. 113
Dækningsbidrag - uden Frit Flow	kr. -175
<u>Timeregnskab - kontrol med Frit Flow</u>	
Kontrollerede passagerer	40
Snydere	1,13% 0,45
Timeløn	kr. 288
Kontrolafgift	kr. 339
Dækningsbidrag - med Frit Flow	kr. 51

Så længe vi har en snydeandel på over 0,97% kan det betale sig med kontrol.