

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSE

13. december 2019 kl. 10.00

FynBus, Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C

J.nr.: 201911-28253

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark
Bo Libergren, Region Syddanmark
Flemming Madsen, Svendborg
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Jesper Hempler, Kerteminde
Jan Ole Jakobsen, Langeland
Albert Pedersen, Nyborg
Anders W. Berthelsen, Odense

Repræsentantskabsmedlemmer:

Regitze Tilma, Middelfart
Leif Rothe Rasmussen, Assens

Administration:

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing
Økonomi- og IT-chef Mads Frederik Skjoldborg Medelbye
Produkt- og Markedschef Jan Gudmann Hansen
Planlægnings- og Driftschef Anne Daugbjerg Mortensen
Kommunikationschef Martin Bødker Krogh

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Tilpasning af handicapordningen.....	3
2. Ændringer i fælles landsdækkende rejseregler	9
3. Udbud af bybuskørsel i Svendborg Kommune og Udbud af buskørsel i Nyborg Kommune	11
4. Ansøgning om udvidelse af bestyrelsen	12
5. Bestyrelsens mødeplan 2020	13
6. Grøn strategi 2020-2025	14
Sager til drøftelse:.....	17
7. Reklamer i og på busserne.....	17
Sager til orientering:.....	18
8. Forventet regnskab 2019 efter 9 måneder	18
9. Tilbudsindhentning af pengeinstitutengagement	26
10. Initiativer i forhold til turister	27
11. Telekørselskoncept: Implementering af Plustur og Flextur	29
12. Status på projekt "Studerende fra bil til bus"	32
13. Status for elektriske kørestole i busserne.....	33
14. Godkendelse af revision ved Ankestyrelsen	36
15. Meddelelser	38
16. Eventuelt	38

SAGER TIL BESLUTNING:

1. TILPASNING AF HANDICAPORDNINGEN

Resumé:

FynBus' bestyrelse godkendte den 22. august 2019, at administrationen skulle vurdere en tilpasning af FynBus' handicapordning, således at det skal være muligt at foretage landsdækkende handicapkørsel direkte mellem FynBus' og Sydtrafiks område uden at der skal indgå en togrejse. Administrationen fremlægger her vurderinger og forslag til beslutning vedrørende takster og tilpasning af handicapordningen. Desuden fremlægges forslag til at øge taksterne, som kompensation for indtægtstab i forbindelse med afskaffelsen af abonnementsordningen i 2019. Forslagene har været drøftet med kommunerne. Kommunernes udtalelse vedlægges.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 22. august 2019 godkendte bestyrelsen, at FynBus vurderer, hvorvidt FynBus' handicapordning skal tilpasses Sydtrafiks ordning, således at det skal være muligt at tage en handicaprejse mellem FynBus' og Sydtrafiks område uden kombination af tog. Det blev desuden besluttet, at sagen skal forelægges kommunerne med henblik på vurdering af eventuelle konsekvenser.

Bestyrelsen besluttede på møde den 8. november 2018 at fjerne abonnementsbetalingen for handicapordningen. Det er efterfølgende oplyst, at fjernelse af abonnementsbetalingen har medført et større provenutab for kommunerne.

Efter lov om trafikkselskaber skal en kommune tilbyde minimum 104 enkeltture til svært bevægelseshæmmede borgere. Fra 1. juli 2018 omfatter ordningen tillige blinde og stærkt svagtseende. Derudover har Faaborg-Midtfyns Kommune, Middelfart Kommune, Svendborg Kommune, Nordfyns Kommune og Assens Kommune udvidet ordningen til også at omfatte demente.

Kommunerne har derudover efterspurgt mulighed for at fastsætte antallet af ture afhængigt af, hvornår borgeren er visiteret til ordningen, således at en visitation sidst på året ikke udløser 104 ture, med et reduceret antal.

Der har i september og oktober 2019 været afholdt møder med administrative repræsentanter fra kommunerne, hvor deres overvejelser og input i forhold til bortfald af abonnementsbetaling, ændring i den landsdækkende handicapkørsel samt evt. fastsættelse af antal af ture afhængigt af, hvornår borgeren er visiteret til ordningen, har været drøftet.

I forbindelse med drøftelserne med de administrative repræsentanter fra kommunerne samt efterfølgende skriftlige bemærkninger, der er vedlagt som bilag 1.2, blev følgende synspunkter fremført:

- At der er generel tilslutning til en justering i taksterne for handicapbefordring;
- At der er generel tilslutning til, at takststigninger indføres primo 2020;
- At der ikke er et fælles synspunkt blandt kommunerne mht. fremtidig takstmodel;
- At der er en generel bekymring for en potentiel stigning i udgifterne til handicapbefordring ved tilladelse af kørsel direkte mellem de 2 trafikkselskaber, FynBus og Sydtrafik;
- At der er et ønske om, at implementering af direkte kørsel mellem de 2 trafikkselskaber udskydes til budgetår 2021;
- At flere kommuner ønsker at genindføre abonnementsbetaling.

I forbindelse med drøftelserne har mange af kommunerne oplyst, at de oplever en stigning i handicapkørsler og visiteringer inden for det seneste år.

I nedenstående tabel er antallet af handicapture opgjort ud fra regnskabet. Forventet regnskab 2019 er baseret på de første 9 måneders aktivitet og fremskrevet for de sidste 3 måneder.

Tabel 1: Handicaprejser i perioden 2014 til 2019

Udvikling. Handicapbefordring, FynBus 2014-2019						
År	2014	2015	2016	2017	2018	Forventet 2019
Antal handicaprejser	117.786	119.712	123.704	129.754	135.526	145.671
Årlig stigning		2 %	3 %	5 %	5 %	7 %
Indeks/Rejser (2014 = 100)	100	102	105	110	115	124
Antal visiterede brugere	4.928	5.121	4.940	5.336	6.619	7.238
Indeks/Brugere (2014=100)	100	104	100	108	134	147
Gennemsnit rejser pr bruger	24	23	25	24	20	20
Indeks/Rejseforbrug (2014=100)	100	98	105	102	86	84
Befolkning 65+ i FynBus	89.554	92.048	94.225	96.240	98.041	99.659
Årlig stigning		2,8 %	2,4 %	2,1 %	1,9 %	1,7 %

Note: Befolkningstal er trukket fra Danmarks Statistik pr. 1. kvartal pr. år for 65+ i FynBus' område.

Som det ses af ovenstående tabel, er der de seneste år sket en stigning. Forklaringerne herpå kan være følgende:

- Væksten i antallet af ture fra 2014 til 2019 er 23 %, og væksten i antallet af ældre (65+) i samme periode er 11 %. Således kan en stor del af stigning i ture tilskrives væksten i ældrebefolkningen.
- At ordningen er blevet udvidet til også at omfatte blinde og svagtseende pr. 1. juli 2018.
- At nogle kommuner i dag har en mindre restriktiv visiteringspraksis efter en landsdækkende undersøgelse af visiteringspraksis, hvilket har medført et større antal visiterede borgere
- At nogle kommuner fra 2018 har åbnet op for, at demente også kan blive visiteret til handicapkørsel.
- At borgere med et lille kørselsbehov har valgt at blive visiteret efter at abonnementsbetalingen på 455 kr. pr år er faldet bort.

Stigning i antallet af handicapture til forventeligt 145.671 ture for 2019 skyldes en stigning i antallet af visiterede brugere, da der samtidig kan ses et fald i gennemsnitligt antal af ture pr. bruger i 2019.

Abonnementsbetaling

I forbindelse med bortfald af abonnementsbetaling for handicapordningen har kommunerne oplevet, at der har været et provenutab på 2,2 mio. kr. for samtlige kommuner i FynBus' dækningsområde.

Hvis borgere der har betalt abonnement, men aldrig har benyttet ordningen fratrækkes, er det samlede provenutab 1,4 mio. kr.

FynBus har undersøgt de provenumæssige konsekvenser at en takststigning, med henblik på at finansiere tabet ved at fjerne abonnementet.

Nedenstående tabel 2 viser taksterne for handicapkørsel i alle trafikelskaber (BAT undtaget):

Tabel 2: Vilkår for handicapkørsel i FynBus, Sydtrafik, Midttrafik, Movia og NT

Nuværende vilkår for handicapkørsel				
FynBus	Sydtrafik	Midttrafik	Movia	NT
Minimum 30 kr. pr. tur for 10 km, derefter 2,50 kr. pr. kilometer	Minimum 40 kr. pr. tur for 11 km, derefter 3,50 kr. pr. kilometer	Minimum 30 kr. pr. tur for 10 km, derefter 3,00 kr. pr. kilometer op til 100 km. Derefter 9 kr. pr. km	Minimum 25 kr. for de første 5 km, derefter 2,40 kr./km op til 40 km, derefter 1,20 kr./km	Minimum 35 kr. pr. rejse. Der afregnes med 4 kr./km
Maks. 100 kr. pr. tur	Ingen maks. pris	Ingen maks. pris	Ingen maks. pris	Ingen maks. pris
			Abonnement 300 kr./år	

Tidligere har FynBus tolket, at takststigningsloftet for billetpriserne i den kollektive trafik har været gældende for handicaptaksterne, samt at takster for individuel handicapkørsel ikke måtte være væsentlige højere end taksten for en 10-zoners pensionistbillet. Efter en revurdering baseret på andre trafikskabers tolkning og praksis vurderer FynBus, at handicaptaksterne ikke skal reguleres i henhold til takststigningsloftet.

I FynBus' dækningsområde svarer den længste distance der kan køres til 14 zoner. Taksten for en 14-zoners pensionistbillet til bus er 142 kr.

En maksimaltakst på 150 kr. vil derfor sikre, at prisen for en rejse ikke bliver væsentligt højere end for anden kollektiv trafik.

I bilag 1.1 "Notat vedr. ændring af handicapordningen – november 2019" er redegjort for 4 takstmodeller.

FynBus har vurderet, at indførelse af en ny takstmodel med en minimumspris på 40 kr. (inkl. de første 10 km pr. rejse), en kilometerpris for følgende kilometer på 4 kr., og en maksimumspris på 150 kr. pr. rejse, vil betyde følgende merprovenu til dækning af provenutab på bortfald af abonnementsordningen:

- For kørselsmønster og -mængde på 2018-niveau: **1.790.000 kr.**
- 2018-niveau justeret til forventet 2019-aktivitet (+ 7 %): **1.920.000 kr.**

Den skitserede takststigning medfører således et beregnet provenu som bidrager væsentligt til at dække det tab som opstod i forbindelse med afskaffelsen af abonnementsordningen.

FynBus indstiller at bestyrelsen vedtager den beskrevne takstmodel.

Landsdækkende Handicapkørsel

Den landsdækkende handicapkørselsordning fungerer på nuværende tidspunkt således, at rejser fra/til FynBus' område til/fra Sjælland eller Jylland som hovedregel altid skal involvere tog.

Turen til/fra toget betaler borgeren på samme vis, som denne normalt betaler for handicapkørsel, og togbilletten betaler borgen selv.

Borgere bosiddende i Middelfart Kommune, kan rejse direkte til og fra Trekantsområdet uden at tog skal indgå i rejsen. Denne ordning blev godkendt af FynBus' bestyrelse i november 2014 som en forsøgsordning og blev gjort permanent i maj 2017.

I forbindelse med at blinde og stærkt svagtseende har fået mulighed for at blive visiteret til handicapkørsel, har FynBus mødt et ønske fra Dansk Blindesamfund om at denne gruppe skal have mulighed for at køre til Fuglsangcentret i Fredericia. På den baggrund har FynBus undersøgt konsekvenserne af en sådan ordning, og sammenlignet med andre trafiksekskabers ordning.

Muligheder for borgere omfattet af handicapordningen i andre trafiksekskaber:

- I Sydtrafik er det muligt for borgere bosiddende i deres område at rejse med flextrafik hele vejen til/fra Midtjylland og Fyn, såfremt rejsen starter eller slutter i Syd- og Sønderjylland.
- I Midttrafik er det muligt for borgere bosiddende i deres område at rejse med flextrafik hele vejen til/fra Fyn og andre trafiksekskaber i Jylland, såfremt rejsen starter eller slutter i Midtjylland.

Midttrafik og Sydtrafik har således ikke krav om at borgeren skal benytte toget ved rejser på tværs af trafiksekskaberne. Midttrafik har dog en højere takst for lange rejser.

Tabel 3: Borgere og visiteringer i FynBus og Sydtrafik

	FynBus pr. 30.9.2019	Sydtrafik pr. 30.9.2019	FynBus pr. 31.12.2018	Sydtrafik pr. 31.12.2018
Antal borgere	498.481	724.867		
Status på antal visiterede	7.238	9.921	6.932	9.734

Der ses både ved Sydtrafik og FynBus en stigning i antal visitering fra 2018 til 2019 på henholdsvis 187 og 309 visitering, svarende til 2 % og 4,4 %.

Sydtrafik har knapt 2.000 rejser til/fra Fyn. Da der i FynBus' område er lidt flere visitationer pr. indbygger end i Sydtrafik's område, men der samtidig er færre indbyggere, har FynBus vurderet at der vil være ca. 14 - 1500 rejser mellem Fyn og Jylland om året for borgerne på Fyn og ørene. Forudsætningen er baseret på at der vil være det samme rejsemønster.

Se endvidere i bilag 1.1 "Notat vedr. ændring af handicapordningen – november 2019"

Da der i forvejen afvikles 819 rejser mellem Middelfart Kommune og Trekantsområdet, vil denne mængde ikke udgøre en merudgift i forhold til det nuværende niveau. Det reelle tal for øget efterspørgsel vurderes derfor at være ca. 600 rejser årligt.

Der er opstillet 3 økonomiske scenarier for antallet af ture. Disse illustreres i tabel 4 nedenfor:

Tabel 4: Scenarier over antal ture

Antal rejser	Estimeret kørselsudgifter – bruttoomkostninger	Estimeret egenbetaling	Bidrag til fællesudgifter, budget 2020	Estimeret ejerbidrag
611	310.388	89.817	23.475	244.046
1.430	726.440	210.210	54.941	571.171
1.530	777.240	224.910	58.783	611.113

Prisen for rejsen er baseret på den foreslåede prismodel, som stort set svarer til prisniveauet i Sydtrafik.

FynBus vurderer på den baggrund at udgifterne til indførelse af den nye ordning vil ligge mellem 250.000 og 600.000 kr. om året.

FynBus foreslår at ordningen indføres pr. 1. februar 2020.

Visiteringstidspunktet og 104 ture

Ved afskaffelse af abonnementsordning bortfaldt den manuelle korrektion af antallet af ture, hvis borgeren blev visiteret til ordningen efter 1. kvartal.

Kommunerne har efterspurgt en mulighed for at genindføre en korrektion af antallet af bevilgede ture afhængigt af, hvornår borgeren er visiteret til ordningen.

Problemstillingen er, at en borger der er visiteret, eksempelvis i november, har adgang til at gennemføre 104 ture i tidsrummet frem til udgangen af december.

Ved undersøgelse af visiteringstidspunkt og antallet af ture i 2018 ses, at de fleste borgere visiteres i 1. kvartal, og at borgere, der visiteres på andet tidspunkt på året, sjældent har så mange ture, at de kommer i nærheden af de 104 ture.

Det er undersøgt ved FlexDanmark, om det er teknisk muligt at lave en ændring i IT-systemet, således at antallet af ture korrigeres efter visiteringstidspunktet. Det er muligt og skønnes, at en sådan funktionalitet vil koste ca. 250.000 kr.

Det er vurderet, at visiteringstidspunktet i forhold til de 104 ture ikke har væsentlig betydning i forhold til hvor mange ture, den enkelte borger bruger, og det kan derfor ikke anbefales at igangsættes et udviklingsarbejde med FlexDanmark.

Kommunikation

I forbindelse med bestilling af julekørsel ved handicapordningen er FynBus gået bort fra at udsende informationsbrev pr. post. I stedet for informeres der via hjemmeside, en pressemeddelelse samt telefonsvarer ved bestilling i Flextrafik.

Kommunikationen af ændringerne ved handicapordningen vil ske via:

- FynBus' og kommunernes hjemmesider.
- Pressemeddelelse.
- Nyhedsbrev, som sendes via e-mail.
- Information på telefonsvarer i forbindelse med bestilling.
- Henvendelse til brugerorganisationer med opfordring til at de lægger informationen på deres hjemmesider.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- at taksten for handicapkørsel fastsættes til en minimumspris på 40 kr. for de første 10 km og derefter 4 kr. pr. km,
- at den maksimale pris for en tur fastsættes til 150 kr.,
- at takststigningerne træder i kraft pr. 1. februar 2020,
- at det bliver muligt at foretage en handicaptur til Sydtrafiks område uden kombination med et tog,

- at takster for rejser til Sydtrafiks område, svarer til taksterne gældende på Fyn og Langeland.
- at muligheden for at køre til Sydtrafiks område uden brug af tog træder i kraft 1. februar 2020,
- at der ikke gives mulighed for at tilpasse antallet af de 104 ture i forhold til visiteringstidspunktet, og
- at kommunikation af justeringerne sker via elektroniske medier og telefonsvarer i forbindelse med bestilling.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 1.1 *Notat vedr. ændring af handicapordningen – november 2019*

Bilag 1.2 *Kommentarer fra de fynske kommunale administrationer vedrørende ændring af handicapordningen*

2. ÆNDRINGER I FÆLLES LANDSDÆKKENDE REJSEREGLER

Resumé:

De fælles landsdækkende rejseregler opdateres to gange årligt. Næste opdatering sker den 1. januar 2020. Opdateringen af rejsereglerne sker på baggrund af indmeldinger fra trafikskaberne. De væsentlige ændringer fremgår af sagsfremstillingen.

Sagsfremstilling:

De fælles landsdækkende rejseregler opdateres to gange årligt, og ved væsentlige ændringer skal disse godkendes i bestyrelsen før offentliggørelsen. Opdateringen af rejsereglerne sker på baggrund af indmeldinger fra trafikskaberne, hvorefter forslagene samles og sendes i høring i trafikskaberne. Det endelige udkast godkendes af trafikskaberne og deres bestyrelse.

De fælles landsdækkende rejseregler træder i kraft 1. januar 2020 og erstatter dermed rejsereglerne, der trådte i kraft den 1. juni 2019.

Væsentligste ændringer

De landsdækkende rejseregler er et kompromis mellem de forskellige trafikskabers rejseregler, hvor hensigten er at opnå størst mulig mængde af ens regler. På flere områder er det ikke muligt at ensrette reglerne, da trafikskaberne kører med forskelligt materiel. Af denne grund henvises der til trafikskabernes hjemmeside ved selskabsspecifikke regler.

I den foreslåede version er der foretaget flere præciseringer af formuleringerne for at gøre teksten mere forståelig og kundevenlig.

Kontrolafgiftens gyldighed

I afsnit 2.7.3. er rejsereglerne blevet opdateret med, at kontrolafgifter udstedt til børn kan anvendes som rejsehjemmel i både busser, tog og metro, fra kontrolafgiften er skrevet og resten af døgnet (indtil kl. 03.59).

Ledsageordning

Formuleringen vedrørende Ledsageordningen er præciseret, hvorved det tydelig fremgår, at kunder med permanente eller midlertidige handicap kan rejse til nedsat pris, hvis de fremviser et godkendt bevis herfor. Derudover kan samme kundegruppe få en ledsager med til nedsat pris. Den tidligere formulering kunne læses sådan, at den nedsatte pris kun kunne gives, hvis der var en ledsager med.

Cykler

I rejsereglerne har der tidligere været et krav om, at cykler skulle være fastspændte under turen, men efter NTs ønske er formuleringen i afsnit 4.3. ændret til følgende: "Cykler medtaget inde i bussen skal være under opsyn på hele turen og hvis muligt fastspændt og fastholdt under kørslen." Dette vil gælde i alle busser for alle trafikskaber omfattet af de fælles landsdækkende rejseregler. I alle FynBus' busser er der stropper til fastspænding af cykler.

(E)løbehjul

FynBus har bedt om at få indført en sætning om, at (el)løbehjul kun medtages i busser, hvis de medbringes i emballage. Dette sker på baggrund af det stigende antal løbehjul, der findes i Odense, og hvor der i løbet af sommeren har været episoder med løbehjul i busserne, som har givet anledning til en præcisering af reglerne. Dette gælder kun i FynBus' busser.

Brugen af seler i forhold til elektriske kørestole

FynBus har afsluttet forsøg med anvendelsen af elektriske ramper i busserne til elektriske kørestole. Forsøget viste – jf. tidligere sag til bestyrelsen – at der ingen problemer er for benyttelsen af ramperne med

elektriske kørestole. FynBus er derfor klar til at lade brugere af elektriske kørestole benytte busserne på nærmere vilkår.

FynBus er det eneste trafikselskab med denne mulighed. Dermed er der behov for, at FynBus har egne lokale rejseregler for (manuelle og) elektriske kørestole i busserne.

Bestyrelsen har ønsket en efterprøvning af sikkerhedsforholdene vedrørende elektriske kørestole i busserne. Denne efterprøvning er beskrevet i sagen Status for elektriske kørestole i busserne.

Rejsereglen lyder som følger:

Rejseregel vedr. manuelle og elektriske kørestole

Hvis du vil benytte bussen med din manuelle eller elektriske kørestol, skal følgende retningslinjer følges:

- Kørestol og bruger må tilsammen veje max. 250 kg.
- Kørestolen skal placeres på det angivne område i bussen med ryggen mod køreretningen, tæt op imod bussens støttestativ.
- Kørestolen skal være bremset og/eller slukket under kørslen.
- Det anbefales, at du benytter kørestolens sele til at sikre dig selv.
- Det anbefales, at bussens sele anvendes til at sikre kørestolen.

Du skal være selvhjulpne eller have din egen hjælper med i bussen, da chaufføren ikke har mulighed for at hjælpe dig.

Da der kun er indrettet én plads til, at en kørestol kan placeres korrekt, kan bussen kun medtage én kørestol ad gangen.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- forslaget til de landsdækkende rejseregler til ikrafttræden 1. januar 2020.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 2.1 *Udkast til fælles landsdækkende rejseregler gældende 1. januar 2020*

3. UDBUD AF BYBUSKØRSEL I SVENDBORG KOMMUNE OG UDBUD AF BUSKØRSEL I NYBORG KOMMUNE

Resumé:

Af hensyn til at de vindende entreprenører får tilstrækkelig tid til at indkøbe busmateriel og forberede implementeringen af en ny kontrakt både i Nyborg og Svendborg Kommune, indstilles, at bestyrelsen giver mandat til direktøren til at træffe afgørelse om endelig tildeling af kontrakten efter eventuel politisk behandling i de respektive kommuner.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmøde den 17. juni 2019 godkendte bestyrelsen rammerne for "Udbud af bybuskørsel i Svendborg Kommune" og rammerne for "Udbud af buskørsel i Nyborg Kommune".

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

Udbudsprocessen for de to udbud er i gang, men er på nuværende tidspunkt ikke afsluttet.

FynBus forventer at kunne fremsende resultatet til eventuel politisk til behandling i kommunerne i december 2019.

For at sikre, at de vindende entreprenører får tilstrækkelig tid til at indkøbe busmateriel og forberede implementeringen af en ny kontrakt, havde FynBus forudsat, at bestyrelsen skulle træffe endelig afgørelse om tildeling af kontrakt for udbud af buskørsel i Nyborg Kommune ved bestyrelsesmødet i december – samt i februar 2020 for udbud af bybuskørsel i Svendborg Kommune.

Tidsplanen for udbud af buskørslen i Nyborg er blevet rykket, idet FynBus vurderede et behov for at gennemføre to forhandlingsrunder.

Af hensyn til at de vindende entreprenører får tilstrækkelig tid til at indkøbe busmateriel og forberede implementeringen af en ny kontrakt både i Nyborg og Svendborg, indstilles det, at bestyrelsen giver mandat til direktøren til at træffe afgørelse om endelig tildeling af kontrakten efter eventuel politisk behandling i de respektive kommuner.

Ved bestyrelsesmøde primo 2020 vil der blive fremlagt ny udbudspolitik, hvor bl.a. proceduren for bestyrelsens behandling af udbud vil blive tilrettet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender, at direktøren får mandat til at træffe afgørelse om endelig tildeling af kontrakten efter eventuel politisk behandling i de respektive kommuner.

Vedtagelse:

4. ANSØGNING OM UDVIDELSE AF BESTYRELSEN

Resumé:

FynBus' administration ønsker at udvide FynBus' bestyrelse med to medlemmer, således at alle ejerkommuner bliver repræsenteret i bestyrelsen. Dette kan ske via ansøgning om tilladelse til Transport- og Boligministeriet.

Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelse er sammensat efter reglerne i lov om trafikkselskaber. Lovens § 2, stk. 1, har følgende formulering:

§ 2, stk. 1. Et trafikkselskab ledes af en bestyrelse på højst 9 medlemmer. Medlemmerne udpeges af henholdsvis regionsrådet, jf. stk. 2, og kommunalbestyrelserne, jf. stk. 3, inden for trafikkselskabets område. Transportministeren kan i særlige tilfælde tillade, at antallet af bestyrelsesmedlemmer overstiger 9, dog således at antallet af bestyrelsesmedlemmer altid er et ulige antal.

På baggrund af § 2, stk. 1, 1. pkt., består FynBus' bestyrelse af ni medlemmer. To af bestyrelsesmedlemmerne er udpeget af regionsrådet for Region Syddanmark, jf. § 2, stk. 2.

Idet to af ni bestyrelsesposter er tildelt regionen, er der ikke plads til repræsentanter fra alle FynBus' ni ejerkommuner i bestyrelsen. Derfor er to ejerkommuner alene repræsenteret i FynBus' Repræsentantskab.

Det foreslås, at FynBus søger om, at bestyrelsen fremover kommer til at bestå af to repræsentanter fra Region Syddanmark og én repræsentant fra hver ejerkommune; i alt 11 medlemmer.

Denne udvidelse af bestyrelsen kan ske via tilladelse fra transportministeren, jf. § 2, stk. 1, 3. pkt.

I bemærkningerne til § 2, stk. 1, anføres det, at et særligt tilfælde eksempelvis er, hvor alle kommuner på nær to vil få plads i bestyrelsen, medmindre transportministeren vælger at dispensere fra reglen og øge grænsen for antallet af bestyrelsesmedlemmer i et trafikkselskab til 11.

Dette eksempel beskriver netop den situation, der er i FynBus, hvorfor det forventes, at en ansøgning om udvidelse vil blive godkendt. Ved ansøgning om udvidelse med to medlemmer vil bestyrelsen fortsat opfylde kravet om et ulige antal bestyrelsesmedlemmer.

Økonomisk vil det betyde udbetaling af to honorarer i stedet for udbetaling af mødediæter for to personer. Honorar for et menigt bestyrelsesmedlem er kr. 20.935 pr. år (2019) – mødediæter er kr. 2.550 pr. år (2019).

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender,

- at Transport- og Boligministeriet ansøges om tilladelse til udvidelse af bestyrelsen med to medlemmer.

Vedtagelse:

5. BESTYRELSENS MØDEPLAN 2020

Resumé:

Der fremlægges forslag til mødeplan for 2020, herunder eventuel studietur.

Sagsfremstilling:

Administrationen foreslår følgende mødeplan for bestyrelsen for 2020:

Alle møders varighed er to timer.

Ordinære møder:

Fredag den 24. januar kl. 10.00
Torsdag den 12. marts kl. 16.00
Mandag den 27. april kl. 10.00
Fredag den 19. juni kl. 12.00
Torsdag den 20. august (evt. studietur)
Torsdag den 1. oktober kl. 16.00
Torsdag den 5. november kl. 16.00
Fredag den 11. december kl. 10.00

Reservation til eventuelt ekstraordinært møde:

Torsdag den 14. maj kl. 16.00

Studietur:

Med henblik på afholdelse af eventuel studietur i 2020 foreslås den 19.-21. august.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslag til mødeplan 2020 og eventuel studietur.

Vedtagelse:

6. GRØN STRATEGI 2020-2025

Resumé:

FynBus fremlægger overvejelser omkring fokus på klima og miljø i den kommende strategi for trafikskabet. Herunder muligheden for fælles udbud af buskørslen med eventuelle alternative drivmidler og foreløbig tidsplan for arbejdet med dette.

Sagsfremstilling:

FynBus spiller som offentligt trafikskab en væsentlig rolle i at levere et bæredygtige mobilitetstilbud.

Som et alternativ til bilen medvirker den kollektive trafik til at reducere klimabelastningen af persontransporten, forbedre fremkommeligheden i byer og sikre mobiliteten i landområderne.

I produktionsplanlægningen har FynBus flere muligheder for at reducere klimabelastningen, eksempelvis:

- Arbejde på, at ruterne kommer fleste muligt til gavn, og dermed sikre en høj udnyttelsesgrad
- Reducere tomkørsel
- Optimere valget mellem rutebaseret og behovsbaseret kørsel
- Sikre størst mulig samkørsel i flextrafikken

Disse mål indgår i den daglige planlægning både ud fra et økonomisk og et miljømæssigt hensyn og er en central del af FynBus' løsninger.

På materielsiden sikrer FynBus, at de køretøjer, der anvendes, i vid udstrækning lever op til de aktuelle miljøkrav. Blandt andet er der en maksimal alder på køretøjer i flextrafikken på 8 år. Busserne i de største kontrakter (regionale ruter, Odense og Svendborg bybusser) lever op til de højeste miljøstandarder på leveringstidspunktet. Således er alle regionalruter og de nyeste bybusser i Odense Euronorm VI, mens de resterende bybusser i Odense og bybusserne i Svendborg er EEV-norm. I Odense er der 18 Diesel-hybrid busser, som kører på strøm en del af tiden.

På de lokale ruter, som kører forholdsvis få timer, har der været mere fokus på økonomien, men her er der også et ønske om at introducere grønnere teknologier i fremtiden (eksempelvis biogas), som kræver nye busser eller syntetisk diesel, som betyder, at ældre dieselbusser kan få en længere levetid samtidig med, at klimabelastningen reduceres væsentligt.

FynBus har ikke haft klimamål som en del af strategien. Den nuværende strategi fokuserer på "Kunden i centrum" og "Sikker drift" med henblik på at gøre den kollektive trafik så attraktiv som muligt inden for de nuværende økonomiske rammer.

Hvis fynboerne, bredt set, benytter bussen lidt mere, vil det kunne forbedre økonomien i den kollektive trafik betragteligt uden at belaste kommunernes og regionens økonomi. FynBus arbejder i al markedsføring og kommunikation på, at borgerne betragter bussen som et alternativ til bilen – bare en gang imellem.

Der er imidlertid behov for at sætte fokus på klima og miljø i den kommende strategi for FynBus.

EU har udarbejdet et "Clean Vehicle Directive", som fastsætter mål for hvor "rene", køretøjerne skal være i fremtiden.

Der er endnu ikke fastsat konkrete nationale mål, men FynBus vurderer, at drivmidler som el, biogas, biodiesel og syntetisk diesel vil blive dominerende inden for en kort årrække.

FynBus planlægger derfor, at der i 2020 sammen med regionen og kommunerne udarbejdes en plan, der skal fungere som rettesnor for de kommende udbud med hensyn til valg af drivmidler, tværkommunale samarbejder og fælles udbud.

Den 8. november 2019 lød startskuddet til en fælles Grøn Vision for Fyn. Her mødtes de fynske kommuner, erhvervslivet, organisationer, forsyningsselskaber, forskning og uddannelse til Grønt Topmøde. Rammen var blandt andet FN's Verdensmål 17: "Partnerskab for handling". I løbet af 2020 udarbejdes der et konkret forslag til vision.

Region Syddanmark præsenterede den 27. november 2019 den regionale udviklingsstrategi 2020-2023 "Fremtidens Syddanmark". Også her danner FN's verdensmål en ramme. Under temaet "Mobilitet for alle" indgår den kollektive trafik i et mål om en grøn omstilling frem mod nulemissions-samfundet.

FynBus har tidligere forelagt bestyrelsen muligheden for et fælles udbud omkring 2023-2024, hvor de fleste kommunale kontrakter samt Region Syddanmarks kontrakt om buskørsel udløber.

FynBus er på den baggrund i færd med at afdække muligheden for et fælles udbud og vil i den forbindelse vurdere muligheder for omstilling til grøn energi for de forskellige former for buskørsel, som bybuskørsel, regional kørsel, skolekørsel m.m.

Ved beslutning om et fælles udbud skal det nærmere vurderes, om buskørsel i FynBus-regi skal udbydes som én kontrakt, eller om der skal være mulighed for at byde ind på mindre pakker, der kan omfatte en eller flere kommuner/regionen.

Der vil være såvel fordele som ulemper ved et fælles udbud og efterfølgende én eller flere kontrakter, der omfatter flere eller alle kommuner/regionen.

Fordelene ved et fælles udbud og fælles kontrakt er bl.a.:

- bedre forhandlingsposition for entreprenøren i forhold til indkøb af busser og materiel,
- fælles omstilling til relevant grøn energi,
- én ledelse og én indgang hos entreprenøren,
- stordriftsfordele, fx fælles infrastruktur ift. tankning af busser, værkstedsfaciliteter og -kompetencer samt reservebus-flåde, og
- bedre udnyttelse af chaufførressourcer ved sygdom, ferie m.m.

Ulemperne ved et fælles udbud og fælles kontrakt er bl.a.:

- større indbyrdes afhængighed i forhold til valg af entreprenør,
- evt. indbyrdes afhængighed ved tilpasninger af kontrakten m.m.,
- større risiko ved kun én entreprenør ved fx arbejdsnedlæggelser,
- et principielt spørgsmål om, hvorvidt man med et fælles udbud etablerer monopol på buskørslen.

Det forestående arbejde skal redegøre for de juridiske, økonomiske og planmæssige forudsætninger og konsekvenser ved et fælles udbud samt afklare mulighederne for en grøn omstilling af buskørslen i FynBus' område.

I forarbejdet med et fælles udbud foreslås nedsat en referencegruppe med kommunale og regionale repræsentanter.

Foreløbig tidsplan for arbejdet med et fælles udbud:

- Forelæggelse for Borgmesterforum og Region Syddanmark – primo 2020
- Beslutningsproces i kommunerne og Region Syddanmark – 2. halvår 2020
- Udarbejdelse af udbudsmateriale – 2020
- Offentliggørelse af udbud – januar 2021
- Kontraktunderskrivelse – senest januar 2022

Det foreslås, at der udarbejdes et forslag til ny strategi 2020, som indeholder en overordnet klimaplan frem mod 2025.

Det foreslås, at klimaplanen og rammerne for et fælles udbud forelægges for Borgmesterforum i februar 2020.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- FynBus udarbejder forslag til ny strategi indeholdende en overordnet klimaplan, som forelægges bestyrelsen i februar 2020, og
- FynBus forelægger forslag til klimaplan og forslag om fælles udbud for Borgmesterforum og Region Syddanmark i februar 2020.

Vedtagelse:

Bilag:

- Bilag 6.1 *FynBus klimastrategi 2020-2025*
Bilag 6.2 *Notat vedr. Clean Vehicle Directive*

SAGER TIL DRØFTELSE:

7. REKLAMER I OG PÅ BUSSENE

Resumé:

På baggrund af debat i pressen vedr. kviklårsreklamer på skærmene i busserne fremlægges de nuværende regler for reklamer i og på busserne i trafiksselskabets område til drøftelse.

Sagsfremstilling:

Ifølge FynBus' kontrakt med entreprenører, har entreprenørerne retten til at sælge reklameplads i og på busser. Indtægterne ved salg af reklameplads tilfalder således entreprenørerne.

I lighed med andre trafiksselskaber og tilsvarende for fx læskure, som kommunen har ansvaret for, har FynBus fastsat et regelsæt, der tager hensyn til, at busser hører til i det offentlige rum, og at reklamer i og på busser derfor er særligt eksponerede.

Der skelnes mellem to typer reklamer:

Kommercielle reklamer – forstået som reklamer, der har til hensigt at sælge et produkt eller en ydelse.

Meningsreklamer – forstået som reklamer, der indeholder meningsytringer, herunder politiske budskaber.

Som norm for reklamernes udformning gælder det internationale reklamekodeks, ligesom reklamerne til enhver tid skal overholde den danske markedsføringslov. Derudover må pornografi, propaganda samt reklame af polemisk art ikke forekomme. Ved reklame af polemisk art forstås reklame, som kan skabe splid, uoverensstemmelse eller konflikt mellem personer eller grupper.

Regelsættet for reklamer på busserne er således funderet i den til enhver tid gældende danske lovgivning på området.

Regelsættet fremgår af FynBus' kontrakt med entreprenørerne, og entreprenørerne har ansvaret for, at dette regelsæt overholdes.

FynBus skal ikke godkende reklamer på forhånd. Det er således entreprenørens ansvar, at lovgivning og retningslinjer overholdes.

I forbindelse med en tidligere drøftelse i FynBus' bestyrelse vedr. regler for reklamer i busserne er der udarbejdet redegørelse om reklamer på busser. Denne er tidligere fremsendt til bestyrelsen og vedlægges som bilag 7.1. FynBus' nuværende regelsæt for reklamer i og på busser vedlægges som bilag 7.2.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter sagen.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 7.1 *Notat vedrørende reklamer på busser*

Bilag 7.2 *FynBus' regelsæt for reklamer på busser*

SAGER TIL ORIENTERING:**8. FORVENTET REGNSKAB 2019 EFTER 9 MÅNEDER****Resumé:**

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2019 (FR2019) efter 9 mdr. til orientering.

Indtægterne i FR2019 er på niveau med budget. Passagerfrafald forventes lavere end budgetteret, mens en vandring fra enkeltbilletter til rejsekortprodukter medfører et fald i indtægter pr. påstiger.

Udgifterne til rutekørsel i FR2019 er 3,1 mio. kr. mindre end budget og skyldes hovedsageligt færre udgifter til dubleringskørsel. Omkostningsindekset er steget 0,02 % mere end forventet i budgettet. Endvidere anvendes 2.000 flere køreplankøretimer end budgetteret, dette skyldes færre timer vedr. køreplansskift i januar og besparelsen vedr. implementeringen af frit flow har ikke kunne realiseres pga. øget trængsel.

Fællesudgifterne i FR2019 er 0,5 mio. kr. højere end budget og skyldes merudgift til projektlederuddannelse og udvikling af datawarehouse. Merforbruget dækkes af tidligere års opsparede mindreforbrug.

Ejerbidrag til telekørsel er 3,6 mio. kr. lavere end budget og skyldes lavere aktivitetsniveau end forventet, da nogle kommuner har lukket telependlerordning samt justeret tidsbånd og takster.

Resultatet af Flextrafik(visiteret kørsel) er et mindreforbrug på 2,3 mio. kr. og skyldes en ændring i aktivitetsniveau af de forskellige kørselsordninger. Antallet af handicapture er steget med 8 %, dette modsvares af et aktivitetsfald i Anden kørsel på 13 %.

Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2019 (FR2019) efter 9 måneder til orientering.

FR2019 er kommenteret i bilag 8.1 i forhold til budget 2019 og fra regnskabsmaterialet i bilag 8.2.

FR2019 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

FORVENTET REGNSKAB 2019

Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af tabel 1 nedenfor:

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Mio. kroner (årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
Busdrift						
Indtægter	-230,6	-203,8	-201,3	-201,3	0,0	0,0%
Kørselsudgifter	478,3	497,0	492,2	489,1	-3,1	-0,6%
Fællesudgifter *	76,3	74,7	77,4	78,5	1,1	1%
Ejerbidrag busdrift	323,9	367,8	368,4	366,4	-2,0	-1%
Telekørsel						
Indtægter	-2,6	-2,8	-2,7	-2,6	0,0	0%
Kørselsudgifter	17,4	17,5	17,6	14,8	-2,8	-19%
Fællesudgifter	6,1	6,0	6,6	5,7	-0,8	-14%
Ejerbidrag telekørsel	20,9	20,7	21,5	17,9	-3,6	-20%
Ejerbidrag i alt	344,8	388,5	389,8	384,2	-5,6	-1%

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2019 at udgøre 384,2 mio. kr. De vigtigste faktorer vedr. FR2019 er beskrevet i de følgende afsnit.

I forhold til FR2019 efter 6 måneder er forventningerne til indtægterne faldet med 0,5 mio. kr., mens forventningerne til udgifter til busruter er faldet med 2,2 mio. kr., og fællesudgifter er faldet med 0,3 mio. kr. Forventningerne til omkostningerne til telekørsel er 0,5 mio. kr. lavere, hvilket giver et samlet forventet ejerbidrag, som er 2,6 mio. kr. lavere ved FR2019 efter 9 måneder end ved FR2019 efter 6 måneder.

Usikkerheder forbundet med forventet regnskab 2019 er uddybet i bilag 8.1.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2019 at være på niveau med budgettet. Der er interne forskydninger på ejerniveau, hvor det hovedsageligt er Odense Kommune, der forventes at opnå en merindtægt på 1,1 mio. kr., mens Region Syddanmarks indtægter forventes at falde med 1,0 mio. kr.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
FynBus	-230,6	-203,8	-201,3	-201,3	0,0	0%
Region Syddanmark	-126,9	-111,3	-109,5	-108,5	1,0	-1%
Assens	-3,7	-3,4	-3,5	-3,5	0,0	-1%
Faaborg - Midtfyn	-3,8	-3,6	-3,4	-3,3	0,1	-2%
Kerteminde	-1,8	-1,6	-1,6	-1,6	0,0	-2%
Langeland	-2,1	-1,6	-1,7	-1,7	0,1	-4%
Middelfart	-3,0	-2,6	-2,7	-2,5	0,1	-5%
Nordfyn	-3,1	-2,7	-2,9	-2,8	0,1	-3%
Nyborg	-3,3	-3,0	-3,0	-3,1	-0,1	3%
Odense	-72,3	-64,7	-63,8	-64,9	-1,1	2%
Svendborg	-10,6	-9,4	-9,3	-9,5	-0,2	2%

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte passagerudvikling:

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Passagerer (1.000)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
FynBus	15.537	14.829	13.803	14.553	750,0	5%
Region Syddanmark	5.853	5.589	5.208	5.479	271,0	5%
Assens	345	339	348	324	-24,0	-7%
Faaborg - Midtfyn	366	345	360	316	-44,0	-14%
Kerteminde	167	148	150	145	-5,0	-3%
Langeland	282	276	276	277	1,0	0%
Middelfart	166	171	180	175	-5,0	-3%
Nordfyn	347	304	302	287	-15,0	-5%
Nyborg	313	297	305	289	-16,0	-6%
Odense	6.841	6.519	5.861	6.416	555,0	9%
Svendborg	857	841	813	845	32,0	4%

Passagertallet falder med 0,3 mio. passager fra regnskab 2018 til forventet regnskab 2019, men stiger med 0,7 mio. passager fra budget 2019 til forventet regnskab 2019, svarende til en stigning på 5 %. Årsagen til at der ikke ses en stigning i indtægterne, skyldes en vanding fra enkeltbilletter til rejsekortprodukter, som medfører en lavere indtægt pr. passager på grund af rabatstrukturen.

Entreprenørudgifter

FR2019 tager udgangspunkt i realiserede kørselsudgifter indtil ultimo oktober 2019 samt en fremskrivning af entreprenørudgifterne for den køreplan, som trådte i kraft primo august 2019. Der tages ikke højde for kommende køreplansskift i december 2019.

Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes at være 0,02 % højere end budgetteret.

Tabel 4 herunder viser tallene for alle ejere:

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
FynBus	478,3	497,1	492,2	489,1	-3,1	-1%
Region Syddanmark	182,6	188,4	193,2	189,0	-4,2	-2%
Assens	16,2	16,2	16,2	16,5	0,3	2%
Faaborg - Midtfyn	21,3	24,0	24,3	23,3	-1,0	-4%
Kerteminde	6,6	6,8	6,8	6,8	-0,0	0%
Langeland	7,3	7,4	7,1	7,0	-0,1	-2%
Middelfart	10,2	11,4	11,6	11,6	0,0	0%
Nordfyn	13,8	14,2	14,6	14,3	-0,3	-2%
Nyborg	13,3	13,9	14,1	14,2	0,2	1%
Odense	177,2	184,8	174,4	176,4	2,0	1%
Svendborg	29,7	30,0	29,9	30,0	0,1	0%

Entreprenørudgifterne forventes i 2019 at blive 3,1 mio. kr. eller 1 % lavere end budgetteret. Der er følgende forklaringer:

Tabel 5: Udviklingen i bruttoudgifter fra budget 2019 til forventet 2019

Bruttoudgifter rutekørsel budget 2019 (mio. kr.)	492,2
Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark er 0,02 % højere end budgetteret.	0,1
Samlet set er der 2.116 flere køreplantimer. De flere køreplantimer ses især i Region Syddanmark, Assens, Nyborg og Odense Kommune, mens der er reduceret flest køreplanstimer i Faaborg-Midtfyn og Nordfyn Kommune.	1,2
Merudgift på grund af ændring i kørselssammensætningen: - I Odense er sket en udskiftning af busmateriel til en højere pris i form af andre bustyper. - Ændring i døgnfordeling og tillægstid, som medfører ændret gennemsnitslig timepris.	1,9
Mindre udgift til dubleringskørsel, da der køres mindre fastdublering end budgetteret.	-4,5
Mindreudgift til incitamentsaftaler, direkte henførbare udgifter mv.	-1,8
Bruttoudgifter rutekørsel forventet regnskab 2019 (mio.kr.)	489,1

Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken region eller de enkelte kommuner. Udgifterne går til drift, salg og administration.

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. Merudgiften viste forskellen mellem FynBus' tidligere billetteringssystem og Rejsekort A/S i overgangsfasen 2016 og 2017.

Ved 1. kvartalsregnskab 2018 blev det vedtaget, at den ordinære ramme korrigeres fra 65,6 mio. kr. til 60,9 mio. kr., så rammen viser udgifter ekskl. Rejsekort. Der er tale om en omkontering.

De samlede fællesudgifter fremgår af tabel 6 nedenfor:

Tabel 6: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
Driftsrelaterede udgifter	8,3	8,5	12,1	10,6	-1,6	-15%
Salgsrelaterede udgifter	15,9	16,1	15,3	15,2	-0,1	-1%
Administrative udgifter	39,4	38,4	34,7	36,9	2,2	6%
Ordinær ramme	63,7	63,1	62,1	62,6	0,5	1%
Udgifter Rejsekort	10,3	13,5	14,5	14,5	-0,0	0%
Rammestyling / Overførsel	0,8	-2,2	0,0	-0,5	-0,5	1,0
Anlægsudgifter	1,5	0,3	0,8	1,9	1,1	57%
I alt	76,3	74,7	77,4	78,5	1,1	1%

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2019 62,1 mio. kr. FynBus forventer et merforbrug på 0,5 mio. kr., som føres på rammestyling/overførsel. Dette skyldes udgifter til projektlederuddannelse, der skal understøtte arbejdet med de strategiske mål, samt udgifter til videreudvikling af FynBus' datawarehouse, som pga. leverandørskifte har været længere tid under vejs end planlagt. Merudgiften kan dækkes af tidligere års opsparring under rammestyingsprincippet for den ordinære ramme, som ultimo 2018 udgjorde 1,1 mio. kr.

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 14,5 mio. kr. og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer. Rejsekort A/S er fusioneret med Rejseplanen samt Bus & Tog i sommeren 2019.

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

Anlægsudgifter

FynBus er nu på rejsekortet, og med udgangen af 2017 ophørte anlægsrammen, og i stedet ansøges om finansiering af konkrete anlægsprojekter. Uafsluttede projekter blev videreført.

I september 2017 godkendte bestyrelsen et delvist eksternt finansieret anlægsprojekt til forbedret trafikinformation på de store fynske stationer. Projektet har til formål at klassificere fynske stoppesteder og knudepunkter efter type, betjening, størrelse og antal påstigninger. Projektet strækker sig over 3 år fra 2018

til 2020 og udgør 1 mio. kr. pr. år. Det første år medfinansierer Trafikstyrelsen projektet. På grund af forsinkelser i projektet afsluttes det eksternt finansierede projekt først i foråret 2020. Derfor forventes kun anvendt 0,4 mio. kr. af den 1 mio. kr., der var godkendt til anvendelse i år.

Projektet var ved en fejl ikke medtaget i budget 2019, hvilket er hovedårsagen til afvigelsen på 1,1 mio. kr. Den resterende afvigelse skyldes projekter, der er overført fra 2018.

De aktuelle anlægsprojekter forventes at udgøre 1,9 mio. kr. og er specificeret herunder:

- FynBusbestilling i Fremtiden 0,5 mio. kr. (2019 projekt)
- Integration af rejseplanen op mod mobilapp bevilliget 0,2 mio. kr. Anvendt 0,03 mio. kr. (2019 projekt).
- Kapacitetsstyring 0,5 mio. kr. (udskudt fra 2014).
- Bedre Trafikinformation samlet projektsum 4,3 mio. kr., heraf 3,3 mio. kr. finansieres af FynBus, hvoraf de 0,3 mio. kr. kommer fra projektet Opgradering af terminaler på OBC (udskudt fra 2017). Der er anvendt 0,2 mio. kr. i 2018, og restbeløb er overført til 2019. I 2019 forventes anvendt 1,5 mio. kr. – overførsel af 0,6 mio. kr. bevilget på bestyrelsesmøde den 27. september 2019.
- Økonomiintegration 0,1 mio. kr. (projektet er overført fra 2016, da regionens økonomisystem er udskudt til 2019).

Telekørsel

Ejerbidraget forventes at udgøre 17,9 mio. kr., hvilket er en mindredgift på 3,6 mio. kr., svarende til et fald på 17 %. Årsagen til afvigelsen skyldes lukning af telependlerordning samt justering af tidsbånd og takster.

I nedenstående tabel 7 ses udviklingen på ejerniveau:

Tabel 7: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvigelse B 2019 - FR 2019	Afvigelsen B 2019 - FR 2019 i procent
FynBus	20,9	20,7	21,5	17,9	-3,6	-17%
Region Syddanmark	1,1	1,0	1,1	0,8	-0,3	-27%
Assens	4,9	5,1	5,0	3,4	-1,7	-34%
Faaborg - Midtfyn	4,4	4,7	5,3	5,3	-0,0	0%
Kerteminde	1,7	1,6	1,7	1,5	-0,2	-12%
Langeland	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	0%
Middelfart	1,0	1,1	1,0	1,3	0,3	30%
Nordfyn	5,1	4,9	4,8	3,5	-1,3	-27%
Nyborg	0,6	0,6	0,5	0,6	0,0	0%
Odense	0,2	0,1	0,2	0,1	-0,1	-50%
Svendborg	1,8	1,5	1,7	1,3	-0,4	-24%

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

Flextrafik

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

Nedenstående tabel 8 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2017-2019:

Tabel 8: Antal personture 2017-2019

Antal personture	R2017	R2018	B2019	FR2019	Afvig. B19-FR19	Afvigelsen B 2019 - FR 2019 i procent
Handicapkørsel	129.754	135.526	134.711	145.858	11.147	8%
Anden kørsel	287.251	294.801	262.517	229.235	-33.282	-13%
Handicap- og anden kørsel	417.005	430.327	397.228	375.093	-22.135	-6%
Telekørsel*	163.867	163.462	169.340	141.356	-27.984	-17%
I alt	580.872	593.789	566.568	516.449	-50.119	-9%
Siddende patientbefordring	232.782	234.518	241.490	236.000	-5.490	-2%
I alt	813.654	828.307	808.058	752.449	-55.609	-7%

*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.

Samlet set er der et fald på 7 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler med en stigning på 8 % i handicapkørsel, et fald på 13 % i anden kørsel samt et fald på 17 % i telekørsel i forhold til budgettet.

Stigning i handicapkørsel kan delvis tilskrives, at ordningen er blevet udvidet til også at omfatte svagtseende, samt delvis den stigende ældre befolkning, hvor effekten ikke er tilsvarende opjusteret i budgettet. En stor del af kommunerne har i løbet af 2019 åbnet op for, at demente og senhjerneskadede også kan blive visiteret til ordningen.

Faldet i anden kørsel dækker over indbyrdes forskydninger blandt ejerne. Endvidere har Assens Kommune hjemtaget nogle kørselsordninger, efter at budget 2019 var fastlagt. Det vedrører blandt andet dagcenterkørsel.

Der er i løbet af 2018 sket en opstramning af visiteringspraksis, som i 2019 giver udslag i kørselsomfanget med reduktioner inden for lægekørsel, speciallægekørsel, paragrafkørsel og specialskolekørsel. I alle de kommuner, som har lægekørsel hos FynBus, ses efter første halvår en reduktion i kørselsomfanget i forhold til budget og sidste års regnskab.

Faldet i telekørsel skyldes hovedsagligt, at Nordfyns Kommune og Assens Kommune har indført en taksforhøjelse, som har givet en reduktion i antal personture. Samt en reduktion i telependlerordningen. Se endvidere afsnittet vedrørende Telekørsel.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår i tabel 9 herunder:

Tabel 9: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Mio. kroner (årets priser)	R2017	R2018	B2019	FR2019	Afvig. B19-FR19	Afvigelsen B 2019 - FR 2019 i procent
Indtægter	-7,2	-7,5	-7,3	-5,8	1,5	-21%
Entreprenørudgifter	72,9	77,3	71,6	67,3	-4,3	-6%
Flex udgifter, netto	65,7	69,7	64,3	61,5	-2,8	-4%
Fællesudgifter	18,9	19,0	18,7	19,1	0,5	2%
Ejerbidrag	84,6	88,8	82,9	80,6	-2,3	-3%

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

Ejerbidraget forventes at udgøre 80,6 mio. kr. Dette svarer til en mindreudgift på 2,3 mio. kr. i forhold til budgettet. Indbyrdes imellem ejerne er der afvigelser, hvor de store afvigelser kommenteres nedenfor.

I Assens Kommune ses en mindreudgift på 6,8 mio. kr., som skyldes hjemtagelse af kørselsordninger efter vedtagelse af budget 2019 samt en reduktion i kørselsomfanget efter første halvår 2019. De hjemtagne kørselsordninger er dagcenterkørsel (var indeholdt i budget 2019) og specialskolekørsel indenfor kommunen, som samlet svarer til ca. 60.000 ture årligt.

I Kerteminde Kommune ses en merudgift på 3,6 mio. kr., som skyldes, at der var budgetteret med, at Kerteminde Kommune ville hjemtage genoptræningskørsel, specialiseret genoptræning, aktivitetskørsel, elevkørsel og specialskolekørsel pr. 1. marts 2019. Men genoptrænings-, specialiseret genoptrænings- og aktivitetskørsel blev først hjemtaget pr. august 2019. Elevkørsel og specialskolekørsel ud af kommunen forbliver hos FynBus.

Nordfyns Kommunes og Odense Kommunes ændringer skyldes ændring i turantal.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne inkl. telekørsel forventes at udgøre 24,9 mio. kr., hvilket er en mindreudgift på 0,4 mio. kr., svarende til 1,5 %.

Overordnet set forventes et mindre forbrug på 0,4 mio. kr., men det dækker over en række interne afvigelser, som kan henføres til lønninger og IT-omkostninger.

Grundet færre personture har Flextrafik foretaget justeringer i deres callcenter (bestilling og trafikstyring) for at kunne reducere i lønudgifter.

Tabel 10: Oversigt fællesudgifter for tele- og flexområdet for perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Mio. kroner (årets priser)	R2017	R2018	B2019	FR2019	Afvig. B19-FR19	Afvigelsen B 2019 - FR 2019 i procent
Fællesudgifter. Telekørsel	6,1	6,0	6,6	5,7	-0,8	-13%
Fællesudgifter, flexområdet	18,9	19,0	18,7	19,1	0,5	2%
Fællesudgifter, i alt	25,0	25,0	25,2	24,9	-0,4	-1,5%

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager forventet regnskab 2019 efter 9 måneder til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

- Bilag 8.1 *Notat forventet regnskab 2019*
 Bilag 8.2 *Regnskabstal vedr. forventet regnskab*

9. TILBUDSINDHENTNING AF PENGEINSTITUTENGAGEMENT

Resumé:

I henhold til FynBus' finansielle politik skal valg af pengeinstitut konkurrenceudsættes hvert femte år. FynBus er i dag kunde hos Danske Bank. På bestyrelsesmødet den 17. juni 2019 blev indstillingen omkring tilbudsindhentning af pengeinstitutengagement godkendt med den tilføjelse, at der skulle indhentes tilbud fra to landsdækkende pengeinstitutter.

Sagsfremstilling:

Valg af pengeinstitut konkurrenceudsættes hvert femte år, jf. FynBus finansielle politik. På bestyrelsesmødet den 17. juni 2019 blev det fremlagt, at FynBus' administration havde vurderet, at det ikke var nødvendigt i forhold til udbudsretten at udbyde FynBus' bankforretning. Dette på baggrund af, at pengeinstitutengagementet lå under tærskelværdien.

Det blev indstillet til godkendelse af bestyrelsen, at der skulle ske tilbudsindhentning af pengeinstitutengagement, samt at der skulle indhentes tilbud fra tre tilbudsgivere. Bestyrelsen godkendte som indstillet, dog således at der skulle indhentes tilbud fra to landsdækkende pengeinstitutter.

Efter ovennævnte godkendelse fra bestyrelsen fremsendte administrationen anmodning om at afgive tilbud på pengeinstitutaftale 2019-2024 til fire pengeinstitutter.

Der var frist for afgivelse af tilbud den 11. september 2019, hvor tre af de adspurgte pengeinstitutter afgav tilbud. I blandt disse tre pengeinstitutter var to landsdækkende banker repræsenteret, herunder FynBus' nuværende pengeinstitut, Danske Bank.

Tilbuddene er vurderet ud fra det afgivne tilbud og tilbudsgivernes præsentation.

Tilbuddene er, som besluttet af bestyrelsen den 17. juni 2019, vurderet ud fra følgende kriterier:

- Omkostninger
- Service
- IT-løsning/netbank

I samtlige kriterier ligger Danske Bank som bedste tilbud. Danske Bank vinder især på kriteriet omkostninger, hvor der er stor forskel til de andre tilbudsgivere.

Vurderingen er, at alle banker vil kunne understøtte FynBus' behov på service og IT. Kendskabet til Danske Banks serviceniveau samt allerede implementerede IT-integrationer giver Danske Bank en marginal bedre vurdering.

På baggrund heraf har FynBus indgået ny aftale med Danske Bank for perioden 2019-2024.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

10. INITIATIVER I FORHOLD TIL TURISTER

Resumé:

FynBus har i samarbejde med Destination Fyn drøftet mulige nye tiltag over for turister på Fyn og Langeland, således at det bliver mere gunstigt for turister at besøge Fyn og Langeland og i den forbindelse benytte sig af offentlig transport, blandt andet til at nå ud til turistattraktionerne.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 23. april 2019 blev FynBus' bestyrelse orienteret om status for tiltag over for turister på Fyn og Langeland.

FynBus har efterfølgende været i dialog med Destination Fyn om følgende mulige nye tiltag:

1. Turistkortet

FynBus og Destination Fyn udarbejder fælles turistkort, der viser busruter samt de mest relevante turiststeder rundt om på Fyn. Et lignende produkt er tidligere udarbejdet med succes til ældresegmentet.

Omkostningerne til tryk og distribution klares inden for parternes driftsbudgetter.

2. Oversættelse af FynBus mobil App

FynBus' webshop findes i både engelsk og tysk udgave, mens FynBus mobil App kun findes i en dansk udgave. Det er vigtigt, at billetter kan købes på en engelsk og en tysk udgave af mobil App'en. Hvis mobil App ikke findes i en engelsk og en tysk udgave, kan det ikke forventes, at turisterne kan gennemskue, hvordan man bruger det offentlige transportsystem på Fyn.

FynBus udvider FynBus mobil App med en engelsk og en tysk udgave. Finansieringen heraf kan holdes inden for FynBus' budget.

3. Trafikinformation til infoskærme

Fynbus tilbyder i dag at lægge aktuel driftsinformation på eksisterende infoskærme på ungdomsuddannelsessteder mv. Tilsvarende vil FynBus i samarbejde med Destination Fyn tilbyde denne mulighed for integration af trafikinformation på infoskærme hos overnatningssteder og turistattraktioner, hvilket vil være en enkel løsning for alle parter.

FynBus udarbejder en flyer om muligheden og sikrer den endelige implementering, mens Destination Fyn oplyser deres samarbejdspartnere om muligheden og melder tilbage til FynBus, når interessen er der.

Omkostningerne vil være marginale, og finansieringen kan klares inden for parternes driftsbudgetter.

4. Kombibilletter

I FynBus mobil App og webshop er der mulighed for at opsætte kommercielle produkter som fx kombibilletter, der kan kombinere busbilletten med fx entréen til turistattraktioner. Midttrafik bruger samme salgspplatform som FynBus og har tilsvarende produkter i forhold til fx Djurs Sommerland.

Destination Fyn undersøger, om nogen af attraktionerne på Fyn kunne være interesserede i at teste et sådant produkt af. Det vil være en forudsætning, at attraktionerne går aktivt ind i samarbejdet, blandt andet omkring markedsføring af kombibilletten.

Udgifterne til etablering af kombibilletter vil som udgangspunkt være marginale. Finansieringen heraf klares inden for parternes driftsbudgetter.

5. *Bike Island-busser*

Bike Island er Destination Fyns brand for cykelturisme. Destination Fyn og FynBus arbejder på en fælles idé om at indsætte 3 stk. såkaldte Bike Island-busser til sommeren 2020 ved at ombygge nogle af de eksisterende driftsbusser.

Formålet skal være at tiltrække flere cykelturister til også at benytte bussen – samt at sikre et gennemprøvet cykelprojekt til 2021, hvor Tour De France passerer Fyn.

De nuværende busser har plads til 2-3 cykler. I sommerperioden er passagerbelastning ikke så stor, hvorfor det vil være muligt midlertidigt at fjerne 2-4 sæder for at gøre plads til flere cykler. Dette uden i nævneværdig grad at forringe komforten for de øvrige kunder. Ved en ombygning vil der kunne skabes plads til 6 cykler, hvormed tilbuddet vil være mere interessant for fx familier.

Disse Bike Island-busser skal køre på eksisterende ruter mellem fx Faaborg og Odense samt rundt langs kysten Faaborg-Svendborg-(Ringe)-Nyborg-Odense. Forsøget vil derfor ikke medføre øgede driftsomkostninger.

Vi forestiller os busserne helfolieret med Bike Island-budskab, samt at der udarbejdes en specifik Bike Island-køreplan. FynBus vil i givet fald skulle stå for ombygning, foliering og udarbejdelse af specialkøreplan, mens Destination Fyn tænkes at bidrage med markedsføringsmateriale og konkret markedsføring.

FynBus er ved at afklare endeligt budget og finansieringsmuligheder med Destination Fyn med henblik på at fremlægge en konkret ansøgning til puljen for målrettet markedsføring på bestyrelsesmødet i januar 2020.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

11. TELEKØRSELSKONCEPT: IMPLEMENTERING AF PLUSTUR OG FLEXTUR

Resumé:

Bestyrelsen har den 22. august 2019 besluttet ordningerne Plustur og Flextur, der erstatter Teletaxi og Telependler pr. 3. februar 2020. Der gives på mødet en kort status på implementeringen.

Med beslutningen om indførelse af Plustur og Flextur blev takster og rabatter fastlagt. Det er blandt andet fastlagt, at der for Flextur gives selvbetjeningsrabat på bestillinger både via web/app og via Rejseplanen. Imidlertid er det ikke teknisk muligt at give den besluttede selvbetjeningsrabat via web/app fra februar 2020. I februar 2020 gives derfor kun Flextur-selvbetjeningsrabat, når kunden bestiller via Rejseplanen.

I forhold til kørsel med Flextur til nabokommuner har udgangspunktet været, at afrejsekommunens åbningstider er bestemmende for, om rejsen er mulig. Teknisk er dette imidlertid ikke muligt at implementere, og det bliver derfor i stedet den af to nabokommuner med mest begrænset åbningstid, der bestemmer den fælles åbningstid de to kommuner imellem.

Sagsfremstilling:

Rabat på Flextur

Bestyrelsen har den 22. august 2019 besluttet koncepterne Plustur og Flextur, der erstatter ordningerne Teletaxi og Telependler pr. 3. februar 2020. Med beslutningen blev takster og rabatter tillige fastlagt. Det er blandt andet fastlagt, at der for Flextur gives selvbetjeningsrabat på bestillinger både via web/app og via Rejseplanen.

Figur 1: Vedtaget prismodel Flextur

Flextur Prismodel 1 - LAV	Flextur Prismodel 2 - MELLE	Flextur Prismodel 3 - HØJ
Bestilt via telefon: Pris: 35 kr. minimum - 5 kr. pr. km Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.	Bestilt via telefon: Pris: 40 kr. minimum - 5 kr. pr. km Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.	Bestilt via telefon: Pris: 48 kr. minimum - 8 kr. pr. km Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.
Bestilt via Rejseplanen: 25 kr. minimum - 5 kr. pr. km Geovisiteret, selvbetjening.	Bestilt via Rejseplanen: 30 kr. minimum - 5 kr. pr. km Geovisiteret, selvbetjening.	Bestilt via Rejseplanen: 32 kr. minimum - 8 kr. pr. km Geovisiteret, selvbetjening.
Bestilt via app/web: 30 kr. minimum - 5 kr. pr. km Ikke geovisiteret, selvbetjening.	Bestilt via app/web: 35 kr. minimum - 5 kr. pr. km Ikke geovisiteret, selvbetjening.	Bestilt via app/web: 40 kr. minimum - 8 kr. pr. km Ikke geovisiteret, selvbetjening.
Noter vedr. pris Km-pris: Der er km inkl. i minimumsprisen. Dvs. ved fx "25 kr. minimum - 5 kr. pr. km" er der 5 km inkluderet i de 25 kr. Rabat app/web/Rejseplanen: Rabatten har kun betydning for kunden på korte ture.		

Det har imidlertid vist sig, at det ikke er teknisk muligt at give rabat via app/web på denne måde, fordi den anvendte IT-plattform ikke tillader det. Platformen er forældet, og en udskiftning er under udarbejdelse. Det forventes, at udskiftningen sker inden for ca. 1 år.

FynBus har vurderet muligheden for at tilbyde en anden type rabat via app/web. Det er fx muligt at give en procentvis rabat på alle ture bestilt via app/web, dvs. der gives rabat på turen uanset rejselængde. Rabatten ville således være tilgængelig på et større antal ture end i den vedtagne rabatform – og dermed dyrere for kommunerne.

Den allerede vedtagne rabatform er mulig at tilbyde på bestillinger via Rejseplanen. Det er en del af FynBus' strategi at få flere kunder til at bruge Rejseplanen.

Samlet er vurderingen derfor, at den bedste løsning er, at Flextur implementeres den 3. februar 2020 som planlagt, men at indførelse af selvbetjeningsrabatten via app/web udskydes, til det er teknisk muligt at tilbyde den vedtagne rabat. Prismodellerne den 3. februar 2020 bliver dermed som illustreret i figur 2 nedenfor, dvs. der kun er lavere minimumspris, når der bestilles via Rejseplanen. Dette har ikke økonomiske konsekvenser for kommunerne.

Figur 2: Prismodel Flextur pr. 3. februar 2020

Flextur Prismodel 1 - LAV	Flextur Prismodel 2 - MELLEME	Flextur Prismodel 3 - HØJ
Bestilt via telefon: Pris: 35 kr. minimum - 5 kr. pr. km Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.	Bestilt via telefon: Pris: 40 kr. minimum - 5 kr. pr. km Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.	Bestilt via telefon: Pris: 48 kr. minimum - 8 kr. pr. km Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.
Bestilt via Rejseplanen: 25 kr. minimum - 5 kr. pr. km Geovisiteret, selvbetjening.	Bestilt via Rejseplanen: 30 kr. minimum - 5 kr. pr. km Geovisiteret, selvbetjening.	Bestilt via Rejseplanen: 32 kr. minimum - 8 kr. pr. km Geovisiteret, selvbetjening.
Bestilt via app/web: Pris: 35 kr. minimum - 5 kr. pr. km Ikke geovisiteret, selvbetjening.	Bestilt via app/web: Pris: 40 kr. minimum - 5 kr. pr. km Ikke geovisiteret, selvbetjening.	Bestilt via app/web: Pris: 48 kr. minimum - 8 kr. pr. km Ikke geovisiteret, selvbetjening.

Åbningstid ved kørsel med Flextur til nabokommuner

Der er i høringsoplægget ikke skrevet eksplicit, hvordan åbningstider for kommuneoverskridende kørsel håndteres. Men FynBus har i høringssvar skrevet, at det er afrejsekommunens åbningstider, der er afgørende. Af bestyrelsessagen af 22. august 2019 fremgår:

"Kommentar FynBus: Taksten for kommuneoverskridende rejser vil ifølge høringsoplægget altid være niveauet "høj takst", dvs. at serviceniveauet ikke er forskelligt fra kommune til kommune med hensyn til takst. Åbningstiden bliver besluttet af afrejsekommunen. Kunderne vil ved bestilling af udrejse blive opfordret til at undersøge returrejse-muligheder, således at hjemrejsemulighederne er kendt på forhånd."

Det viser sig nu, at teknikken alligevel ikke understøtter, at afrejsekommunens åbningstid er bestemmende for den fælles åbningstid imellem to kommuner. Teknisk skal der oprettes en fælles geografi mellem de 2 nabokommuner (fx kommune A og B), og der skal til denne geografi knyttes en åbningstid. Det er ikke muligt at gøre åbningstiden afhængig af, hvor kunden rejser fra eller til. Åbningstiden for den pågældende geografi er fast. Det er derfor kun muligt at fastlægge, at den faste åbningstid skal være A, som i kommune A, B, som i kommune B eller C, fx en fælles fastsat åbningstid. Det vurderes, at den bedste løsning er, at den af to nabokommuner, der har den mest begrænsede åbningstid, bliver bestemmende for den fælles åbningstid de to kommuner imellem.

Dvs. at de tre nabokommuner Middelfart, Nordfyns og Assens indbyrdes får forskellige åbningstider. Nordfyns Kommune har besluttet at have åbningstid for Flextur internt i kommunen kl. 09.00-21.00. Middelfart og Assens Kommune har begge valgt kl. 06.00-24.00 som åbningstid. Ved rejser mellem nabokommunerne Middelfart og Assens er åbningstiden derfor kl. 06.00-24.00. Ved rejser mellem nabokommunerne Assens og Nordfyns er åbningstiden kl. 09.00-21.00, og ligeledes ved rejser mellem nabokommunerne Middelfart og Nordfyns.

Valget af denne løsning sikrer, at kommuner, der har besluttet, at egne borgere ikke har mulighed for at køre Flextur internt i kommunen i et givent tidsrum fx kl. 06.00-09.00, heller ikke oplever, at det er en mulighed, når man rejser til/fra en nabokommune. Kommuner, der har tilvalgt alle tidsmoduler, vil derimod kunne opleve, at deres borgere ved kørsel til visse nabokommuner får mere begrænset åbningstid end forventet.

Det vil altid være afrejsekommunen, der betaler for kørslen. Afrejsekommune er den kommune, hvori den aktuelle rejse starter. For borgeren vil der altid være høj takst ved kørsel mellem kommuner.

Den nye løsning har ikke økonomiske konsekvenser for kommunerne.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

12. STATUS PÅ PROJEKT "STUDERENDE FRA BIL TIL BUS"

Resumé:

FynBus' administration fremlægger status på projektet "Studerende fra bil til bus" for bestyrelsen.

Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelse besluttede den 19. februar 2019 på elektronisk bestyrelsesmøde at afsætte i alt kr. 450.000 til projekt "Studerende fra bil til bus" for perioden 2019-2020. Beløbet blev fordelt med:

- 150.000 kr. til delprojekt med udvikling af undervisningsmateriale, og
- 300.000 kr. til kampagnen #frabiltilbus.

Projektet har til formål at skabe et øget politisk fokus på unges transportvaner.

Undervisningsmaterialet er nu udarbejdet, og kampagnen er igangsat.

På mødet gives en status på projektet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

13. STATUS FOR ELEKTRISKE KØRESTOLE I BUSSENE

Resumé:

FynBus' bestyrelse vedtog på bestyrelsesmødet den 22. august 2019 en ændring af rejsereglerne, hvorefter det er tilladt at tage elektriske kørestole med i bussen. Bestyrelsen ønskede, at sikkerheden i forbindelse med intet krav om fastspænding af kørestol skulle undersøges nærmere. Administrationen giver en status for implementeringen, herunder de sikkerhedsmæssige aspekter.

Sagsfremstilling:

På mødet den 22. august 2019 vedtog bestyrelsen en ændring af rejsereglerne, hvorefter det er tilladt at tage elektriske kørestole med i bussen under følgende forudsætninger:

- medtagning af elektriske kørestole i busserne tillades med virkning fra 1. januar 2020,
- elektriske kørestole kan alene medtages i busser med lav indstigning,
- vægtgrænsen for kørestolsbruger og kørestol tilsammen er 250 kg,
- der stilles ikke krav om medhjælper, men at kørestolsbrugeren skal være selvhjulpne, og
- der stilles ikke krav om fastspænding af kørestol.

Bestyrelsen ønskede dog, at sikkerheden i forbindelse med intet krav om fastspænding skulle undersøges nærmere.

Administrationen har på den baggrund arbejdet videre med ovennævnte og giver en status for implementeringen, herunder de sikkerhedsmæssige aspekter.

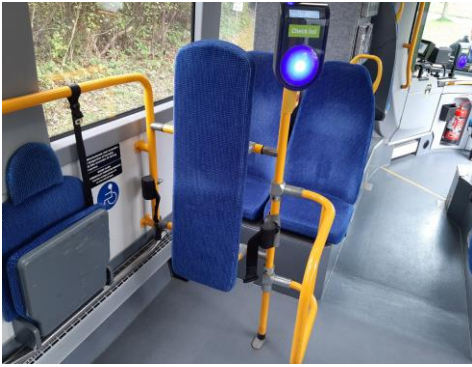
Sikkerhed

Tanken bag projektet har været at sikre brugerne af elektriske kørestole så høj mobilitet som muligt uden at være afhængige af en ledsager.

Alle busser har en fastspændingssele monteret til fastspænding af selve kørestolen, men forsøget har i praksis vist, at det ikke er muligt for brugere, der sidder i elektriske kørestole, at betjene selen uden hjælp. Det vil sige, at et krav om fastspænding af kørestolen vil kræve, at brugere af elektriske kørestole altid skal have en hjælper med, da der ikke kan forventes hjælp fra chauffør eller andre passagerer til fastspænding.

Fastspændingsselen er konstrueret til støtte af kørestolen, således at den ikke vælter. Selen er som udgangspunkt ikke tænkt til at skulle bære den samlede vægt af kørestole og bruger. Derfor er selekonstruktionen alene beregnet til fastspænding af selve kørestolen. Det er således placeringen med kørestolens ryg mod rygstøtten, der er den væsentligste sikkerhedsfaktor.

For at sikre optimal sikkerhed for både kørestolsbrugere og øvrige passagerer ved fx uheld og pludselige opbremsninger vil det derfor være et krav, at kørestolen placeres på det anviste sted i bussen (midterareal med kørestolens ryg mod rygstøtten). Eksempel på en sådan rygstøtte er vist nedenfor:



Lovgivningen stiller ikke krav om, at elektriske kørestole skal fastspændes – heller ikke hvis der er en sele monteret i bussen. Det er FynBus' juridiske vurdering.

Dansk Handicap Forbund vurderer, at det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt ikke at fastspænde elektriske kørestole, da stolene inkl. bruger har en så solid vægt og lavt tyngdepunkt, at de står solidt fast, når blot stolen er sat i "slukkefunktion" og placeret korrekt i bussen. Dette er understøttet af det gennemførte forsøg. Det vil over for kunderne blive krævet, at den elektriske kørestol låses, hvis der er konkret låseanordning.

Ovennævnte er baggrunden for, at FynBus ikke stiller krav om brug af fastspændingssele. Entreprenørerne, der udfører kørslen, har godkendt, at der ikke stilles krav om fastspænding af den elektriske kørestol.

I de aktuelle landsdækkende rejseregler for buskørsel gælder imidlertid, at såfremt der er sele i bussen, skal den benyttes.

De øvrige trafikselskaber har ikke på nuværende tidspunkt samme situation som FynBus, idet FynBus som eneste trafiksselskab har indført elektriske ramper og dermed optimal adgang for elektriske kørestole i busserne. De landsdækkende rejseregler forventes ved førstkommende lejlighed at blive tilpasset de nye regler på Fyn. Indtil da kører FynBus med en afvigelse på netop dette område.

FynBus og Dansk Handicap Forbund er enige om at anbefale kørestolsbrugerne at benytte selen, såfremt det er muligt. Det vil, sammen med anvisning om korrekt placering af kørestolen i bussen samt om at slukke/låse kørestolen under kørsel, være de vigtigste sikkerhedsmæssige elementer i den information, der gives til brugerne. Idet der kun er indrettet plads til, at én kørestol kan placeres korrekt, vil der være begrænsning på én kørestol pr. bus.

I forhold til ansvars- og forsikringsforhold gælder de samme regler som for de øvrige kundegrupper. Kunden er selv ansvarlig for at overholde rejseregler og de anvisninger, FynBus giver for transporten, herunder ikke at køre ud på rampen, før den er kørt helt ud. Chaufførerne er ansvarlige for at køre bussen forsvarligt og betjene den elektriske rampe korrekt. Entreprenørerne er ansvarlige for, at den elektriske rampe og fastspændingsselen virker, samt at chaufførerne er instrueret korrekt i brugen.

Forsikringsmæssige spørgsmål er et anliggende mellem entreprenøren og kunden eller mellem kunderne, hvis det er her forsikringstvisten er.

Information og undervisning

FynBus har de seneste måneder i samarbejde med Dansk Handicap Forbund og entreprenørerne arbejdet med at målrettet information om de kommende muligheder, herunder:

- produceret en video, der viser, hvordan brugeren kommer ombord i bussen, og hvordan man bruger selen, hvis man har mulighed for det,
- opdatering af FynBus' hjemmeside med relevant information,

- oplæg til tilbud om undervisningsdage, hvor kørestolsbrugere kan komme og afprøve ramperne, og
- informationskampagne.

Entreprenørerne sikrer, at chaufførerne er instrueret i brugen af ramperne.

Implementeringsdato

Bestyrelsen vedtog den 22. august 2019, at ændringen implementeres med virkning fra 1. januar 2020. Da det erfaringsmæssigt er vanskeligt at kommunikere med kunderne over jul og nytår, vil den formelle implementering af muligheden for at kunne bruge elektriske kørestole i busserne blive rykket til lørdag den 1. februar 2020. Dette giver mulighed for en mere effektiv informationskampagne i januar måned 2020.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

14. GODKENDELSE AF REVISION VED ANKESTYRELSEN

Resumé:

Ankestyrelsen har den 25. oktober 2019 gjort FynBus opmærksom på, at der ikke, som reglerne tilsiger, har været søgt godkendelse af valg af revisor i årene 2012 og 2015. FynBus har beklaget dette over for Ankestyrelsen og har taget skridt til, at det ikke gentager sig.

Sagsfremstilling:

Ankestyrelsen har ved mail af 25. oktober 2019 gjort opmærksom på, at FynBus er forpligtiget til at søge valg af revisor godkendt i Ankestyrelsen i forbindelse med indgåelse af ny kontrakt om revision. Dette både i tilfælde, hvor FynBus skifter revisionsfirma, og hvor en ny kontrakt indgås med samme firma.

Af FynBus' vedtægter § 30, fremgår følgende:

Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 31, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

FynBus har siden 2007 haft BDO (Kommunernes Revision) som statsautoriseret revisor. Det er sket dels efter eget udbud af opgaven, ved fornyelse af kontrakt samt ved udbud af revisionsopgaven via SKI i årene 2015 og 2019. Forløbet har været følgende:

Perioden 2007-2012:	Opgaven udbudt nationalt og derefter forelagt FynBus' bestyrelse samt Ankestyrelsen til godkendelse. Kontrakten forløb fra 2007 til 2010 med mulighed for forlængelse i 2 x 1 år.
Perioden 2012-2014:	Ny kontraktforlængelse om revision forhandlet og aftalt med BDO. Kontrakten blev mundtligt forelagt FynBus' bestyrelse. Bestyrelsen ønskede, at den form for kontrakter fremover skulle konkurrenceudsættes.
Perioden 2015-2019:	Kontrakt vedr. revision blev konkurrenceudsat via SKI-udbud. Kontrakten blev mundtligt forelagt FynBus' bestyrelse.
Perioden 2019-2021:	Kontrakt vedr. revision blev konkurrenceudsat via SKI-udbud. Orientering om valg af revisor forelægges på bestyrelsesmøde den 13. december 2019.

Kontrakterne fra henholdsvis 2010 og 2015 blev desværre ikke forelagt Ankestyrelsen til godkendelse, hvilket, FynBus anerkender, er en fejl.

FynBus har ved mail af 12. november 2019 svaret Ankestyrelsen med bl.a. beskrivelse af ovennævnte forløb. FynBus har samtidigt beklaget, at der ikke, som reglerne tilsiger, har været søgt godkendelse af valg af revisor ved nye kontraktindgåelser i hhv. 2012 og 2015. Det er en fejl, og FynBus har nu taget skridt til, at det ikke sker igen.

På baggrund af nærværende orientering om valg af revisorfirma for årene 2019-2021 vil der blive søgt godkendelse i Ankestyrelsen om valg af revisor.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

15. MEDDELELSER

- Datatilsynets skriftlige tilsyn
- Region Syddanmarks drøftelse af samarbejdsrapport Sydtrafik/FynBus
- Inddrivelse hos Gældsstyrelsen

16. EVENTUELT

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem
Flemming Madsen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jakobsen

Bestyrelsesmedlem
Albert Pedersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

TILPASNINGER AF HANDICAPORDNINGEN

FLEXTRAFIK

26. november 2019

J. nr. 201810-20835

JKH, CNH og JEG

På bestyrelsesmødet den 22. august 2019 godkendte bestyrelsen, at FynBus kunne foretage en vurdering af, om FynBus' handicapordning skal tilpasses Sydtrafiks ordning, således at det skal være muligt at tage en handicaptur mellem FynBus' og Sydtrafiks område uden kombination af tog. Det blev desuden besluttet, at sagen skal forelægges kommunerne.

Derudover har kommunerne oplyst at fjernelse af abonnementsbetaling for handicap-ordningen har medført et større tab for kommunerne.

Der har i september og oktober været afholdt møde med kommunerne, hvor deres overvejelser og input i forhold til bortfald af abonnementsbetaling, landsdækkende handicap-kørsel samt visiteringstidspunktet og evt. reduktion af de 104 ture det første år, er blevet drøftet. På baggrund af input er der udarbejdet nedenstående notat.

Abonnementsbetaling

I forbindelse med bortfald af abonnementsbetaling for handicap-ordningen har kommunerne oplevet, at der har været et netto provenutab, der er opgjort til 1.380.000 kroner totalt for samtlige kommuner i FynBus' dækningsområde. Hvis manglende provener for handicappede, der ikke anvendte ordningen – men udelukkende betalte for muligheden – medtages, så er det samlede provenutab på 2.200.000 kroner.

For at kompensere for provenutabet undersøges muligheden for at en ændring af egenbetalingsmodellen, samtidigt med at der indføres en takststigning for ordningen.

Nedenstående tabel viser vilkår for handicapkørsel i alle trafikkselskaber (BAT undtaget).

Vilkår for handicapkørsel				
FynBus	Sydtrafik	Midttrafik	Movia	NT
Minimum 30 kr. pr. tur for 10 km, derefter 2,50 kr. pr. kilometer.	Minimum 40 kr. pr. tur for 11 km, derefter 3,50 kr. pr. kilometer,	Minimum 30 kr. pr. tur for 10 km, derefter 3,00 kr. pr. kilometer op til 100 km. Derefter 9 kr. pr. km.	Minimum 25 kr. for de første 5 km, derefter 2,40 kr/km op til 40 km, derefter 1,20 kr/km	Minimum 35 kr pr rejse. Der afregnes med 4 kr/km
Maks. 100 kr. pr. tur.	Ingen maks. pris.	Ingen maks. pris	Ingen maks. pris	Ingen maks. pris
Medrejsende børn (0 til 15 år) er til halv pris. Voksen betaler samme pris som brugeren.	Medrejsende halv pris.	Medrejsende, børn rejser gratis.	Ingen rabat for medrejsende.	Gående medrejsende, halv pris. Medrejsende i kørestol eller crosser, samme pris.
		Medrejsende voksen betaler halv pris.	Abonnement 300 kr/år	

Som det fremgår af tabellen på forrige side, er der valgt forskellige prisstrukturer på tværs af trafiksselskaberne:

- FynBus har valgt en prisstruktur, der tilsikrer mobiliteten ved at have en lav pris og et maksimumbeløb, der skal sidestille handicaptransport med kollektiv trafik.
- Sydtrafik har valgt en prisstruktur, der ligner FynBus' struktur, men er en lille smule dyrere. Dog betaler handicapkunderne for den fulde rejse.
I Sydtrafik ydes der rabat på rejser bestilt over selvbetjening.
- Midttrafiks prisstruktur ligner Sydtrafiks; ligeledes med mulighed for at køre til nabotrafikselskaber. Midttrafik har bygget en adfærdsregulerende mekanisme ind ved at hæve prisen pr km ved ekstraordinært lange rejser (også inden for trafiksselskabet).
- Movias prisstruktur har en modsatrettet adfærdsregulerende mekanisme, idet ekstraordinært lange rejser bliver begunstiget af en faldende km. pris fra og med den 41. kørte km. Den længste strækning inden for et trafiksselskab (222 km fra Nakskov til Sjællands Odde) er i Movia's område.
Movia har som det eneste trafiksselskab fastholdt en abonnementsstruktur.
Movias tilbud giver ikke mulighed for at køre direkte mellem Movia og andre trafiksselskaber, men til gengæld er gratis kørsel med Movias servicebusser inkluderet i medlemskabet.
- NT har en minimumspris på 35 k. for alle ture, der afregnes med 4 kr./km. NT's ordning giver mulighed for at køre direkte mellem NT og Midttrafik.
NT yder rabat på rejser bestilt ved selvbetjening.

Det fremgår af ovenstående gennemgang af prisstrukturerne, at trafiksselskaberne hver især har prisstrukturer der er valgt ud fra regionale hensyn – enten ved stimulering eller regulering af adfærd – og disse hensyn kan være så modstridende, at der ikke umiddelbart er udsigt til opbygningen af en landsdækkende standard for prisstruktur på handicapbefordringsområdet.

Takster pr. oktober 2019

Tidligere har FynBus tolket at takststigningsloftet har været gældende for handicap-taksterne *samt at takster for individuel handicapkørsel ikke måtte være væsentlige højere end taksten for en 10-zoners pensionistbillet.*

En revurdering af bekendtgørelsen om takstændringer i offentlig servicetrafik samt skelen til andre trafiksselskabers tolkning og praksis medfører at FynBus vurderer at handicap-taksterne ikke behøver at reguleres i.h.h.t. takststigningsloftet. Det vurderes dog fortsat, at prisen for handicapkørsel ikke må være væsentligt højere end anden offentlig transport.

I FynBus' dækningsområde kan der køres op til 14 zoner. Taksten for en pensionistbillet gældende til 14 zoner er 142 kroner.

På den baggrund vil en maksimaltakst på 150 kroner sikre, at prisen for en rejse ikke bliver *væsentligt* højere end for anden kollektiv trafik.

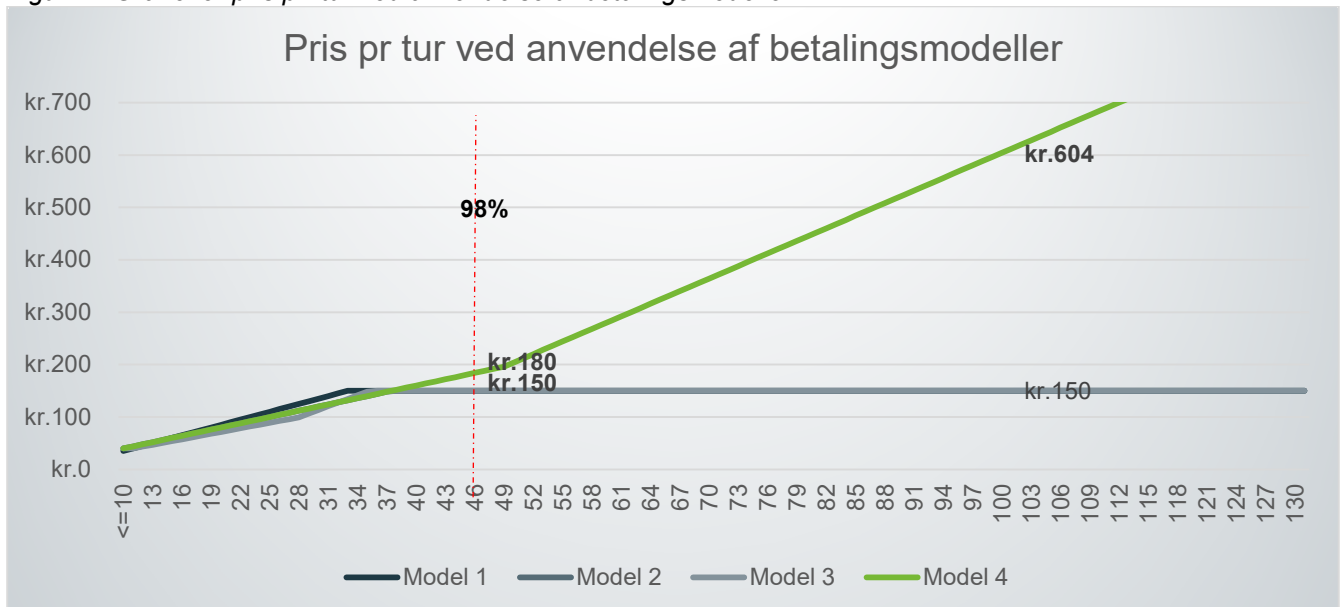
FynBus fremlægger 4 forslag til betalingsmodeller, der alle er skitserede i nedenstående tabel.

Tabel 1 - Forslag til takster:

	Model 1	Model 2	Model 3 (Sydtrafik)	Model 4
Minimumspris	35 kr. for 10 km	40 kr. for 10 km	40 kr. for 11 km	40 kr. for 10 km
Pris pr. km	5 kr. pr. km	4 kr. pr. km	3,50 kr. pr. km	Mellem 10 og 50 km: 4 kr. pr. km Over 50 km 8 kr. pr. km.
Maks. pris	150 kr.	150 kr.	150 kr.	Ingen maks.

Priseffekten af de skitserede modeller er illustreret nedenfor.

Figur 1 - Graf over pris pr. tur ved anvendelse af betalingsmodeller

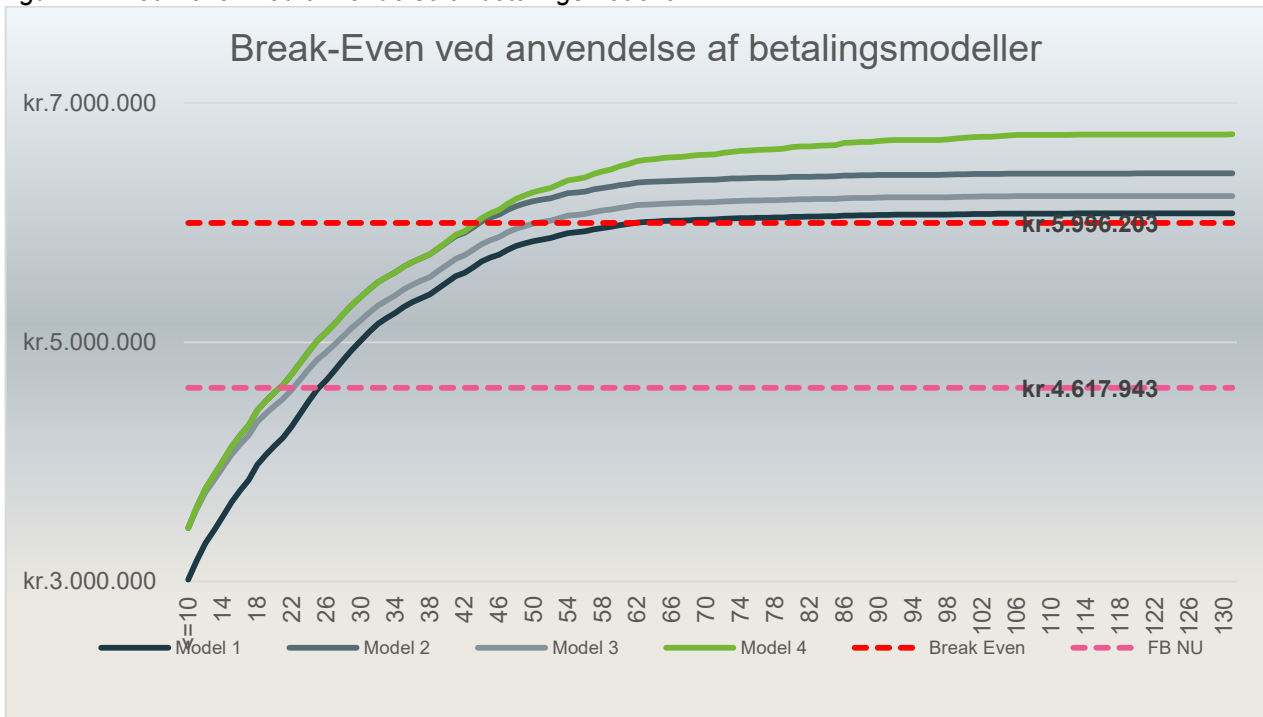


Det fremgår af *Figur 1* at Model 1, Model 2 og Model 3 hurtigt 'flader ud', idet der i disse modeller aktiveres en maksimumpris på 150 kr. pr tur.

Model 4 stiger i en stejlere takt, men på det punkt, hvor der opnås break-even i.f.t. provenutabet for afskaffelsen af abonnementsordningen – de afviklede rejser under 45 km – er egenbetalingen på 180 kr.

Det skal yderligere nævnes, at 98 % af alle handicap-rejser er afviklet inden for 45 km, så en eventuelt høj egenbetaling for rejser over længere distancer vil kun 'ramme' meget få brugere af ordningen; og taksten i sig selv kan forventes at have en brugeradfærdsregulerende virkning.

Figur 2 – Break-even ved anvendelse af betalingsmodeller



Ovenstående Figur 2 viser break-even punktet for de enkelte Modeller. Break-even i.f.t. provenutabet ved bortskaffelsen af abonnementsordningen opnås ved en samlet egenbetaling på 5.996.000 kr.¹.

Af Figur 2 fremgår det også, at model 2 og Model 4 i nogen grad 'overkompenserer' for provenutabet ved afskaffelsen af abonnementsordningen.

I nedenstående Tabel 2 fremgår det hvor stor en andel af kørslerne der er afviklet når break-even punktet er nået, samt antallet af rejsekilometer ved break-even og kilometergrænsen for makspris-start.

Tabel 2 – Andel rejser afviklet og rejselængde ved break-even, samt rejselængde for makspris-start.

Handicapkørsel. Andel rejser v/ Break-even				
	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4
Andel rejser afviklet ved Break-even	99,6%	97,8%	98,8%	97,8%
Rejselængde ved Break-even	53 km	34 km	41 km	34 km
Rejselængde hvor makspris effektueres	33 km	38 km	36 km	-

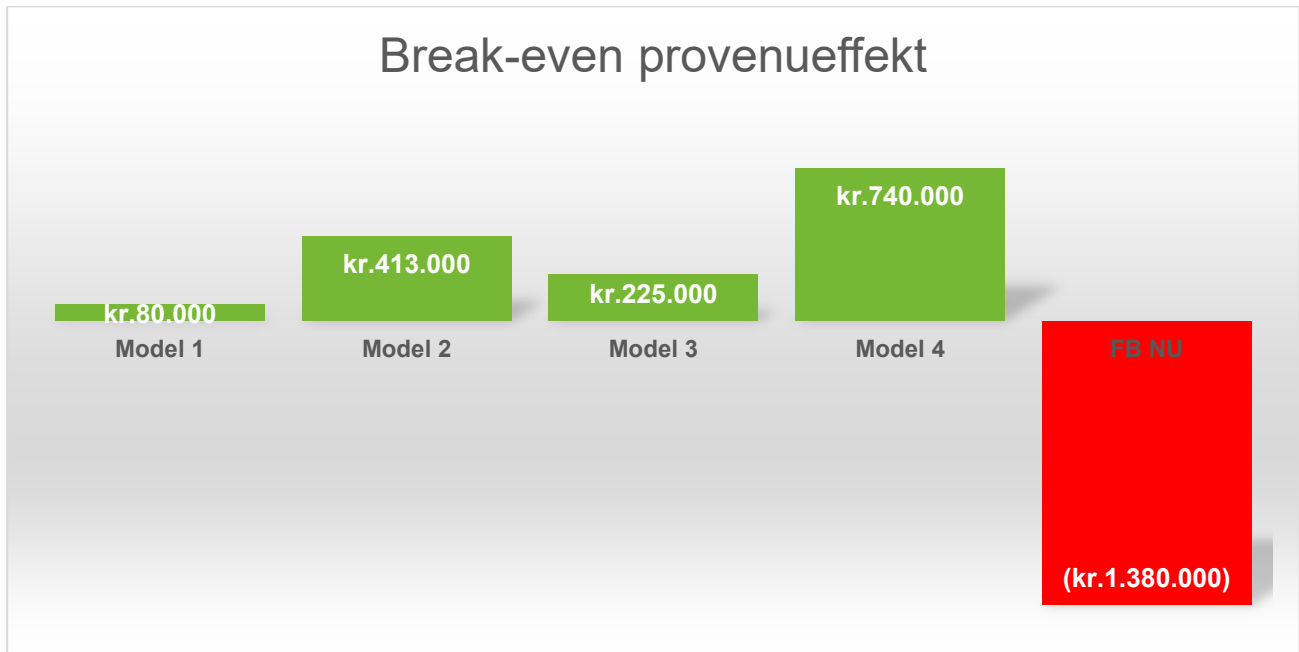
Generelt kan det nævnes:

- Jo lavere andel af kørslerne, der er afviklet inden break-even, desto mindre er risikoen for at provenutabet ikke indhentes.
- Hvis rejselængde ved break-even er lavere end rejselængde hvor makspris effektueres vil maksprisen have mindst mulig negativ effekt på opnåelse af break-even.

¹ Fremkommer af provenutabet på 1,38 mio. kr. plus forventet egenbetaling med nuværende takster og kørselsmønsteret i 2018.

Nedenstående *Figur 3* viser den samlede break-even provenueffekt af de enkelte modeller, samt den opgjorte 'provenumanko'.

Figur 3 – Effekten af de skitserede takstmodeller i.f.t. det opgjorte provenutab på afskaffelsen af abn.ordning



Det fremgår af *Figur 3*, at alle 4 takstmodeller indhenter provenutabet for afskaffelsen af abonnementsordningen for handicapkørsel – under forudsætning af, at kørselsmønsteret forbliver det samme.

Det betyder følgende:

- Tabet på 1.380.000 kroner indhentes,
- Det øgede egenbetalingsprovenu giver følgende ekstraprovenu:

	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4
Ekstraprovenu (kroner)	40.000	413.000	225.000	740.000

Landsdækkende Handicap kørsel

FynBus' handicapkørsel er en kørselsordning, der omfatter transport af svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede borgere over 18 år, der er visiteret af kommunerne. Borgeren kan køre med handicapkørslen på Fyn, Langeland og Ærø. Derudover har borgeren mulighed for via FynBus at bestille kørsler til/fra Sjælland og Jylland – såkaldte landsdækkende handicaprejser.

Den landsdækkende handicapkørselsordning fungerer på nuværende tidspunkt således, at rejser fra/til FynBus' område til/fra Sjælland eller Jylland som hovedregel altid skal involvere tog. FynBus Flextrafik arrangerer en samlet rejse, hvor borgeren bliver kørt til/fra en handicapvenlig togstation, hvor togets personale hjælper borgeren til/fra perronen og ind/ud af toget. Turen til/fra toget betaler borgeren på samme vis, som denne normalt betaler for handicapkørsel, og togbilletten betaler borgen selv.

Såfremt borgeren er bosiddende i Middelfart Kommune, kan der ved rejser i Trekantsområdet dispenseres fra reglen om, at tog skal indgå i rejsen. Denne ordning blev godkendt af FynBus' bestyrelse i november 2014 som en forsøgsordning. Forsøgsordningen blev af bestyrelsen gjort permanent i maj 2017.

Muligheder i andre trafiksselskaber:

- I Sydtrafik er det muligt for borgere bosiddende i deres område at rejse med flextrafik (bil/liftbus) hele vejen på rejser med handicapkørselsordningen til/fra Midtjylland og Fyn, såfremt rejsen starter eller slutter i Syd- og Sønderjylland.
- I Midttrafik er det muligt for borgere bosiddende i deres område at rejse med flextrafik (bil/liftbus) hele vejen på rejser med handicapkørselsordningen til/fra Fyn og andre trafiksselskaber i Jylland, såfremt rejsen starter eller slutter i Midtjylland.

Landsdækkende handicapture i andre trafiksselskaber udgjorde for FynBus i 2018 168 rejser og 53 medrejsende, som er en meget lille del af den samlede handicapordning med ca. 135.000 ture (rejser + medrejsende) i 2018. Det er hovedsageligt Movia, Midttrafik og Sydtrafik der rejses til.

For borgere fra Middelfart Kommune er det muligt at rejse til/fra trekantsområdet uden brug af toget. I 2018 udgjorde dette 819 rejser og 128 medrejsende, svarende til ca. 10 % af handicapture ved Middelfart Kommune.

Hvis det bliver muligt for at alle borgere i FynBus' område at rejse til og fra Sydtrafiks område uden kombination med tog, vil det betyde en serviceforhøjelse for borgerne samt forventelig en stigning i kørselsomkostninger og i antallet af ture.

Det vil dog fortsat være muligt for borgeren at benytte sig af den nuværende ordning, der omfatter kørsel med tog som en del af rejsen for rejser uden for FynBus' område.

Den foreslåede nye ordning vil være et tilbud til de borgere, der ønsker at betale lidt ekstra for at undgå at skulle skifte til/fra tog undervejs på rejsen.

I Sydtrafik var der i 2018 1.933 handicaprejser (til/fra Fyn) med en samlet bruttoomkostning på 982.913,10 kr., svarende til en gennemsnitlig bruttoomkostning pr. rejse på 508,50 kr.

Med afsæt i Sydtrafiks gennemsnitlige bruttoomkostning pr. rejse og forventninger om kørselsomfang, hvis det bliver muligt, at rejse til Sydtrafik-området uden tog, kan der estimeres en forventet kørselsudgift (bruttoomkostning). Omfang af kørsel er baseret på 4 estimerede scenarier.

Sydtrafik har på nuværende tidspunkt et kørselsomfang på ca. 2.000 til/fra Fyn. Baseret på, at der i dag er ca. 800 rejser begge veje, mellem Middelfart og Sydtrafik, forventes et kørselsomfang på 1.200 rejser.

Tabel 3 Estimerede kørselsomkostninger ved 4 scenarier

Antal rejser	Estimeret kørselsudgifter – bruttoomkostninger	Bidrag til fællesudgifter, budget 2019
1.200	610.200,00 kr.	42.670,00
1.500	762.750,00 kr.	53.340,00
2.000	1.017.000,00 kr.	71.120,00
2.300	1.169.550,00 kr.	81.785,00

Fra kørselsudgifterne skal fratrækkes egenbetaling.

Gennemsnitlig egenbetaling for ture til/fra Fyn for borgere i Sydtrafik-området var i 2018 153,30 kr. pr. rejse.

Endvidere skal der tillægges bidrag til fællesudgifterne for at få det endelige ejerbidrag.

I nedenstående tabel er estimeret meromkostninger (inkl. bidrag til fællesudgifter) fordelt på kommunerne ud fra den forholdsvise andel af handicapture i 2018.

Der er ikke indarbejdet estimeret egenbetaling for turene.

Tabel 4 Fordeling af estimerede omkostninger

Meromkostning (kørselsudgifter og bidrag til fællesudgifter)	Andel af handicapture i 2018	1.500 ture, i alt 816.090,00 kr.	2.000 ture, i alt 1.088.120,00 kr.	2.300 ture, i alt 1.251.335,00 kr.
Assens	5,8 %	47.203,00	62.938,00	72.379,00
Faaborg-Midtfyn	10,3 %	84.183,00	112.244,00	129.080,00
Kerteminde	5,4 %	43.952,00	58.603,00	67.393,00
Langeland	2,4 %	19.835,00	26.447,00	30.414,00
Middelfart	7,0 %	56.905,00	75.873,00	87.253,00
Nordfyn	5,9 %	48.547,00	64.729,00	74.438,00
Nyborg	6,9 %	56.164,00	74.885,00	86.118,00
Odense	45,0 %	367.357,00	489.809,00	563.279,00
Svendborg	10,1 %	82.756,00	110.341,00	126.891,00
Ærø	1,1 %	9.188,00	12.251,00	14.090,00
I alt	100 %	816.090,00	1.088.120,00	1.251.335,00

På følgende sider er det forventede kørselsmønster mellem FynBus' og Sydtrafiks dækningsområder vurderet, med udgangspunkt i, at der kan forventes sammenlignelig kørselsadfærd for de handicappede borgere i Region Syddanmarks 2 trafikelskaber.

Nuværende kørselsmønster for Handicapkørsel i FynBus' dækningsområde

Det er i den nuværende ordning ikke muligt at køre til Sydtrafiks område med handicapkørselsordningen, medmindre det er som en del af 'Landsdækkende rejser', hvilket betyder, at der skal indgå tog i transporten mellem de to landsdele.

Undtagelsen fra denne regel er handicappede borgere fra Middelfart kommune, der har ret til at køre til eller fra Trekantsområdet i Jylland.

Antallet af landsdækkende rejser mellem Fyn og den resterende del af Region Syddanmark var i 2018 39 rejser.

Antallet af rejser mellem Middelfart kommune og Trekantsområdet var i 2018 819 rejser – inklusive returrejser.

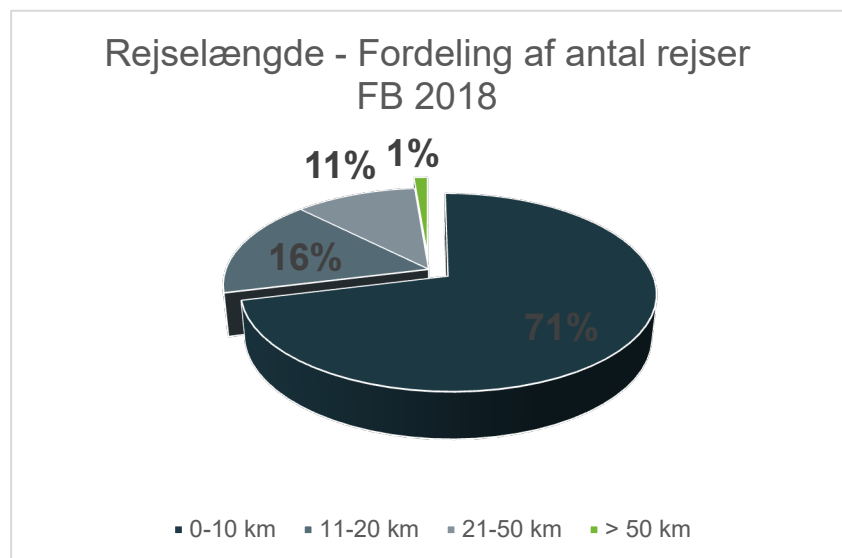
Der er i den nuværende ordning en maksimumpris for rejserne på 100 kroner, korresponderende med prisen for en 10-zoners rejse med bus.

På trods af, at der i prismodellen ikke er en væsentlig adfærdsregulerende faktor i.f.t. at foretage lange rejser er langt størsteparten af de rejser der udføres – 87 % - maksimalt 20 km. Der er derfor ikke umiddelbart noget der indikerer, at der skulle være en stor efterspørgsel på 'lange rejser' blandt de nuværende brugere af ordningen.

Se i øvrigt **Figur 1** på følgende side vedrørende fordelingen af efterspørgslen på rejselængde.

Figur 1 viser:

- at størsteparten af rejserne i FynBus' område er under 11 km,
- at der er en meget lav efterspørgsel på lange rejser, på trods af at der ikke er et adfærdsregulerende element i den nuværende prisstruktur. Maksprisen på 100 kroner udløses ved en rejselængde på 23 km, og mere end 87 % af rejserne er under denne rejselængde.



Figur 1: Rejselængde - Fordeling af antal rejser - FynBus 2018

Nuværende kørselsmønster for Handicapkørsel mellem Sydtrafiks og FynBus' dækningsområder

Den gældende ordning for handicapkørsel i Sydtrafiks dækningsområde giver visiterede borgere mulighed for at køre til hhv. Midttrafiks og FynBus' dækningsområder.

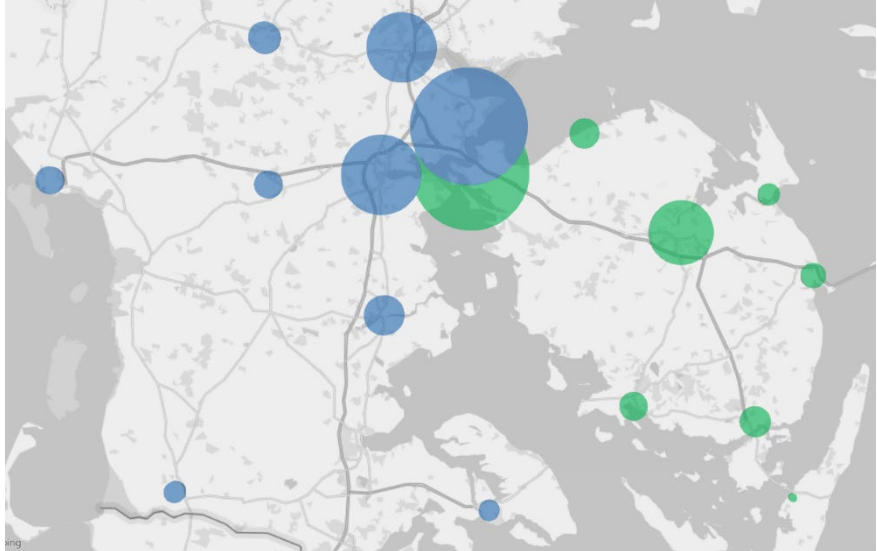
Der er i 2018 udført 1.960 handicaprejser – inklusive returrejser – mellem Sydtrafik og FynBus for Sydtrafiks borgere.

Figur 2 illustrerer kørselsmønsteret på de 1.960 rejser mellem Sydtrafik og FynBus, der er udført i 2018. Blå viser hvor Sydtrafiks borgere kommer fra og grøn viser hvor Sydtrafiks borgere rejser til eller fra.

Figur 2: Kørselsmønster Sydtrafik til FynBus 2018

Opgørelsen viser:

- at det i høj grad er lokale rejser der foretages (Trekantområdet til VestFyn);
- at der ikke kan identificeres 'særligt attraktive destinationer' i kørselsmønstret,
- at hovedparten af destinationsadresserne er privatadresser, hvilket indikerer, at hovedformålet med kørslen er 'familiebesøg'.



Der er forespurgt ved Sydtrafik, hvorvidt der eksisterer 'særligt attraktive destinationer' i kørselsmønsteret for handicapkørsel i Sydtrafiks område, hvilket der blev svaret benægtende på: Der er ikke nogen destinationer der er overrepræsenteret i kørselsmønsteret for handicapkørsel i Sydtrafik.

Der er derfor ikke nogen forventning om, at der skulle forekomme særligt øget efterspørgsel på kørsel til specifikke destinationer i Sydtrafiks område.

Beregning af forventet efterspørgsel på kørsel mellem FynBus' og Sydtrafiks dækningsområder

Under forudsætning af, at rejsemønsteret blandt gruppen af visiterede borgere er ens – uagtet om de er fra Jylland eller fra Fyn - bør der kunne foretages en direkte korrelation mellem indbyggertallet i Sydtrafiks område og indbyggertallet i FynBus' område, hvor antallet af handicaprejser fra Jylland til Fyn udgør grundværdien i beregningen.

For at komplettere billedet, så foretages der en yderligere justering der tager hensyn til:

- Index for 'mætningsgrad' af handicapbevillinger,
- Index for udvikling i antal bevillinger mellem 2018 og 2019,

Dette under forudsætning af, at efterspørgslen er direkte proportional med disse index.

Ved undersøgelse af antal bevillinger fremkommer følgende:

- Antallet af bevillinger pr. 100.000 indbyggere er Index 106,1 for FynBus, sammenlignet med Sydtrafik,
- Antallet af bevillinger er steget til Index 109,4, sammenlignet mellem 2018 og 2019 (1.-3. kvartal)

Beregningen ser derefter således ud:

$$Efterspørgsel_{FB2019} = \frac{Efterspørgsel_{ST2018} \times Indbyggertal_{FB} \times \left(\frac{Bevillingsindex(ST, FB)}{100}\right) \times \left(\frac{Bevillingsindex(2018, 2019)}{100}\right)}{Indbyggertal_{ST}}$$

Værdierne til beregningen, samt resultatet, fremgår af nedenstående **Tabel 1**.

Beregning af forventet efterspørgsel på kørsel mellem FynBus' og Sydtrafiks dækningsområder	FynBus 2019	Sydtrafik 2019	FynBus 2018	Sydtrafik 2018
Antal borgere	498.481	724.867	-	-
Antal bevillinger, 1Q til 3 Q	7.238	9.921	6.619	9.145
Bevillinger pr. 100.000 borgere	1.452	1.369	1.328	1.262
Index Bevillinger/100.000 (ST=100)	106,1	100,0	105,2	100,0
Index Bevillinger Total (2018=100)	109,4	108,5	100,0	100,0
Forventet antal rejser FB -> ST/2019	1.430		Antal rejser, ST 2018	1.960

Som det fremgår af tabellen, er det forventede antal efterspurgte rejser i 2019 mellem FynBus og Sydtrafik i alt 1.430 rejser.

Der har på de rejser der er foretaget mellem Sydtrafik og FynBus i 2018 været en bruttoudgift på 508 kroner pr. rejse, med en egenbetaling på 153 kroner, hvilket beløber sig til en nettoudgift – for kommunen – på 355 kroner pr. rejse.

Hvis man overfører det samme rejsemønster til FynBus, så vil det betyde en bruttoudgift pr. rejse på 508 kroner, en egenbetaling på 150 kroner, i.h.h.t. den foreslåede maksimalpris, hvilket beløber sig til en nettoudgift – for kommunen – på 358 kroner pr. rejse.

Da der i forvejen afvikles 819² rejser mellem Middelfart Kommune og Trekantsområdet, vil denne mængde ikke udgøre en merudgift i forhold til det nuværende niveau.

Det reelle tal for øget efterspørgsel er således: 611 rejser.

Den samlede ekstraudgift for de Fynske kommuner bliver derved: 611 rejse x 358 kroner = 219.000 kroner. (plus bidrag til fællesudgifter med 2020-budgetsats på ca. 23.500 kr.) Der skal derefter kompenseres for, at de rejser der er fradraget fra Middelfart kommune naturligt er kortere end rejser fra andre kommuner. Med et tillæg på 25% bliver den beregnede ekstraudgift på i alt 275.000 kroner (plus bidrag til fællesudgifter med 2020-budgetsats på ca. 29.500 kr.) fordelt på alle kommuner.

Visiteringstidspunktet og 104 ture

Ved afskaffelse af abonnementsordning bortfaldt den manuelle korrektion af antallet af ture, hvis borgeren blev visiteret til ordningen efter 1. kvartal.

² Indexeret værdi: 951 rejser, men den anvendte værdi er ikke Indexeret. Ved Indexeret rejseværdi ville den øgede efterspørgsel udgøre 479 rejser, merudgiften til fordeling mellem kommuner hhv. 171.000 kroner og 214.000 kroner.

Kommunerne efterspørger en mulighed for at lave fastsætte antallet af ture afhængigt af hvornår borgeren er visiteret til ordningen.

Det er FynBus' vurdering, at der ikke er grundlag for at korrigere antallet af ture i forhold til visiteringstidspunktet, jf. afskrift fra Karnov nedenfor.

Bestemmelsen er ikke til hinder for, at de enkelte trafikselskaber tilbyder flere ture eller giver mulighed for tilkøb af flere ture. En opdeling af de 104 ture i kortere intervaller hen over året (fx en opdeling, hvor der tilbydes 26 enkeltture pr. kvartal, hvor ikke-benyttede ture bortfalder ved kvartalets slutning) har i visse tilfælde givet en negativ virkning for brugerne, som på den måde er blevet frataget muligheden for selv at tilrettelægge kørslen. Som et eksempel kan nævnes kørsel til fritidsaktiviteter, som kun kan dyrkes om sommeren. Der vil derfor ikke kunne stilles krav om, at den enkelte bruger fordeler sine ture jævnt hen over året. Brug af ordningen sker alene efter ønske fra brugeren, som kan bestille kørsel på de tidspunkter, der passer brugeren.

Ved undersøgelse af visiteringstidspunkt og antallet af ture ses der i 2018 for f.eks. Odense Kommune at ca. 17 % af borgerne blev visiteret i 2. til 4. kvartal. Disse borgere brugte gennemsnitlig 12 ture i 2018 og det højeste antal ture en borger brugt var 63 ture. 1,5 % af borgerne (svarende til 6 borgere) visiteret efter 1. kvartal brugte mellem 51 og 63 ture.

Der er ligeledes trukket samme opgørelse for Assens kommune, hvor der ses samme mønster. En mindre andel bliver visiteret til ordningen efter 1. kvartal og ingen bruger alle 104 ture i 2018.

Det er undersøgt ved FlexDanmark, om det er teknisk muligt at lave en funktionalitet således at antallet af ture korrigeres efter visiteringstidspunktet. Det er muligt og skønnes, at en sådan funktionalitet vil have en omkostning på ca. 250.000 kr.

Det vurderes, at visiteringstidspunktet i forhold til den 104 ture ikke har en væsentlig betydning, og derfor kan det ikke anbefales igangsættes et udviklingsarbejde med FlexDanmark.

Bilag 2: Reaktioner og kommentarer fra de kommunale administrationer vedrørende ændring af handicapordningen.

På baggrund af et udtalt ønske fra repræsentanterne for de kommunale administrationer der deltog i møde vedrørende ændringer til handicapordningen den 1. november d.å., så vedlægges de indsendte kommentarer uredigerede som bilag til sagsfremstilling vedrørende ændring af handicapordningen.

FynBus har ved gennemlæsning konstateret:

- At der er generel tilslutning til en justering i taksterne for handicapbefordring;
- At der er generel tilslutning til at takststigninger indføres primo 2020;
- At der ikke er et fælles synspunkt i gruppen mht. fremtidig takstmodel;
- At der er en generel bekymring over en potentiel stigning i udgifterne til handicapbefordring ved tilladelse af kørsel direkte mellem de 2 trafikselskaber, FynBus og Sydtrafik;
- At der er et ønske om, at implementering af direkte kørsel mellem de 2 trafikselskaber udskydes til budgetår 2021;
- At det ønskes, at det fremgår tydeligere, at der tages udgangspunkt i provenutab for aktive medlemmer af ordningen, samt hvad det fulde provenutab er, når der medregnes for den fulde medlemskare – inklusive inaktive medlemmer;
- At flere af kommunernes repræsentanter ønskede abonnementsordningen genindført.

Bemærkninger til notat om handicapkørsel

Odense Kommune har følgende bemærkninger til notatet om handicapkørsel af 11. november 2019.

Takstmodel til indhentning af provenutab på 2,3 mio. på grund af frafald af abonnementsbetaling

Af de takster, I foreslår, vurderer Odense Kommune, at model 2 vil være den bedste.

Befordring over Lillebælt Vælger Fynbus at fastholde beslutningen om, at befordring over Lillebælt uden skift af tog skal være muligt, vil Odense Kommune anbefale, at det i første omgang gennemføres som en prøvehandling i et år. Herefter kan ordningen evalueres, og det kan drøftes, om tilbuddet skal fastholdes. Skulle der opstå uforudsete faktorer, vil det være muligt at lukke for tilbuddet igen.

Odense Kommune vil desuden anbefale, at der kommer et takstillæg på f.eks. 100 kr., hvis Lillebælt krydses i flextaxa. Herved mindskes risikoen for, at Flextaxaen er billigere end kørsel i egen bil eller kørsel med kollektiv trafik.

Opgradering af Websolen Odense Kommune vil fortsat anbefale, at Websolen snarest bliver opgraderet, så den kan håndtere en differentieret opstartsdato pr. borger. Det vil sige, at en borger, som får den første bevilling d. 4. april, vil have et årshjul, som starter d. 4.4. Derved sikrer vi, at borgeren får op til 104 ture pr. år uanset opstartstidspunkt. 104 ture årligt er det serviceniveau, som er besluttet i Odense Kommune.

Odense Kommune mener samtidig, at flere borgere skal have mulighed for at betale for deres ture på anden måde end kontant betaling eller betaling via digitalt login. Fynbus har tidligere oplyst en pris på 85.000 kr. for at opgradere Websolen til at håndtere dette. Pt. er prisen udmeldt til 285.000 kr., fordi nogle kommuner ikke længere aktivt er med i en proces om denne ændring. Odense Kommune foreslår, at det undersøges, hvor mange kommuner der reelt ønsker at være med i en ændring af Websolen, så en faktisk pris kan meldes ud. Derefter kan der tages stilling til, om en ændring i Websolen skal sættes i gang.

D. 27.11.19

Vivi Protin

Funktionsleder

Mobil i Odense

ODENSE KOMMUNE

Bæredygtighed og Mobilitet

By- og Kulturforvaltningen

Kommentarer til notater af d. 28. oktober 2019 samt d. 11. november 2019

Takststigninger:

Administrationen er åben for takststigninger for Individuel Handicapkørsel og kan se både model 2 og model 3 som mulige løsninger. Implementeringsdatoen d. 1. januar 2020 er også acceptabel, så længe brugerne informeres inden.

I forhold til maksimumprisen har vi dog nogle kommentarer:

Hvis det besluttes, at der fortsat kun skal være kørsel på Fyn, giver maksimum prisen på 150 kr. god mening.

Åbnes der derimod op for rejser til Sydtrafiks område, vil Administrationen anbefale, at al kørsel udover FynBus' område skal være enten uden maksimum pris, til en højere maksimum pris eller en højere kilometerpris i Sydtrafiks område.

Administrationen kan også se en genindførelse af abonnementsbetaling som en mulighed, for at mindske det fremtidige provenutab.

Der nævnes flere gange i begge notater, at vurderingerne er lavet ud fra at kørselsmønstret forbliver det samme, men når man hæver taksterne, er der mulighed for at brugerne ændrer deres kørselsvaner. Det er i hvert fald det argument der er brugt i forhold til den nye telekørselsordning, hvor FynBus forventer færre brugere når prisen stiger.

Information til brugerne:

Der nævnes ikke i notaterne, hvordan man vil orientere brugerne om en evt. takststigning – her er det vigtigt, at man sørger for at informationen kommer ud til alle brugere. Derfor mener Administrationen ikke, at det vil være nok at informere via FynBus' hjemmeside, som med fjernelse af abonnementet. Målgruppen for denne kørselsordning er sjældent digitale og ville ikke få denne information automatisk.

FynBus må derfor sikre at alle brugere informeres direkte.

Landsdækkende rejser

Administrationen finder implementeringstidspunktet **1. april 2020** problematisk. Kommunernes budgetter er fastlagte og det vil derfor ikke være muligt, at indregne en evt. merudgift i vores budgetter.

Administrationen vil derfor anbefale, at man udsætter opstarten af landsdækkende rejser til januar 2021. På dette tidspunkt ved man også, hvilken effekt takststigningen har haft på brugernes brug af ordningen og om provenutabet er indhentet.

I notatet fra d. 11. november 2019 skrives der, at der forudsættes at kunderne i de respektive områder har samme forventninger og ønsker til handicaptransport.

Dette er vi enige i – men hvis brugen af ordningen på tværs af Lillebælt skal sammenlignes, skal det være ud fra samme forudsætninger.

Ifølge notatet fra d. 28. oktober 2019 er der i Sydtrafiks område ikke nogen maksimumpris på Individuel Handicapkørsel – og det må derfor formodes, at det kan have en betydning for antallet af kørsler.

En tur fra Vejle til Odense på ca. 74 km. vil for en borger i Sydtrafik koste ca. 260 kr. og for en borger i FynBus område (hvis man fastholder maksimumspris) koste 150 kr. Derfor mener vi ikke, at man blot kan forvente samme mønster i begge trafikselskaber, når der på ture over 43 km. vil være forskel i prisen på turen.

Grundet den korte frist, fra modtagelse af notaterne, til indsendelse af kommentarer, har det ikke været muligt at nå og få det politisk behandlet.

Venlig hilsen
Administrationen

Trafik og Infrastruktur
Svendborgvej 135
5762 Vester Skerninge

Fra: Mette Maria Sørensen [<mailto:memas@assens.dk>]

Sendt: 26. november 2019 13:57

Til: Ingrid Dissing

Cc: Tina Miller Dahl; Jane Christine Willander; Annette Bæk; Leif Rothe Rasmussen

Emne: Bemærknigner til notat fra 28. oktober 2019

Til FynBus,

Hermed Assens Kommunes administrations bemærkninger til notat fra den 28. oktober 2019 – "Tilpasninger af handicapordningen", - frist 27. november 2019.

Assens Kommune vil gerne have nedenstående bemærkninger vedlagt bestyrelsesmødet, hvor notatet skal behandles. Assens Kommune er meget bekymrede for økonomien ved en ændring i serviceniveau for handicapkørsel. Det eftersendte baggrundsnotat fra 12. november, har vi ingen bemærkninger til, da vi forstår det som, at det ikke bliver fremlagt for bestyrelsen. Vi mener dog fortsat, at FynBus bør undersøge grundigt, hvilke økonomiske konsekvenser det kan få for den enkelte kommune at øge serviceniveauet, via f.eks. en brugerundersøgelse mm. En sådan undersøgelse bør forelægges bestyrelsen inden denne skal træffe beslutning om emnet. Ligeledes opfordrer Assens Kommune til, at det der kan få konsekvenser for den enkelte kommunes økonomi, behandles politisk i de enkelte kommuner inden der træffes beslutning i bestyrelsen.

- På side 2 er provenutabet opgjort til i alt 1.380.000 kroner for de fynske kommuner til sammen. Det reelle tal er de 2.203.000 kr. som står i fodnoten nederst på siden. Det reelle tal bør i vores øjne være det der står nævnt i teksten, og som der tages udgangspunkt i notatet igennem, da det er de penge kommunerne reelt står og mangler. Derudover kunne det være godt med en tabel i notatet, som viser det reelle beløb for de enkelte kommuner, men igen med udgangspunkt i de 2,2 mil.
- På side 2 nævnes det, at FynBus' administration ønsker en makspris på 150 kr. da beløbet helst skal ligge tæt på en pensionistbillet på tværs af Fyn, som er på 142 kr. På mødet 1. november fik vi yderligere forklaret, at det er vurderet juridisk i FynBus, at der skal være et maks. beløb der nærmer sig den kollektive trafiks priser. Sydtrafik har ikke noget maks. beløb i deres takster. Vi vil derfor gerne opfordre til, at de to trafikskaber sammen vurderer, hvad der er det rigtige, da det kan være svært for borgere at forstå, hvorfor loven vurderes forskelligt i to trafikskaber i samme region. Såfremt det fortsat vurderes nødvendigt med en maks. pris, bør man overveje om prisen skal sammenlignes med buspriser eller priser for teletaxa. Såfremt bestyrelsen på et tidspunkt vedtager, at der skal kunne køres til andre trafikskaber med handicapkørsel, vurderer vi pt. at 150 kr. vil være for lav en makspris, da kørsel til andre trafikskabsområder vil øge kommunens udgifter betragteligt.
- På side 2 er oplistet takster for kun 3 trafikskaber. Det vil være interessant at få alle landets trafikskabers takster fremlagt i én tabel, så en reel lands-sammenligning ligger til grund for et valg af nye takster.
- På side 3 er foreslået 4 modeller. Assens Kommune foreslår at der tilføjes en 5. model, som hedder at genindføre abonnementsbetaling. Denne model har fungeret hidtil, og ordningen kunne

dengang afholdes inden for de afsatte budgetter. Denne model har ligeledes været enkel at håndtere administrativt.

- På side 5 figur 3 er der lavet beregninger ud fra, at kørselsmønstret forbliver det samme, som det er i dag i kommunerne. Assens Kommune oplever en stigning i antallet af bevillinger og forventer en stadig større stigning i omfang af kørsel. Assens Kommune er derfor bekymret, når beregningerne baseres på et allerede forældet kørselsmønster. Derudover er det igen det forkerte tal, der er lagt til grund, og ikke de reelle 2,2 mil.
- På side 6 baseres beregninger på Sydtrafiks tal. Det kunne være godt med en tabel som sammenlignede de to trafikelskaber. Det kunne f.eks. være antal af borgere generelt, andel af borgere med handicapbevilling mm., budget til kollektiv trafik, da dette også kan have betydning for om man bestiller handicapkørsel eller ej. FynBus kunne også overveje at lave en brugerundersøgelse, for at kende interessen for at køre til et andet trafikelskab, således at man er klogere på omfanget.
- Det bør undersøges, om der er tale om forskelsbehandling, at brugerne kun kan besøge et andet trafikelskab i Jylland, men ikke på Sjælland, som er det administrationen i FynBus ligger op til.
- At indføre de nye takster pr. 1. januar 2020 kan risikere at blive oplevet som en stor forringelse for brugerne, da det vil opleves som en stor takstforøgelse. Bestyrelsen bør derfor overveje, om det skal i høring i handicapråd mm, eller i hvert fald være opmærksom på, at ændringen kan risikere at blive en dårlig historie,
- At indføre kørsel til/fra Sydtrafiks område fra 1. april 2020, vil betyde en stigning i udgifter til handicapkørsel for kommunerne. Denne stigning vil skulle finansieres via andre af kommunens budgetter, da der ikke er afsat midler til dette i Assens kommunes budget for 2020. Det er vigtigt at dette står meget klart og tydeligt, da det højst sandsynligt er gældende for alle kommuner.
- Vi anbefaler at sagerne opdeles i 2 særskilte dagsordenspunkter. Et med nye takster og ét med nyt serviceniveau.
- Som nævnt på mødet den 1. november, bør kommunernes administrativt indsendte bemærkninger vedlægges som bilag til sagsfremstillingen. På forsiden af notatet kan det godt lyde som om, at notatet er udarbejdet i samarbejde med kommunerne. Dette er ikke korrekt og kan umiddelbart godt give bestyrelsen et forkert indtryk af, at kommunerne er af samme holdning som de indstillinger der bliver anbefalet. Da vi ikke kender indstillingerne, ønsker vi ikke, at det kan opfattes på denne måde.

Venlig hilsen

Mette Sørensen

Projektleder

Trafik og Byg - Team Trafik

Rådhus Allé 5

5610 Assens

Afdelingsnummer: 64 74 75 08

memas@assens.dk

www.assens.dk



ASSENS
KOMMUNE

Med vilje og hjerte



Middelfart
KOMMUNE

Trafik- og Vejafdelingen
Middelfart Kommune
Nytovr 9
5500 Middelfart
www.middelfart.dk

Telefon +45 8888 5500
Direkte +45 8888 4803
cvr.: 29189684

tina.karstensen@middelfart.dk

Fynbus

Tolderlundsvej 9

5000 Odense C

Dato: 18. november 2019

Sagsnr.: 2019-014767-11

Middelfart Kommunes bemærkninger til provenutab og ændret kørsel uden tog.

Med baggrund i mail fra FynBus 12. november og de 2 møder der har været afholdt omkring provenutab på SBH-kørsel og ændring af serviceniveau for kørsel med SBH, kommer hermed Middelfart Kommunes administrations bemærkninger til "Tilpasning af handicapordningen".

Sager til behandling:

Middelfart Kommuner skal, som det også er fremført fra kommunerne på møderne, henstille til, at de to punkter der er blevet drøftet, bliver behandlet som 2 sager. Dels en sag om provenutab og dels en sag omkring ændret serviceniveau – kørsel uden tog til Sydtrafiks område.

Punktet med provenutab er en her og nu sag, hvor ønsket om ændret serviceniveau kan afvente et nyt budget for 2021.

Provenutab

Økonomi:

I forhold til notatet, at det vigtigt, at det reelle beløb der mangler i kommunerne pt. fremgår som et punkt i sagsfremstillingen (2,2 mio.), og ikke som en fodnote. Det antal bevillinger der på nuværende tidspunkter er givet i kommunerne, er på baggrund af det serviceniveau kommunerne har fastlagt/ønsker, og er givet til borgere der opfylder kriterierne for at få kørslen. De borgere der ikke på opgørelsestidspunktet benyttede ordningen, kan siden hen være begyndt på det, så for at kommunerne ikke igen skal stå at mangle penge i budgettet, på baggrund af en beslutning der er truffet på et for mangelfuldt grundlag, er det vigtigt, der tages udgangspunkt i det reelle beløb.

Derudover ønskes der en oversigt over, hvor meget det drejer sig om i den enkelte kommune, så bestyrelsen kan se konsekvensen af beslutningen for kommunerne.

Takststigning:

Afhængig af, hvor stor en takststigning bestyrelsen for FynBus beslutter, bedes der foreligge en kommunikationsplan for, hvordan det håndteres over for handicaporganisationerne og de borgere der er bevilget ordningen.

Som kommune er vi, hvis der er tale om større ændringer, forpligtet til at foretage høring i kommunens handicapråd, så det bedes tænkt i, alt afhængig af, hvor meget prisen stiger. For at indhente noget af det tabte, bedes takststigningen indført så hurtigt som muligt. Alternativt kan der igen indføres abonnementsbetaling. I forhold til håndtering i it-system, må der findes den finansiering der er nødvendigt, da det oplyste beløb på mødet, er langt mindre end provenutabet.

Kørsel til Sydtrafiks område

Økonomi:

I forhold til de drøftelser der har været om, at der fremover ikke behøves benyttet tog, hvis der rejses til Sydtrafiks område med SBH-kørslen, kan det være svært at vurdere, om økonomien er retvisende, da kommunerne i dag oplever, at borgeren finder anden løsning på transport, når det oplyses, at der skal benyttes tog på en del af rejsen.

Med hensyn til en maks. takst eller ej, så vil det være gavnligt, at det er de samme vilkår for rejser både i Sydtrafiks og FynBus' områder, så det er forståeligt for borgerne, når de bor i samme region.

De sammenligningsgrundlag der er blevet forelagt på møderne hos FynBus har været, at SBH-kørslen ikke må koste mere, end en billet til kollektiv trafik koster. Her er der blevet nævnt de nuværende maksimale kr. 100,- for en rejse på tværs af Fyn, stigende til maksimalt kr. 150,- for en rejse der også dækker Sydtrafiks område, igen med begrundelsen, at det ikke må blive dyrere end en busbillet.

Her mener administrationen i Middelfart Kommune, at idet der åbnes op for, at der ikke længere skal benyttes tog i forbindelse med rejsen, bør afregningen også være en anden, da en bus og togbillet fra f.eks. Middelfart til Sønderborg, vil være væsentlig dyrere end de kr. 150,- der er nævnt i oplægget. Her bør der afregnes en mere fair pris, da andre ikke kan benytte kollektiv trafik til den pris. Der kan derfor afregnes en pris for kørsel inden for FynBus' område, som svarer til den maksimale pris på en busbillet. Kørsel til områder uden for FynBus' område, bør afregnes efter en kilometerpris, der fastsættes af bestyrelsen, og igen bør der ikke være forskel på, om man kører i det ene eller andet trafikelskab, når det er samme region.

Kørselsmønster:

Allerede i dag opleves det, at flere søger SBH-ordningen, efter abonnementet er bortfaldet og at der ligeledes er sket den ændring, at der skal bevilges kørsel til alle der har fået et ganghjælpemiddel bevilget fra deres kommune. Det kan derfor være svært at spå om, hvordan kørselsmønstret vil udvikle sig, hvis der åbnes op for, at der ikke længere skal benyttes tog, som en del af rejsen. Det er derfor ønskeligt, at der er

tænkt over værktøjer, som kan benyttes, på lige fod med de muligheder der er for at åbne op/lukke ned for telekørsel, så det sikres, at kommunerne stadig kan overholde budgetterne.

Indførelse af ordning:

Belært af den beslutning der blev truffet omkring abonnementsbetalingen i november 2018, skal der anmodes om, at der ikke igen bliver truffet beslutning i bestyrelsen for FynBus, om ændringer der ikke kan indarbejdes i den enkelte kommunes budget.

Det vil derfor være uhensigtsmæssigt at indføre kørsel uden tog fra april 2020, da de kommunale budgetter for 2020 er fastlagt og godkendt af Byråd/Kommunalbestyrelse. En anden vinkel på den problemstilling er, at der allerede mangler penge i budgettet på grund af de manglende abonnementsindtægter i det kommende regnskabsår, så det vil være rettidig omhu, ikke at skabe yderligere underskud på den konto.

Det forslag der kom fra FynBus på mødet den 1. november 2019 med, at ordningen kunne startes op i april 2020, så kommunerne kunne have tal klar til budget 2021, er desværre ikke sådan virkeligheden forholder sig. Som udgangspunkt skal nye tiltag være indarbejdet i budget, så der sikres finansiering, og kan derfor ikke bare startes op, på forventet efterbevilling, når vi ved det vil betyde en udvidelse af budgettet.

Generelt

Middelfart Kommune mener man bør overveje ordet "Landsdækkende" rejse for SBH, når det kun er en regional rejse der kan tilbydes. Ved landsdækkende kan man tro, at der kan rejses med ordningen i hele landet uden tog. Det vil derfor være bedre at kalde det regional rejse eller lignende.

Som nævnt på mødet mellem FynBus og kommunerne d. 1. november 2019, kan det opfattes som om, at kommunerne har udarbejdet notatet sammen med FynBus. Kommunerne ønsker ikke at bestyrelsen kan få det indtryk, men ønsker i stedet, at de indmeldte bemærkninger fra kommunerne til notatet fra FynBus, er vedlagt som bilag til sagsfremstillingen til bestyrelsen for FynBus´ dagsorden.

Venlig hilsen

Tina Frisch Karstensen

[Klik her for at angive tekst.](#)

Nyt Høringsvar til notat "Tilpasning af Handicapordningen" af 28.10.2019

Side 1. Indledning

Det fremgår at teksten, at der har været møde med kommunerne i september 2019 og at det er på baggrund af kommunernes input, at notatet er udarbejdet.

- Det skal pointeres, at kommunerne ikke er medunderskriver af notatet

Side 2. Abonnementsbetaling

Det fremgår at teksten, at kommunerne har oplevet en nettoprovenutab på kr. 1.380.000 mio. for alle kommunerne i forbindelse med afskaffelse af abonnementsbetalingen.

- Beløbet kr. 1.38 mio. er på baggrund af en beregning foretaget af FynBus. I fodnoten er tallet oplyst til at udgøre kr. 2.203.000. Det mangler en uddybende forklaring på de 2 tal og bør synliggøres.

Side 3. Takstmodeller

- Der er ved alle modellerne for takststigning en max-pris pr. kørsel. Alle andre borgere må betale mere jo længere rejsen er. Skal det være anderledes for borgere, som er visiteret til Handicapkørsel. Der bør derfor ikke være nogen max-pris.
- Den model der vælges bør tage hensyn til, at det ikke er borgere med korte rejser, som skal dække udgiften, som skal dække provenutabet og/eller "betale" for at andre har borgere evt. har begrænset udgift til lange rejser.
- Peger på model 3 svarende til taksterne for Sydtrafik for at undgå forskelsbehandling og med en max-pris på kr. 150 på Fyn og derefter km-takst uden for Fyn, så prisen som min. afspejler udgiften svarende til off. transportmidler.

Side 4. Landsdækkende rejser

- Der kan være bekymring for, hvor stort forbruget af rejser vil være, hvis det ikke længere er nødvendigt at benytte tog. Mange afholder sig i dag fra at rejse uden for Fyn, hvor tog er en del af rejsen, da det virker uoverskueligt. Det er derfor vanskeligt reelt at forudsige behovet og dermed udgiftens størrelse.
- FynBus har foretaget en sammenligning med Sydtrafik i.f.t. antal af landsdækkende rejser – dvs. med 1 andet Trafikselskab. Der bør sammenlignes med flere eller med alle øvrige Trafikselskaber i Danmark.
- I dag skal borgerne selv betale for toget og det vil fortsat være en mulighed. Men ud fra en økonomisk vinkel fra borgers side, vil borger ikke vælge den mulighed, da det er lettere med bus/bil hele vejen og de undgår udgiften til tog.
- Der vil ske en forskelsbehandling af visiterede borgere, da indførelsen af landsdækkende rejser i den foreslåede version kun gælder til et "nabo-trafikselskab" og dermed ikke for ture til Sjælland og Midt- og Nordjylland.
- Forslaget til Landsdækkende rejser er opstået efter en henvendelse fra Dansk Blindesamfund, som har kursusvirksomhed i Fuglsangcentret i Fredericia. Det kan være andre kursusvirksomheder, som

også vil henvise sine kursister til muligheden for "landsdækkende rejser" med handicapkørsel. Det vil også påvirke kørselsbehovet.

Side 8. Visiteringstidspunkt og 104 ture

- Borgerne bør visiteres til 104 ture fra visiteringstidspunktet. En indsigelse har været, at det er svært at holde styr på tilmeldingstidspunkt og antallet af brugte turer og tilgode ture. En anden indsigelse har været, at det nuværende system ikke kan takle dette sammen med kortbetaling. Det er en teknisk problemstilling, som bør kunne løse ad anden vej.
- Ved visitering af 104 ture fra visiteringstidspunktet undgås forskelsbehandling, da alle således har 104 ture at disponere over 1 helt år.

Side 8. Implementering

- Der bør foreligge en samlet beregning for det økonomiske aspekter for hver kommune, for at den enkelte kommune kan vurdere konsekvensen af notatet, såfremt det godkendes af bestyrelsen.
- Ved indførelsen af ovenstående med virkning fra 2020, har kommunerne ikke mulighed for at tage højde for en øget udgift, da budgettet for 2020 er lagt og vedtaget.
- Et forslag er:
 - o takststigning pr. 1.01.2020 med evaluering efter ½ år i.f.t. effekten
 - o Evt. landsdækkende rejser med virkning fra 2021, så kommunerne har mulighed for at tage højde herfor i budgettet og ud fra en beregning af den enkelte kommunes udgift

Andet

- Kortbetaling med virkning fra d. 1.11.2019, så borgerne ikke behøver at have kontanter med i bilen. Tilbuddet gælder bare ikke ved telefonisk henvendelse. Den gruppe borgere, som er visiteret til handicapkørsel, er typisk pensionister som oftest er udfordret på det digitale område. Det er derfor en begrænset antal brugere, som kan drage nytte heraf. Der bør også være mulighed for kortbetaling ved bestilling af kørsel pr. telefon.

[Kerteminde Kommune]



NOTAT

Dato 18. november 2019

Serviceilpasninger af Handicapordningen SBH-kørsel.

Der er på FynBus' bestyrelsesmøde d. 22. august 2019 besluttet, at FynBus kunne foretage en vurdering af, om FynBus' handicapordning skal tilpasses Sydtrafiks ordning således, at det skal være muligt at tage en handicaptur i mellem FynBus og Sydtrafiks områder uden kombination af tog.

Det er fra FynBus herefter vurderet efter henvendelse fra Dansk Blindesamfund, at der er behov for en tilpasning af ordningen og der er i den forbindelse blevet fremsendt et notat til gennemlæsning inden møde omkring ordningen hos FynBus d. 1. november 2019.

I notatet er der skitseret en model for indhentning af tabt provenu jf. afskaffelse af abonnementsbetaling for SBH ordningen 2019. FynBus har beregnet provenutabet til ca. 1,4 mio. totalt, men skriver i noten, at tabet er 2,2 mio. kr. (bundlinjen på side 2 i FynBus notat) Det er vigtigt at der tages beslutninger på et korrekt grundlag og tallene bør FynBus derfor gennemgå på ny.

Der er i forbindelse med afskaffelsen af abonnementsordningen belyst flere u hensigtsmæssigheder ved brugen af SBH ordningen, herunder fx øget tilmeldinger/ansøgninger der øger arbejdsmængden for personalet i kommunen. Ved bortfald af abonnementsordningen er de borgere med færrest antal ture en større økonomisk belastning for kommunen.

FynBus oplyser at deres IT system ikke kan håndterer abonnementsbetaling og kortbetalinger. Kortbetalingen kan kun foregå online hvorved at mange bliver fraskåret muligheden for at betale med kort.

I Nordfyns Kommunes budget er der et samlet skønnet merforbrug på 545.000 kr. og 1.449 personture ift. budgettet 2019.

Det er vigtigt for at kunne bedømme forslag til en model for hjemtagning af tabt provenu og en samtidig justering af takstniveau, at FynBus laver en kommuneopdelt opgørelse over tabt provenu, samt en opgørelse over forventet kørsler til Sydtrafiks område fra kommunerne af da det oplyses fra FynBus, at størstedelen af de tværgående kørsler er mellem Middelfart og Fredericia.

Ved kørsel til Sydtrafiks område vil prisen ikke afspejle den reelle pris på kørslen svarende til anden kollektiv trafik. En tur fra fx Rudkøbing til Sønderborg sygehus vil med de foreslåede modeller (1 til 3) koste 150 kr. for borgeren. Sydtrafik har ikke en maxpris på kørsel til FynBus' område.

Der er tale om en øgning af serviceniveauet dog kun for de borgere der kører i region Syddanmark. Der vil være forskelsbehandling på borgeres kørsel både i og uden for regionen.

Eksempel:

- Kørsel fra Bagenkop til Århus tur / retur vil der være et forbrug på 4 SBH-ture i alt samt en udgift på togbilletter.
- Kørsel fra Bagenkop til Tønder tur/retur vil der være et forbrug på 2 SBH-ture med en maxpris pr. tur på 150 kr.
- Kørsel fra Bagenkop til Middelfart tur/retur vil der være et forbrug på 2 SBH-ture og en maxpris pr. tur på 150 kr.

FynBus´ notat viser ikke de forskelligheder der er for borgere, takster, antal SBH-ture og kørsler mellem regioner.

Venlig hilsen

Keld Bresson
Kørselskoordinator
Telefon: 24 60 25 59
Driftafdelingen
Otterup Rådhus
Rådhuspladsen 2 | 5450 Otterup

**Fælles landsdækkende
rejseregler**
Gyldig fra 1. ~~jun~~januar
~~2020~~2019

1. Generelt	4
1.1. Anvendelsesområde	4
1.2. Serviceydelser	4
2. Rejsehjemmel.....	5
2.1. Regler og priser	5
2.2. Kundetyper	5
2.3. Køb af rejsehjemmel.....	6
2.4. Brug af rejsehjemmel.....	7
2.4.1. Brug af billetter og kort udstedt på pap, papir eller mobiltelefon	8 7
2.4.2. Brug af rejsekort.....	8
2.4.3. Brug af mobilprodukter (der leveres via SMS eller app)	10
2.5. Refusion og ombytning	10
2.6. Kontrol af rejsehjemmel	10
2.6.1. Indrejsekontrol ved kaldt transportøransvar.....	11
2.7. Kontrolafgift.....	11
2.7.1. Gyldighed af rejsehjemmel	11
2.7.2. Afgift	12
2.7.3. Kontrolafgiftens gyldighed.....	12
2.7.3.1. Særligt for børn	13 12
2.7.4. Identifikation	13 12
2.7.5. Pendlere	13 12
2.7.6. Betaling	13
2.8. Misbrug af rejsehjemmel.....	13
3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap	1413
3.1. Assistance	14 13
3.2. Ledsageordning	15 14
3.3. Medtagning af hjælpemidler	15
4. Bagage, cykler og andre medbragte genstande.....	1615
4.1. Generelt	16 15
4.2. Personlig bagage.....	16 15
4.3. Cykler.....	16
4.3.1. Supplerende regler om cykler	17 16
4.3.2. Særligt om ladcykler og tandemcykler	18 17
4.4. Barne- og klapvogne.....	18 17
4.5. Særlig bagage	18 17
5. Dyr	18
5.1. Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr.....	19 18
6. Mad og drikke.....	1918

7. Mobiltelefoner, computere med videre.....	1918
7.1. Særligt om stillezoner	1918
8. Standsning	19
8.1. Behovsstandsning i tog.....	19
8.2. Standsning mellem busstoppesteder	2019
9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer	20
10. Forbud mod rygning.....	2120
11. Indsamling af underskrifter, uddeling, optræden m.v.	2120
12. Afvisning og bortvisning	2120
13. Erstatning	2120
13.1. Erstatning i forbindelse med kørsel med tog (herunder lokalbanetog) og metro	2120
13.2. Erstatning i forbindelse med buskørsel	2224
14. Driftsforstyrrelser	2224
14.1. Rejsetidsgaranti og rejsegaranti	2322
14.2. Forordning om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder metro og lokalbaner) ...	2322
14.3. Begrænsning af ansvar.....	2322
15. Hittegods	23
16. Klager	2423
17. Kundeservice	2423
18. Ændring af rejseregler	2625
19. Ikrafttræden.....	2625
20. Lovgivning.....	2625
21. Nærmere oplysninger om produkter og priser	2726
22. Bilag	2726
23. Tidligere versioner.....	3029

Væsentlige ændringer i forhold til seneste version af Fælles landsdækkende rejseregler (1. november-juni 20189)

- ~~Ændringer vedrørende rejsehjemmel herunder tidsgyldighed og tillæg i metroen-Præcisering af overførsel af kundeprofil på app~~
- ~~Ændring af tekst, da det nu er muligt at checke flere kunder ind på rejsekort med Pendler Kombi~~
- ⊖ ~~Præcisering af ansvar i forhold til rejsehjemmel til børn ifølge med en betalende voksen (eller betalende barn)~~
- ⊖ ~~Regler for (el)løbehjul~~

1. Generelt

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

1.1. Anvendelsesområde

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2. Serviceydelser

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

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

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

2. Rejsehjemmel

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

2.1. Regler og priser

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

For rejser med tog vest for Storebælt, indenfor trafikelskabsområder og mellem landsdele gælder priser og produktbeskrivelser for DSB's og Arriva Togs billetter og kort jævnfør www.dsb.dk og www.arriva.dk. For rejser med tog lokalt indenfor Nordjyllands Trafikselskab gælder priser og produktbeskrivelser for Nordjyllands Trafikselskabs billetter og kort jævnfør www.NordjyllandsTrafikselskab.dk.

For rejser med bus vest for Storebælt med FynBus', Sydtrafiks, Midtrafiks eller Nordjyllands Trafikselskab busser gælder priser og produktbeskrivelser for FynBus', Sydtrafiks, Midtrafiks og Nordjyllands Trafikselskabs billetter og kort jævnfør www.fynbus.dk, www.sydtrafik.dk, www.midtrafik.dk og www.NordjyllandsTrafikselskab.dk.

For rejser med bus på Bornholm gælder priser og produktbeskrivelser for BATs billetter og kort jævnfør www.bat.dk.

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

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

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

For links til hjemmesider henvises til afsnit 21.

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

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

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

2.2. Kundetyper

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



I den kollektive trafik findes følgende fælles hovedkundetyper:

- Gratis barn ifølge med voksen (maks. to børn til og med 11 år) eller ifølge med betalende barn (ét barn til og med 11 år)
- Betalende barn (fra 12 til og med 15 år eller alene under 12 år)
- Ung (personer i alderen fra 16 år til og med 25 år, personer med Ungdomskort og personer, som er indskrevet på en SU-berettiget uddannelse og kan fremvise studiekort)
- Voksen (fra 16 år)
- Pensionist (fra og med 65 år og førtidspensionist under 65 år)
- Handicap (kan fremvise Ledsagerkort Danmark, Medlemskort til Dansk Blindesamfund eller medlemskort til Synscentret Refsnæs)
- Hund (stor hund (til barnepris) eller hund i taske (gratis))
- Cykel

Når kunden rejser på aldersbetinget eller statusbetinget rejsehjemmel, skal kunden på forlangende kunne fremvise dokumentation for, at de opfylder betingelserne for at kunne rejse med den pågældende rejsehjemmel.

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

Permanente eller midlertidige indstillinger af kundetyper på et rejsekort:

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

Rejsekort personligt kan ændres til følgende kundetyper:

Voksen, barn, ung, handicap eller pensionist

Rejsekort flex kan ændres til følgende kundetyper:

Voksen, barn, hund eller cykel

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

2.3. Køb af rejsehjemmel

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

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

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

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

I Lemvigbanen og bybus i Aarhus er der selvbillettering. Der er billetautomat i tog/bus. Billetautomaten tager kun mønter, og billet skal købes straks efter påstigning, før kunden sætter sig.

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

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

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

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

2.4. Brug af rejsehjemmel

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

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

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

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

Hvis rejsehjemlen har en tidsgyldighed, og denne udløber under rejsen, gælder rejsehjemlen ikke længere end til den påtrykte slutdestination. Dog gælder en zonebillet til rejse i hele gyldighedsområdet, såfremt sidste påstigning sker indenfor billetens tidsgyldighed. Information om særlige regler vedrørende tidsbegrænsninger/spærretid på rejsehjemlen findes på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21).

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

For rejser med bybus i Aarhus kommune og med Letbanen ved Aarhus gælder, at kunden skal stige af senest på det tidspunkt, der er stemplet på billetten (se www.midttrafik.dk). For rejser med metroen gælder, at kunden skal stige af senest 30 minutter efter udløb af tidsgyldigheden.

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

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

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

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

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

Pendlerkort og periodekort er gyldige i den periode, der er påtrykt. Pendlerkort/periodekort skal være gyldigt til alle de zoner, som rejsen går igennem. Det fremgår af pendlerkort med gyldighed til zone 1-4 i DOT om kortet er gyldigt i metroen eller ej. Kunder, der rejser i metroen med pendlerkort uden gyldighed til metroen, har ikke gyldig rejsehjemmel.

Billetter eller kort, der lyder på navn, må ikke overdrages til en anden person. Kunden skal stige på, inden billetten eller kortet udløber. Billetten eller kortet kan dog anvendes, hvis den var gyldig på det tidspunkt, hvor transportmidlet ifølge køreplanen skulle køre fra stoppestedet eller stationen. Hvis transportmidlet ikke kører efter en køreplan, men i intervaller, skal billetten eller kortet være gyldig fra det tidspunkt, hvor kunden står på bussen eller toget. Transportmidlet skal forlades ved førstkomende endestation eller i metroen senest 30 minutter efter udløb af rejsehjemlens tidsgyldighed.

2.4.2. Brug af rejsekort

Rejsekort, udstedt af Rejsekort A/S, kan benyttes som rejsehjemmel dog undtaget på Bornholm.

Rejsekort skal være checket ind* inden rejsens start. **For alle transportmidler, hvor cCheck ind foregår inde i transportmidlet, gælder, at kunden skal checke ind straks efter påstigning.** Rejsekort skal også checkes ind, hver gang der stiges om til en bus, et tog eller en metro, og checkes ud ved rejsens afslutning. Det er kundens ansvar, at rejsekort er korrekt indstillet til den/de kunder, der rejser på kortet, **dvs. korrekt kundetype, antal rejsende mm.** Ved rejser i metroen skal check ind (også ved skift fra tog og bus) ske på rejsekortstander tilhørende metroen.

Definition af en rejse:

En kunde, der rejser fra A til B, skal checke ind i A og skal checke ud i B.

En kunde, der rejser med pendlerkort, behøver ikke at checke ind i tog, metro og Letbanen ved Aarhus samt at checke ud i tog, bus, metro og Letbanen ved Aarhus.

Rejse med skift:



En kunde, der rejser fra A til B med skift undervejs (f.eks. skift fra bus til tog eller bus til bus), skal checke ind i A, skal checke ind ved skift og skal checke ud i B.

En kunde, der rejser med pendlerkort, behøver ikke at checke ind i tog, metro og Letbanen ved Aarhus, behøver ikke at checke ind ved skift i tog, metro og Letbanen ved Aarhus og behøver ikke checke ud i tog, bus, metro og Letbanen ved Aarhus.

Returrejse:

En kunde, der rejser fra A til B og derefter fra B i retning mod A ad samme trafikale strækning, skal checke ind i A og skal checke ud i B. Og kunden skal checke ind i B og skal checke ud i A.

En kunde, der rejser med pendlerkort, behøver ikke at checke ind i tog, metro og Letbanen ved Aarhus og behøver ikke at checke ud i tog, bus, metro og Letbanen ved Aarhus.

*Valideringsregler:

Rejsekort type	Check Ind	Check Ud	Check Ind Ekstra
Rejsekort personligt	JA	JA	Muligt
Pendlerkort (på rejsekort)	JA i bus JA ved aktivering af en periode <ul style="list-style-type: none">• i tog• i metro• i Letbanen ved Aarhus – ellers ikke nødvendigt	Valgfrit	NEJ – ikke muligt
Rejsekort med pendler kombi	JA	JA	Muligt NEJ – ikke muligt
Rejsekort flex	JA	JA	Muligt
Rejsekort anonymt Evt. opgradering til landsdækkende	JA	JA	Muligt

Såfremt kunden ikke følger ovenstående regler for check ind, betragtes kunden som værende uden gyldig billet, hvilket udløser en kontrolafgift

Fortryder et check ind:

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

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

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



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

I bybusser i Aarhus er der fri ind- og udstigning af alle døre, og der er placeret Check Ind- og Check Ud-standere ved alle døre. I Lemvigbanen er der placeret Check Ind- og Check Ud-stander i den ene ende af toget. Det er markeret udvendigt på toget. For alle transportmidler, hvor Check Ind foregår inde i transportmidlet, gælder, at kunden skal checke ind straks efter påstigning.

For rejser med rejsekort gælder desuden reglerne i rejsekort kortbestemmelser jævnfør www.rejsekort.dk.

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

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

Rejsehjemlen er kun gyldig på det telefonnummer, hvortil den er bestilt og må ikke videresendes [og/eller deles. Dog kan en kundeprofil på DSB app eller DOT app overføres til en anden mobiltelefon end den købet er foretaget på 42 gange i mobilproduktets gyldighedstid, eller mobilproduktet kan gendannes på en ny telefon ved bekræftelse af en verificeringsmail.](#) Der må ikke rettes i rejsehjemlen.

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

2.5. Refusion og ombytning

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

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

Er rejsehjemlen mistet, kan den ikke refunderes.

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

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

2.6. Kontrol af rejsehjemmel

Under hele rejsen skal kunden medvirke til gennemførelse af billetkontrol, denne pligt gælder også umiddelbart efter, at kunden har forladt bussen eller er steget af toget og indtil perronen eller Metroselskabets område forlades. [Politiet kan medvirke eller tilkaldes under kontrollen, hvis kontrolpersonalet skønner det nødvendigt. Se evt. punkt 2.7.4 om identifikation.](#)

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



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

Kun originale billetter og kort accepteres som gyldig rejsehjemmel. Kopier og billeder af billetter og kort (Print-Selv billetter undtaget) accepteres således ikke.

Hvis kunden rejser på sit rejsekort med en anden kundetype, end kunden er berettiget til, kan kunden få en kontrolafgift. Hvis kunden f.eks. rejser med kundetyperen barn på et rejsekort anonymt eller et rejsekort flex, kan kontrolpersonalet kræve dokumentation for, at kunden er berettiget til at rejse med kundetyperen barn. På samme måde skal en kunde med et rejsekort personligt legitimere sig, hvis kontrolpersonalet beder om det jf. afsnit 2.7.4. Kan gyldig rejsehjemmel ikke fremvises på forlangende, vil en efterfølgende visning ikke blive accepteret, jævnfør dog afsnit 2.7.5 om rejse uden pendlerkort.

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

2.6.1. Indrejsekontrol ved kaldt transportøransvar

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

2.7. Kontrolafgift

2.7.1. Gyldighed af rejsehjemmel

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

Som kunde uden gyldig rejsehjemmel betragtes også kunder, der benytter kort med begrænset tidsgyldighed (f.eks. pensionistkort) uden for kortets gyldighedstid, eller hvis andre transportmiddel eller rejsetidsbegrænsninger ikke overholdes (f.eks. manglende tillæg til DSB 1' eller til metroen samt cykelmedtagning uden for hvornår cykler må medtages).

Kunder, der rejser alene på andres rejsekort personligt eller med en anden kundetype, end kunden er berettiget til, rejser uden gyldig rejsehjemmel. Kortindehaveren skal altid selv være checket ind på kortet på de rejser, hvor et rejsekort personligt benyttes. Rejsekortet må endvidere ikke være så slidt/tildækket, at navnet ikke kan læses.

Transittid



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

Midlertidige ændringer (f.eks. når kunden har checket en medrejsende ind) annulleres ved check ud; et nyt check ind sker altså med rejsekortets oprindelige kundetype og som en ny rejse (uden sammenkædning).

Hvis der ikke er foretaget check ud, kan kunden ~~Kunden kan~~ fortsætte sin rejse (sammenkædning) med de midlertidige ændringer ved at foretage skifte check ind inden for samme zone og inden for 30 minutter. Hvis der er foretaget check ud kan ~~ved at gentage~~ de midlertidige ændringer gentages på en Check Ind Ekstra-stander eller hos buschaufføren inden for samme zone og inden for 30 minutter.

Maksimumtid

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

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

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

2.7.2. Afgift

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

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

Kunder, som har checket korrekt ind ved rejsens begyndelse, men som ikke har checket rejsekortet ind ved skift af transportmiddel, – og/eller ved rejse i metroen ikke har checket ind på rejsekortstander tilhørende metroen rejser også uden gyldig rejsehjemmel. I denne situation udgør kontrolafgiften 10 DKK.

2.7.3. Kontrolafgiftens gyldighed

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

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

2.7.3.1. Særligt for børn under 12 år

Voksne, der rejser med børn ud over de to gratis børn under 12 år, er ansvarlige for at alle øvrige børn har gyldig rejsehjemmel. Kontrolafgift for barnets manglende rejsehjemmel pålægges i dette tilfælde den voksne, som rejser med barnet. Kontrolafgiften udstedes til børnetakst. Det samme gælder, hvis et barn under 16 år rejser med mere end 1 gratis barn under 12 år. Hvis børn rejser alene uden rejsehjemmel, vil kontrolafgiften blive udstedt til barnet.

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

2.7.4. Identifikation

Kunden skal legitimere sig ved kørekort eller andet retsgyldigt dokument. Der kan foretages opslag i CPR-registret til identifikation eller kontrol af kundens oplysninger.

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

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

2.7.5. Pendlere

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

Kunder, der hos DSB er tilmeldt Glemmt-kort ordningen og ved kontrol i DSB's tog ikke kan forevise deres pendlerkort, kan endvidere ved at identificere sig med CPR-nummer rejse 6 gange pr. løbende år i pendlerkortets gyldighedsområde uden at skulle betale kontrolafgift.

2.7.6. Betaling

Selskaberne kan ændre størrelsen af kontrolafgifter og nedskrivning af kontrolafgifter.

Selskaberne kan opkræve gebyr for at sende betalingspåmindelser. Betalingspåmindelse kan sendes via e-Boks til modtageren af kontrolafgiften. Betales gælden ikke efter en eller flere rykkere, overdrages fordringen til inddrivelse via Gældsstyrelsen under SKAT. Ved overtagelse af gælden beregner Gældsstyrelsen sig et gebyr, der tillægges gælden.

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

2.8. Misbrug af rejsehjemmel

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

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

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

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

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

3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap

3.1. Assistance

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

S-tog, lokalbanetog og Øresundstog

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

Togets personale assisterer ved behov med udlægning af rampe.

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

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

Metro

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

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

DSB, Arriva Tog og Nordjyske Jernbaner

Information om DSB's, Arriva Togs og Nordjyske Jernbaners tilbud findes på selskabernes hjemmesider og i brochuren "[Handicapservice](#)".

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

Busser

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

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

3.2. Ledsageordning

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

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

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

3.3. Medtagning af hjælpemidler

Kørestole, rollatorer og lignende kan medtages, forudsat at der efter personalets vurdering er plads. Kørestole og lignende medtages udelukkende på de dertil indrettede pladser. Er samtlige pladser i tog eller bus optaget af kørestole, cykler, barnevogne eller kunder med omfangsrig bagage, henvises kunden til at benytte næste bus eller tog.

I busser kan der højst være 2 enheder, med mindre andet er angivet i bussen. I tog afhænger antallet af enheder af togtype og -størrelse. En enhed er enten en kørestol, en barnevogn eller en cy-

kel. Den kunde, som er steget på først med en enhed, har fortrinsret, medmindre en anden kunde har pladsbillet til enheden.

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

4. Bagage, cykler og andre medbragte genstande

4.1. Generelt

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

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

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

4.2. Personlig bagage

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

Som bagage kan også medtages sammenklappede cykler og (el)løbehjul ~~i emballage. Emballagen skal omslutte cyklen eller (el)løbehjulet fuldstændigt.~~ Herudover kan medtages sammenklappede cykelanhængere, hvor hjulene er taget af.

Det enkelte stykke bagage må maksimalt måle 100x60x30 cm.

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

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

4.3. Cykler

Tog, metro, havnebusser og Aarhus Letbane

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

Busser

På Bornholm medtages cykler i alle busser.

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

På Fyn kan cykler medtages i de regionale busser, dog ikke i ~~U-busser/dannelsesruter. Cykler kan medtages i bybusser i Odense og Svendborg, dog ikke i tidsrummet mellem kl. 6.00 og 9.00 på hverdage.~~

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

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

Generelt

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

Der kan medtages 1 cykel pr. kunde.

Der kan kun medbringes almindelige to-hjulede cykler og således ikke ladcykler, tandemcykler, påhængsvogne, Segways og lignende. Der er dog enkelte undtagelser for påhængsvogne, tandemcykler og ladcykler, se afsnit 4.2 og afsnit 4.3.2. Køretøjer, der drives med benzin eller andet letantændeligt brændstof, må heller ikke medtages.

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

Det er gratis at medtage cykler i S-tog, havnebusser, samt i lokalbanetog i **R**-region Hovedstaden, og i Lemvigbanen. I busser på Fyn kan cykler medtages gratis alle dage på nær hverdage mellem kl. 7.00 og 9.00. Ordningen gælder for bybusser i Odense og Svendborg samt regionalbusser, dog undtaget **Uddannelses-busserne ruterne**. I Nordjyske Jernbaners tog kan kunden gratis medtage cykel, når kunden benytter et rejsekort personligt eller et pendlerkort/periodekort (pladsreservation er påkrævet i myldretiden).

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

4.3.1. Supplerende regler om cykler

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

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

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

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

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

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

4.3.2. Særligt om ladcykler, (el)løbehjul og tandemcykler

Tandemcykler kan ikke medtages i metro, busser og lokalebanetog.

(El)løbehjul, der ikke overholder kravene for bagage jf. afsnit 4.2, skal overholde øvrige regler for cykelmedtagning jf. afsnit 4.3 og 4.3.1. [FynBus medtager kun \(el\)løbehjul, der medbringes i emballage.](#)

DSB kan have særlige regler for medtagning af (el)løbehjul i Intercitytog og IntercityLyntog. Se venligst selskabets hjemmeside (se afsnit 21).

I S-tog og Øresundstog kan der medtages tandemcykler. I Regionaltog, Interregionaltog, InterCity, InterCityLyn og Arrivas tog kan tandemcykler tages med i visse tog, når adgangsforholdene tillader det, og togpersonalet i øvrigt skønner, at der er plads. Der betales 2 gange den pris, der skulle have været betalt for en almindelig cykel. I internationale tog kan tandemcykler ikke medtages.

Kunder, der er omfattet af Ledsageordningen eller har legitimationskort fra Dansk Blindesamfund betaler i henhold til Ledsageordningen, jævnfør afsnit 3.3, det samme som for en almindelig cykel i DSB's og Arrivas tog.

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

4.4. Barne- og klapvogne

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

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

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

Hjulene skal kunne låses. I busser skal vognen stå i kørselsretningen, ~~og~~ være bremsset [og hvis muligt fastholdes under kørslen](#). Barnet kan sidde i barnevognen, forudsat at barnet er fastspændt og under opsyn. Der må ikke sidde flere børn i vognen, end den er beregnet til.

4.5. Særlig bagage

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

5. Dyr

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

Det er desuden tilladt at medtage større hunde, forudsat at hunden er i snor og under kundens kontrol. Ved større hunde forstås hunde, som ikke transporteres i en taske, et bur eller lignende.

For større hunde og hunde i "hundevogn" betales børnepris. Der må højst medtages 1 hund i snor

eller i "hundevogn" pr. kunde. Det er altid personalet, der vurderer, om der er plads, og personalets anvisninger skal følges. Se dog afsnit 5.1.

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

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

5.1. Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr

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

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

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

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

6. Mad og drikke

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

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

7. Mobiltelefoner, computere med videre

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

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

7.1. Særligt om stillezoner

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

8. Standsning

8.1. Behovsstandsning i tog



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

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

8.2. Standsning mellem busstoppesteder

I byerne standser busserne kun ved de faste stoppesteder, som er anført i køreplanerne.

Hvis de trafikale forhold uden for byerne tillader det, og der er mere end 600 meter mellem stoppestederne, kan kunden [på de fleste almindelige buslinjer](#) stige af og på bussen, selv om der ikke er et stoppested. En sådan strækning er en vinkestrækning. [På selskabernes hjemmesider oplyses om vinkestrækninger. Vinkestrækningerne kan fremgå, når kunden søger i Rejseplanen. Specielle linjetyper \(fx X-busser, R-busser, S-busser mm.\)](#) standser KUN ved de anførte stoppesteder.

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

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

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

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

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

Se særlige regler for check ind og check ud på selskabernes hjemmesider.

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

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

9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer

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

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



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

10. Forbud mod rygning

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

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

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

Henvendelse kan ske til de respektive selskaber.

12. Afvisning og bortvisning

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

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

Afvisning eller bortvisning kan ske ved politiets hjælp.

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

13. Erstatning

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

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

Jernbaneselskabet erstatter skade på kunder, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under kundens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning,

hvis betingelserne for erstatning i øvrigt er opfyldt. Det betyder blandt andet, at skaden skal være en direkte følge af jernbanetransporten.

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

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

Erstatning for håndbagage kan ikke overstige ~~17.20046.800~~ DKK (~~20192018~~) [2] for hver kunde.

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

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

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

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

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

13.2. Erstatning i forbindelse med buskørsel

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

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

Trafikselskabets kundecenter kan vejlede om, hvordan kunden kan anmelde kravet til busselskabet, [se afsnit 17 for kontaktoplysninger](#).

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

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

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

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

14. Driftsforstyrrelser

Ved forsinkelse eller aflysning er kunden omfattet af

- Rejsetidsgaranti for rejser med Arriva, Nordjyske Jernbaner og DSB inkl. S-tog, eller
- Rejsegaranti for rejser med trafikselskaberne (bus, lokalbanetog og Letbanen ved Aarhus) eller
- Rejsegaranti for rejser med Metro eller



- Forordningen om jernbanepassagerers rettigheder (jævnfør nedenfor afsnit 14.2)

14.1. Rejsetidsgaranti og rejsegaranti

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

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

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

- DSB rejsetidsgaranti
- Arriva rejsetidsgaranti
- Metro rejsegaranti
- Movia rejsegaranti
- FynBus rejsegaranti
- Sydtrafik rejsegaranti
- Midttrafik rejsegaranti
- Nordjyllands Trafikselskabs rejsegaranti
- BAT rejsegaranti

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

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

14.3. Begrænsning af ansvar

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

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

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

15. Hittegods

Fundne genstande afleveres til personalet. Penge, værdipapirer, særligt værdifulde smykker og lignende afleveres snarest herefter til politiet, jævnfør lov om hittegods. Andre glemte genstande

opbevares af selskaberne i en kortere periode, hvorefter de afleveres til politiet. I busser kan andre glemte genstande opbevares hos den operatør, der kører ruten. For nærmere oplysning om glemte genstande, herunder hvor længe de opbevares, henvises til det selskab, der er kørt med. Selskaberne forbeholder sig ret til at bortskaffe letfordærlige varer, herunder fødevarer samt genstande af ringe værdi m.v.

16. Klager

Klager over forhold, som ikke har kunnet løses ved henvendelse til personalet i transportmidlet, rettes til [kundecenteret hos](#) det selskab, som kunden har rejst med. Klager over kontrolafgifter rettes altid til det selskab, der har udstedt afgiften. Klager vedrørende rejsekort rettes til Rejsekort Kundecenter. Alle klager skal ske skriftligt, gerne med præcis angivelse af tid og sted for hændelsen. Henvendelsen skal ske hurtigst muligt efter den hændelse, kunden ønsker at klage over. Hvis der går lang tid, før klagen modtages, kan det være svært at undersøge, hvad der skete. Desuden kan kunden fortabe et eventuelt krav efter de almindelige regler om forældelse og passivitet. For henvendelser vedrørende rejse(tids)garanti skal fristen hos det pågældende selskab overholdes. Selskabet kan stille som betingelse at få forevist original rejsehjemmel i forbindelse med behandling af en klage eller ved ansøgning om godtgørelse, erstatning eller lignende. Selskaberne er tilsluttet Ankenævnet for Bus, Tog og Metro. Har kunden modtaget en skriftlig afgørelse fra et af selskaberne, som kunden ikke er tilfreds med, kan kunden klage [skriftligt](#) til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro (www.abtm.dk), [Automatikvej 1, 2860 Søborg Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby](#), tlf. [88 88 82 1636 13 18 91](tel:888821636131891).

17. Kundeservice

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

For information og henvendelser vedrørende rejsekort:

Rejsekort Kundecenter

Tlf. 70 11 33 33

www.rejsekort.dk

For informationer og henvendelser vedrørende regionale og nationale rejser med tog

DSB Kundecenter

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

www.dsb.dk

[Arriva Tog Kundecenter](#)

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

www.arriva.dk

[NT Kundecenter](#)

[Tlf. 98 11 11 11](#)

www.NaordjyllandsTrafikselskab.dk

For information og henvendelser vedrørende Sjælland

DOT Kundecenter

Tlf.: 70 15 70 00

www.dinoffentligetransport.dk

For information og henvendelser vedrørende Bornholm

BAT-din bus på Bornholm Kundecenter

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

www.bat.dk

For information og henvendelser vedrørende Fyn og Jylland

Arriva Tog Kundecenter

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

www.arriva.dk

DSB Kundecenter

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

www.dsb.dk

FynBus Kundecenter

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

www.fynbus.dk

Midttrafik Kundecenter

Tlf. 70 21 02 30

www.Midttrafik.dk

NT Kundecenter

Tlf. 98 11 11 11

www.NaordjyllandsTrafikselskab.dk

Sydtrafik Kundecenter

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

www.sydtrafik.dk

Feltkode ændret



Øvrige adresser

Lokaltog A/S
Jættevej 50
4100 Ringsted
www.lokaltog.dk
E-mail til: post@lokaltog.dk

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
2300 København S

Midtjyske Jernbaner kundeinformation
for Lemvigbanen: tlf. 97 82 00 19
www.mjba.dk

Nordjyske Jernbaner A/S
Skydebanevej 1 B
9800 Hjørring

Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Vestbanen A/S
Østergade 17
6840 Oksbøl

18. Ændring af rejseregler

Disse rejseregler kan ændres ved opslag på selskabernes hjemmesider.

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

19. Ikrafttræden

Ikrafttrædelsesdato 1. ~~november~~[januar 2020](#)~~18~~.

Samtidig ophæves: [Fælles landsdækkende rejseregler - 181. junimarts 2019](#).

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

20. Lovgivning

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

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



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

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

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

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

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

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

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

21. Nærmere oplysninger om produkter og priser

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

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

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

BAT: bat.dk/billetter-takster/

Arriva: arriva.dk/kort-og-billetter

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

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

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

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

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

22. Bilag

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

KAPITEL IV FORSINKELSE, IKKE-OPNÅET TILSLUTNINGSFORBINDELSE OG AFLYSNING

Artikel 15

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

Artikel 16

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



a) refusion af billetens fulde pris på de betingelser, som gjaldt ved købet, for den eller de dele af rejsen, der ikke er gennemført, og for den eller de dele, som allerede er foretaget, hvis rejsen ikke længere tjener noget formål i forhold til passagerens oprindelige rejseplan, samt i givet fald en returrejse til afgangsstedet ved første lejlighed. Refusionen betales på de betingelser, som gælder for udbetaling af erstatning, jf. artikel 17, eller

b) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted ved først givne lejlighed, eller

c) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted på et senere tidspunkt efter passagerens ønske.

Artikel 17

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

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

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

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

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

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

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

2. Erstatningen for billetprisen betales senest én måned efter indgivelse af erstatningsansøgningen. Erstatningen kan udbetales i form af værdikuponer og/eller andre tjenesteydelser, hvis betin-



gelseme er fleksible (navnlig med hensyn til gyldighedsperioden og bestemmelsesstedet). Erstatningen udbetales kontant på passagerens anmodning.

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

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

Artikel 18

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

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

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

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

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

3. Hvis jernbaneforbindelsen ikke kan fortsætte, skal jernbanevirksomheden snarest muligt arrangere alternative transporttjenester for passagererne.

4. Jernbanevirksomheden skal på passagerens forlangende bekræfte på billetten, at toget er forsinket, at passageren på grund af en forsinkelse ikke har kunnet nå en tilslutningsforbindelse, eller at toget er aflyst.

5. Når stk. 1, 2 og 3 finder anvendelse, skal jernbanevirksomheden især være opmærksom på handicappede og bevægelseshæmmede passagerers og deres eventuelle ledsageres behov.

Uddrag af bilag til jernbanepassagerforordningen

Afsnit II Ansvar ved manglende overholdelse af køreplaner



Artikel 32

Ansvar i tilfælde af aflysning af tog, forsinkelse eller svigtende forbindelse

1. Operatøren er ansvarlig for tab, som påføres passageren på grund af aflysning, forsinkelse eller svigtende forbindelse, så rejsen ikke kan fortsættes samme dag, eller ikke er fornuftig at gennemføre den samme dag på grund af de givne omstændigheder. Erstatningen omfatter rimelige udgifter til logi samt udgifter til underretning af personer, som venter på passageren.

2. Operatøren fritages for dette ansvar, når aflysningen, forsinkelsen eller svigtende forbindelse skyldes:

a) uden for jernbanedriften værende forhold, som operatøren trods anvendelsen af den omhu, som forholdene krævede, ikke har kunnet undgå, og hvis følger denne ikke har kunnet afværge,

b) en fejl fra passagerens side eller

c) tredjeparts handling, som operatøren trods anvendelsen af den omhu, som forholdene krævede, ikke har kunnet undgå og hvis konsekvenser ikke kunne afværges; en anden jernbanevirksomhed, der benytter den samme infrastruktur betragtes ikke som tredjepart; regresretten er ikke berørt.

3. National ret afgør, om og i hvilket omfang operatøren skal betale skadeserstatning for andre tab end dem, der er omtalt i stk. 1. Denne bestemmelse gør ikke indgreb i artikel 44

23. Tidligere versioner

Klik [her](#), for at finde tidligere versioner af Fælles rejseregler gældende for hele landet.

FYNBUS KLIMASTRATEGI 2020-2025

29. november 2019

J.nr.: 201912-28579

Der er i dag generelt bred enighed om, at transport er en af de store klimasyndere i forhold til både udledning af drivhusgasser, udledning af sundhedsskadelige partikler og gasser samt støj, som påvirker livskvaliteten i byerne og dermed også kan være årsag til sygdomme.

På Fyn har kommunerne tilkendegivet, at der generelt er en interesse for at sætte klimaet på dagsordenen, senest i forbindelse med Grønt Topmøde Fyn på Lundsgaard Gods ved Kerteminde d. 8. november 2019, hvor rammen blandt andet var FN's Verdensmål 17 "Partnerskab for handling". I løbet af 2020 udarbejdes der er konkret forslag til vision.

Region Syddanmark præsenterede d. 27. november 2019 den regionale udviklingsstrategi 2020-2023 "Fremtidens Syddanmark". Også her danner FN's verdensmål en ramme. Under temaet "Mobilitet for alle" indgår den kollektive trafik i et mål om en grøn omstilling frem mod nulemissions-samfundet.

FynBus ønsker at sætte den kollektive trafik og klimaet på dagsordenen, som en central del af "Grøn Vision for Fyn" og "Fremtidens Syddanmark". FynBus har derfor i 2019 igangsat et arbejde med at beskrive en klimastrategi for perioden 2020-2025. Ud fra denne vision vil FynBus arbejde på at sikre, at den kollektive transport, herunder visiteret flexkørsel, påvirker både det lokale miljø og det globale klima mindst muligt ved at arbejde med ambitiøse miljømål og klimakrav i de fremtidige udbud af bus- og flexkontrakter.

FynBus har ca. 350 busser og 500 flexbiler i daglig drift. Disse køretøjer kan bidrage væsentligt til miljøet med indførelse af grønne drivmidler, men også ved at den kollektive trafik benyttes langt mere end i dag.

Der skal arbejdes på, at fossile brændstoffer erstattes med alternative drivmidler i den kollektive trafik og i flextrafikken, og der skal fastholdes et vedvarende fokus på at blive stadigt mere miljøvenlig.

Beskrivelsen af klimastrategien vil indeholde:

1. **Rammer:** En oversigt over regelsæt fastsat af EU og Folketinget
2. En **teknisk beskrivelse og vurdering af drivmidler:**
 - a. El og Brint
 - b. Biogas
 - c. Biodiesel
 - d. Syntetisk diesel

Herunder en samlet effektvurdering af forskellige drivmidler, med hensyn til forsyningssikkerhed, klimaeffekt, drifts- og samfundsøkonomi.

3. Beskrivelse af **forberedelserne til et eventuelt fælles fynsk udbud** af busdrift i 2022, med henblik på at optimere muligheden for indførelse af nye drivmidler, som el og biogas m.fl.
4. **Særlig kunderettede indsatser**, der har til formål at få kunderne til at forstå koblingen mellem klimaet og den kollektive trafik.

1. RAMMER

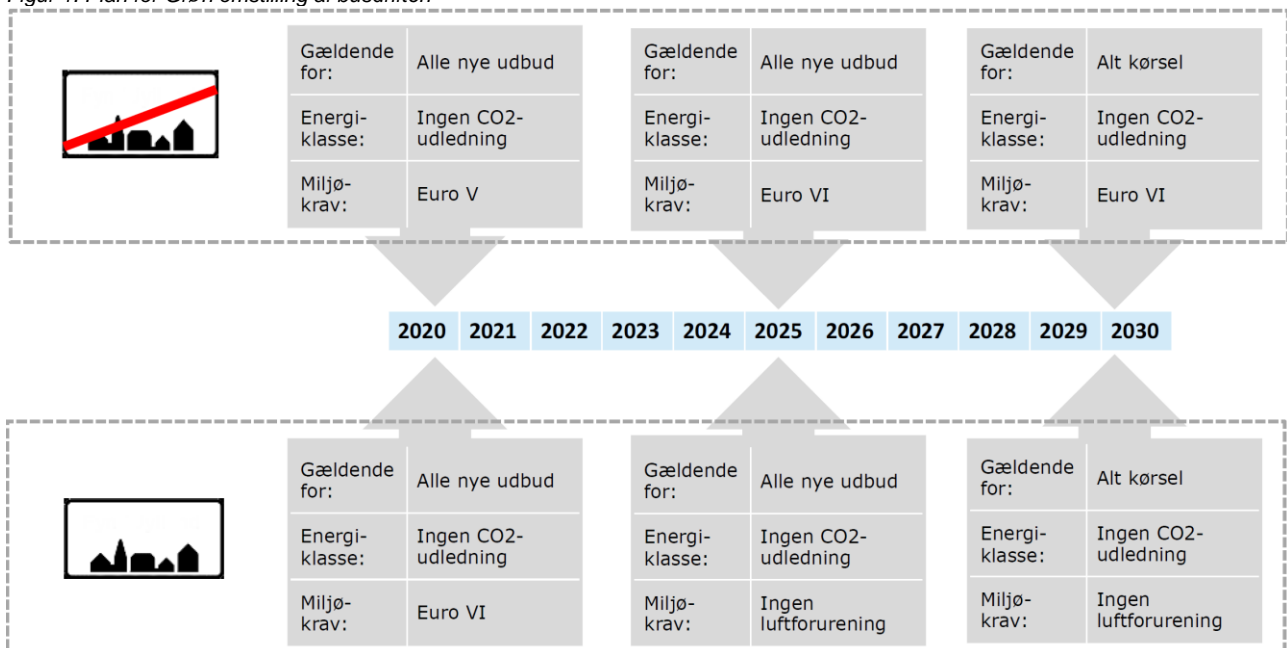
EU har vedtaget et "Clean Vehicle Directive" som fastlægger retningslinjer for, hvor "rent" et tungere køretøj skal være, og som skal bane vejen for at fremme anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer ved offentlige indkøb. Direktivet, der betyder strengere krav til køretøjers tilladte udledninger, stiller specifikke krav til hvor rene, køretøjerne skal være ved hhv. udgangen af 2025 og ved udgangen af 2030. Efter direktivets ikrafttræden har medlemslandene 24 måneder til at vedtage de nationale bestemmelser, der skal sikre direktivets implementering i den nationale lovgivning.

Notat af 29. november 2019 vedr. Clean Vehicle Directive redegør nærmere for direktivets retningslinjer og krav.

Den forrige regering formulerede i deres klimaudspil en række mål for nedbringelse af emissioner, reducerede specifikke luftforurenede stoffer, samt at sikre at Danmark opfyldte EU's klimamål i 2030. Dette indeholder også et mål om, at Danmark skal være et klimaneutralt samfund i 2050.

Klimaudspillet betød helt konkret, at alle nye busser fra 2020 skulle være CO₂ neutrale og at alle nye busser i byerne fra 2025 og alle busser i byerne fra 2030 skulle være 0-emissions busser (jf. figur 1).

Figur 1: Plan for Grøn omstilling af busdriften



Kilde: Sammen om en grønnere fremtid, faktaark: Slut med udledning af CO₂ og luftforurening i bybusser i 2030, 9. oktober 2018.

Den nuværende regering har endnu ikke fremlagt konkrete mål og handlingsplaner. Trafikselskaberne i Danmark har dog overfor de relevante ministerier rejst ønske om, at de nationale mål er i overensstemmelse med de europæiske.

2. DRIVMIDLER - NUVÆRENDE STATUS OG VURDERING

El og Brint

For at kunne leve op til de forventede skærpede krav for emissioner er der reelt 2 alternativer, hvis busdriften skal være baseret på nul emissionsbusser: el eller brint.

Da brint- og brændselscelleteknologien på nuværende tidspunkt er ustabil både i produktion og i drift, er det FynBus' vurdering, at el, i dansk og europæisk sammenhæng, vil være det drivmiddel der er mest i fokus i

perioden frem mod 2030. Busproducenterne og busoperatørerne deler denne opfattelse. Det kan ikke udelukkes at brint bliver markedsmodnet i løbet af nogle år, men i mellemtiden kan det være nødvendigt, at investere i el-busser og indgå længere kontrakter.

I Kina produceres et meget stort antal el-busser hver dag, mens de europæiske busproducenter først nu er kommet i gang, men forventes at satse på produktion af el-busser, frem for eksempelvis gas-, diesel- og brintbusser i en længere årrække.

En generel vurdering er, at dieselbusserne, de næste 5-7 år, i overvejende grad vil blive erstattet af el-busser.

Fordelen ved el-busser er, at der ikke sker lokal udledning af hverken NO_x-gasser eller sundhedsskadelige partikler og at der vil kunne ske en markant reduktion af CO₂ udledningen i takt med, at energi i overvejende grad vil komme fra vedvarende energikilder. Samtidig reduceres støjen fra busserne.

Ulempen ved el-busser er først og fremmest meromkostningen ved indkøb af el-busser, etablering af ladeinfrastruktur og den begrænsede kapacitet i batterierne, der påvirker bussernes rækkevidde. Samtidig vil den samlede CO₂ belastning afhænge af hvordan strømmen produceres (kulkraft eller vedvarende energi) og den lokale miljøpåvirkning ved produktion af batterier.

Figur 2: Fordele og ulemper ved omstilling til el

+ fordele	- ulemper
50-100% reduktion af CO ₂	Begrænset rækkevidde
Bedre energieffektivitet	Lavere passagerkapacitet
Ingen NO _x udledning	Dyrere busser
Ingen partikel udledning	Etablering af ladeinfrastruktur
Reduktion af støj	Global miljøpåvirkning ved batteri- og strømproduktion

Lade-infrastruktur

For at kunne omstille til el-busdrift kræves det, at der opbygges lokal ladeinfrastruktur.

El-busser kan oplades via hurtig ladning eller langsom ladning og på følgende måder:

- Depot-opladning
- Opportunity charging med pantografer, eksempelvis ved endestationer eller i byrum.

Langsom opladning vil typisk ske på depotet (garagen) om natten og indebærer en mulighed for at få billigere strøm.

Opportunity charging sker, når bussen er indsat i drift, typisk ved endestationerne på omkring 6 minutter. Denne løsning stiller større krav til udbygning af el-nettet.

Ladeanlægget består af:

- en transformer-station, som opsættes af el-forsynings-selskabet, og finansieres via tilslutningsafgiften.
- en ladestander med elektronisk styring af ladeprocessen og fysisk kobling til bussen.

Der er tre muligheder for etablering af ladeanlæg:

- Operatøren leverer ladeanlægget som en del af kontrakten og aftaler tilslutning med el-forsyningselskaber.
- FynBus/kommunen/regionen aftaler tilslutning med el-forsyningselskabet, mens operatøren etablerer ladestander, som en del af kontrakten.
- FynBus/kommunen/regionen sørger både for tilslutning og opsætningen af ladestander.

FynBus vil forud for et udbud af el-busser afdække hvilke muligheder for etablering af ladeanlæg, der er mest optimal, herunder med fokus på fremtidige udbud og mulighed for at udbygge anlægget. Samtidig vil FynBus undersøge om der sker en standardisering af lade-infrastrukturen, som gør, at det samme anlæg kan anvendes til en hvilken som helst bus-type, da dette vil tillægge en fælles løsning for flere forskellige operatører og/eller brancher.

Biogas

I visionerne for at gøre Fyn selvforsynende med alternativ energi, indgår en stor satsning på biogas. Biogas distribueres i det eksisterende naturgasnet, som er vidt forgrenet på Fyn, så der vil være god mulighed for at anvende biogas som drivmiddel i busser. Det kræver blot, at der etableres fyldestationer tæt på forbrugsstederne (ex. garageanlæg).

Busserne kører reelt på en blanding af naturgas og biogas, da disse bliver blandet i distributionsledningen, dog vil et køb af certifikater sikrer, at der tilføres den mængde biogas til naturgasnettet, som svarer til forbruget i busserne.

Fordelene ved biogas er, at det er en gennemprøvet og kendt teknologi med et udbygget distributionsnetværk. Busdrift via biogas vil desuden betyde en begrænset reduktion i den lokale CO₂ udledning (ca. 20 %), dog set over hele produktionscirklen, kan dette være betydelig højere – eksempelvis hvis gassen produceres af gylle, i stedet for at denne spredes på marker og dermed udleder CO₂. Der er kun en marginal effekt på partikler og NOx i forhold til dieselbusser med samme euronorm, men gasbusser støjer mindre.

Ulempen ved biogasbusser er, at de samlede omkostningerne er højere end ved dieselbusser. Dette skyldes, dels at en gasbus er dyrere end en dieselbus i indkøb, at service og vedligehold er dyrere og at energieffektiviteten er lavere end diesel, samtidig med at biogas fylder mere diesel, hvorfor den samlede effekt bliver, at en biogasbus har en kortere rækkevidde.

Der er desuden en risiko for metanudslip under opbevaring og transport af biogas.

Figur 3: Fordele og ulemper ved omstilling til biogas

+ fordele	- ulemper
Op til 20% reduktion af lokal CO ₂ ,	Højere samlede omkostninger ift. diesel
Afprøvet, kendt teknologi	Dyrere busser
Udbygget distributionsnet	Usikker gensalgsværdi af busser
Driftssikkert	Risiko for metanudslip
Reduktion af støj	Tankinfrastruktur mere kompleks end diesel

Biogas-busser kan være relevant for de regionale ruter, og lokalruterne, forudsat at dette ikke vil være i modstrid med definitionen af kørsel i- og uden for byerne.

Der skal gennemføres en nærmere vurdering, i samarbejde med kommunerne og regionen, om perspektiverne for anvendelse af biogas.

Bio-diesel

Biodiesel er et syntetisk fremstillet brændstof, som udvindes af biologiske materialer (plantedele eller affaldsprodukter fra landbruget, vegetabilsk eller animalsk industriproduktion). Dette brændstof blandes med enten diesel eller benzin. 1. generation biobrændstoffer blandes typisk, så det udgør 5-20 %, 2. generation kan iblandes op til 100 %.

Perspektiverne for en reduktion af emissioner ved anvendelse af bio- eller syntetisk diesel i busdriften afhænger af fremstillingsprocessen (well to wheel), hvilke råvarer det pågældende brændstof er udvundet af og hvor meget traditionel diesel, der er iblandet produktet.

Biodiesel har mulighed for at medvirke til en lokal reduktion af CO₂ udledning på mellem ca. 20 % (1. generation - eks. GTL) og 85 % (2. generation - BTL og HVO diesel) og hvor 1. generations biodiesel kun kan reducere partikel- og NO_x-udledning, så den er på niveau med euronorm VI, har de efterfølgende generationer mulighed for at reducere udledning af NO_x og partikler med op til henholdsvis 10 og 30 %.

Fordelen ved de forskellige typer syntetisk diesel er, at de kan anvendes direkte i eksisterende dieselmotorer uden tilpasning og at brændstoffet kan fyldes i etablerede tanke på garageanlæg. Der kan derfor opnås en betydelig miljøgevinst uden at skulle investere i nye busser eller i ændret infrastruktur.

Figur 4: Fordele og ulemper ved omstilling til biodiesel

+ fordele	- ulemper
Op til 85% reduktion af lokal CO ₂	Højere omkostninger pr. liter ift. diesel
Reduktion af NO _x og partikler (2. generation)	Ikke bæredygtig, hvis produktion baseret på "fødevarer"
Kan anvendes uden tilpasning til bus eller tankanlæg	Transport og forsyningssikkerhed
Ingen investering i nye busser eller infrastruktur	

Ulempen ved syntetisk diesel er at især 2. generations brændstofferne (HVO/BTL og GTL), som kan medvirke til en reduktion af både CO₂ og partikler, i øjeblikket har en væsentlig højere pris pr. liter end traditionel diesel. Samtidig vil nogle typer af syntetisk diesel skulle transporteres langt fra produktionsstedet, hvilket mindsker den samlede CO₂ reduktion.

Anvendelse af 2. generations biodiesel kan være en ideel løsning for de kommuner/regionen, der gerne vil gøre noget for miljøet på kort sigt frem mod et nyt udbud. Ved at anvende biodiesel i stedet for traditionel diesel i de eksisterende dieselbusser, vil der kunne realiseres en miljømæssig gevinst.

3. FÆLLES FYNESKE UDBUD AF BUSKØRSEL

I FynBus udløber de fleste kommunale kontrakter samt Region Syddanmarks kontrakt om buskørsel i perioden 2023-2024. Der ser derfor en nærliggende mulighed for at udbyde buskørsel i FynBus' regi som et fælles udbud og i den forbindelse vurdere muligheder for omstilling til grøn energi for de forskellige former for buskørsel, f.eks. bybuskørsel, regional kørsel, skolekørsel m.m.

Ved beslutning om et fælles udbud, skal det vurderes nærmere om buskørsel i FynBus regi skal udbydes som én kontrakt eller om der skal være mulighed for at byde ind på mindre pakker, der kan omfatte en eller flere kommuner/regionen.

Der vil være såvel fordele som ulemper ved et fælles udbud og efterfølgende én eller flere kontrakter, der omfatter alle eller flere kommuner/regionen.

Fordelene ved et fælles udbud og fælles kontrakt er bl.a.:

- bedre forhandlingsposition for entreprenøren i forhold til indkøb af busser og materiel
- fælles omstilling til relevant grøn energi,
- én ledelse og én indgang hos entreprenøren,
- stordriftsfordele, for eksempel, fælles infrastrukturen ift tankning af busser, værkstedsfaciliteter og – kompetencer og reservebus flåde
- bedre udnyttelse af chaufførressourcer ved sygdom, ferie m.m.

Ulemperne ved et fælles udbud og fælles kontrakt er bl.a.:

- større indbyrdes afhængighed i forhold til valg af entreprenør,
- evt. indbyrdes afhængighed ved tilpasninger af kontrakten m.m.,
- større risiko ved kun én entreprenør ved f.eks. arbejdsnedlæggelser,
- et principielt spørgsmål om, hvorvidt man med et fælles udbud etablerer monopol på buskørslen.

Det forestående arbejde skal redegøre for de juridiske, økonomiske og planmæssige forudsætninger og konsekvenser ved et fælles udbud samt afklare mulighederne for en grøn omstilling af buskørslen i FynBus' område.

I forarbejdet med et fælles udbud foreslås nedsat en referencegruppe med kommunale og regionale repræsentanter.

4. DE KUNDERETTEDE INDSATSER

Det er FynBus opfattelse, at der i befolkningen hersker et stort ønske om selv at handle og dermed tage ansvar for klimaet. Direkte adspurgt er dele af befolkningen klar til at lægge kosten, indkøbsvanerne og sommerferieplanerne om i en mere miljø- og bæredygtig retning. Den samfundstrend skal FynBus handle på og vi skal arbejde på at tydeliggøre den direkte forbindelse mellem ønskerne om at handle til den simple løsning, der handler om at lade bilen stå, når det er muligt og benytte den kollektive trafik i stedet.

FynBus skal udvikle værktøjer, der kan hjælpe nuværende og kommende kunder med at forstå og handle. FynBus skal tydeliggøre den kollektive trafiks rolle i klimaspørgsmålet, samt gøre det endnu lettere for befolkningen at forstå, og tilvælge den kollektive trafik. Midlet er påvirkning af såvel interne som kommende kunder via alle de kanaler, vi har til rådighed. Klima og miljø skal tænkes ind i trafikselskabets samlede kommunikation og markedsføring, ligesom der skal afvikles målrettede kampagner, hvor formålet er at øge forståelsen af den kollektive trafik som en af løsningerne for et bedre miljø.

NOTAT

VEDR. CLEAN VEHICLE DIRECTIVE

29. november 2019

J.nr.: 201912-28579

Den 2. august 2019 trådte det såkaldte "Clean Vehicle Directive" i kraft i europæisk lovgivning.

Formålet er at fremme markedet for nul- og lavemissionskøretøjer gennem øget offentligt fokus på renere teknologi. De nye regler forventes at styrke den europæiske industris konkurrenceevne.

Reglerne fastlægger en ny definition af et "renere køretøj" baseret på CO₂-emmissionsstandarder. Definitionen af renere tungere køretøjer bygger på brugen af alternative brændstoffer.

Reglerne skal benyttes i forbindelse med de fleste former for EU-udbud af offentlige transportopgaver og gælder for områderne offentlig vejtransport, specialiseret personbefordring, tjenester i forbindelse med affaldsindsamling samt post- og pakkeleveringstjenester.

Efter direktivets ikrafttræden har medlemslandene 24 måneder til at vedtage nationale bestemmelser og dermed sikre, at direktivet er implementeret i national lovgivning.

Direktivet opstiller bindende mål for offentlige indkøb og udbud af køretøjer, men fastlægger ikke, hvordan landene skal opfylde deres forpligtigelser – herunder om alle nye kontrakter skal leve op til kravene, eller om kravene strammes ekstra i større byer. Miljøministeriet er ressortministerium i Danmark og skal fastlægge de nærmere retningslinjer.

Kravene har umiddelbart følgende betydning for FynBus:

- Krav til busser:
 - Ved udgangen af 2025 skal 45 pct. af alle busser være "rene", og 22,5 pct. skal have nulemission.
 - Ved udgangen af 2030 skal 65 pct. af alle busser være "rene", og 32,5 pct. skal have nulemission.
- Direktivet definerer en "ren" bus som værende en bus, der drives af én af følgende drivmidler:
 - Elektricitet
 - Brint
 - Naturgas inkl. biomethangas, Compressed natural gas (CNG), Liquidified natural gas (LNG)
 - De fleste biodrivmidler
 - Syntetiske og paraffinske brændselstyper – renere dieseltyper udvundet fra gas, eller affaldsprodukter fra vegetabilsk eller animalsk produktion; Gas to Liquid (GTL) fra naturgas, Biomass to Liquid (BTL), eller Hydro treated Vegetable Oil (HVO) fra vegetabilsk eller animalske affaldsstoffer
 - Liquefied petroleum gas (LPG)

En nul-emissionsbus er defineret som en "ren" bus, hvor der enten ikke er en brændselsmotor, eller hvor denne brændselsmotor har en emissionsværdi på mindre end 1 g CO₂/kWh eller 1 g CO₂/km

Turistbusser er ikke omfattet. Det er derimod busser indrettet med ståpladser for at give mulighed for hyppig ind- og udstigning – det vil sige busser, som benyttes i den kollektive trafik.

Krav til køretøjer i flextrafik:

- Ved udgangen af 2025 skal minimum 37,4 pct. af flåden højst udlede 50 g CO₂/km
- Ved udgangen af 2030 skal minimum 37,4 pct. af flåden udlede 0 g CO₂/km

Det følger af direktivet, at:

"For at undgå at pålægge offentlige myndigheder og operatører uforholdsmæssigt store byrder bør medlemsstaterne kunne fritage offentlige udbud af visse køretøjer med særlige køretøjsegenskaber, der er knyttet til deres driftskrav, fra kravene i dette direktiv.

Disse køretøjer omfatter [...] køretøjer i klasse M13 med kørestolsadgang."

Øvrige køretøjer i flextrafikken formodes at være omfattet af kravene.

I forhold til videre dialog med Miljøministeriet forventes det påpeget, at køretøjer i flextrafikken kun udgør en mindre andel af offentlige indkøb/udbud af person- og varebiler. Disse biler kører normalt langt og vil derfor kræve opladning, som reducerer den effektive driftstid og dermed øger omkostningerne. Kommunale biler som fx hjemmeplejebiler har et mindre kørselsbehov og vurderes derfor lettere at kunne elektrificeres og dermed opfylde direktivets krav på en mere økonomisk hensigtsmæssig måde.

Sekretariatet i TID, Trafikselskaberne i Danmark, har løbende orienteret Transportministeriets departement om direktivet og er endvidere i dialog med Miljø- og Fødevareministeriet om den nationale implementering.

Yderligere information om konsekvenserne for de danske trafikselskaber følger, når der foreligger nyt om emnet.

Notat

vedrørende reklamer på busser

Retten til at sælge reklameplads på busser

Ifølge FynBus' kontrakt med entreprenører, har entreprenørerne retten til at sælge reklameplads på busser. Indtægterne ved salg af reklameplads tilfalder således entreprenørerne.

I lighed med andre trafikselskaber og tilsvarende for f.eks. læskure, som kommunen har ansvaret for, har FynBus fastsat et regelsæt, der tager hensyn til, at busser hører til i det offentlige rum, og at reklamer på busser derfor er særligt eksponerede.

Regelsættet fremgår af FynBus' kontrakt med entreprenørerne, og entreprenørerne har ansvaret for, at dette regelsæt overholdes.

FynBus skal ikke godkende reklamer på forhånd, men hvis entreprenørerne er i tvivl om, hvorvidt en konkret reklame overholder FynBus' regelsæt, kan FynBus vejlede herom.

De første – og eneste – reklamer, der hos FynBus har givet anledning til overvejelser om, hvorvidt de var i overensstemmelse med regelsættet, er Nygart-reklamen og Dansk Palæstinensisk Venskabsforenings reklame. Disse omtales herunder.

FynBus er ikke tidligere blevet anmodet om at vejlede om regelsættet eller at forhåndsgodkende en reklame. FynBus har heller aldrig tidligere haft anledning til at afvise en reklame.

FynBus' regelsæt for reklamer på busser

Af FynBus' regelsæt for reklamer på busser fremgår bl.a. følgende:

"Som norm for reklamernes udformning gælder det internationale reklamekodeks.

Pornografisk propaganda, samt reklame af polemisk art må ikke forekomme. Det er FynBus der træffer afgørelse om, hvorvidt en reklame er pornografisk propaganda eller af polemisk art.

Politiske reklamer for et enkelt parti eller en organisation må ikke udgøre mere end 25 % af reklamepladserne i maksimum to uger ad gangen.

FynBus kan modsætte sig påsætning af en reklame, ønske en reklame ændret eller forlange den nedtaget, hvis reklamen er i strid med ovenstående."

Det bemærkes at, FynBus kun tager stilling til reklamer efter en anmodning.

Regelsættet er fastsat med udgangspunkt i, at der skal være plads til alle i den kollektive transport. FynBus ønsker ikke at skulle fortolke reglerne for god markedsføringsskik mv., og ligeledes ønsker FynBus ikke at blive inddraget i uoverensstemmelser eller konflikter mellem personer eller grupper.

Den seneste tids debat om konkrete reklamer har derfor givet anledning til overvejelser om, hvorvidt der er behov for opstramning eller revurdering af regelsættet med henblik på at undgå reklamer, der er i modstrid med FynBus' interesser. Ligeledes er der generelle drøftelser i Trafikselskaberne i Danmark om reklamer på busser.

Kommercielle reklamer vs reklamer, der indeholder meningsytringer

I fortolkningen af FynBus' regelsæt skelnes der mellem kommercielle reklamer og reklamer/annoncer, der indeholder meningsytringer.

Kommercielle reklamer

Kommercielle reklamer – forstået som reklamer, der har til hensigt at sælge et produkt eller en ydelse - vil som helt overvejende hovedregel kunne bringes på busserne, forudsat de overholder reglerne for reklamer.

Ud over et internationale reklamekodeks, findes der en lang række regler og retningslinjer, som reklamer skal leve op til. Det er entreprenørens ansvar, at reklamer lever op til disse regler og retningslinjer. Det er ikke tanken, at FynBus skal foretage vurderingen af en reklames lovlighed. Det er FynBus' forventning, at såfremt entreprenøren og dennes reklamebureau er i tvivl om en reklames lovlighed, bringes denne reklame ikke.

Forbrugerombudsmanden kan behandle borgeres klager over reklamer. FynBus er ikke bekendt med, at der skulle være klaget til Forbrugerombudsmanden over reklamer bragt på de busser, der kører for FynBus.

Reklamer, der indeholder meningsytringer

Reklamer, der indeholder meningsytringer - herunder et politisk budskab - vil kunne bringes på busserne, forudsat de er lovlige og ikke er af polemisk art. Ved reklame af polemisk art forstås reklame, som kan skabe splid, uoverensstemmelse eller konflikt mellem personer eller grupper. Også her er det entreprenørernes ansvar at sikre, at reklamerne er lovlige og lever op til FynBus' regelsæt, og det har ikke været forventningen, at reklamer skulle forelægges bestyrelsen. Det står imidlertid klart, at reklamer, der indeholder meningsytringer i sidste ende vil kunne afkræve en politisk stillingtagen.

Nygart-reklamen

Nygarts reklame for kosmetiske brystoperationer er en kommerciel reklame, og skal således efterleve den lovgivning og de retningslinjer, der findes for disse.

Oprindeligt blev reklamen vist på busser i København. Siden kom den på busser på Fyn og i Jylland.

Reklamen er drøftet i FynBus' bestyrelse. Bestyrelsen tog udgangspunkt i, at reklamen var lovlig, og derfor ville man ikke afvise den.

Reklamen har siden været forelagt Sundhedsstyrelsen, idet der er tale om markedsføring af sundhedsydelser. Sundhedsstyrelsen vurderede, at teksten i den oprindelige reklame ikke var lovlig. Efter en ændring af teksten, vurderede Sundhedsstyrelsen efterfølgende, at reklamen, med samme billede, var i overensstemmelse med disse regler. I mellemtiden var Nygarts aftale med entreprenøren (Arriva) udløbet, hvorfor Fynbus ikke haft anledning til at afvise den ulovlige reklame.

Som kommerciel reklame lever den ændrede Nygart-reklamen efter FynBus' vurdering op til de nuværende regler.

Bestyrelsen har ikke efterfølgende taget stilling til Nygart-reklamen.

Dansk Palæstinensisk Venskabsforening og Palæstina Initiativet i Odenses reklamer

Reklamen fra Dansk Palæstinensisk Venskabsforening er en reklame, der indeholder meningsytringer.

FynBus blev i juni 2015 kontaktet af formanden for Dansk Palæstinensisk Venskabsforening, der forespurgte om FynBus ville være villig til at køre deres reklamekampagne på busserne. Vurderingen blev, at med de reaktioner reklamen medførte i hovedstadsområdet, var det tydeligt, at reklamen skabte splid, og dermed var reklamen at betragte som polemisk. Det blev således meddelt Dansk Palæstinensisk Venskabsforening, at FynBus måtte afvise at bringe reklamen på busserne.

Reklamen som Palæstina Initiativet i Odense ønskede at bringe, er afvist af entreprenøren, og FynBus er på baggrund af ovenstående enig i denne afvisning.

Fremtiden

FynBus' bestyrelse er enige om, at en politisk valgt bestyrelse som udgangspunkt ikke bør tage stilling til reklamer. Denne holdning deles i vidt omfang af de øvrige trafiksselskaber. FynBus ser følgende muligheder for at begrænse eller undgå bestyrelsens stillingtagen:

- 1) Tillade alle reklamer der er lovlige og overholder alle eksterne fastsatte regler, retningslinjer mv., således at FynBus' ikke griber ind, eller tager stilling, uanset hvad der måtte klages over.
- 2) Præcisere hvad FynBus forstår ved polemisk, således at entreprenørerne og deres reklamebureauer lettere kan fortolke FynBus' regelsæt, og det præciseres overfor entreprenørerne og deres reklamebureauer, at de har ansvaret for, at der ikke bringes reklamer på busser som på grænsesøgende vis skaber opmærksomhed.
- 3) Forbyde meningsytringer, men tillade lovlige kommercielle reklamer
- 4) Afskaffe reklamer på busser fuldstændig.

FynBus' bestyrelse vil i efteråret 2015 drøfte de fire nævnte muligheder.

Direktør Carsten Hyldborg

FynBus

Udbud af buskørsel i Odense Kommune
J.nr. 201308-8976

Kontrakt – Bilag A – Reklamer

Regelsæt for reklamer på busser

Entreprenør har reklameretten på de udbudte busser. Til blandt andet trafikinformation skal FynBus råde over:

- To pladser til hængeskilte i bussens forreste halvdel.
- Ramme til opsætning af plakat med takster og rutekort ved midterperron. Rammens indvendige mål skal minimum være (H x B) 60 x 80cm.
- En holder med mindst 12 rum, der kan indeholde og præsentere køreplaner eller publikumsbrochurer i størrelsen (H x B) 21 x 11 cm.
Holderen skal placeres ved midterperronen afhængigt af den enkelte bustype, placeringen og design skal aftales med FynBus

Til reklamering og information skal FynBus have:

- I 3 x 2 uger råder FynBus over den udvendige plads på langsiderne af busserne. Fastlæggelsen af de 3 x 2 uger sker efter nærmere forudgående anvisninger fra FynBus.
- Op til 80 % af eksponeringstiden på skærme reserveret infotainment

Desuden gælder:

- Anvendelse af helfoliering kan ske efter aftale med FynBus
- Andre former for reklame eller ændringer i ovennævnte reklameomfang må kun etableres efter skriftlig aftale med FynBus.

Som norm for reklamernes udformning gælder det internationale reklamekodeks.

Pornografisk propaganda, samt reklame af polemisk art må ikke forekomme. Det er FynBus der træffer afgørelse om, hvorvidt en reklame er pornografisk propaganda eller af polemisk art.

Politiske reklamer for et enkelt parti eller en organisation må ikke udgøre mere end 25 % af reklamepladserne i maksimum to uger ad gangen.

FynBus kan modsætte sig opsætning af en reklame, ønske en reklame ændret eller forlange den nedtaget, hvis reklamen er i strid med ovenstående.

Entreprenør skal i givet fald underrettes snarest muligt herom. Eventuelle tab eller mindre indtægter foranlediget heraf er FynBus uvedkommende.

Hvis der indgås aftale om udlevering af gratisaviser og udlevering er til gene for busdriften, kan FynBus med en måneds varsel kræve aftalen opsagt.

Placering af stativer/tasker til brug for opbevaring af tasker, skal aftales med FynBus.

FynBus

Udbud af buskørsel i Odense Kommune

J.nr. 201308-8976

Entreprenøren råder over reklameplads i overensstemmelse med følgende:

Udvendige reklamepladser hvor nedenstående tabel viser et eksempel på en 12 meter lavgulvsbus:

Bustype	Venstre langside	Højre langside	Bagside	Bagrude streamer
12 meter lavgulvsbus – vejledende mål	48 X 480	48 X 480	60 X 145	30 X 150

Udvendige reklamepladser på nye bustyper i kontraktperioden aftales løbende mellem entreprenør og FynBus i takt med anskaffelsen.

Reklamer i busserne sker som hængeskilte eller via infotainmentsystemet.

Anvendelse af reklamer derudover forudsætter aftale med FynBus.

Anvendelse af totalreklamer forudsætter aftale med FynBus.

Bilag 8.1

Forventet regnskab 2019, hovedtal

INDHOLD

Indledning	2
Væsentlig udvikling og forudsætninger	3
Passagerer	3
Indtægter	3
Takster	3
Entreprenørudgifter	4
Omkostningsindeks kørselsudgifter	4
Forventet Regnskab 2019	5
Hovedtal bus- og telekørsel	5
Passagerindtægter og passagerudvikling	5
Entreprenørudgifter	8
Fællesudgifter	10
Telekørsel	12
Flexkørsel	16
Udviklingen i personture	17
Ejerbidrag	18
Entreprenørudgifter	19
Fællesudgifter	20
Tjenestemandspensioner	21
Resultat	21
Præmiebetaling	22
Pensionsbalance	23

INDLEDNING

FynBus aflægger forventet regnskab for 2019 efter 9 måneder.

Det forventede regnskab består af følgende dokumenter:

- Bilag 8.1 Notat Forventet regnskab 2019 efter 9 måneder
- Bilag 8.2 Talmateriale Forventet regnskab 2019 efter 9 måneder

Det forventede regnskab er udarbejdet med baggrund i resultatet fra 2018, realiserede resultater efter 9 måneder i 2019, samt kendte ændringer for 2019.

Notatet beskriver de samlede resultater for FynBus, hvor tallene er vist i bilag 8.2 og er kommenteret i forhold til budget 2019.

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

Økonomien i det eksternt finansierede projekt "Bedre Trafikinformatiøn" er kommenteret under afsnittet om anlægsudgifter.

De ejerspecifikke notater og regnskaber udsendes til FynBus' samarbejdspartnere hos ejerne.

VÆSENTLIG UDVIKLING OG FORUDSÆTNINGER.

I dette afsnit beskrives væsentlige forhold og forudsætninger i forhold til det forventede regnskab 2019.

Passagerer

På budgettidspunktet forventedes der 13,8 mio. passagerer i 2019, regnskab 2018 endte på 14,8 mio. passagerer, hvilket svarer til, at regnskab 2018 endte 7 % højere end budget 2019. Det forventede passagertal i 2019 er 14,6 mio. efter årets første 9 måneder. Passagertallet i regnskab 2019 forventes derfor at falde med 1,8 % i forhold til regnskab 2018, men er 5,4 % højere end budget 2019. Det er især udviklingen i enkeltbilletter og ungdomskort, der er årsag til passagerfaldet fra 2018 til 2019.

Indtægter

Budget 2019 er udarbejdet august 2018. Efter implementeringen af rejsekortet i 2017 blev der konstateret en vandring mellem produkterne. Skiftet fra FynBus eksisterende produkter, som Kvikkort, værdikort og 10-turskort er blevet erstattet af kontant- og mobilbilletter. Denne vandring er fortsat og kunderne er nu begyndt i større grad at benytte rejsekort classic. Dette er en vandring, som ikke kunne forudses på budgettidspunktet.

Takster

Siden marts 2018 har FynBus indgået i Takst Vest-samarbejdet, som ensarter priser og billetter på tværs af trafiksselskaber vest for Storebælt. På sigt arbejdes der i takstsamarbejdet med en strategi om, at prisen på pendlerkort skal harmoniseres mellem togoperatørerne og alle trafiksselskaber.

Indtægtsdeling

Det nationale hovedprincip for indtægtsdeling er, at den ejer, der finansierer transportarbejdet også skal have indtægten.

Da DSBs 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

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

Der arbejdes på en ny model til indtægtsdeling af ungdomskort mellem bus og tog. Modellen er ikke færdigudviklet.

FynBus er pt. i dialog med DSB om en acontoafregning for 2019 vedrørende skolekort og ungdomskort, da rammerne herfor skal fastlægges bilateralt. Det betyder, at der er usikkerhed til tallene i det forventet regnskab.

Der foretages stadig i mindre omfang fordelinger efter nøgler udarbejdet af COWI på baggrund af interviews for brug af Pendlerkort, PendlerKombikort og tilslutningsbilletter. De nøglefordelte indtægter forhandles mellem parterne.

Afregningen er historisk sket ud fra aconto-beregninger, disse er ophørt i forbindelse med implementeringen af Takst Vest, hvorfor FynBus har indgået en særskilt aftale med DSB om en foreløbig afregning for 2018. Der arbejdes på at indgå en foreløbig aftale for 2019. Dette gælder også for Bus/Tog samarbejdet.

Indtægtsdelingen mellem FynBus' ejere sker analogt på samme måde som den nationale model således, at den der finansierer transportarbejdet også modtager indtægten.

Kontantindtægter fordeles på ruteniveau på baggrund af rejsedata efter den ejer, der finansierer ruten. Det samme sker for Rejsekort.

For ruter med delt finansiering deles indtægterne efter antallet af køreplantimer ligesom udgifterne.

Periodekortindtægterne er fordelt til den enkelte ejer ud fra ruter, ejerandel, passagertal og gns. dagspris. Indtægter eller udgifter fra indtægtsdelingen for periodekort i Bus&Tog-sammenhæng ejerfordeles efter samme fordelingsnøgle som FynBus' periodekort.

Tilsvarende indtægtsfordeling er foretaget for Ungdomskort og Skolekort.

I forbindelse med årsregnskab 2018, hvor FynBus nyetablerede datamodel er anvendt, har FynBus konstateret i samarbejde med en ny udviklingskonsulent, at datamodellens forudsætninger ikke er 100 % korrekte. Dette har medført, at der skal ske en omfordeling af indtægterne mellem ejerne. Disse er indeholdt i forventet regnskab 2019.

Entreprenørudgifter

Entreprenørudgifterne er beregnet ud fra det niveau køreplanlægningen har nået oktober 2019. Der er ikke taget højde for yderligere køreplanskift i 2019.

Omkostningsindeks kørselsudgifter

Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes at være 0,02 % højere end budgetteret.

FORVENTET REGNSKAB 2019

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 2017 til forventet 2019

Mio. kroner (årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
Busdrift						
Indtægter	-230,6	-203,8	-201,3	-201,3	0,0	0,0%
Kørselsudgifter	478,3	497,0	492,2	489,1	-3,1	-0,6%
Fællesudgifter *	76,3	74,7	77,4	78,5	1,1	1%
Ejerbidrag busdrift	323,9	367,8	368,4	366,4	-2,0	-1%
Telekørsel					-	
Indtægter	-2,6	-2,8	-2,7	-2,6	0,0	0%
Kørselsudgifter	17,4	17,5	17,6	14,8	-2,8	-19%
Fællesudgifter	6,1	6,0	6,6	5,7	-0,8	-14%
Ejerbidrag telekørsel	20,9	20,7	21,5	17,9	-3,6	-20%
Ejerbidrag i alt	344,8	388,5	389,8	384,2	-5,6	-1%

Ejerbidraget, der er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2019 at udgøre 384,2 mio. kr. Det er en mindredgift på 5,6 mio. kroner, svarende til et fald på 1 % i forhold til budgettet for 2019. De vigtigste faktorer for forventet regnskab 2019 er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2019 at være på niveau med budgettet. Der er interne forskydninger på ejerniveau, hvor det hovedsageligt er Odense Kommune, der forventes at opnå en merindtægt på 1,1 mio. kroner, mens Region Syddanmarks indtægter forventes at falde med 1,0 mio. kroner. Jf. tabel 2 herunder er det Middelfart, der har det højeste procentuelle indtægtsfald.

Regnskab 2017 indeholder ekstraordinære Bus&Tog indtægter, da der var uenighed om afregningsgrundlaget mellem Bus&Tog-parterne for perioden 2014-2016, derfor er slutafregningen først afsluttet i 2017.

Endelig slutafregning vedr. 2017 er indarbejdet i 2019 tallene og udgør en merindtægt på 1,3 mio. kroner til FynBus. Bus&Tog indtægter for 2018 er acontoafregnet og for 2019 foregår der forhandlinger med DSB om en acontoafregning. Det vil først være, når de nye indtægtsdelingsaftaler er på plads, at der kan ske endelig afregning for 2018 og 2019.

Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 2 herunder.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2017 til budget 2019

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
FynBus	-230,6	-203,8	-201,3	-201,3	0,0	0%
Region Syddanmark	-126,9	-111,3	-109,5	-108,5	1,0	-1%
Assens	-3,7	-3,4	-3,5	-3,5	0,0	-1%
Faaborg - Midtfyn	-3,8	-3,6	-3,4	-3,3	0,1	-2%
Kerteminde	-1,8	-1,6	-1,6	-1,6	0,0	-2%
Langeland	-2,1	-1,6	-1,7	-1,7	0,1	-4%
Middelfart	-3,0	-2,6	-2,7	-2,5	0,1	-5%
Nordfyn	-3,1	-2,7	-2,9	-2,8	0,1	-3%
Nyborg	-3,3	-3,0	-3,0	-3,1	-0,1	3%
Odense	-72,3	-64,7	-63,8	-64,9	-1,1	2%
Svendborg	-10,6	-9,4	-9,3	-9,5	-0,2	2%

Tabel 3 herunder viser indtægterne fordelt på produkttyper. Hvor vandringen mellem Kontantbilletter, Mobilbilletter og Rejsekort fremgår.

Tabel 3: Udviklingen i produkttyper for perioden regnskab 2017 til budget 2019

Mio. kroner (årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
Indtægter fordelt på hovedgrupper						
Kontantbilletter	-29,4	-26,7	-26,3	-21,2	5,2	-20%
Mobilbilletter	-17,1	-15,9	-16,6	-15,1	1,5	-9%
Rejsekort (KVIKKort mm)	-58,3	-54,3	-54,9	-57,9	-2,9	5%
Pendlerkort	-30,9	-15,1	-10,0	-12,6	-2,5	25%
Ungdomskort	-62,7	-53,0	-53,1	-52,7	0,5	-1%
Skolekort	-10,1	-9,6	-9,9	-9,4	0,5	-5%
Statstilskud	-12,4	-12,6	-12,8	-12,7	0,1	-1%
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-15,1	-19,0	-18,8	-19,8	-1,1	6%
Øvrige indt. og salgsudgifter	5,4	2,4	1,3	0,1	-1,3	-95%
Indtægter i alt	-230,6	-203,8	-201,3	-201,3	0,0	0%

Overordnet set forventes der i 2019, at ske en vandring væk fra kontant- og mobilbilletter mod større brug af Rejsekort og Pendlerkort. Allerede i 2017 var der et fald i Ungdomskort, som følge af en landsdækkende tendens med mindre årgange og ændret statstilskud. Denne udvikling er fortsat ind i 2018, og ser ud til at stabilisere sig i 2019.

Der forventes i 2019 at ske en reduktionen i brugen af kontant- og mobilbilletter, hvilket resulterer i mindreindtægter på henholdsvis 5,2 og 1,5 mio. kr. svarende til et samlet fald på 15,4 %.

Dette modsvares dog af en forventet stigning i brugen af Rejsekort og Pendlerkort på henholdsvis 2,9 og 2,5 mio. kr. I alt en merindtægt på 5,4 mio. kr. svarende til en ændring på 8,6 %.

Øvrige indtægter og salgsudgifter var i 2017 præget af tilbagebetaling af indskud på Tur- og Værdikort, og der var i 2018 fortsat en væsentlig udgift hertil. Omfanget forventes i 2019 at være minimalt. Efter implementeringen af frit flow i januar 2019, ses en markant stigning i kontrolafgifter, hvilket forventes at medføre en merindtægt på 0,9 mio. kroner.

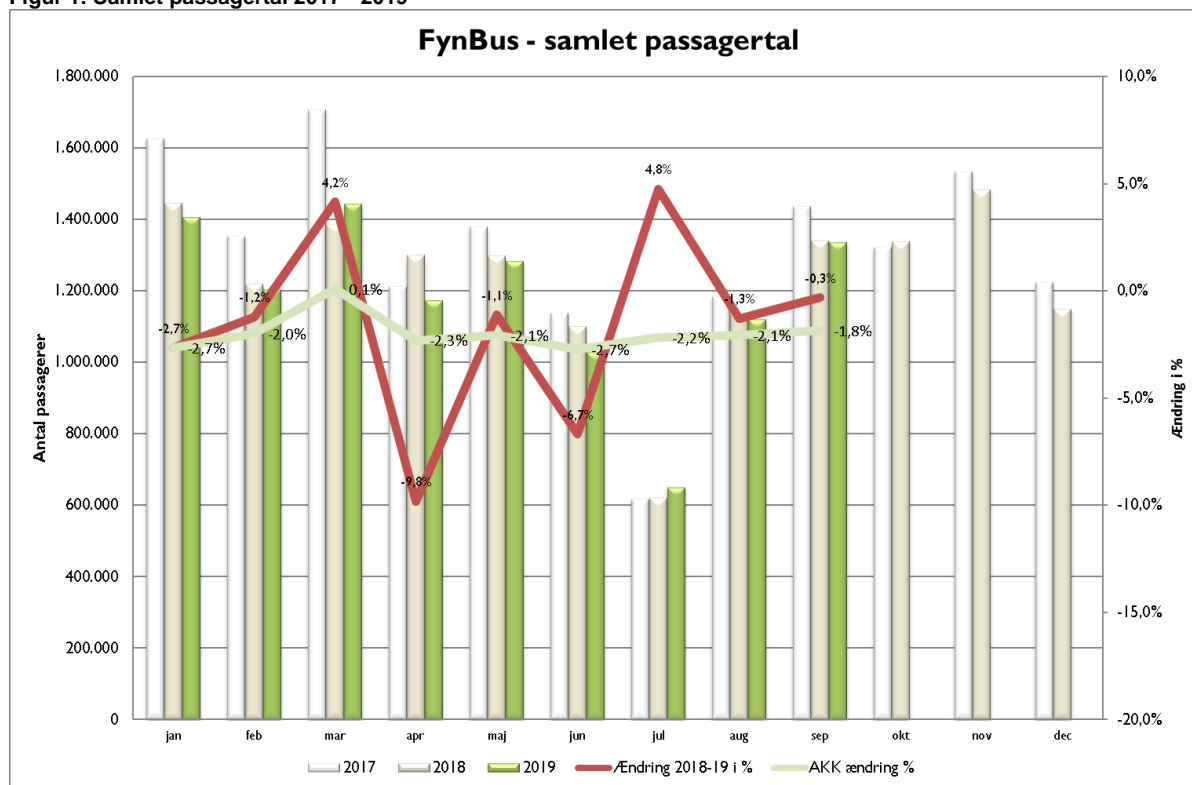
I nedenstående tabel 4 ses udviklingen i passagertallet:

Tabel 4: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Passagerer (1.000)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
FynBus	15.537	14.829	13.803	14.553	750,0	5%
Region Syddanmark	5.853	5.589	5.208	5.479	271,0	5%
Assens	345	339	348	324	-24,0	-7%
Faaborg - Midtfyn	366	345	360	316	-44,0	-14%
Kerteminde	167	148	150	145	-5,0	-3%
Langeland	282	276	276	277	1,0	0%
Middelfart	166	171	180	175	-5,0	-3%
Nordfyn	347	304	302	287	-15,0	-5%
Nyborg	313	297	305	289	-16,0	-6%
Odense	6.841	6.519	5.861	6.416	555,0	9%
Svendborg	857	841	813	845	32,0	4%

Udviklingen i FynBus samlede passagertal på månedsniveau er vist i figur 1:

Figur 1: Samlet passagertal 2017 - 2019



Figur 1 viser, at der har været en tilbagegang i passagertallet i årets første 9 måneder med – 1,8 % fra 2018 til 2019.

Det er Faaborg Midtfyn og Nordfyns Kommune, der fra 2018 til 2019 har det procentuelt største passagerfrafald.

Enkeltbilletter: Der har i de første 9 måneder af 2019 været et stort fald i salget af enkeltbilletter i forhold til 2018 på -11 %. Det kan skyldes, at passagererne nu i højere grad har skiftet til Rejsekort Classic.

Rejsekort Classic: Der var i de første 9 måneder af 2019 en fremgang i passagertallet på Rejsekort Classic i forhold til 2018 på 6 %.

Pendlerkort: Der har i de første 9 måneder af 2019 været et fald i passagertallet på pendlerkort i forhold til 2018 på -2 %. Dette skal ses i lyset af en vækst i passagertallet i de første 3 måneder af 2019 på 4 %. Den positive udvikling i 1. kvartal af 2019 er stilnet af i 2. og 3. kvartal af 2019.

Entreprenørudgifter

Forventet 2019 tager udgangspunkt i realiserede kørselsudgifter indtil ultimo oktober 2019, samt en fremskrivning af entreprenørudgifterne for den køreplan, som er trådt i kraft primo august 2019. Der tages ikke højde for kommende køreplansskift i 2019.

Table 5: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
FynBus	478,3	497,1	492,2	489,1	-3,1	-1%
Region Syddanmark	182,6	188,4	193,2	189,0	-4,2	-2%
Assens	16,2	16,2	16,2	16,5	0,3	2%
Faaborg - Midtfyn	21,3	24,0	24,3	23,3	-1,0	-4%
Kerteminde	6,6	6,8	6,8	6,8	-0,0	0%
Langeland	7,3	7,4	7,1	7,0	-0,1	-2%
Middelfart	10,2	11,4	11,6	11,6	0,0	0%
Nordfyn	13,8	14,2	14,6	14,3	-0,3	-2%
Nyborg	13,3	13,9	14,1	14,2	0,2	1%
Odense	177,2	184,8	174,4	176,4	2,0	1%
Svendborg	29,7	30,0	29,9	30,0	0,1	0%

Entreprenørudgifterne forventes i 2019 at blive 3,1 mio. kroner eller 0,6 % lavere end budgetteret. Der er følgende forklaringer:

Tabel 6: Udviklingen i bruttoudgifter fra budget 2019 til forventet 2019

Bruttoudgifter rutekørsel budget 2019 (mio. kr.)	492,2
Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark er 0,02 % højere end budgetteret.	0,1
Samlet set er der 2.116 flere køreplantimer. De flere køreplantimer ses især i Region Syddanmark, Assens, Nyborg og Odense Kommune, mens der er reduceret flest køreplanstimer i Faaborg-Midtfyn og Nordfyn Kommune.	1,2
Merudgift på grund af ændring i kørselssammensætningen: - I Odense er sket en udskiftning af busmateriel til en højere pris i form af andre bustyper. - Ændring i døgnfordeling og tillægstid, som medfører ændret gennemsnitlig timepris.	1,9
Mindre udgift til dubleringskørsel, da der køres mindre fastdublering end budgetteret.	-4,5
Mindreudgift til incitamentsaftaler, direkte henførbare udgifter mv.	-1,8
Bruttoudgifter rutekørsel forventet regnskab 2019 (mio.kr.)	489,1

Som det fremgår af tabel 7 bruges der samlet 1 driftsbus mindre, dette er i regionen. Der er flere køreplantimer end budgetteret. De flere køreplantimer, er primært ved Regionen, Odense og Assens. I Odense skyldes stigningen især tilpasning af køreplanerne til vejarbejderne i Odense. I Assens skyldes det primært helårseffekten af indsættelse af ekstra eftermiddagsafgange på grund af kortere skoledage.

Efter budgetlægningen i 2019 er det konstateret, at Odense Kommunes køreplantimer har været budgetsat 4.875 timer for højt, da forventningerne til frit flow kun var indarbejdet i entreprenørudgifterne. Det har efterfølgende vist sig, at besparelsen vedr. frit flow på grund af øget trængsel ikke har været mulig at indfri.

Endvidere har Region Syddanmarks køreplantimer været budgetsat 4.875 timer for lavt. Hvilket betyder, at de reelt set har 3.000 færre forventet køreplantimer i 2019 i forhold til budget 2019. Årsagen hertil er, at der sker en reduktion i køreplantimer og entreprenørudgifter i forbindelse med køreplansskiftet i januar 2019.

Tabel 7: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Ejer		R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
FynBus	Driftsbusser	337	338	338	337	-1,0	0%
	Køreplantimer	617.934	623.389	611.809	613.925	2.116,2	0%
Region Syddanmark	Driftsbusser	109	109	109	108	-1,0	-1%
	Køreplantimer	256.744	259.394	251.902	253.761	1.859,0	1%
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	-	0%
	Køreplantimer	18.025	16.573	14.994	15.522	528,0	3%
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	39	39	39	39	-	0%
	Køreplantimer	25.247	26.209	25.658	24.379	-1.279,0	-5%
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	-	0%
	Køreplantimer	8.725	8.359	8.259	8.305	45,7	1%
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	-	0%
	Køreplantimer	9.394	9.630	9.596	9.704	108,0	1%
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	-	0%
	Køreplantimer	13.406	13.415	13.336	13.418	82,3	1%
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	-	0%
	Køreplantimer	16.341	16.343	16.363	15.900	-463,3	-3%
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	-	0%
	Køreplantimer	16.624	16.938	16.837	17.195	357,7	2%
Odense	Driftsbusser	76	77	77	77	-	0%
	Køreplantimer	212.616	216.222	215.561	216.219	657,7	0%
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	-	0%
	Køreplantimer	40.812	40.306	39.303	39.523	220,0	1%

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, rejsekortsystemet 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. Merudgiften viste forskellen mellem FynBus tidligere billetteringssystem og Rejsekort A/S i overgangsfasen 2016 og 2017.

Ved 1. kvartalsregnskab 2018 blev det vedtaget, at den ordinære ramme nedskrives fra 65,6 mio. kroner til 60,9 mio. kroner. Udgifterne til rejsekortet vises i stedet for fuldt ud. De samlede fællesudgifter er uændrede.

FynBus ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2019 62,1 mio. kroner. FynBus forventer et merforbrug på 0,5 mio. kroner, som føres på rammestyring/overførsel. Dette skyldes udgifter til projektlederuddannelse, der skal understøtte arbejdet med de strategiske mål, samt udgifter til videreudvikling af FynBus datawarehouse, som pga leverandørskift har været længere tid under vejs end planlagt. Merudgiften kan dækkes af tidligere års opsparring under rammestyringsprincippet for den ordinære ramme, som ultimo 2018 udgjorde 1,1 mio. kroner.

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 14,5 mio. kroner og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer. Rejsekort A/S er fusioneret med Rejseplanen samt Bus & Tog sommeren 2019.

Tabel 8: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
Driftsrelaterede udgifter	8,3	8,5	12,1	10,6	-1,6	-15%
Salgsrelaterede udgifter	15,9	16,1	15,3	15,2	-0,1	-1%
Administrative udgifter	39,4	38,4	34,7	36,9	2,2	6%
Ordinær ramme	63,7	63,1	62,1	62,6	0,5	1%
Udgifter Rejsekort	10,3	13,5	14,5	14,5	-0,0	0%
Rammestyning / Overførsel	0,8	-2,2	0,0	-0,5	-0,5	1,0
Anlægsudgifter	1,5	0,3	0,8	1,9	1,1	57%
I alt	76,3	74,7	77,4	78,5	1,1	1%

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 blev videreført.

I september 2017 godkendte bestyrelsen et delvist eksternt finansieret anlægsprojekt til forbedret trafikinformation på de store fynske stationer. Projektet har til formål at klassificere fynske stoppesteder og knudepunkter efter type, betjening, størrelse og antal påstigninger. Projektet strækker sig over 3 år fra 2018 til 2020 og udgør 1 mio. kroner pr. år. Det 1. år medfinansierer Trafikstyrelsen projektet. På grund af forsinkelser i projektet afsluttes det eksternt finansieret projekt først i foråret 2020. Derfor forventes kun anvendt 0,4 mio. kroner af den 1 mio. kroner, der var godkendt til anvendelse i år.

Projektet var ved en fejl ikke medtaget i budget 2019. Hvilket er hovedårsagen til afvigelsen på 1,4 mio. kroner. Resten skyldes projekter, der er overført fra 2018.

I nedenstående tabel fremgår budget og forventet anvendelse af projektmidlerne.

Tabel 9: Projekt: Bedre Trafikinformation 2018 – 2020, delvist finansieret af Trafikstyrelsen.

Budget for Projekt Bedre Trafikinformation	2018	2019	2020
Finansieret af Trafikstyrelsen	1,0		
Finansieret af FynBus	1,0	1,0	1,0
Opgradering af terminaler på OBC	0,3		
	2,3	1,0	1,0
Forventet anvendt vedr. Projekt Bedre Trafikinformation	R 2018	FR 2019	B 2020
Finansieret af Trafikstyrelsen		0,1	0,9
Finansieret af FynBus	0,2	1,2	1,6
Opgradering af terminaler på OBC		0,3	
	0,2	1,6	2,5

De aktuelle anlægsprojekter forventes at udgør 1,9 mio. kroner og er specificeret herunder:

- FynBusbestilling i Fremtiden 0,5 mio. kroner, (2019 projekt), heraf forventes kun anvendt 0,1 mio. kroner i 2019 og resten overføres til 2020.
- Integration af rejseplanen op mod mobilapp, bevilget 0,2 mio. kr. Anvendt 0,03 mio. kroner, 2019 projekt og projektet er afsluttet.
- Kapacitetsstyring 0,5 mio. kroner (udskudt fra 2014), hvoraf der er anvendt 0,2 mio. kroner og restbeløb er overført til 2019 og afsluttes i år.
- Bedre Trafikinformation samlet projektsum 4,3 mio. kroner, heraf 3,3 mio. kroner finansieres af FynBus, hvoraf de 0,3 mio. kroner kommer fra projektet Opgradering af terminaler på OBC (udskudt fra 2017). Der er anvendt 0,2 mio. kroner i 2018 og restbeløb er overført til 2019. I 2019 forventes anvendt 1,5 mio. kroner. Se endvidere særskilt skema.
- Økonomiintegration 0,1 mio. kroner, forventes afsluttet i 2019. (projektet er overført fra 2016, da regionens økonomisystem er udskudt til 2019)

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

Fordelingen af fællesudgifter på ejerniveau ses i tabel 10 herunder.

Tabel 10: Ordinære fællesudgifter i perioden regnskab 2017 til forventet 2019 uden rammestyring og anlægsudgifter

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
FynBus	74,0	76,5	76,6	77,1	0,5	1%
Region Syddanmark	34,6	35,1	35,1	35,2	0,1	0%
Assens	1,8	1,9	1,8	1,8	0,0	2%
Faaborg - Midtfyn	2,3	2,5	2,6	2,6	0,0	2%
Kerteminde	0,9	0,9	0,9	0,9	0,0	1%
Langeland	1,0	1,0	1,0	1,0	-0,0	0%
Middelfart	1,4	1,4	1,4	1,4	0,0	0%
Nordfyn	1,7	1,7	1,7	1,7	0,0	0%
Nyborg	1,6	1,8	1,8	1,8	0,0	2%
Odense	24,4	25,7	25,9	26,1	0,2	1%
Svendborg	4,3	4,6	4,5	4,5	0,1	2%

Telekørsel

I trafikplanperioden fra 2014-17 er det fælles telekørselskoncept indført. I løbet af 2019 er der udarbejdet en revision af telekørselskonceptet, som implementeres pr. februar 2020.

Tabel 11 herunder viser udviklingen fra 2017 til 2019 på ejerniveau:

Tabel 11: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2017 til forventet 2019 i løbende priser

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvigelse B 2019 - FR 2019	Afvigelsen B 2019 - FR 2019 i procent
FynBus	20,9	20,7	21,5	17,9	-3,6	-17%
Region Syddanmark	1,1	1,0	1,1	0,8	-0,3	-27%
Assens	4,9	5,1	5,0	3,4	-1,7	-34%
Faaborg - Midtfyn	4,4	4,7	5,3	5,3	-0,0	0%
Kerteminde	1,7	1,6	1,7	1,5	-0,2	-12%
Langeland	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	0%
Middelfart	1,0	1,1	1,0	1,3	0,3	30%
Nordfyn	5,1	4,9	4,8	3,5	-1,3	-27%
Nyborg	0,6	0,6	0,5	0,6	0,0	0%
Odense	0,2	0,1	0,2	0,1	-0,1	-50%
Svendborg	1,8	1,5	1,7	1,3	-0,4	-24%

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

Ejerbidraget forventes at udgøre 17,9 mio. kroner, hvilket er en mindredgift på 3,6 mio. kroner, svarende til et fald på 17 %.

I 2018 oplevede nogle kommuner stigende turantal ved telekørsel, som betød, at der blev lavet nogle justeringer af telekørselsordningen med lukning af tidsbånd og takstforhøjelse.

Nedenstående kommenteres de kommuner, hvor der er store afvigelser i kroner i forhold til budget eller tidligere års regnskab.

Nordfyns kommune har medio 2018 indført en takstforhøjelse samt lukket nogle tidsbånd for telekørslen, dette har medført en markant reduktion i antal ture, som også ses i forventet regnskab for 2019. Budgettet var justeret efter forventningerne til takstforhøjelsen, men der er set en større effekt (fald i antallet af ture) end forventet, og et år efter ændringerne ses stadig et fald i antallet af ture.

Assens kommune har pr. 2019 også indført takstforhøjelse samt lukket telependlerordningen. Dette har også betydet en stor reduktion i antal af ture, som også ses i forventet regnskab for 2019.

Faaborg-Midtfyn oplevede primo 2018 en væsentlige stigning i antal ture, som medførte en opjustering af budget 2019. I efteråret 2018 og til nu ses der en status quo.

I Middelfart Kommune opleves en stigning i antal ture i 2019. Den udvikling ses også igennem 3. kvartal, derfor forventes et merforbrug på ca. 0,3 mio. kroner i forhold til budgettet.

I Svendborg Kommune ses en reduktion i antal ture efter første halvår, således at den nedadgående tendens for Svendborg Kommune for tidligere år fortsætter.

Tabel 12: Produkt- og ejerfordelte rejser i telekørslen i perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Telekørsel samlet - Antal rejser							
Ture	Produkt	R2017	R2018	B2019	FR2019	Afvig. FR19-B19	Afvig. i procent
FynBus	Telependler	18.853	16.485	22.890	8.494	-14.396	-63%
	Telerute	8.787	7.990	8.710	5.975	-2.735	-31%
	Telecity	9.683	9.450	9.550	9.072	-478	-5%
	Teletaxa	126.544	129.536	128.190	117.815	-10.375	-8%
	Total	163.867	163.461	169.340	141.356	-27.984	-17%
RSD	Telerute	6.659	5.749	6.500	4.601	-1.899	-29%
	Total	6.659	5.749	6.500	4.601	-1.899	-29%
Assens	Telependler - uddann	2.559	1.631	2.600	0	-2.600	-100%
	Telependler	2.558	2.910	2.500	0	-2.500	-100%
	Telependler, i alt	5.117	4.541	5.100	0	-5.100	-100%
	Teletaxa	32.278	32.390	32.500	26.185	-6.315	-19%
	Total	37.395	36.931	37.600	26.185	-11.415	-30%
Faaborg-Midtfyn	Telependler	4.347	3.986	5.300	3.349	-1.951	-37%
	Telerute	207	232	250	121	-129	-52%
	Teletaxa	31.961	35.813	39.000	38.852	-148	0%
	Total	36.515	40.031	44.550	42.322	-2.228	-5%
Kerteminde	Telependler	1.634	831	2.000	837	-1.163	-58%
	Teletaxa	12.380	12.703	12.000	11.807	-193	-2%
	Total	14.014	13.534	14.000	12.644	-1.356	-10%
Langeland	Telerute	579	997	350	668	318	91%
	Total	579	997	350	668	318	91%
Middelfart	Telecity	3.823	3.821	3.700	4.204	504	14%
	Teletaxa	5.400	6.254	5.300	8.226	2.926	55%
	Total	9.223	10.075	9.000	12.430	3.430	38%
Nordfyns	Telependler	4.881	3.829	6.240	1.820	-4.420	-71%
	Teletaxa	34.135	32.509	29.540	24.023	-5.517	-19%
	Total	39.016	36.338	35.780	25.843	-9.937	-28%
Nyborg	Telependler	1.096	893	1.000	802	-198	-20%
	Telerute	343	288	350	124	-226	-65%
	Teletaxa	3.615	4.045	3.200	3.585	385	12%
	Total	5.054	5.226	4.550	4.511	-39	-1%
Odense	Telerute	270	281	410	406	-4	-1%
	Teletaxa	1.116	696	1.250	577	-673	-54%
	Total	1.386	977	1.660	983	-677	-41%
Svendborg	Telependler	3.268	2.405	3.250	1.686	-1.564	-48%
	Telerute	729	443	850	55	-795	-94%
	Telecity	5.860	5.629	5.850	4.868	-982	-17%
	Teletaxa	5.659	5.126	5.400	4.560	-840	-16%
	Total	15.516	13.603	15.350	11.169	-4.181	-27%

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

Overordnet set viser regnskab 2019 en reduktion i forhold til budgettet på ca. 28.000 ture svarende til 17 %. Det skyldes hovedsagligt lukning af telependler ordning i Assens Kommune, samt færre ture for teletaxi grundet takststigning i Nordfyn og Assens Kommune, og mindre reduktioner for telependler og telerute.

Telependler er meget følsom over for til og afgang af kunder, og derved deres påvirkning i antallet af ture (ofte vil en telependler have ca. 10 ture pr. uge). Der ses markante reduktioner i Kerterminde, Faaborg-Midtfyn, Nordfyns og Svendborg Kommune for telependlerture både i forhold til budget 2019 og regnskab 2018.

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 2019 har placeret hos FynBus. I 2019 starter to nye udbudte kørsler op med kontraktstart 1. marts 2019 (for kørsel i Planet) og 12. august 2019 (for kørsel i Cplan).

Assens Kommune og Nordfyns Kommune har siden 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 udløb juli 2019. Nordfyns Kommune har overordnet set valgt at fortsætte med Cplan, mens Assens Kommune har hjemtaget dele af deres kørsler fra Cplan eller lagt kørslerne i Planet, således det kun er specialskolekørsel ud af kommunen, der varetages gennem Cplan.

Tabel 13: Kørselsordninger hos Flextrafik ved pr. 30. september 2019

Kørselstype	Handicap - Kørsel	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetskørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskolekørsel	Telekørsel	Siddende patientbefordringer
Assens	X		X	X	X	X		X	X	C	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	
Kerteminde	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 12, at kommunerne anvender FynBus i 64 ud af de i alt 110 mulige ordninger.

Kerteminde Kommune har pr. august 2019 hjemtaget følgende kørselsordninger:

- Genoptræning
- Specialiseret genoptræning
- Aktivitetskørsel
- Dele af specialskolekørsel

Pr. august har Assens Kommune hjemtaget dagcenterkørsel (aktivitetskørsel) og specialskolekørsel indenfor kommunen. Elevkørsel, genoptræningskørsel og specialiseret genoptræning er placeret i Planet i stedet for i Cplan.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i antal personture for perioden 2017 til 2019 vist.

Tabel 14: Antal personture i perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Antal personture	R2017	R2018	B2019	FR2019	Afvig. B19-FR19	Afvigelsen B 2019 - FR 2019 i procent
Handicapkørsel	129.754	135.526	134.711	145.858	11.147	8%
Anden kørsel	287.251	294.801	262.517	229.235	-33.282	-13%
Handicap- og anden kørsel	417.005	430.327	397.228	375.093	-22.135	-6%
Telekørsel*	163.867	163.462	169.340	141.356	-27.984	-17%
I alt	580.872	593.789	566.568	516.449	-50.119	-9%
Siddende patientbefordring	232.782	234.518	241.490	236.000	-5.490	-2%
I alt	813.654	828.307	808.058	752.449	-55.609	-7%

*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.

Samlet set er der et fald på 7 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler med en stigning på 8 % i handicapkørsel, fald på 13 % i anden kørsel og fald på 17 % i telekørsel i forhold til budgettet.

Stigning i handicapkørsel kan delvis tilskrives, at ordningen er blevet udvidet til også at omfatte svagtseende og delvis den stigende ældre befolkning, hvor effekten ikke er tilsvarende opjusteret i budgettet. En stor del af kommunerne har i løbet af 2019 åbnet op for, at demente og senhjerneskedet også kan blive visiteret til ordningen.

Faldet i anden kørsel dækker over indbyrdes forskydninger blandt ejerne. Endvidere har Assens Kommune hjemtaget nogle kørselsordninger efter at budget 2019 var fastlagt, det vedrører blandt andet dagcenterkørsel.

Der er i løbet af 2018 set en opstramning af visiteringspraksis, som i 2019 giver udslag i kørselsomfanget med reduktioner indenfor lægekørsel, speciallægekørsel, paragrafkørsel og specialskolekørsel. I alle de kommuner, som har lægekørsel hos FynBus, ses efter en reduktion i kørselsomfanget i forhold til budget og sidste års regnskab.

Faldet i telekørsel skyldes hovedsagligt, at Nordfyns og Assens Kommune har indført en takstforhøjelse, som har givet en reduktion i antal personture, samt en reduktion ved telependlerordningen. Se endvidere afsnittet vedrørende Telekørsel.

Ejerbidrag

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 15.

Tabel 15: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Mio. kroner (årets priser)	R2017	R2018	B2019	FR2019	Afvig. B19-FR19	Afvigelsen B 2019 - FR 2019 i procent
Indtægter	-7,2	-7,5	-7,3	-5,8	1,5	-21%
Entreprenørudgifter	72,9	77,3	71,6	67,3	-4,3	-6%
Flex udgifter, netto	65,7	69,7	64,3	61,5	-2,8	-4%
Fællesudgifter	18,9	19,0	18,7	19,1	0,5	2%
Ejerbidrag	84,6	88,8	82,9	80,6	-2,3	-3%

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.

Ejerbidraget forventes at udgøre 80,6 mio. kroner, svarende til en mindreudgift på 2,3 mio. kroner eller ca. 3 % i forhold til budgettet. Mindre udgiften skyldes hovedsageligt færre entreprenørudgifter, grundet færre personture. Dette modsvares af en merudgift til fællesudgifter, som skyldes højere satser til fællesudgifter og færre indtægter, som skyldes ændring i abonnentsordningen ved handicapkørsel.

Indbyrdes imellem ejerne er der afvigelser, og de store afvigelser kommenteres nedenfor tabel 16.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel:

Tabel 16: Ejerbidrag for Flexkørsel for perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Ejerbidrag for Flexkørsel (mio. kroner i årets priser)	R2017	R2018	B2019	FR2019	Afvig. B19-FR19	Afvigelsen B 2019 - FR 2019 i procent
Assens	24,1	26,9	24,8	18,0	-6,8	-28%
Faaborg-Midtfyn	8,6	9,2	9,5	9,2	-0,3	-4%
Kerteminde	7,9	8,3	3,8	7,4	3,6	96%
Langeland	2,4	2,8	2,6	2,9	0,3	13%
Middelfart	1,7	1,8	1,5	1,9	0,3	21%
Nordfyn	18,5	17,9	18,9	17,1	-1,8	-10%
Nyborg	2,8	2,7	2,6	3,1	0,4	17%
Odense	9,7	10,0	10,1	11,2	1,1	11%
Svendborg	2,3	2,4	2,3	2,8	0,6	26%
Ærø	0,3	0,3	0,3	0,6	0,2	68%
Region Syddanmark	6,2	6,5	6,5	6,5	0,1	1%
I alt	84,6	88,8	82,9	80,6	-2,3	-3%

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

I Assens Kommune ses en mindreudgift på 6,8 mio. kroner, som skyldes hjemtagelse af kørselsordninger efter vedtagelse af budget 2019, samt en reduktion i kørselsomfanget efter første halvår 2019.

Kørselsordninger der er hjemtaget er dagcenterkørsel (var indeholdt i budget 2019) og specialskolekørsel indenfor kommunen, som samlet svarer til ca. 60.000 ture årligt.

I Kerteminde Kommune ses en merudgift på 3,6 mio. kroner, som skyldes, at der var budgetteret med at Kerteminde Kommune ville hjemtage genoptræningskørsel, specialiseret genoptræning, aktivitetkørsel, elevkørsel og specialskolekørsel pr. 1. marts 2019, men genoptræning, specialiseret genoptræning og

aktivitetskørsel er først hjemtaget pr. august 2019. Elevkørsel og specialskolekørsel ud af kommunen forbliver hos FynBus.

Nordfyns Kommune og Odense Kommunes ændringer skyldes ændring i turantal.

Entreprenørudgifter

Forventet regnskab 2019 efter 3. kvartal for entreprenørudgifterne er 67,3 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 4,3 mio. kroner i forhold til budget 2019.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 17: Entreprenørudgifter i perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Mio. kroner (årets priser)	R2017	R2018	B2019	FR2019	Afvig. B19-FR19	Afvigelsen B 2019 - FR 2019 i procent
Handicapkørsel	26,1	27,7	25,7	28,8	3,1	12%
Anden kørsel	46,8	49,6	45,9	38,5	-7,4	-16%
I alt	72,9	77,3	71,6	67,3	-4,3	-6%

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

Mindreudgiften består af merudgift til handicapkørsel og mindreudgift til anden kørsel. Afvigelserne skyldes hovedsagligt stigning eller reduktion i personturene ved henholdsvis handicapkørsel og anden kørsel.

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 18: Entreprenørudgifter pr. persontur

Kroner pr. tur (årets priser)	R2017	R2018	B2019	FR2019	Afvig. B19-FR19	Afvigelsen B 2019 - FR 2019 i procent
Handicapkørsel	201	204	191	198	7	4%
Anden kørsel	163	168	175	168	-7	-4%
Handicap og anden kørsel	175	180	180	179	-1	0%
Telekørsel	106	107	104	105	1	1%
I alt	155	160	157	159	2	1%

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

Entreprenørudgiften pr. persontur forventes at udgøre 159 kroner, hvilket er på niveau med 2018 og budgettet. Imellem kørselsordningerne ses at handicapkørsel er blevet dyrere, mens anden kørsel er blevet billigere. Entreprenørudgifterne forventes med de nye udbud at blive billigere, men effekten ses ikke entydigt endnu.

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

Fællesudgifter

Fællesudgifterne forventes at udgøre 24,9 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 1,5 %.

Tabel 19: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Mio. kroner (årets priser)	R2017	R2018	B2019	FR2019	Afvig. B19-FR19	Afvigelsen B 2019 - FR 2019 i procent
Fællesudgifter. Telekørsel	6,1	6,0	6,6	5,7	-0,8	-13%
Fællesudgifter, flexområdet	18,9	19,0	18,7	19,1	0,5	2%
Fællesudgifter, i alt	25,0	25,0	25,2	24,9	-0,4	-1,5%

Overordnet set forventes et mindre forbrug på 0,4 mio. kr., men det dækker over en række interne afvigelser, som kan henføres til lønninger og IT-omkostninger.

Grundet færre personture har Flextrafik lavet justeringer i deres callcenter (bestilling og trafikstyring) for at kunne reducere i lønudgifter.

Tabel 20: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner (Årets priser)		R2017	R2018	B2019	FR2019	Afvig. B19-FR19	Afvigelsen B 2019 - FR 2019 i procent
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	23,50	23,84	25,12	27,26	2,14	9%
	Siddende patientbefordring	26,80	27,63	26,85	27,71	0,86	3%
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	10,60	10,05	10,44	10,18	-0,26	-3%
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	6,60	6,28	6,53	6,37	-0,16	-3%
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	7,90	7,53	7,83	7,64	-0,19	-3%
	Specialskelekørsel	13,20	12,56	13,05	12,73	-0,32	-3%
	Telekørsel	15,90	15,07	15,66	15,28	-0,38	-3%
Samlede fællesudgifter	SBH-kørsel	34,10	33,89	35,56	37,44	1,88	6%
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	30,10	30,12	31,65	33,63	1,98	7%
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	31,40	31,37	32,95	34,90	1,95	6%
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel – Cplan	22,90	20,97	23,02	24,97	1,95	9%
	Specialskelekørsel	36,70	36,40	38,17	39,99	1,82	5%
	Specialskelekørsel - Cplan	28,20	26,30	28,24	30,06	1,82	7%
	Telekørsel	39,40	38,91	40,78	42,54	1,76	5%

Det fremgår af tabellen, at forventningen til de faste fællesudgifter for kommunal kørsel og siddende patientbefordring er højere end budgetteret, mens de variable fællesudgifter er lavere end budgetteret. Samlet set forventes en stigning mellem 0,86 kr. og 1,98 kr. i satserne for fællesudgifter. 0,86 kr. stigning for siddende patientbefordring og 1,98 kr. stigning for lægekørsel m.fl. Den væsentligste årsag til at satserne til fællesudgifterne forventes at stige, er at der forventes færre personture til samme udgift, derfor stiger satsen. I de faste satser fordeles de faste udgifter, der bl.a. er IT og Flextrafiks andel af FynBus' lønudgifter. På disse poster forventes et merforbrug. Mens de variable udgifter er Flextrafiks callcenter, hvor der er sket en reduktion i lønudgifterne for at imødekomme det faldende turantal.

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 10,2 mio. kroner i 2019, efter 3. kvartal forventes et underskud på 8,4 mio. kroner, hvilket er en mindredgift på 1,8 mio. kroner.

Tabel 21: Pensionsresultat 2017-2019

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	FR 2019 - B2019	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-10,4	-3,4	-8,1	-10,4	-2,2	0,2
Udgifter til pensioner	13,0	14,7	18,1	18,5	0,4	0,0
Nettoudgifter pension	2,6	11,3	10,0	8,2	-1,8	-0,2
Administrative udgifter	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,1
Resultat pension	2,8	11,5	10,2	8,4	-1,8	-0,2

Indtægterne forventes at udgør 10,4 mio. kroner i 2019. Det er en merindtægt på 2,2 mio. kroner og skyldes hovedsageligt forventninger til et højere afkast af obligationsbeholdning end budgetteret. Efter 2018 hvor FynBus fik et negativt afkast på obligationerne, så har udviklingen rettet sig i 2019. Indtægterne består af:

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

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner udgør 18,5 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,4 mio. kroner. Stigningen i forhold til 2018 skyldes lukning af Odense Bybusser. Merudgiften til pensionsudbetalinger, spares i Odense Kommunes ordinære busdriftsomkostninger. 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 3,0 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.

Præmiebetaling

Som det fremgår af nedenstående tabel udgør den samlede præmie til pension vedr. de tjenestegørende i 2019 2,1 mio. kroner. Mindreudgiften på 0,3 mio. kroner skyldes et fald i genforsikringsatsen. Lukning af Odense Bybusser i 2018, betyder at Odense Kommune ikke længere skal indbetale til pension for de tjenestegørende tjenestemænd.

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 42,2 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2019.

Udgiften til præmiebetaling opkræves hos de enheder, som beskæftiger tjenestemændene. Hovedparten har indtil 2018 været beskæftiget i Odense Bybusser og øvrige er beskæftiget hos Keolis Danmark A/S og i FynBus' administration.

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 22: Præmiebetaling 2017-2019

Præmiebetaling (mio kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	FR 2019- B2019	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
Odense Kommune	3,3	2,5	-	-	-	-
Keolis Danmark A/S	0,7	0,6	0,6	0,5	-0,1	-0,2
FynBus' fællesudgifter	1,5	1,4	1,5	1,1	-0,4	-0,4
I alt til Sampension	5,4	4,5	2,1	1,6	-0,5	-0,3
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,7	0,8	0,3	0,5	0,2	0,3
Samlet præmiebetaling	6,1	5,3	2,4	2,1	-0,3	-0,2

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. 31/12-17. Efter lukningen af Odense Bybusser er der i november 2018 udarbejdet en ekstraordinær aktuaropgørelse for de tjenestemænd, der er berørte af lukningen af Odense Bybusser.

I forbindelse med de 5-årige aktuaropgørelser 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 tilgodehavender hos Odense Kommune udgør pr. 31/12-18 440,0 mio. kroner mod tidligere 414,8 mio. kroner pr. 31/12-17.

FynBus pensionsforpligtelser omfatter 108 tjenestemænd. Heraf er 14 pr. 30/9-19 stadig tjenestegørende.

FynBus

Kollektiv trafik

Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Budget 2019 (årets priser)	Forventet Regnskab 2019 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2019 - budget 2019)
Indtægter:					
Enkeltbilletter, total	46.474	42.638	42.945	36.295	-6.649
- Kontantbilletter	29.361	26.743	26.329	21.152	-5.177
- SMS-billetter	17.112	15.895	16.616	15.143	-1.473
Kvikkort/turkort/rejsekort classic	58.263	54.326	54.939	57.873	2.934
Periodekort, total	103.734	77.712	73.126	74.658	1.531
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	30.939	15.099	10.046	12.551	2.505
- Ungdomskort	62.739	52.964	53.134	52.658	-477
- Skolekort	10.056	9.649	9.946	9.449	-497
Kompensation fra Staten	12.394	12.567	12.818	12.692	-126
Bus / tog samarbejde	15.120	18.950	18.783	19.839	1.055
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	-586	701	173	1.160	987
Salgsprovision og - gebyrer	-4.112	-2.052	-1.459	-1.904	-444
Øvrige indtægter	-702	-1.008	-31	679	710
Indtægter i alt	230.586	203.835	201.295	201.292	-3
Busruter udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Budget 2019 (årets priser)	Forventet Regnskab 2019 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2019 - budget 2019)
Bruttoudgifter:					
- Entreprenørkontrakter	457.535	470.915	469.759	472.953	-3.193
- Incitamentsaftale	3.587	1.530	4.360	3.102	1.258
- Variabel kørsel	16.610	21.279	12.304	7.813	4.491
- Bod	-1.470	-827	-290	-216	-74
- Rejsetidsgaranti	148	91	200	90	110
- Endestationer/rutebilstationer	462	90	550	550	0
- Direkte henbørbare driftsrelaterede udgifter	1.939	2.485	2.837	3.344	-506
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	166	1.394	2.500	1.500	1.000
Bruttoudgifter, busruter	478.259	496.957	492.221	489.136	3.085
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	247.673	293.122	290.926	287.844	3.082
Fællesudgifter:					
- Driftsrelaterede udgifter	74.775	74.375	76.619	76.619	0
- Salgsrelaterede udgifter	8.322	8.529	12.139	10.566	1.573
- Salgsrelaterede udgifter	15.930	16.149	15.322	15.202	120
- Administrative udgifter	39.445	38.407	34.657	36.850	-2.193
- Rejsekort udgifter	10.275	13.475	14.501	14.501	0
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	803	-2.185	0	-500	500
- Anlægsudgifter	1.494	295	825	1.901	-1.076
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	76.269	74.670	77.444	78.520	-1.076
Årets ejerbidrag busdrift	323.942	367.792	368.370	366.364	2.006

Kollektiv trafik

Telekørsel (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Budget 2019 (årets priser)	Forventet Regnskab 2019 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2019 - budget 2019)
- Indtægter	2.631	2.787	2.653	2.647	-6
- Entreprenørudgifter	17.362	17.479	17.577	14.778	2.799
Telekørsel nettoudgifter	14.731	14.692	14.924	12.130	2.794
- Fællesudgifter (Flextrafik)	6.130	6.009	6.552	5.726	826
Årets ejerbidrag telekørsel	20.860	20.701	21.476	17.857	3.619

Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)

Årets underskud kollektiv trafik	344.000	390.678	389.846	384.720	5.125
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	344.803	388.493	389.846	384.220	5.625

FynBus

Restfinansiering og likviditet

Restfinansiering

	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Budget 2019 (årets priser)	Forventet Regnskab 2019 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2019 - budget 2019)
Ejerbetaling af busdrift	344.803	388.493	389.846	384.220	5.625
Opkrævet aconto for året	357.505	364.197	376.040	376.832	793
Restfinansiering - overføres til kommende år (-= for meget opkrævet)	-12.702	24.296	13.806	7.388	-6.418

Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel

	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Budget 2019 (årets priser)	Forventet Regnskab 2019 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2019 - budget 2019)
Afregning for foregående regnskabsår	-1.664	-4.124	-579	-549	30
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvist to år efter regnskabsåret)	1.455	3.731	1.056	1.056	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	15	39	11	11	0
Opkrævet aconto for året	357.505	364.197	376.040	376.832	793
Årets samlede likvide tilskud	357.312	363.843	376.527	377.350	823

Nøgletal

	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Budget 2019 (årets priser)	Forventet Regnskab 2019 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2019 - budget 2019)
Busruter					
Passagerantal*bus	15.537.000	14.828.000	13.803.000	14.553.000	750.000
Driftsbusser	337	338	338	337	-1
Køreplantimer	617.934	623.389	611.809	613.925	2.116
køreplankm	18.666.821	18.615.612	18.540.858	18.485.839	-55.019
Passagerer/køreplantime	25	23	23	24	1
Passager/antal indbyggere	31	28	28	29	1
Køreplantime/antal indbyggere	1	1	1	1	0
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	48	41	41	41	0
Indtægter/passagerer (kr.)	15	14	15	14	-1
indtægter/køreplantim (kr.)	373	327	329	328	-1
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	774	797	805	797	-8
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	401	470	476	469	-7
Årets underskud/køreplantime (kr.)	557	627	637	627	-11
Ejerbidrag/km (kr.)	17	20	20	20	0
Telekørsel					
Passagerantal telekørsel (personture)	163.867	163.462	169.340	141.355	-27.985
Antal minutter (incl. Servicetid)	1.830.842	1.864.585	2.000.162	1.703.414	-296.748
Antal km (direkte rejse)	1.157.201	1.160.610	1.136.543	1.013.490	-123.053
Nettoudgifter/persontur (kr.)	90	90	88	86	-2
Bruttoudgifter/persontur (kr.)	106	107	104	105	1
Fællesudgifter/persontur (kr.)	37	37	39	41	2
Ejerbidrag/km (kr.)	18	18	19	18	-1
Ejerbidrag/minut (kr.)	11	11	11	10	0
Kollektiv trafik i alt					
Indbyggerantal	494.049	496.243	497.941	498.542	601
Passagerantal i alt	15.700.867	14.278.462	13.972.340	14.694.355	722.015
Årets underskud/passagerer (kr.)	22	28	28	26	-2
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	698	783	783	771	-12

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

FynBus

Odense Bybusser

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Budget 2019 (årets priser)	Forventet Regnskab 2019 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2019 - budget 2019)
Drift af bybusser excl. Cross Border	18.293	17.129	0	0	0

Tjenestemandspensioner

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Budget 2019 (årets priser)	Forventet Regnskab 2019 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2019 - budget 2019)
Nettohusleje - Gammelsø	3.475	3.479	3.317	3.338	21
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbev. Odense Kommune	4.954	-2.337	2.000	4.000	2.000
Pensionsudbetaling fra Sampension	1.927	2.281	2.800	3.015	215
Indtægter i alt	10.356	3.423	8.117	10.353	2.236
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Budget 2019 (årets priser)	Forventet Regnskab 2019 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2019 - budget 2019)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	12.982	14.702	18.112	18.526	-414
Ekstern administration	166	201	180	191	-11
Udgifter i alt	13.148	14.903	18.292	18.717	-425
I alt	2.792	11.480	10.175	8.364	1.811

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Budget 2019 (årets priser)	Forventet Regnskab 2019 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2019 - budget 2019)
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	3.316	2.510	0	0	0
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	666	565	570	467	-103
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.451	1.418	1.500	1.088	-412
Præmiebetaling til Sampension	5.434	4.494	2.070	1.555	-515
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	689	797	342	518	176
i alt	6.123	5.291	2.412	2.073	-340

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Budget 2019 (årets priser)	Forventet Regnskab 2019 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2019 - budget 2019)
Handicapkørsel (SBH) - ekskl. Demens					
Indtægter	-6.813	-7.140	-6.916	-5.454	-1.462
Entreprenørudgifter	26.125	27.653	25.693	28.780	-3.087
Fællesudgifter	4.388	4.551	4.693	5.417	-725
Ejerbidrag	23.700	25.064	23.470	28.744	-5.274
Personture	129.754	135.526	134.711	145.671	10.960
Handicapkørsel (SBH) - Demens					
Indtægter	0	0	-	-6	6
Entreprenørudgifter	0	0	-	34	-34
Fællesudgifter	0	0	-	8	-8
Ejerbidrag	0	0	0	35	-35
Personture	0	0	0	187	187
Lægekørsel					
Indtægter	-3	-4	0	-3	3
Entreprenørudgifter	3.229	2.565	2.840	2.156	684
Fællesudgifter	691	521	633	485	148
Ejerbidrag	3.917	3.082	3.473	2.638	835
Personture	22.995	17.307	20.000	14.439	-5.561
Speciallægekørsel					
Indtægter	-2	-2	0	-3	3
Entreprenørudgifter	1.710	1.696	1.813	1.480	333
Fællesudgifter	222	211	246	213	33
Ejerbidrag	1.930	1.905	2.059	1.690	368
Personture	7.376	7.015	7.775	6.332	-1.443
Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	292	289	331	217	114
Fællesudgifter	25	26	31	21	11
Ejerbidrag	317	315	362	237	125
Personture	833	865	990	620	-370
Paragrafkørsel					
Indtægter	-5	-8	-9	-3	-6
Entreprenørudgifter	444	414	714	256	458
Fællesudgifter	80	75	122	55	67
Ejerbidrag	519	481	827	308	519
Personture	2.651	2.501	3.850	1.662	-2.188
Genoptræningskørsel****)					
Indtægter	-14	-13	0	-9	9
Entreprenørudgifter	4.269	4.379	3.981	3.906	75
Fællesudgifter	967	940	932	979	-47
Ejerbidrag	5.222	5.306	4.913	4.876	37
Personture	34.974	36.235	33.549	32.860	-689
Special genoptræningskørsel****)					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	716	775	716	370	346
Fællesudgifter	64	69	72	46	26
Ejerbidrag	780	843	788	416	372
Personture	2.184	2.527	2.359	1.362	-997
Aktivitetkørsel					
Indtægter	-385	-371	-368	-294	-74
Entreprenørudgifter	7.139	7.279	6.202	5.934	268
Fællesudgifter	1.556	1.445	1.299	1.301	-2
Ejerbidrag	8.310	8.353	7.133	6.941	192
Personture	57.391	56.632	48.760	45.245	-3.515
Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	2.411	2.626	1.975	2.425	-449
Fællesudgifter	593	593	471	622	-151
Ejerbidrag	3.003	3.218	2.446	3.047	-600
Personture	20.572	20.958	15.503	18.929	3.426

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2017 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Budget 2019 (årets priser)	Forventet Regnskab 2019 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2019 - budget 2019)
Specialskelekørsel					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	22.114	25.230	24.423	20.539	3.884
Fællesudgifter	3.397	3.476	3.187	3.183	3
Ejerbidrag	25.512	28.706	27.610	23.722	3.888
Personture	110.852	123.325	110.867	99.759	-11.108
Center for voksenundervisning					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	65	179	301	159	142
Fællesudgifter	13	31	51	34	17
Ejerbidrag	78	209	352	193	159
Personture	405	974	1.775	980	-795
CPR-kørsel/Job og ressource					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	7	103	11	0	11
Fællesudgifter	1	14	2	0	2
Ejerbidrag	8	118	13	0	13
Personture	46	654	75	0	-75
Dagcenterkørsel					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	3.636	3.704	2.383	1.025	1.358
Fællesudgifter	646	587	418	220	198
Ejerbidrag	4.282	4.291	2.801	1.245	1.556
Personture	25.737	25.273	16.234	7.028	-9.206
Flexruter					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	187	118	172	2	170
Fællesudgifter	24	10	26	1	25
Ejerbidrag	211	128	198	3	195
Personture	780	322	780	19	-761
Lukket skolekørsel					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	546	256	0	0	0
Fællesudgifter	14	7	0	0	0
Ejerbidrag	560	262	0	0	0
Personture	455	213	0	0	0
Flextrafik ekskl. siddende patientbef. og telekørsel i alt					
Indtægter	-7.222	-7.537	-7.292	-5.772	-1.520
Entreprenørudgifter	72.890	77.266	71.555	67.282	4.273
Fællesudgifter	12.681	12.554	12.182	12.585	-403
Ejerbidrag Flextrafik i alt	78.349	82.282	76.445	74.096	2.349
Personture	417.005	430.327	397.228	375.093	-22.135
Siddende patientbefordring					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter ^{^)}	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	6.235	6.481	6.485	6.540	-56
Ejerbidrag	6.235	6.481	6.485	6.540	-56
Personture	232.782	234.518	241.490	236.000	-5.490
^{^)} Entreprenørafregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik					
Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*					
Indtægter	-7.222	-7.537	-7.292	-5.772	-1.520
Entreprenørudgifter	72.890	77.266	71.555	67.282	4.273
Fællesudgifter	18.916	19.035	18.666	19.125	-459
Ejerbidrag Flextrafik i alt	84.584	88.763	82.929	80.636	2.293
Personture i alt	649.787	664.845	638.718	611.093	-27.625
Telekørsel					
Indtægter	-2.631	-2.787	-2.653	-2.647	-6
Entreprenørudgifter	17.362	17.479	17.577	14.778	2.799
Fællesudgifter	6.130	6.009	6.552	5.726	826
Ejerbidrag	20.860	20.701	21.476	17.857	3.619
Personture	163.867	163.462	169.340	141.355	-27.985
Flextrafik i alt					
Indtægter	-9.853	-10.324	-9.945	-8.419	-1.526
Entreprenørudgifter	90.251	94.744	89.132	82.060	7.072
Fællesudgifter	25.046	25.044	25.218	24.852	366
Ejerbidrag Flextrafik i alt	105.445	109.464	104.405	98.492	5.912
Personture	813.654	828.307	808.058	752.448	-55.610
Nøgletal**					
Entreprenørudgifter pr. personture	155	160	157	159	2
Ejerbidrag/personturnr	171	173	173	178	5

* Telekørsel afregnes under busregnskabet

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