

# DAGSORDEN

## FYNBUS BESTYRELSE

Tirsdag den 23. april 2019

J.nr.: 201903-24204

### Deltagere:

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

### Repræsentantskabsmedlemmer:

Jan Ole Jakobsen, Langeland  
Leif Rothe Rasmussen, Assens

### Administration:

Direktør Carsten Hylborg Jensen  
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing  
Økonomi- og IT-Chef Mads Frederik Skjoldborg Medelbye  
Planchef Anne Daugbjerg Mortensen  
Kommunikationschef Martin B. Krogh

**INDHOLD**

Indhold .....	2
Sager til beslutning: .....	3
1. Ændring af FynBus' vedtægter .....	3
2. FynBus' Årsregnskab 2018 .....	4
3. FynBus' Årsberetning 2018 .....	12
4. Ændring af Fælles Landsdækkende rejseregler .....	13
5. Evaluering og revision af telekørselskonceptet .....	15
6. Evaluering af udvidelse af tidspunkter for Gratiskørsel .....	23
Sager til drøftelse:.....	25
Sager til orientering:.....	26
7. Opgørelse over udgifter til implementering af Rejsekort .....	26
8. Indsatser og produkter i forhold til turister på Fyn og Langeland .....	29
9. Meddelelser .....	32
10. Eventuelt.....	32

## SAGER TIL BESLUTNING:

### 1. ÆNDRING AF FYNBUS' VEDTÆGTER

#### Resumé:

*FynBus' ændring af vedtægterne som besluttet på bestyrelsesmøde den 13. september 2018 er blevet korrigeret på baggrund af brev fra Økonomi- og Indenrigsministeriet. Ændringerne vedrører blandt andet udpegning af suppleanter.*

*Korrigerede vedtægter fremlægges til godkendelse.*

#### Sagsfremstilling:

FynBus' har i efteråret 2018 søgt godkendelse af en ændret vedtægt for FynBus i Region Syddanmark og af Bygnings-, Bolig- og Transportministeren og Økonomi- og Indenrigsministeren. Ændringen i vedtægten skete på baggrund af ændringer i standardvedtægten jf. Bekendtgørelse nr. 1048 af 13. august 2018.

Ændringen vedrører regel for, hvornår FynBus' bestyrelses beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse skal foreligge. Med ændringen skal beslutningen foreligge senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår mod tidligere den 15. september.

I brev fra Økonomi- og Indenrigsministeriet af 13. marts 2019 fremhæver ministeriet blandt andet,

At vedtægter for Trafikselskabet FynBus kan godkendes på vilkår af, at vedtægternes § 15 ændres jf. formulering i brevet vedr. stk. 2,

At der yderligere foretages mindre ændringer i § 27, § 31 og § 34 stk. 2.

Brev fra Økonomi- og Indenrigsministeriet er vedlagt som bilag 1.1.

Ministeriet bemærker endvidere, at lov om trafikselskaber ikke giver mulighed for rotation mellem repræsentantskabsmedlemmer ift. bestyrelsesposter, idet bestyrelsesposterne – undtagen de poster der besættes af de regionale repræsentanter og den største kommunale bidragyder – besættes ved udpegning i repræsentantskabet for hele valgperioden.

FynBus' vedtægter korrigeret for de indsigelser ministerierne har beskrevet, fremlægges til godkendelse.

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender Vedtægt for Trafikselskabet FynBus af 23. april 2019.
- Oversender sagen til Repræsentantskabet med henblik på beslutning om udpegning til bestyrelsen.

#### Vedtagelse:

#### Bilag:

- Bilag 1.1 Brev fra Økonomi- og Indenrigsministeriet af 13. marts 2019  
Bilag 1.2 Vedtægt for Trafikselskabet FynBus af 23. april 2019

## 2. FYNBUS' ÅRSREGNSKAB 2018

### Resumé:

*Administrationen fremlægger regnskab 2018 til godkendelse.*

*Indtægterne er 17,3 mio. kr. mindre end budgetteret, hvilket skyldes et større passagerfrafald end forventet.*

*Det er særligt på pendlerkort, ungdomskort, skolekort og rejsekort, der er sket tilbagegang.*

*Udgifterne til rutekørsel er 6,3 mio. kr. større end budget. Der er realiseret 7.600 flere køreplanter, og omkostningsindekset er steget 2,2 % mere end forventet på budgettidspunktet. Derudover kommer udgifter til nedlukning af Odense Bybusser fra august 2018. Nedlukningen medfører i efterfølgende år en besparelse på forventet 12,7 mio. kroner.*

*Fællesudgifterne i er 2,2 mio. kr. højere end budget. Dette skyldes engangsudgifter til GDPR, datawarehouse, passageranalyse mv. Derudover kommer en længere indfasningsperiode med dobbelt drift i forbindelse med implementering af rejsekortet og konsekvenserne af Takst Vest. Merforbruget dækkes af tidligere års opsavede mindreforbrug af rammen. Udgifterne til Rejsekort A/S er 1,0 mio. kroner lavere end budget.*

*Ejerbidrag til telekørsel er i regnskab for 2018 1,0 mio. kr. lavere end budgetteret, og skyldes ca. 8.300 færre ture end budgetteret.*

*Regnskab for 2018 for den visiterede kørsel, Flextrafik, er et merforbrug på 2,0 mio. kr. på trods af færre ture end budgetteret. Dette skyldes et fald i ture vedr. "anden kørsel" og telekørsel, som modsvares af flere dyre handicapture. Derudover er især specialskekørslen dyrere end budgetteret.*

### Sagsfremstilling:

Administrationen aflægger regnskab for 2018. Aflæggelsen sker i henhold til Styrelseslovens § 45 og FynBus' Kasse- og regnskabsregulativ. Det reviderede regnskab vedlægges som bilag 2.5.

Regnskabet er kommenteret i forhold til budgettet for 2018 i bilag 2.1.

Kommenteringen tager udgangspunkt i talmaterialet til det interne regnskab, som er vedlagt i bilag 2.2.

Det interne regnskab er det samlede årsregnskab opdelt på Busdrift, Flextrafik, Tjenestemandspensioner, Egenkapital samt Eksternt finansierede Projekter.

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

### Revision

Årsregnskabet er revideret af BDO Kommunernes Revision. Revisors beretning nr. 13 er vedlagt i bilag 2.4.

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

*"Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger af betydning for revisionspåtegningen. Vores kommentarer vedrørende revisionen af årsregnskabet fremgår af afsnit 3."*

*"Hvis bestyrelsen godkender årsregnskabet i den foreliggende form, og der ikke fremkommer yderligere oplysninger under behandlingen af årsregnskabet, vil vi forsyne det med en påtegning uden forbehold, men med følgende fremhævelse af forhold:*

*Vi henleder opmærksomheden på, at FynBus i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelsen om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. har medtaget det af ledelsen godkendte resultatbudget for 2018 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2018. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision."*

## REGNSKAB 2018

### Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2016 til regnskab 2018

Mio. kroner (årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-232,3	-230,6	-221,2	-203,8	17,3	-8%
Kørselsudgifter	499,9	478,3	490,6	497,0	6,3	1%
Fællesudgifter	70,0	76,3	75,5	74,7	-0,9	-1%
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>337,6</b>	<b>323,9</b>	<b>345,0</b>	<b>367,8</b>	<b>22,8</b>	<b>7%</b>
<b>Telekørsel</b>						
Indtægter	-2,5	-2,6	-2,7	-2,8	-0,1	3%
Kørselsudgifter	18,0	17,4	18,0	17,5	-0,6	-3%
Fællesudgifter	6,7	6,1	6,3	6,0	-0,3	-5%
<b>Ejerbidrag telekørsel</b>	<b>22,2</b>	<b>20,9</b>	<b>21,7</b>	<b>20,7</b>	<b>-1,0</b>	<b>-4%</b>
<b>Ejerbidrag i alt</b>	<b>359,8</b>	<b>344,8</b>	<b>366,6</b>	<b>388,5</b>	<b>21,9</b>	<b>6%</b>

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, udgør i 2018 388,5 mio. kroner. Det er en merudgift på 21,9 mio. kroner. svarende til en stigning på 6 % i forhold til budgettet for 2018.

### Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af tabel 1 er passagerindtægterne i 2018 17,3 mio. kroner mindre i forhold til budgettet, svarende til et fald på -8 %. Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 2 nedenfor.

Der er i 2017 indregnet en ekstraordinær indtægt på 8,2 mio. kr. som følge af slutafregningerne i Bus & Tog samarbejdet for årene 2014-2016.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2016 til regnskab 2018

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
<b>FynBus</b>	-232,3	-230,6	-221,2	-203,8	17,3	-8%
Region Syddanmark	-124,8	-126,9	-115,1	-111,3	3,8	-3%
Assens	-4,3	-3,7	-4,1	-3,4	0,7	-17%
Faaborg - Midtfyn	-4,0	-3,8	-3,9	-3,6	0,3	-8%
Kerteminde	-1,8	-1,8	-1,8	-1,6	0,2	-12%
Langeland	-2,7	-2,1	-2,2	-1,6	0,5	-24%
Middelfart	-2,9	-3,0	-2,8	-2,6	0,2	-6%
Nordfyn	-3,4	-3,1	-3,2	-2,7	0,6	-18%
Nyborg	-3,5	-3,3	-3,4	-3,0	0,4	-11%
Odense	-75,4	-72,3	-74,9	-64,7	10,3	-14%
Svendborg	-9,6	-10,6	-9,7	-9,4	0,4	-4%

Årsagen til faldet i indtægterne i 2018 er hovedsageligt mindre indtægterne fra rejsekort og fastprisprodukter (Pendler- Skole og Ungdomskort). Det er Region Syddanmark og Odense Kommune, med henholdsvis 3,8 og 10,3 mio. kroner, der har det største indtægtstab, mens Langeland Kommune har det procentuelt største fald på 24 %.

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

**Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2016 til regnskab 2018**

Passagerer (1.000)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
<b>FynBus</b>	17.536	15.537	15.862	14.115	-1.747,0	-11%
Region Syddanmark	6.994	5.853	6.434	5.386	-1.048,0	-16%
Assens	335	345	332	325	-7,0	-2%
Faaborg - Midtfyn	381	366	344	337	-7,0	-2%
Kerteminde	195	167	170	142	-28,0	-16%
Langeland	307	282	290	272	-18,0	-6%
Middelfart	178	166	172	171	-1,0	-1%
Nordfyn	360	347	339	294	-45,0	-13%
Nyborg	331	313	330	286	-44,0	-13%
Odense	7.556	6.841	6.570	6.107	-463,0	-7%
Svendborg	899	857	881	795	-86,0	-10%

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

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

#### Entrepenørudgifter

Fra R 2017 til R 2018 er entrepenørudgifterne steget med ca. 4 %, bl.a. som følge af stigning i indeks fra Trafikselskaberne i Danmark, lukning af Odense Bybusser, øget trængsel samt stigning i aktivitetsniveauet.

Den ekstraordinære merudgift i 2018 vedr. lukningen af Odense Bybusser betyder til gengæld, at Odense Kommune fremover opnår en årlig besparelse på forventet 12,7 mio. kroner, for så vidt angår den ordinære drift.

Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau ses nedenfor i tabel 4.

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2016 til regnskab 2018

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
<b>FynBus</b>	499,9	478,3	490,6	497,0	6,3	1,3%
Region Syddanmark	203,4	182,6	189,1	188,4	-0,7	0%
Assens	16,8	16,2	15,4	16,2	0,8	5%
Faaborg - Midtfyn	19,2	21,3	23,2	24,0	0,8	3%
Kerteminde	6,7	6,6	6,5	6,7	0,2	3%
Langeland	7,4	7,3	7,5	7,4	-0,1	-1%
Middelfart	10,2	10,2	11,2	11,4	0,2	2%
Nordfyn	15,1	13,8	14,0	14,2	0,3	2%
Nyborg	13,4	13,3	13,4	13,9	0,4	3%
Odense	177,9	177,2	180,4	184,8	4,4	2%
Svendborg	29,8	29,7	29,9	30,0	0,0	0%

I forhold til budget 2018 bliver kørselsudgifterne i regnskab 2018 1,3 % højere, svarende til 6,3 mio. kroner.

De væsentligste årsager er:

- Der er kørt ca. 7.600 flere køreplantimer end budgetteret svarende til ca. 5,9 mio. kr. Dette skyldes primært øget køretid i Odense.
- Derudover er der 3.000 flere køreplantimer i forhold til budget, som skyldes en budgetfejl angående antallet af køreplantimer.
- Stigning i Trafikselskaberne i Danmarks entreprenørindeks på 2,2 %, svarende til ca. 9,9 mio. kroner som ikke var kendt ved budgettering til 2018.
- Der er i gennemsnit kørt til billigere priser pr. time, når der er reguleret for ovenstående. Det er lig med en mindre udgift på 2,8 mio. kr.
- Mindre forbrug på andre udgiftsposter på 6,7 mio. kr.

### 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. Udviklingen i Fællesudgifter ses nedenfor i tabel 5.

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

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.

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 14,5 mio. kroner, hvoraf de 4,7 mio. kroner i budgettet herunder er indeholdt i de administrative udgifter, da de vedrører abonnementsbetaling til Rejsekort A/S. Udgifterne til Rejsekort A/S udgør 13,5 mio. kroner ved årets afslutning og er et mindreforbrug på 1,0 mio. kroner i forhold til budgettet.

Tabel 5: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2016 til regnskab 2018

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
Driftsrelaterede udgifter	10,7	8,3	7,8	8,5	0,7	9%
Salgsrelaterede udgifter	16,2	15,9	15,9	16,1	0,3	2%
Administrative udgifter	34,9	39,4	41,9	38,4	-3,5	-8%
<b>Ordinær ramme</b>	<b>61,8</b>	<b>63,7</b>	<b>65,6</b>	<b>63,1</b>	<b>-2,5</b>	<b>-4%</b>
Ekstra udgifter Rejsekort	5,6	10,3	9,8	13,5	3,7	37%
Rammestyring / Overførsel	1,3	0,8	0,0	-2,2	-2,2	-
Anlægsudgifter	1,2	1,5	0,1	0,3	0,2	136%
<b>I alt</b>	<b>68,8</b>	<b>74,8</b>	<b>75,4</b>	<b>74,4</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1%</b>

2018 medførte et merforbrug på 2,2 mio. kroner, som føres på rammestyring/overførsel. Merudgiften kan dækkes af de seneste års opsparing under rammestyingsprincippet for den ordinære ramme.

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

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

De aktuelle anlægsprojekter er:

- Kapacitetsstyring 0,5 mio. kroner (udskudt fra 2014), hvoraf der er anvendt 0,1 mio. kroner i 2018 og restbeløb er overført til 2019.
- Forbedring af Trafikinformation samlet projektsum 2,3 mio. kroner, heraf 1,3 mio. kroner finansieres af FynBus, hvoraf de 0,3 mio. kroner kommer fra projektet Opgradering af terminaler på OBC (udskudt fra 2017). Der er anvendt 0,2 mio. kroner i 2018 og restbeløb er overført til 2019.
- Økonomiintegration 0,1 mio. kroner (overføres da regionens økonomisystem er udskudt til 2019 – projektet er udskudt fra 2016)

### Telekørsel

Ejerbidraget til telekørsel for perioden 2016 til 2018 er faldet med 7 %. Især Kerteminde Kommune og Svendborg Kommune har i denne periode haft de største fald.

Samlet set viser regnskab 2018 en mindreudgift på 4 % i forhold til budgettet. Der er forskelle i udviklingen i den enkelte kommune.

I nedenstående tabel 6 ses udviklingen på ejerniveau.



Tabel 6: Samlede telekørselsudgifter i perioden 2016-18 i løbende priser inklusiv fællesudgifter

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
FynBus	22,2	20,9	21,7	20,7	-1,0	-4%
Region Syddanmark	1,2	1,1	1,1	1,0	-0,1	-11%
Assens	5,3	4,9	4,9	5,1	0,2	4%
Faaborg - Midtfyn	4,8	4,4	4,3	4,7	0,5	11%
Kerteminde	2,0	1,7	1,7	1,6	-0,1	-3%
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	191%
Middelfart	1,1	1,0	1,0	1,1	0,1	8%
Nordfyn	4,5	5,1	6,1	4,9	-1,2	-20%
Nyborg	0,7	0,6	0,6	0,6	0,1	9%
Odense	0,1	0,2	0,2	0,1	-0,1	-45%
Svendborg	2,4	1,8	1,9	1,5	-0,4	-20%

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

### Flextrafik

Nedenstående tabel 7 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2016 – 2018. Der er sket en mindre stigning i perioden, som skyldes stigning i handicapkørsel og siddende patientbefordring.

Efter budgetlægningen er ordningen vedr. handicapkørsel blevet udvidet til også at omfatte blinde og svagt-seende, hvilket i nogle kommuner har bidraget væsentligt til stigningen. Flere ældre er også en faktor.

Tabel 7: Antal personture 2016-18

Antal personture	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Handicapkørsel	123.704	129.754	126.761	135.526	8.765	7%
Anden kørsel	295.141	287.251	316.241	294.801	-21.440	-7%
<b>Handicap- og anden kørsel</b>	<b>418.845</b>	<b>417.005</b>	<b>443.002</b>	<b>430.327</b>	<b>-12.675</b>	<b>-3%</b>
Telekørsel*	165.315	163.867	171.790	163.462	-8.328	-5%
<b>I alt</b>	<b>584.160</b>	<b>580.872</b>	<b>614.792</b>	<b>593.789</b>	<b>-21.003</b>	<b>-3%</b>
Siddende patientbefordring	226.614	232.782	241.271	234.518	-6.753	-3%
<b>I alt</b>	<b>810.774</b>	<b>813.654</b>	<b>856.063</b>	<b>828.307</b>	<b>-27.756</b>	<b>-3%</b>

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

Hovedtallene for flexkørsel fremgår i tabel 8 herunder.

**Tabel 8: Hovedtal Flextrafik**

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Indtægter	-7,0	-7,2	-7,1	-7,5	-0,4	6%
Entreprenørudgifter	67,0	72,9	74,8	77,3	2,5	3%
<b>Flex udgifter, netto</b>	<b>60,0</b>	<b>65,7</b>	<b>67,6</b>	<b>69,7</b>	<b>2,1</b>	<b>3%</b>
Fællesudgifter	21,0	18,9	19,1	19,0	-0,1	-1%
<b>Ejerbidrag</b>	<b>81,0</b>	<b>84,6</b>	<b>86,8</b>	<b>88,8</b>	<b>2,0</b>	<b>2%</b>

Det ses, at ejerbidraget for regnskab 2018 udgør 88,8 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 2,0 mio. kroner eller 2 % i forhold til budgettet. Merudgiften skyldes at entreprenørudgiften pr. tur for handicapkørsel er øget med 4 % i forhold til budgettet, og da der samtidig er sket en stigning i antal handicapture medfølger det en øget ejerbidrag.

Udviklingen i fællesudgifterne ses i nedenstående tabel 9. Regnskab 2018 for fællesudgifterne er 25,0 mio. kroner, hvilket er en mindredgift på 2 % i forhold til budgettet.

**Tabel 9: Oversigt fællesudgifter for telekørsel og flextrafik**

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Fællesudgifter. Telekørsel	6,7	6,1	6,3	6,0	-0,3	-5%
Fællesudgifter, flexområdet	21,0	18,9	19,1	19,0	-0,1	-1%
<b>Fællesudgifter, i alt</b>	<b>27,6</b>	<b>25,0</b>	<b>25,5</b>	<b>25,0</b>	<b>-0,4</b>	<b>-2%</b>

Udviklingen i entreprenørudgifter pr. persontur fremgår af tabel 10.

**Tabel 10: Entreprenørudgifter pr. persontur**

Kroner pr. tur (årets priser)	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Handicapkørsel	211	201	196	204	8	4%
Anden kørsel	139	163	158	168	10	7%
Handicap og anden kørsel	160	175	169	180	11	6%
Telekørsel	109	106	105	107	2	2%
<b>I alt</b>	<b>146</b>	<b>155</b>	<b>151</b>	<b>160</b>	<b>9</b>	<b>6%</b>

Udviklingen i fællesudgifter pr. persontur fremgår af tabel 11. Udgifterne pr. persontur er faldet med 11,4 % fra R 2016 til R 2018.

**Tabel 11: Fællesudgifter pr. persontur**

Årets priser	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Fællesudgifter (mio. kroner)	27,6	25,0	25,5	25,0	-0,4	-2%
Antal personture	810.774	813.654	824.534	828.307	3.773	0%
Fællesudgifter pr. persontur	34,1	30,7	30,9	30,2	-0,7	-2%

Udviklingen i antal personture pr. medarbejder ses i tabel 12. R 2018 viser en normering på 2 medarbejdere færre end budgetteret. Det betyder også, at antal ture pr. medarbejder i R 2018 er 9 % højere end i B 2018.

**Tabel 12: Antal personture pr. medarbejder**

	R2016	R2017	B2018	R2018	B2019	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Antal personture	810.774	813.654	824.534	828.307	808.058	3.773	0%
Medarbejder normering	27,8	23,8	27,04	24,99	25,34	-2,05	-8%
Antal personture pr. medarbejder	29.165	34.187	30.493	33.146	31.889	2.652	9%

*Note: Inklusiv telekørsel og siddende patientbefordring.*

Det fremgår af tabellen, at den samlede sats på fællesudgifterne afviger marginalt i forhold til budgettet, men der er sket en stigning i den faste fællesudgifter og en reduktion i den variable fællesudgifter.

Der er i løbet af året sket lidt justeringer i forhold til personale, således er der ansat en fuldtids flextrafikleder og styrkelse af administration i forbindelse med udbud, som har påvirket de faste udgifter. Mens der i forbindelse med reduktion af ture til anden kørsel har været mulighed for at reducere udgifterne til det variable udgifter.

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

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Godkender det fremlagt årsregnskab for 2018.

#### Vedtagelse:

#### Bilag:

- Bilag 2.1 Notat Årsregnskab FynBus 2018
- Bilag 2.2 Talmateriale årsregnskab 2018
- Bilag 2.3 Notat Årsregnskab ejerfordelt 2018 (udsendes kun direkte til forvaltningerne)
- Bilag 2.4 Revisionsberetning nr. 13
- Bilag 2.5 Eksternt regnskab 2018
- Bilag 2.6 Finansiering 2018
- Bilag 2.7 Direktørens Rejse- og repræsentationsopgørelse for 2018

### **3. FYNBUS' ÅRSBERETNING 2018**

**Resumé:**

*FynBus' Årsberetning 2018 fremlægges til godkendelse.*

**Sagsfremstilling:**

Administrationen fremlægger Årsberetning for 2018. Årsberetningen skildrer de vigtigste resultater og begivenheder i og omkring FynBus i 2018.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- FynBus' Årsberetning 2018.

**Vedtagelse:**

**Bilag:**

Bilag 3.1 FynBus' Årsberetning 2018.

## 4. ÆNDRING AF FÆLLES LANDSDÆKKENDE REJSEREGLER

### Resumé:

I henhold til Lov om trafikselskaber skal FynBus i samarbejde de øvrige trafikselskaber og togoperatør i Danmark fastlægge landsdækkende rejseregler. De nuværende rejseregler bliver pr. 1. juni 2019 opdateret. Administrationen orienterer om de væsentligste ændringer.

### Sagsfremstilling:

De fælles, landsdækkende rejseregler gælder for rejser med DSB, Arriva Tog og Metroselskabet I/S, samt Trafikselskabet Movia, BAT, FynBus, Sydtrafik, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab.

Reglerne omfatter rejser med busser, havnebusser, metro, lokalbanetog samt rejser med Arriva Tog, DSB og Nordjyske Jernbaner. Rejsereglerne gælder også for rejser med de transportmidler, som selskaberne indsætter som erstatningstransport, samt dubleringstransport.

Rejsereglerne udgives på baggrund af et fælles arbejde i regi af Bus & Tog med revision af reglerne mellem alle de ovennævnte selskaber og træder i kraft den 1. juni 2019.

Der er foretaget en række ændringer i rejsereglerne, hvoraf en del er af sproglig art eller mindre tilføjelser.

De væsentligste ændringer i forhold til seneste version af Fælles landsdækkende rejseregler (af 1. november 2018) er følgende:

- Punkt 2.4: Ændringer vedrørende rejsehjemmel, herunder tidsgyldighed, tillæg samt anvendelse af rejsekort i metroen:
  - I Metroen skal kunden stige ud senest 30 min. efter udløb af tidsgyldighed
  - Pendlerkort og Periodekort anvendt i Metroen skal være gyldige til rejse i Metroen
  - Ved rejser i Metroen skal kort checkes ind på Metro-standerne
- Punkt 2.6: Det præciseres, at kun originale billetter og kort accepteres som gyldig rejsehjemmel.
  - Kopier og billeder af billetter og kort accepteres ikke (print-selv undtaget).
- Punkt 2.7: Blandt andet præcisering af ansvar i forhold til rejsehjemmel til børn ifølge med en betalende voksen (eller betalende barn).
  - Den betalende voksne/det betalende barn har ansvar for øvrige medtagne børn mht. kontrolafgift.
- Punkt 4.2 og 4.3: Regler for medbragte (el)løbehjul,
  - herunder emballage og udvendige mål ifm. medtagning som bagage
  - regler for medtagning i tog, busser, havnebusser og Aarhus Letbane.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- Ændrede landsdækkende rejseregler med ikrafttræden den 1. juni 2019.

**Vedtagelse:**

**Bilag:**

Bilag 4.1 Fælles landsdækkende rejseregler. Gyldig fra den 1. juni 2019

## 5. EVALUERING OG REVISION AF TELEKØRSELSKONCEPTET

### Resumé:

Bestyrelsen besluttede i september 2018, at administrationen skulle evaluere telekørselskonceptet samt udarbejde et udkast til revision af telekørselskonceptet, hvilket nu forelægges bestyrelsen.

Et af hovedformålene i oplægget til revision har været at sikre kommunerne mulighed for at kunne tilbyde kunderne en høj grad af mobilitet. Et andet hovedformål har været at give kommunerne bedre mulighed for at styre udgifterne hertil.

Administrationen har afholdt temadag om telekørsel samt besøgt kommunerne for at indgå i dialog om evaluering og revision af telekørsel. Sagsfremstillingen indeholder en opsamling på dialogen med kommunerne. Udkastet til revision forelægges bestyrelsen, herunder en beslutning i forhold til rabatter på Flextur, med henblik på at kunne sende et revisionsoplæg i høring hos kommunerne.

### Sagsfremstilling:

Vedlagt som bilag 5.1 er den samlede evaluering og revisionsoplægget. Bilaget opdateres på baggrund af bestyrelsesmødet.

Nedenfor er:

- Et resume af hovedpunkterne i evaluering og revisionsoplæg
- En opsamling på dialogen med kommunerne
- Et oplæg til beslutning omkring rabat på Flextur.

### Evaluering: Telekørsel i dag

Telekørsel er – ligesom busserne – åben, kollektiv transport, det vil sige, at alle kan køre med.

I 2013 vedtog FynBus' bestyrelse et fælles koncept for Telekørsel, hvilket afløste en række forskellige lokale tilbud. Telekørsel i FynBus' fælles koncept består i dag af Teletaxi, Telependler, Telecitry og Telerute. Nedenstående figur 1 angiver, hvordan turene fordelte sig procentvis i 2018:

Figur 1: Telekørselsture 2018 fordelt på type



Kommunerne har i dag forskellige muligheder for at styre efterspørgslen på telekørsel: Kommunen kan beslutte hvilke typer af telekørsel, der skal være i kommunen, hvilke tidsrum der skal være åbne for kørsel (ud fra fastsatte tidsmoduler), og hvilke teleområder kunden kan køre i og imellem.

Udviklingen i antal ture og kommunens udgifter har været stigende i en årrække, men har de seneste år stabiliseret sig for en række kommuner. Nordfyns og Assens kommuner har i 2018 ønsket at begrænse udgifterne, og har derfor besluttet ændringer i tilbuddet om kørsel.

### Oplæg til revision

Der er 5 overordnede overvejelser bag oplægget til et nyt fælles koncept for telekørsel (bestillingskørsel, der som telekørsel er åben for alle, kaldes "åben flextrafik" på tværs af trafikselskaberne):

1. Flere kommuner ønsker bedre mulighed for at **regulere kundernes efterspørgsel**.
2. Flere kommuner har ønske om at **understøtte mobilitet** i kommunen.
3. **Rejseplanen** har fra 2018 haft nye muligheder for at fremvise åben flextrafik, fx kan åben flextrafik "geovisiteres", og kan fremvises som tilbringerkørsel til/fra bus/tog. Geovisitering betyder, at Rejseplanen kan prioritere kørselstyper, så visningen af ren buskørsel prioriteres højere end visningen af åben flextrafik.
4. Et **fælles koncept** inden for FynBus' område gør telekørsel nemmere for kunderne at forstå og håndtere og nemmere at administrere.
5. Større ensartethed mht. åben flextrafik **på tværs af trafikskaber** gør det nemmere for kunderne og for den landsdækkende udvikling af fælles tekniske løsninger.

FynBus' oplæg til et nyt fælles koncept, der erstatter de nuværende ordninger Teletaxi og Telependler, består derfor af følgende:

- **Plustur**: Kollektiv transport, hvor kunden med åben flextrafik køres til/fra bus eller tog.
- **Flextur**: Mobilitetstilbud, hvor kunden med åben flextrafik køres fra adresse til adresse.

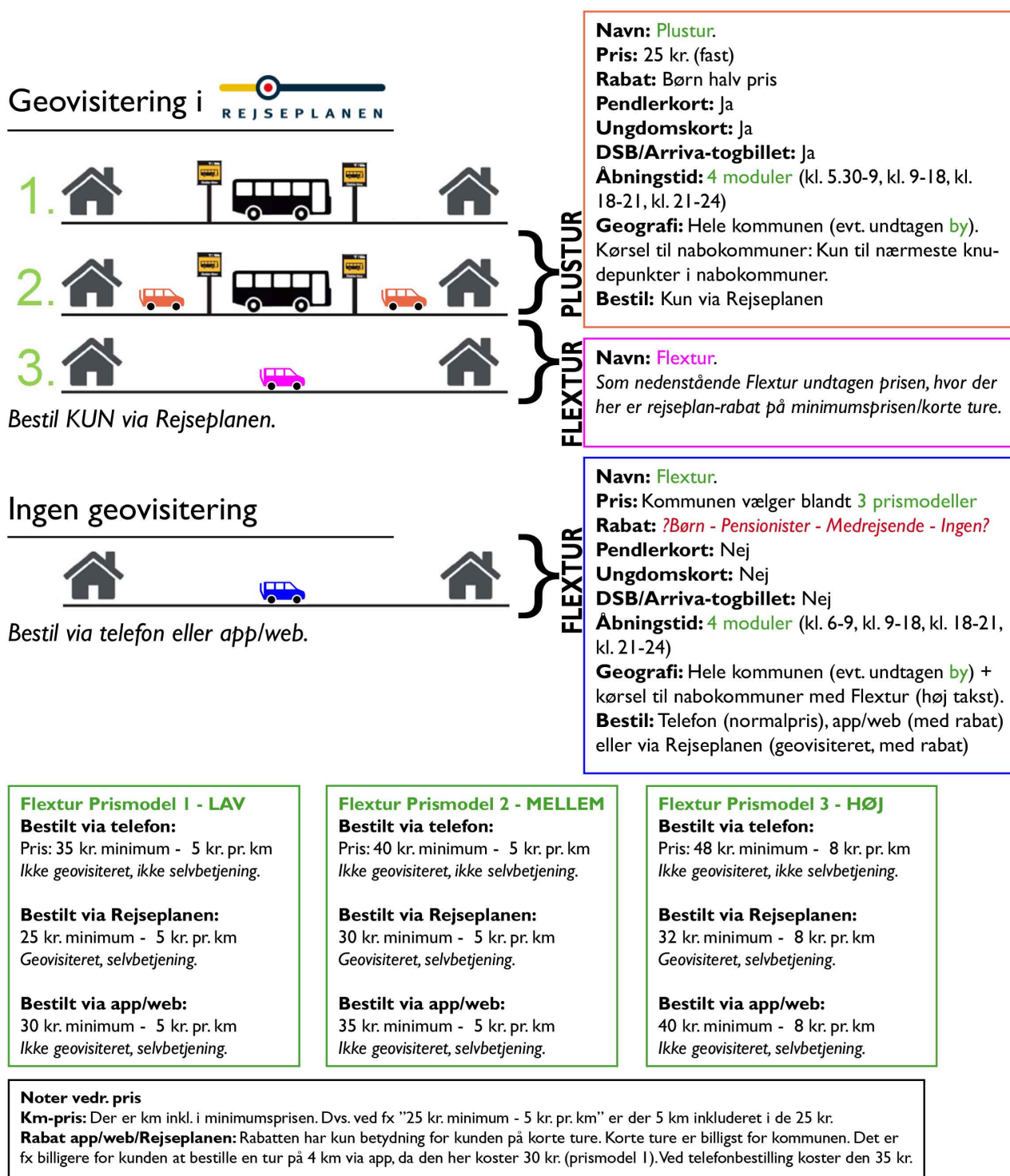
*Plustur og Flextur set i forhold til andre trafikskaber:*

- Plustur og Flextur findes – i lidt forskellig udformning – i dag i alle andre trafikskaber (undtagen BAT).
- Plustur indeholder i andre trafikskaber ikke mulighed for gratis kørsel med Pendlerkort/togbillet.
- Kommunerne kan i andre trafikskaber ikke vælge tidsmoduler på Plustur og Flextur (typisk åbningstid ca. kl. 6.00-24.00).
- Der lægges op til, at kunden med Flextur kan køre over kommunegrænser til nabokommuner (som i fx Sydtrafik). Dette vil altid ske til høj takst, hvor afrejsekommunen betaler nettoudgiften.

I figur 2 nedenfor vises med grafik og tekst, hvilken opgave de to ordninger løser for kunden, hvilke rejsehjemler der kan anvendes, og hvad det koster at bruge ordningerne.



Figur 2: Illustration af nyt koncept bestående af Plustur og Flextur



Bemærkninger i forhold til figur 2 ovenfor:

- De grønne markeringer på figuren viser, at kommunen har et valg, der kan påvirke efterspørgsel.
- Den røde markering i forhold til rabat på Flextur viser, at der udestår en bestyrelsesbeslutning. Dette beskrives nedenfor.

Plustur kan kun bestilles via Rejseplanen (dvs. kun selvbetjening). Flextur kan bestilles via telefon eller selvbetjening (web eller app). Flextur lægges geovisiteret i Rejseplanen – dvs. Flextur kan bestilles via Rejseplanen, hvis der ikke er en bus eller Plustur.

*Konsekvenser i forhold til kommunens muligheder for at styre efterspørgsel:*

Kommunerne får mere begrænsede muligheder for at styre efterspørgsel via geografi og åbningstider. Kommunerne kan dog som noget nyt benytte takster til at styre efterspørgsel på Flextur, hvilket flere kommuner har efterspurgt.

Med hensyn til Plustur er valgmulighederne ift. efterspørgsel følgende:

- Skal der være Plustur i kommunen?
- Skal der være kørsel i byområde?
- Valg af knudepunkter/stoppesteder
- Åbningstider ud fra 4 moduler: kl. 5.30-9, 9-18, 18-21 og 21-24.

For Flextur er valgmulighederne:

- Skal der være Flextur i kommunen?
- Skal der være kørsel i byområde?
- Skal prisen være lav, mellem eller høj?
- Åbningstider ud fra 4 moduler: kl. 6-9, 9-18, 18-21 og 21-24.

*Økonomiske konsekvenser for kommunerne:*

FynBus har lavet estimater på udgifterne, der peger på, at kommunerne vil kunne holde udgifterne på samme niveau som i 2018 eller lavere ved at sætte taksten på Flextur højt. Dette er yderligere beskrevet i bilag 5.2 *Forudsætninger og antagelser ved opgørelser og beregninger telekørselskoncept*.

I nedenstående tabel 1 ses forbrug i 2018 til ordningerne Teletaxi, Telependler og Telemetry (19,7 mio. kr.) og estimater for de nye ordninger Plustur og Flextur (17 mio. kr.).

Teletaxi i Odense indgår ikke i tallene, da denne ordning adskiller sig markant fra de andre Teletaxi-ordninger, og derfor ikke er omfattet af oplægget. Telemetry indgår, da det er muligt for Middelfart og Svendborg kommuner at lade deres Telemetry-ordninger erstatte af de nye koncepter – men det er ikke et krav.

**Tabel 10: Udgifter i 2018 for nuværende model og estimat for ny model. Flextur er regnet med laveste takstniveau, der er selvbetjeningsrabat, men ikke andre rabatter**

FynBus		Udgift - 2018	Estimat	I alt
Nuværende model	Teletaxi	16.300.000		
	Telemetry	700.000		
	Telependler	2.700.000		
	I alt			<b>19.700.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	
	Flextur, lav, ingen rabat		10.310.000	
	I alt			<b>17.010.000</b>

Estimaterne i tabel 1 er baseret på, at kommunerne vælger "lav takst". Hvis kommunerne vælger "mellem takst" eller "høj takst", bliver kommunens udgifter lavere. Hvis bestyrelsen indfører en rabattype på Flextur, bliver kommunens udgifter højere.

### Effekter for kunderne:

- Kunderne vil opnå et bedre mobilitetstilbud. Tilbuddet vil være lettere at forstå og mulighederne for at bruge det, vil være større.
- Taksten for kunderne vil dog generelt være højere end i det nuværende koncept.

For Flextur er takstmodellen opbygget med henblik på at tilskynde til brug af selvbetjening, da oplægget er, at en Flextur på op til 5-6 km (afhængig af kommunens valg af takstniveau) er billigere at bestille via selvbetjening. 50 % af Teletaxi-turene i dag er 7 km eller kortere, 31 % er 5 km eller kortere.

### Dialog med kommunerne

FynBus har i løbet af marts og april præsenteret evaluering og oplæg til revision på udvalgs møder i kommunerne, med henblik på at høre kommunens holdning til følgende spørgsmål:

1. **Understøtter** revisionsoplægget kommunens ønsker med hensyn til **mobilitet** i kommunen?
2. Opfylder revisionsoplægget kommunens behov for at kunne **styre efterspørgsel** på "åben flextrafik"?
3. Har kommunen et ønske om at kunne tilbyde **pensionister** rabat på Flextur?
4. Har kommunen en holdning til, om det er **børn eller medrejsende**, der får rabat på Flextur?
5. Hvad er holdningen i forhold til **kommuneoverskridende** rejser?

Nedenfor et resume af de input, der er kommet. Skriftlige svar fra kommunerne kan ses i bilag 5.3.

#### *Ad 1: Understøtter revisionsoplægget kommunens ønsker med hensyn til mobilitet i kommunen?*

Der var overvejende enighed om, at kørselsordningerne vil blive lettere for kunderne at forstå uden teleområder, samt at det for kunderne vil styrke mobiliteten.

I Nyborg Kommune blev det fra flere sider fremført, at det eksisterende tilbud er godt, som det er.

Revisionsoplægget vil efter bestyrelsesmødet blive opdateret med bestyrelsens beslutning.

#### *Ad 2: Opfylder revisionsoplægget kommunens behov for at kunne styre efterspørgsel på "åben flextrafik"?*

Der var overvejende enighed om, at det er positivt, at kommunerne får mulighed for at vælge prisniveau på Flextur.

Udvalgsmedlemmer pegede på, at kommunen ikke får mulighed for at sætte prisen på niveau med eller lave-re end i dag.

Middelfart Kommune har skriftligt meddelt, at man ønsker mulighed for et ekstra eftermiddagsmodul, så der kan lukkes ned for u hensigtsmæssig skolekørsel (et eftermiddagsmodul kunne fx hedde kl. 12-16, kl. 13-16 eller kl. 13-17).

#### *Ad 3 og Ad 4: Rabat til pensionister, børn eller medrejsende på Flextur?*

Der var delte meninger med hensyn til rabatter. Der blev argumenteret for og imod rabatter til pensionister, børn og medrejsende på Flextur – der blev også argumenteret for, at der slet ikke skulle være rabatter.

Assens kommune har foreslået, at den enkelte kommune kan til/fravælge pensionistrabat.

#### *Ad 5: Hvad er holdningen i forhold til kommuneoverskridende rejser?*

Der var enighed om, at det er positivt, at borgerne får mulighed for at krydse kommunegrænsen.

Der blev af enkelte udvalgsmedlemmer spurgt til, om Flextur er en konkurrent til taxa.

### **Beslutning vedrørende Flextur-rabat**

Kørselstypen *Plustur* ses som kollektiv transport, og der gives rabat, som det kendes fra bus, ligesom rejse-reglerne for kollektiv trafik som udgangspunkt er gældende: Dermed gives der rabat til børn mens pensionister har mulighed for at købe et Pendlerkort med pensionistrabat, hvilket giver mulighed for at rejse billigt med *Plustur*.

I forhold til kørselstypen *Flextur*, der ses som et offentligt, kollektivt mobilitetstilbud, er der følgende muligheder:

- *Ingen rabat*: Det er en mulighed, at der slet ikke gives rabat på *Flextur* (udover selvbetjeningsrabatten, som allerede er indbygget i modellen).
- *Pensionistrabat*: Der er i dag en høj andel af kunder i alderen 60+ år, der anvender Telekørsel. Disse brugere vil fortsat kunne rejse med *Flextur*, men prisen vil i mange situationer blive højere, end den er med Telekørsel i dag. Der er ikke andre trafikselskaber, der giver rabat til pensionister på *Flextur*.
- *Børnerabat*: Der er en del børn, der rejser med Teletaxi i dag, og de rejser til halv pris. De vil derfor uden rabat på *Flextur* opleve mere end en fordobling af prisen. Movia giver rabat til børn på *Flextur*.
- *Medrejsende*: Der er en del kommuner, der har fokus på at udnytte bilernes kapacitet mest muligt, og det kan man måske anspore ved at give rabat til medrejsende. Det vil sige, at hvis en kunde bestiller en tur til flere rejsende, der alle skal afhentes samme sted og skal samme sted hen, så rejser kunden selv til fuld pris og de medrejsende rejser til halv pris. De jyske trafikselskaber giver rabat til medrejsende.

Det bemærkes, at beslutning om rabatter vil være principiel og gældende for alle kommuner.

#### *Teknik i forhold til rabatter:*

Teknikken tillader på nuværende tidspunkt, at der gives aldersrabat (fx til pensionister og/eller børn) ELLER rabat til medrejsende – men ikke BÅDE aldersrabat OG rabat til medrejsende.

Endvidere er det teknisk set lettest at kontrollere medrejsende-rabat eller ingen rabat. Der er mere manuel administration forbundet med aldersrabatter.

#### *Økonomiske konsekvenser i forhold til rabat:*

I nedenstående tabel 2 ses en oversigt over den økonomiske betydning ved forskellige beslutninger omkring rabatter.

Tabel 2: Kommunernes udgifter ved forskellige rabatmodeller

FynBus		Udgift - 2018	Estimat	I alt
Nuværende model	Teletaxi	16.300.000		
	Telecity	700.000		
	Telependler	2.700.000		
	I alt			<b>19.700.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	
	Flextur, lav, børnerabat		10.670.000	
	I alt			<b>17.370.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	
	Flextur, lav, pensionistrabat		11.170.000	
	I alt			<b>17.870.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	
	Flextur, lav, børne- og pensionistrabat		11.535.000	
	I alt			<b>18.235.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	
	Flextur, lav, medrejsenderabat		10.585.000	
	I alt			<b>17.285.000</b>

Som det fremgik af estimatet i tabel 1, er udgiften for kommunerne ved valg af lav takst ca. 17 mio. kr. (selvbetjeningsrabat er inkluderet, men ingen andre rabatter).

Det ses i tabel 2, at medrejsende-rabat er den rabat-type, der medfører de laveste ekstra-udgifter for kommunerne. Medrejsende-rabat koster kommunerne ca. 300.000 kr. ekstra (17.285.000 kr. i forhold til de 17 mio. kr. fra tabel 1).

Rækkefølgen på laveste ekstra-udgifter samlet set er:

1. Medrejsenderabat, ca. 300.000 kr. dyrere
2. Børnerabat, ca. 400.000 kr. dyrere
3. Pensionistrabat, ca. 900.000 kr. dyrere
4. Børne- og pensionistrabat, ca. 1,2 mio. kr. dyrere

Kommunernes udvalg er i marts/april præsenteret for et økonomisk estimat, hvori der indgik børnerabat.

I bilag 5.4 beskrives den økonomiske konsekvens af forskellige valg vedrørende rabat, fordelt på hver kommune.

### Tidsplan

FynBus arbejder efter følgende tidsplan:

- April - maj: Høring i kommuner
- Maj - juli: FynBus behandler høringssvar
- 22. august: FynBus' bestyrelse træffer beslutning vedrørende revision af telekørselskoncept
- September: Kommunerne træffer beslutning vedrørende åben flextrafik i kommunen
- Oktober - december: FynBus implementerer ændringer

- 1. januar 2020: Nyt koncept for åben flextrafik træder i kraft

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen beslutter,

- at evaluering og revisionsoplæg sendes i høring hos kommunerne
- om der skal gives rabat på Flextur udover selvbetjeningsrabat,
- om der skal gives rabat til:
  - børn og/eller pensionister *eller*
  - om der skal gives rabat til medrejsende
- at godkende tidsplanen.

**Vedtagelse:**

**Bilag:**

Bilag 5.1	Høringsudgave " <i>Evaluering og oplæg til revision af telekørselskonceptet</i> ".
Bilag 5.2	Notat Forudsætninger og antagelser ved opgørelser og beregninger telekørselskoncept
Bilag 5.3	Notat Oversigt over skriftlige svar fra kommunerne
Bilag 5.4	Notat Rabatberegninger Telekørselskoncept

## 6. EVALUERING AF UDVIDELSE AF TIDSPUNKTER FOR GRATISKØRSEL

### Resumé:

I forbindelse med beslutning om udvidelse af tidspunkterne for gratiskørsel for skoler 28. juni 2017 blev det aftalt at evaluere ordningen.

Evalueringen for anvendelse af ordningen i 2018 viser, at der er gennemført 3.071 ture med i alt 88.062 passagerer, og at udvidelse af tidspunktet for gratiskørsel har været problemfri, at budgetterne har været overholdt og at der ikke har været driftsmæssige udfordringer.

### Sagsfremstilling:

På bestyrelsens møde den 28. juni 2017 blev følgende vedtaget:

- At tidsrummene for rejser med større grupper over 15 passagerer udvides til tidsrummene kl. 08.00-14.00 og kl. 17.00-07.00 på hverdage.
- At der i tidsrummene kl. 08.00-09.00 og kl. 13.00-14.00 på hverdage maksimalt kan medtages grupper på op til og med 29 passagerer.
- At udvidelsen af tidsrummene evalueres i foråret 2018.

Det er den planlagte evaluering, der nu forelægges bestyrelsen.

I Odense og Middelfart blev der på daværende tidspunkt allerede udført ture i de udvidede tidsrum. Forslaget til udvidelse var således delvis en tilpasning til den praksis, der allerede var i disse kommuner.

Der har i 2018 været gennemført i alt 3.071 ture som gratiskørsel. Der har på disse ture været transporteret i alt 88.062 passagerer, hvilket svarer til ca. 29 passagerer pr. tur. I tabel 1 er beskrevet uddybende data for bestillinger og antal passagerer.

Tabel 1: Udført gratiskørsel fordelt på tidsbånd.

Tidsrum	Antal ture	Antal passagerer	Antal ture i %	Antal passagerer i %
8-9	627	15.702	20,4 %	17,8 %
9-13	1.617	49.562	52,7 %	56,2 %
13-14	792	21.878	25,7 %	24,8 %
17-18	25	704	0,8 %	0,8 %
18-07	9	216	0,3 %	0,2 %
<b>I alt</b>	<b>3.070</b>	<b>88.062</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Udgangspunktet for ordningen har været, at der maksimalt har kunnet bestilles en gratis tur til 29 passagerer, hvilket er valgt så der ikke udløses behov for ekstrabusser. Der har været situationer, hvor en gruppe større end 29 passagerer har ønsket transport. I de situationer, hvor FynBus har kunnet gennemføre transporten uden indsættelse af ekstrabusser er disse forespørgsler blevet imødekommet. Alternativt havde bestillingen skulle have været fordelt på 2 ture.

I bybusserne i Odense er der afsat budget til ekstrabusserne til gratiskørsel, hvorfor det maksimale antal passagerer på en gratiskørsel er 75 indtil budgettet for ekstrakørsel på 0,5 mio. kr. er opbrugt.

For hele Fyn viser evalueringen, at ca. 40 % af de gennemførte ture er med de regionale ruter, 36 % er med bybusserne i Odense og resten er fordelt på forskellige lokale og fælleskommunale ruter.

I de udvidede tidsrum er der gennemført 1.444 ture med i alt 37.654 passagerer, hvoraf en del allerede blev udført tidligere i henholdsvis Odense og Middelfart. Derudover er der ture, der er flyttet fra tidsrummet kl. 9-13 til de udvidede tidsrum. 99 % af turene foretages på skoledage i tidsrummet kl. 8-14.

Udvidelsen af tidspunkterne for gratiskørsel har været problemfri. Både bestillingsmodtagerne og de involverede entreprenører oplyser, at udvidelsen ikke har givet driftsmæssige udfordringer, ligesom det ikke har medført driftsomkostninger udover det planlagte budget til ekstrabusser i Odense Kommune.

Udvidelsen har givet skolerne bedre muligheder for længere ture mellem fx kystbyerne og Odense.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager evalueringen til efterretning.
- godkender, at udvidelsen af tidspunkterne for gratiskørsel gøres permanent.

**Vedtagelse:**



**SAGER TIL DRØFTELSE:**

Intet.

## SAGER TIL ORIENTERING:

### 7. OPGØRELSE OVER UDGIFTER TIL IMPLEMENTERING AF REJSEKORT

#### Resumé:

Bestyrelsen besluttede oktober 2014, at FynBus skulle tilslutte sig Rejsekort A/S pr. august 2016, senere udskudt til januar 2017. I forbindelse med disse beslutninger blev et samlet investeringsbudget på 121,6 mio. kr. besluttet, der senere blev forhøjet med 5,6 mio. kr. da bestyrelsen besluttede at kompensere kunderne i forbindelse med konvertering af deres buskort.

Det samlede forbrug til investering, implementering og konvertering til Rejsekort viser sig ved afslutningen af projektet at være 3,2 mio. kr. under det vedtagne budget fra maj 2015.

#### Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 23. oktober 2014 blev det besluttet, at FynBus kunne indgå aftale med Rejsekort A/S om fuld implementering af rejsekortet på alle fynske ruter pr. august 2016. Implementeringen blev efterfølgende udskudt til januar 2017.

I forbindelse med implementering af rejsekortet blev det vedtaget at foretage investeringer for i alt 121,6 mio. kr.:

- 1) aktie- og lånekapital 48,6 mio. kr.
- 2) indkøb af rejsekortudstyr 59,9 mio. kr.
- 3) implementeringsudgifter 13,1 mio. kr.

I tabel 1 nedenfor vises fordelingen af investeringerne over årene 2014 – 2018.

Tabel 1: Årsfordelte investeringsudgifter

Mio. kr. (2014 priser)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt 2014-18
<b>Aktie- og lånekapital</b>	48,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>48,6</b>
- Aktieerhvervelse	32,3	0,0	0,0	0,0	0,0	32,3
- Ansvarligt lån	16,3	0,0	0,0	0,0	0,0	16,3
<b>Indkøb af rejsekortudstyr</b>	0,0	31,0	27,7	0,0	1,2	<b>59,9</b>
<b>Interne og øvrige anlægsudgifter herunder projektledelse</b>	0,0	0,9	4,2	7,4	0,6	<b>13,1</b>
- Organisation og administration	0,0	0,9	1,2	1,2	0,6	3,9
- Frikøb af busser, kontrol, af installation	0,0	0,0	0,0	2,3	0,0	2,3
- Uddannelse af chauffører, salgspers., mv.	0,0	0,0	0,0	1,6	0,0	1,6
- Tilretning af IT, opkobling mv.	0,0	0,0	1,2	0,8	0,0	2,0
- Supplerende indkøb af udstyr	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	1,2
- Information og markedsføring	0,0	0,0	0,0	0,9	0,0	0,9
- Diverse udgifter	0,0	0,0	0,6	0,6	0,0	1,2
<b>I alt</b>	<b>48,6</b>	<b>31,9</b>	<b>31,9</b>	<b>7,4</b>	<b>1,8</b>	<b>121,6</b>

På grund af usikkerhed om finansieringen af det samlede nationale Rejsekort valgte FynBus' direktør at udskyde underskrift af tilslutningsaftalen, indtil ejerkredsen bag Rejsekort A/S sammen med Transportministeriet genforhandlede finansierings-, tilslutnings- og ejerftale samt nye vedtægter, hvilket FynBus' bestyrelse blev orienteret om på bestyrelsesmødet den 21. maj 2015.

På bestyrelsesmødet den 21. maj 2015 besluttede man endvidere at afsætte 5,6 mio. kroner til at dække kundernes udgifter på 50 kr. i forbindelse med skift til rejsekort. Endvidere er der sket en række justeringer med bl.a. flere validatorer i forhold til busser, WLAN og salgssteder i forhold til den vedtagne investering fra 2014.

Tabel 2 nedenfor viser resultatet på baggrund af de besluttede justeringer.

**Tabel 2: Opdaterede investeringsudgifter 2015**

Mio. kr. (2014 priser)	Oktober 2014	Maj 2015	Forskel
<b>Aktie- og lånekapital</b>	48,6	49,3	-0,7
<b>Indkøb af rejsekortudstyr</b>	59,9	63,2	-3,3
<b>Interne og øvrige anlægsudgifter herunder projektleidelse</b>	13,1	11,3	1,8
<b>Udskiftning af rejsekort</b>	0	5,6	-5,6
<b>I alt</b>	<b>121,6</b>	<b>129,4</b>	<b>-7,8</b>

FynBus er nu i ordinær drift, for så vidt angår den kundevedtente del, da Ungdomskortet blev implementeret i foråret 2018 som det sidste rejsekort produkt.

Det samlede resultatet af implementeringen ses herunder i tabel 3.

**Tabel 3: Realiserede udgifter til indførelse af Rejsekort, perioden 2014-2018 \***

Mio. kr. (løbende priser)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt 2014-18
<b>Aktie- og lånekapital</b>	0	49,3	0	0	0	<b>49,3</b>
- Aktieerhvervelse	0	32,4	0	0	0	32,4
- Ansvarligt lån	0	16,9	0	0	0	16,9
<b>Indkøb af rejsekortudstyr</b>	0	28,0	32,0	0,7	1,6	<b>62,4</b>
<b>Interne og øvrige anlægsudgifter herunder projektleidelse</b>	0	0,7	5,9	5,9	0,4	<b>12,9</b>
- Organisation og administration	0	0,4	3,1	5,2	0,0	8,7
- Frikøb af busser, kontrol, af installation	0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3
- Uddannelse af chauffører, salgspers., mv.	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Tilretning af IT, opkobling mv.	0	0,2	0,6	0,6	0,3	1,7
- Supplerende indkøb af udstyr	0	0,1	1,0	0,1	0,0	1,3
- Information og markedsføring	0	0,0	0,9	0,0	0,1	1,0
<b>Kortkonverteringsudgifter</b>	0	0,0	0,1	1,3	0,1	<b>1,5</b>
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>78,1</b>	<b>38,1</b>	<b>7,9</b>	<b>2,1</b>	<b>126,2</b>

\* Ud over udgifterne opgjort i tabel 3, er der afholdt udgifter for 1,5 mio. kr. til markedsføring, finansieret af Rejsekortet.

Aktie- og lånekapital er på niveau med budgettet og udgør 49,3 mio. kr.

Udgifterne til indkøb af rejsekortudstyr er på 62,4 mio. kr. svarende til 0,9 mio. kr. mindre end budgettet fra maj 2015.

Undervejs i processen har FynBus været nødsaget til at købe ekstra udstyr til busserne, dels på grund af et større antal reservebusser hos entreprenørerne end forudsat på bestillingstidspunktet, dels fordi der i de gennemførte udbud siden bestillingen er anskaffet flere 3-dørs busser.

Dette har kunnet holdes inden for det bevilgede beløb, blandt andet fordi Rejsekort A/S har genforhandlet nogle priser med leverandøren.

Selve implementeringen af rejsekortet udgør 12,9 mio. kr. hvilket er en merudgift på 1,6 mio. kr. i forhold til budget fra maj 2015 (også kaldet interne og øvrige anlægsudgifter, herunder projektledelse i tabel 1, 2 og 3).

Årsagen til overskridelsen er, at implementeringen krævede flere ressourcer end først antaget på grund af et længere forløb end oprindeligt planlagt, da indførelsen af Takst Vest ikke var forudsat og Rejsekort A/S blev forsinket med indførelsen af fastprisprodukter. Derudover blev der etableret et kampagnelokale på Odense Banegård Center og en rejsekortbus for at afhjælpe presset på kundecentrene, og tage kunderne bedst muligt i hånden.

Kortkonverteringsudgifterne udgør 1,5 mio. kr. og er 4,1 mio. kr. under budget. En af årsagerne til, at budgettet ikke er fuldt udnyttet, er at der ikke blev opkrævet 50 kr. i gebyr på oprettelse af skolekort og ungdomskort.

Samlet set betyder det, at projektets resultat er et forbrug på 126,2 mio. kr., der er finansieret via FynBus' egenkapital. Det samlede forbrug til investering, implementering og konvertering til Rejsekort er 3,2 mio. kr. under det vedtagne budget fra maj 2015.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:**

## 8. INDSATSER OG PRODUKTER I FORHOLD TIL TURISTER PÅ FYN OG LANGE-LAND

### Resumé:

*I forbindelse med overgangen til rejsekortet forsvandt muligheden for at kunne købe fx turistprodukter kontant i bussen. For at gøre det så nemt som muligt for turister at rejse med FynBus blev turistprodukterne gjort tilgængelige på webshop og FynBus mobilbillet. Derudover laver FynBus årligt fokuserede indsatser overfor flere forskellige kundesegmenter, herunder også både danske og udenlandske turister der kommer til Fyn. I sagen vurderes om FynBus fortsat har de rigtige produkter og salgskanaler i forhold til turister, ligesom der gives en kort status for indsatser overfor turister og de turiststeder, der har overnattende turister.*

### Sagsfremstilling:

Turister på Fyn har tidligere haft nem adgang til den kollektive trafik på Fyn, idet turisterne i bussen kunne købe turistbilletter kontant. Denne mulighed er efter overgangen til rejsekortet ikke længere til stede. I stedet tilbyder FynBus nu salg af turistprodukter via webshop eller FynBus mobil billet. Derudover har turisterne mulighed for at bruge nogle af de standardprodukter og salgskanaler som FynBus tilbyder alle kunder.

FynBus har gennemført en vurdering af, om det er tilstrækkelig nemt som turist at rejse med FynBus. Vurdering er sket ud fra de tilbudte billetprodukter, de tilgængelige slagskanaler og de turistindsatser FynBus gennemfører.

### Billetprodukter

FynBus har følgende billetprodukter, som turisterne kan bruge:

- TuristBillet:** Turisterne kan i de danske ferieperioder købe en turistbillet, der gælder til alle busser på hele Fyn en hel dag. Prisen er 50 kr. for en person og 150 kr. for en turistgruppe på 4 personer. Der kan ikke gratis medtages børn på produktet.
- Der er i 2018 solgt turistbilletter til 13.744 personer til en samlet værdi af 681.950 kr.
- Enkeltbillet:** Selvom det ikke er et specifikt turistprodukt, har turister mulighed for at købe en enkeltbillet i bussen. Der kan gratis medtages børn på produktet. Det er ikke muligt at opgøre, hvor mange enkeltbilletter, der er solgt til turister.
- Gruppebillet:** Gruppebilletten er heller ikke et turistprodukt, men turister har mulighed for at købe gruppebillet, hvor grupper fra 3-15 rejsende kan opnå 50 % rabat i forhold til enkeltbilletsprisen.
- Eventbillet:** FynBus tilbyder i samarbejde med DSB billig transport tur/retur til en række særlige events henover året. Billetten koster 59 kr. Der kan ikke gratis medtages børn på produktet.
- Der er solgt i alt 2.122 eventbilletter til en samlet værdi af 125.198 kr. Det vurderes at kun en marginal andel heraf er til turister.
- Rejsekort anonymt:** Et rejsekort anonymt kan købes af enhver. Prisen på et rejsekort anonymt er 80 kr. og man skal som minimum have 70 kr. på kortet for at kunne rejse. Prisen for en rejse med rejsekort anonym svarer til prisen på laveste rabattrin (trin 0) på rejsekort personligt. Der kan gratis medtages børn på produktet.

FynBus har i hele 2018 solgt ca. 9.000 rejsekort anonym, på hvilke der er foretaget ca. 75.000 rejser. Kun en marginal del af disse rejser vurderes at være foretaget af turister.

Rejsekort personlig/flex: En del af turisterne på Fyn er danskere. Disse turister har muligvis allerede et rejsekort, som de så også kan bruge i de fynske busser. Det kan ikke opgøres, hvor mange turistrejser, der rejses på rejsekort. Der kan gratis medtages børn på produktet.

Rejsekort A/S har arbejdet med at etablere et specifikt turistprodukt på rejsekort, men det har ikke været muligt at etablere en fornuftig business case, hvorfor denne udvikling indtil videre er sat i bero.

### Salgskanaler

FynBus sælger produkter til turister på følgende salgskanaler:

FynBus mobilbillet: FynBus App, hvor man skal oprette en profil og tilknytte et kreditkort for at kunne købe produkter. Der kan anvendes alle godkendte danske og udenlandske kreditkort. 75 % af turistbilletterne sælges via denne kanal. FynBus mobilbillet findes på nuværende tidspunkt alene i dansk udgave.

Webshop: På FynBus hjemmeside kan kunder på samme måde som på mobilbillet købe produkter. Ligesom for mobilbillet accepteres alle kreditkort, der er godkendt af NETS. Webshoppen findes i dansk, tysk og engelsk udgave. Det er webshoppen, som turiststederne instrueres i at bruge for at hjælpe turisterne. 25 % af turistbilletterne sælges ad denne vej.

I bussen: Enkeltbilletter kan købes i bussen.

Salgssteder FynBus: På FynBus' 24 salgssteder kan købes rejsekort anonym.

Rejsekort automat: På rejsekortautomaterne (RVM) kan også købes rejsekort anonym.

I forhold til rejsekort personligt giver det ikke umiddelbart mening at tale om salgskanaler, idet leveringstiden for dette produkt er op til 10 dage ved bestilling over nettet med anvendelse af Nem Id. Som dansk turist i Odense vil man dog kunne få leveret et rejsekort personligt ved fremmøde i FynBus' Kundecenter. Sammenhængen mellem salgskanaler og billetprodukter til turisterne ses i tabel 1 nedenfor:

**Tabel 1: Salgskanaler og billetprodukter til turister**

Billettype	Salgskanal				
	FynBus mobilbillet	Webshop	FynBus Salgssted	Rejsekort automat	Bussen
Turistbillet	X	X			
Enkeltbillet	X	X			X
Gruppebillet 3-15 personer	X	X			
Eventbillet	X	X			
Rejsekort anonym			X	X	

### Turistindsatser

FynBus har gennem årene haft et godt samarbejde med de fynske turistbureauer, som hvert år har fået tilsendt køreplaner og diverse markedsføringsmateriale.

I 2013 gennemførte FynBus' kundeambassadører den første turistrunde, hvor de besøgte ca. 120 steder, der huser turisterne under deres ophold på Fyn, herunder turistbureauer, campingpladser, Bed & Breakfast og de fynske marinaer m.m.

Her fortæller ambassadørerne om turisternes muligheder med bussen og teletaxi, samt hvilke billettyper og salgskanaler der findes til turister. Som en del af indsatsen har kundeambassadørerne en pakke med diverse relevant information med til turiststederne. Turistrunden har vist sig at være en stor succes og er derfor blevet gentaget hvert forår siden da. FynBus er et kendt og velkomment ansigt, når ambassadørerne besøger turiststederne.

Derudover er FynBus i 2019 indgået i et tættere samarbejde med Destination Fyn om fælles markedsføringsmateriale målrettet turister og synliggørelse af Rejseplanens muligheder. I den forbindelse planlægger FynBus i samarbejde med Destination Fyn/BIKE Island at lave et forsøg med ekstra cykelplads i bussen på udvalgte ruter på Sydfyn i sommerferiesæsonen.

### Samlet vurdering

Overordnet vurderer FynBus, at det er nemt for turister at bruge FynBus, og at der laves en tilfredsstillende indsats for at informere turisterne om mulighederne.

Det ville være godt at kunne få turistprodukter på et "engangsrejsekort", men det er FynBus' vurdering, at både danske og udenlandske turister har et godt og relevant udbud af billetprodukter. Fokus vil fortsat være på markedsføring af selve turistbilletten.

FynBus vurderer ligeledes, at der er et tilfredsstillende udbud af salgskanaler, dog bør FynBus' mobilbillet udvides til også at være tilgængelig på engelsk og evt. tysk. Fokus vil fortsat være på markedsføring af FynBus' mobilbillet overfor turisterne og webshop overfor turiststederne.

I forhold til turistindsatser har FynBus et godt koncept, der vil blive fastholdt. Indsatsen vil blive udvidet med yderligere samarbejde med Destination Fyn omkring forsøgsprojekter og fælles markedsføring.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning

### **Vedtagelse:**

## **9. MEDDELELSER**

Intet

## **10. EVENTUELT**



---

Formand  
Morten Andersen

---

Næstformand  
Poul Andersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Bo Libergren

---

Bestyrelsesmedlem  
Flemming Madsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Kristian Nielsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Jesper Hempler

---

Bestyrelsesmedlem  
Regitze Tilma

---

Bestyrelsesmedlem  
Albert Pedersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Anders W. Berthelsen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen

**FynBus**

[ltm@fynbus.dk](mailto:ltm@fynbus.dk); [idi@fynbus.dk](mailto:idi@fynbus.dk)

Slotsholmsgade 10  
1216 København K  
Telefon 72 28 24 00  
[oim@oim.dk](mailto:oim@oim.dk)

**Sagsnr.**  
2019 - 96

**Doknr.**  
60053

**Dato**  
13-03-2019

### **Godkendelse af vedtægter for Trafikselskabet FynBus**

Ved e-mail af 21. december 2018 har FynBus fremsendt reviderede vedtægter for selskabet til økonomi- og indenrigsministeren og transport-, bygnings- og boligministeren til godkendelse.

Det følger af § 3 i bekendtgørelse nr. 1048 af 13. august 2018 om vedtægter for organisering af trafikselskaber (standardvedtægt), at trafikselskaberne i medfør af § 2, stk. 4, i lov om trafikselskaber (lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015) skal sende vedtægter og ændringer heraf til godkendelse hos transport-, bygnings- og boligministeren og økonomi- og indenrigsministeren, der har en frist på 12 uger for indsigelser.

Proceduren for vedtægtsændringer er fastsat i § 33, stk. 2, i standardvedtægten for trafikselskaber vest for Storebælt, jf. bilag 1 i bekendtgørelse nr. 1048 af 13. august 2018, som har følgende ordlyd:

”Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet [regionsrådene]. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transport-, bygnings- og boligministeren og økonomi- og indenrigsministeren.”

Bestemmelsen, der er ufravigelig, jf. § 1, stk. 2, i bekendtgørelsen, er udmøntet i § 34, stk. 2, i vedtægterne for Trafikselskabet FynBus.

Efter aftale med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der behandler sagen på vegne af transport-, bygnings- og boligministeren, besvarer Økonomi- og Indenrigsministeriet henvendelsen på vegne af begge ministerier.

Det fremgår af FynBus' e-mail af 21. december 2018, at de reviderede vedtægter den 13. september 2018 blev godkendt af FynBus' bestyrelse og den 29. oktober 2018 blev godkendt af regionsrådet for Region Syddanmark. Ved e-mail af 12. marts 2019 har FynBus oplyst, at vedtægterne tillige blev godkendt af repræsentantskabet den 13. september 2018.

Det fremgår, at vedtægterne er revideret som følge af ændringer i standardvedtægten for trafikselskaber vest for Storebælt, jf. bilag 1 til bekendtgørelse nr. 1048 af 13. august 2018. Ændringen vedrører vedtægternes § 28, stk. 2, hvor datoen for, hvornår



årsbudget og budgetoverslag senest vedtages af bestyrelsen, er ændret fra den 15. september til den 15. december forud for det pågældende regnskabsår.

Økonomi- og Indenrigsministeriet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal på den baggrund og i forlængelse af telefonsamtale af 28. februar 2019 mellem Maj Skytte Petersen og Ingrid Dissing oplyse, at de fremsendte vedtægter for Trafikselskabet FynBus godkendes på vilkår af, at vedtægternes § 15 erstattes af følgende bestemmelse:

”§ 15. For de bestyrelsesmedlemmer, der er udpeget af repræsentantskabet, vælger repræsentantskabet efter reglerne i § 14 to fælles suppleanter, som i den rækkefølge, hvori de er valgt, indtræder i tilfælde af medlemmernes forfald.

*Stk. 2.* For hvert af de øvrige bestyrelsesmedlemmer vælges efter reglerne i § 14 en suppleant, som indtræder i tilfælde af medlemmets forfald.”

Økonomi- og Indenrigsministeriet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal endvidere anmode FynBus om at tilrette følgende i vedtægterne:

- I § 27 skal tilføjes ”jf. lovens § 3, stk. 2”.
- I § 31 skal ”Statsforvaltningen” rettes til ”Ankestyrelsen”, idet tilsynet med trafikselskaber er overgået hertil.
- I § 34 skal ”Bygnings-, Bolig- og Transportministeren” rettes til ”transport-, bygnings- og boligministeren”.

FynBus bedes sende en kopi af de tilrettede vedtægter til Økonomi- og Indenrigsministeriet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Det skal endelig, som påpeget telefonisk den 28. februar 2019, understreges, at den rotationsordning, der lægges op til i ”Notat om sammensætning af FynBus’ bestyrelse 2018-2021”, som FynBus fremsendte den 25. februar 2019 til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, ikke er i overensstemmelse med § 16 i bilag 1 til bekendtgørelse om vedtægter for organisering af trafikselskaber (standardvedtægten), hvorefter valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Bestemmelsen kan ikke fraviges, jf. bekendtgørelsens § 1, stk. 2.

FynBus bedes derfor træffe de fornødne foranstaltninger i den forbindelse.

Kopi af dette brev er sendt til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Med venlig hilsen  
**Maj Skytte Petersen**

## Vedtægter for Trafikselskabet FynBus

af 23. april 2018

---

### Præambel

Region Syddanmark etablerer et trafikselskab, der dækker Assens Kommunes, Faaborg-Midtfyn Kommunes, Kerteminde Kommunes, Langelands Kommunes, Middelfart Kommunes, Nordfyns Kommunes, Nyborgs Kommunes, Odense Kommunes og Svendborg Kommunes område.

Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

### Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er FynBus

Stk. 2. Selskabet er beliggende i Odense Kommune.

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5) privatbaner.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestedstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikselskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5. Selskabet kan endvidere samarbejde med andre trafikselskaber om opgaver, som trafikselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikselskabers områder.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

### **Repræsentantskabet**

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver deltagende kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2. Er en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.

*Stk. 2.* Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

*Stk. 2.* Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

*Stk. 3.* Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt. Der afholdes ekstraordinært repræsentantskabsmøde, når 3 kommuner har fremsat skriftlig anmodning herom.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

## Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet i Region Syddanmark, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og 6 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For de bestyrelsesmedlemmer, der er udpeget af repræsentantskabet, vælger repræsentantskabet efter reglerne i § 14 to fælles suppleanter, som i den rækkefølge, hvori de er valgt, indtræder i tilfælde af medlemmernes forfald.

Stk. 2. For hvert af de øvrige bestyrelsesmedlemmer vælges efter reglerne i § 14 en suppleant, som indtræder i tilfælde af medlemmets forfald.”

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere er deltagende i selskabet, jf. § 10, stk. 1.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og næstformand.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinjerne for finansiering af selskabet, jf. § 27, stk. 4.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har et regionsrådsmedlem af bestyrelsen eller, hvis et regionsråd har flere medlemmer, disse medlemmer i forening vetoet, for så vidt angår beslutninger om retningslinjerne for finansieringen af selskabet, jf. § 27, stk. 4.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikselskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. retningslinjer for selskabets finansiering, jf. § 27, stk. 4

2. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28,29 og 30, stk. 2,
3. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
4. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift
5. rejseregler,
6. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
7. udbudsstrategier,
8. regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 5,
9. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
10. medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
11. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
12. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
13. udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
14. valg af sagkyndig revision,
15. forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
16. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

## **Direktion**

§ 24. Direktionen består af en direktør.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

## **Finansiering**

§ 27. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel, jf. lovens § 3, stk. 2”.

.

Stk. 2. De deltagende kommuner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter og udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere.

Stk. 3. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 4. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering.

## **Regnskab og budget**

§ 28. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 29. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 30. 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.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

## **Tilsyn**

§ 31. Tilsyn med selskabet varetages af Ankestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Beslutninger om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.



Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

### **Tegningsregel**

§ 33. Selskabet tegnes af bestyrelsens formand eller næstformand i forening med selskabets direktør eller af den samlede bestyrelse.

### **Ikrafttræden og ændring af vedtægten**

§ 34. Vedtægten træder i kraft den .....

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af Transport-, Bygnings- og Boligministeren og Økonomi- og Indenrigsministeren.

## Bilag 2.1

# Årsregnskab 2018, hovedtal

### INDHOLD

Indhold .....	1
Indledning .....	2
Væsentlig udvikling i 2018.....	3
Passagerer .....	3
Indtægter .....	3
Takster .....	3
Omkostningsindeks kørselsudgifter .....	4
Regnskab 2018.....	4
Hovedtal bus- og telekørsel .....	4
Passagerindtægter og passagerudvikling .....	5
Entreprenørudgifter .....	8
Fællesudgifter .....	10
Telekørsel .....	12
Flexkørsel .....	14
Udviklingen i personture .....	15
Ejerbidrag .....	15
Entreprenørudgifter .....	16
Fællesudgifter .....	17
Tjenestemandspensioner .....	19
Resultat .....	19
Præmiebetaling .....	20
Pensionsbalance .....	21
Egenkapital .....	21
Disponibel egenkapital .....	21
Pensionsbalancen .....	22
Øvrigt .....	22

## INDLEDNING

FynBus aflægger regnskab for 2018.

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

Regnskabsaflæggelsen består af følgende samling dokumenter:

Bilag 2.1	Notat Årsregnskab FynBus 2018
Bilag 2.2	Talmateriale årsregnskab 2018
Bilag 2.3	Notat Årsregnskab ejerfordelt 2018 (udsendes direkte til forvaltningerne)
Bilag 2.4	Revisionsberetning nr. 13
Bilag 2.5	Eksternt regnskab 2018
Bilag 2.6	Finansiering 2018
Bilag 2.7	Direktørens Rejse- og repræsentationsopgørelse for 2018

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

På omstående sider er regnskabet kommenteret i forhold til budgettet for 2018 samt udviklingen de foregående år. Kommenteringen tager udgangspunkt i FynBus' interne regnskab, som er vedlagt i bilag 2.2.

Det interne regnskab er det samlede årsregnskab opdelt i FynBus' økonomiske enheder Busdrift og Flextrafik. Herudover behandles tjenestemandspensioner samt egenkapital.

Økonomien i det eksternt finansierede projekt er kommenteret under afsnittet om anlægsudgifter. Der er ikke efter regnskabets afslutning indtruffet begivenheder af væsentlig indflydelse for FynBus' finansielle stilling.

Der bliver udarbejdet specifikke notater og regnskaber for de enkelte ejere i bilag 2.3.

De gennemgås på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus i forsommeren 2019, hvor budgetforslaget for 2020 samt overslagsår også drøftes i overensstemmelse med FynBus' økonomiske årshjul.

## **VÆSENTLIG UDVIKLING I 2018.**

I dette afsnit beskrives væsentlige forhold, der har påvirket økonomien i perioden fra budgettet blev udarbejdet i sommeren 2017 og til afslutningen af 2018.

### **Passagerer**

På budgettidspunktet forventedes der 15,9 mio. passagerer i 2018, regnskab 2017 endte på 15,5 mio. passagerer, hvilket svarer til, at regnskab 2017 endte 2 % lavere end budget 2018. Den negative udvikling er fortsat ind i 2018 og regnskab 2018 endte på 14,1 mio. passagerer, svarende til et fald på 11 % i forhold til budget 2018 og et fald på 9,2 % i forhold til regnskab 2017. Det er især udviklingen i ungdomskort, der er årsag til passagerfaldet.

I forbindelse med implementeringen af rejsekortet er der sket omfattende ændringer i hele FynBus' datagrundlag som følge af de nye billetsystemer.

Samtidig har FynBus skiftet BI-system (BI=Business Intelligence).

Ungdomskortene er først blevet flyttet til Rejsekortet i løbet af januar - marts 2018. Der findes derfor ikke en fuldstændig registrering af ungdomskortene i denne periode. Der er foretaget et estimat af passagertallet på baggrund af udviklingen i salget af ungdomskort fra januar - marts 2017 til 2018.

### **Indtægter**

Budget 2018 er udarbejdet på et tidspunkt, hvor FynBus er midt i implementeringen af rejsekortet. Skiftet fra FynBus eksisterende produkter, som Kvikkort, værdikort og 10-turskort er blevet erstattet af rejsekortet og mobilbilletter. Dette har betydet en vandring mellem de nye produkttyper, som ikke kunne forudses på budgettidspunktet.

I 2018 er der sket et markant fald i salg af Ungdomskort, svarende til 13 %. Det er en tendens, der også ses i de jyske trafikelskaber.

### **Takster**

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

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

### **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 tog+ direkte på data.

Der foretages stadig fordelinger efter nøgler udarbejdet af COWI på baggrund af interviews for brug af Pendlerkort, PendlerKombikort og tilslutningsbilletter.

De nøglefordelte indtægter forhandles mellem parterne.

Afregningen sker 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.

**Indtægtsdelingen mellem FynBus' ejere** sker analogt på samme måde som den nationale model.

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 har været fordelt efter en nøgle udregnet på baggrund af kortenes brug på de enkelte ruter. Hvis en kunde skifter fra en rute til en anden fordeles indtægten efter rejselængde i zoner og indtægten i omstigningszonen deles.

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 overgangen til Rejsekort skal FynBus på ny have udviklet indtægtsfordelingsmodeller til Pendlerkort, Ungdomskort og Skolekort.

Dette udviklingsarbejde sker først i 2019. I forbindelse regnskabet for 2018 er der taget udgangspunkt i fordelingsnøglerne for 2016. For pendlerkort og ungdomskort er 2016 fordelingsnøglen korrigeret med passagerudviklingen på ejerniveau. Fordelingsnøglen for skolekort er korrigeret i forhold til kortsalget på ejerniveau.

#### **Omkostningsindeks kørselsudgifter**

På budgettidspunktet vurderede Trafikselskaberne i Danmark en stigning i omkostningsindekset for kørselsudgifterne på 0,7 %.

Resultatet blev en stigning på 2,8 %, svarende til en stigning på 2,2 % over budgettet.

## **REGNSKAB 2018**

### **Hovedtal bus- og telekørsel**

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af Tabel 1.

**Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2016 til regnskab 2018**

Mio. kroner (årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-232,3	-230,6	-221,2	-203,8	17,3	-8%
Kørselsudgifter	499,9	478,3	490,6	497,0	6,3	1%
Fællesudgifter	70,0	76,3	75,5	74,7	-0,9	-1%
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>337,6</b>	<b>323,9</b>	<b>345,0</b>	<b>367,8</b>	<b>22,8</b>	<b>7%</b>
<b>Telekørsel</b>						
Indtægter	-2,5	-2,6	-2,7	-2,8	-0,1	3%
Kørselsudgifter	18,0	17,4	18,0	17,5	-0,6	-3%
Fællesudgifter	6,7	6,1	6,3	6,0	-0,3	-5%
<b>Ejerbidrag telekørsel</b>	<b>22,2</b>	<b>20,9</b>	<b>21,7</b>	<b>20,7</b>	<b>-1,0</b>	<b>-4%</b>
<b>Ejerbidrag i alt</b>	<b>359,8</b>	<b>344,8</b>	<b>366,6</b>	<b>388,5</b>	<b>21,9</b>	<b>6%</b>

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, udgør i 2018 388,5 mio. kroner. Det er en merudgift på 21,9 mio. kroner. svarende til en stigning på 6 % i forhold til budgettet for 2018. De vigtigste faktorer er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

### Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af tabel 1 falder passagerindtægterne med 17,3 mio. kroner i forhold til budgettet, svarende til -8 %. Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 2.

Regnskab 2016 og 2017 indeholder ekstraordinære Bus&Tog indtægter, da der var uenighed om afregningsgrundlaget mellem Bus&Tog-parterne for perioden 2013-2016, derfor er slutafregningen for 2013 først afsluttet i 2016, mens 2014-2016 er afsluttet i 2017.

**Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2016 til regnskab 2018**

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
<b>FynBus</b>	-232,3	-230,6	-221,2	-203,8	17,3	-8%
Region Syddanmark	-124,8	-126,9	-115,1	-111,3	3,8	-3%
Assens	-4,3	-3,7	-4,1	-3,4	0,7	-17%
Faaborg - Midtfyn	-4,0	-3,8	-3,9	-3,6	0,3	-8%
Kerteminde	-1,8	-1,8	-1,8	-1,6	0,2	-12%
Langeland	-2,7	-2,1	-2,2	-1,6	0,5	-24%
Middelfart	-2,9	-3,0	-2,8	-2,6	0,2	-6%
Nordfyn	-3,4	-3,1	-3,2	-2,7	0,6	-18%
Nyborg	-3,5	-3,3	-3,4	-3,0	0,4	-11%
Odense	-75,4	-72,3	-74,9	-64,7	10,3	-14%
Svendborg	-9,6	-10,6	-9,7	-9,4	0,4	-4%

Som det fremgår af tabel 3 herunder ses der et fald i kontantbilletterne fra 2016 til 2018. Mobilbillet er derimod steget. Udviklingen tilskrives, at konverteringen til Rejsekort har medført, at nogle kunder har foretrukket at anvende FynBus mobilløsning. Det er en udvikling, der også er konstateret i de andre trafiksekskaber. Udviklingen er endvidere blevet forstærket af at "Odense for en 10'er" er ophørt januar 2017.

Rejsekort (kvikkort mm) var på budgettidspunktet for budget 2018 midt i overgangen fra det gamle billetteringssystem til rejsekortsystemet, hvorfor budgettet for posten Rejsekort er bygget på forudsætningerne for brugen af kvikkort. Der er efterfølgende sket en vandring fra Rejsekort (kvikkort mm) til mobilløsning, endvidere er forventet merindtægt vedr. ophør af "Odense for en 10'er" udeblevet.

Tabel 3: Udviklingen i produkttyper for regnskab 2016 til regnskab 2018

Mio. kroner (årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
<b>Indtægter fordelt på hovedgrupper</b>						
Kontantbilletter	-32,3	-29,4	-28,6	-26,7	1,9	-7%
Mobilbilletter	-12,4	-17,1	-12,8	-15,9	-3,1	24%
Rejsekort (KVIKkort mm)	-56,6	-58,3	-64,7	-54,3	10,4	-16%
Pendlerkort	-16,7	-30,9	-13,4	-15,1	-1,7	13%
Ungdomskort	-69,0	-62,7	-59,9	-53,0	6,9	-12%
Skolekort	-12,0	-10,1	-12,0	-9,6	2,3	-19%
Statstilskud	-12,3	-12,4	-12,6	-12,6	0,0	0%
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-23,6	-15,1	-19,0	-19,0	0,0	0%
Øvrige indt. og salgsudgifter	2,6	5,4	1,9	2,4	0,5	24%
<b>Indtægter i alt</b>	<b>-232,3</b>	<b>-230,6</b>	<b>-221,2</b>	<b>-203,8</b>	<b>17,3</b>	<b>-0,1</b>
Kontantandel	14%	13%	13%	13%	0,0	1%

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

Allerede i 2017 var der et fald i ungdomskort, som følge af en landsdækkende tendens med mindre årgange og ændret statstilskud. Denne udvikling er fortsat ind i 2018 og er faldet med -13 % i forhold til budgettet.

Øvrige indtægter og salgsudgifter var i 2017 præget af tilbagebetaling af indskud på Tur- og Værdikort. I 2018 er udgifterne 0,5 mio. kroner højere end budgettet og skyldes hovedsageligt udgifter til chipkortgebyr for skolekort og ungdomskort.

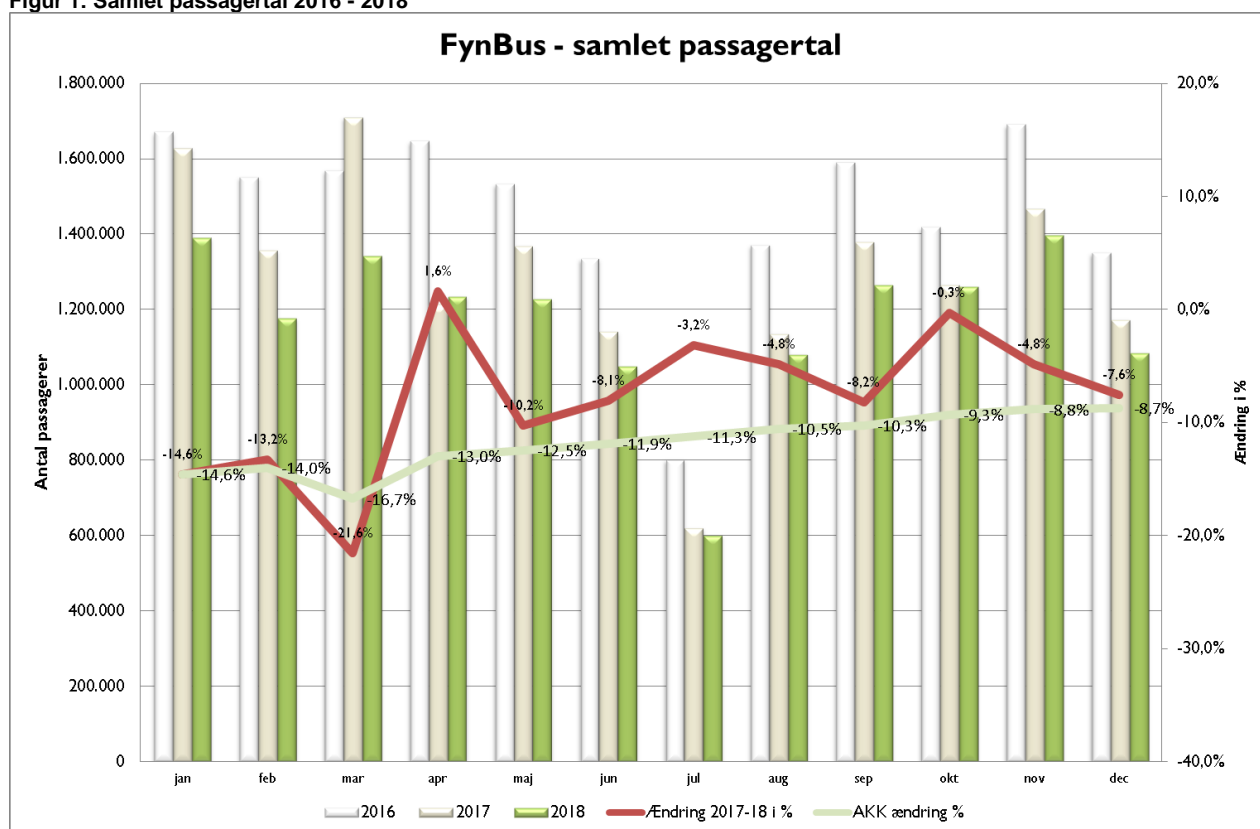
I nedenstående tabel 4 ses udviklingen i passagertallet, på overordnet niveau er der et fald på - 20 % fra 2016 til 2018. Afvigelsen mellem budget 2018 og regnskab 2018 er - 11 %.

Tabel 4: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2016 til regnskab 2018

Passagerer (1.000)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
<b>FynBus</b>	17.536	15.537	15.862	14.115	-1.747,0	-11%
Region Syddanmark	6.994	5.853	6.434	5.386	-1.048,0	-16%
Assens	335	345	332	325	-7,0	-2%
Faaborg - Midtfyn	381	366	344	337	-7,0	-2%
Kerteminde	195	167	170	142	-28,0	-16%
Langeland	307	282	290	272	-18,0	-6%
Middelfart	178	166	172	171	-1,0	-1%
Nordfyn	360	347	339	294	-45,0	-13%
Nyborg	331	313	330	286	-44,0	-13%
Odense	7.556	6.841	6.570	6.107	-463,0	-7%
Svendborg	899	857	881	795	-86,0	-10%

Udviklingen i FynBus's samlede passagertal på månedsniveau er vist i figur 1.

Figur 1: Samlet passagertal 2016 - 2018



Figur 1 viser, at tilbagegangen i passagertallet har været størst i årets første 6 måneder med - 11,9 % fra 2017 til 2018. Hvorimod tilbagegangen i passagertallet i sidste halvår af 2018 var - 5 % i forhold til 2017, hvilket i alt resulterer i et samlet fald på -8,7 %.



Det er Region Syddanmark, Kerteminde, Nordfyns og Odense Kommune, der fra 2017 til 2018 har det procentuelt største passagerfrafald.

**Enkeltbilletter:** Der var i de første 5 måneder af 2018 været en stor stigning i salget af enkeltbilletter i forhold til 2017 på 15 %. Det kan skyldes, at passagererne endnu ikke havde nået at udskifte deres KVIKKort med et Rejsekort. Fra juni 2018 har der til gengæld været et stort fald i salget af enkeltbilletter.

Samlet set for hele 2018 er der derfor registreret en tilbagegang i enkeltbillets salget på - 3 %.

**Rejsekort Classic:** Der var i perioden januar – maj 2018 en negativ udvikling i antallet af passagerer på -22 %. I den resterende del af 2018 er der en fremgang i seks stigninger på mellem 1 % og 9 % pr. måned i anvendelsen af Rejsekortet. Det samlede passagertal med KVIK-kort/Rejsekort slutter derfor -9 % under niveau i forhold til 2017.

**Pendlerkort:** I årets første 6 måneder var der tale om en tilbagegang på -19 % i forhold til 2017. Udviklingen i de sidste 6 måneder af 2018 har dog været positiv. Det samlede resultat for 2018 slutter derfor -9 % under niveauet for 2017.

**Ungdomskort:**

Der er registreret en generel negativ udvikling i passagertallet fra 2017 til 2018. Den negative udvikling er størst i Kerteminde med -21 % og Middelfart med -18 %.

**Entreprenørudgifter**

Fra 2017 til 2018 er entreprenørudgifterne steget med ca. 4 %, bl.a. som følge af stigning i indeks fra Trafik-selskaberne i Danmark, lukning af Odense Bybusser, øget trængsel samt stigning i aktivitetsniveauet.

Den ekstraordinære merudgift i 2018 vedr. lukningen af Odense Bybusser betyder til gengæld, at Odense Kommune fremover opnår en årlig besparelse på forventet 12,7 mio. kroner., for så vidt angår den ordinære drift.

**Tabel 5: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2016 til regnskab 2018**

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
<b>FynBus</b>	499,9	478,3	490,6	497,0	6,3	1,3%
Region Syddanmark	203,4	182,6	189,1	188,4	-0,7	0%
Assens	16,8	16,2	15,4	16,2	0,8	5%
Faaborg - Midtfyn	19,2	21,3	23,2	24,0	0,8	3%
Kerteminde	6,7	6,6	6,5	6,7	0,2	3%
Langeland	7,4	7,3	7,5	7,4	-0,1	-1%
Middelfart	10,2	10,2	11,2	11,4	0,2	2%
Nordfyn	15,1	13,8	14,0	14,2	0,3	2%
Nyborg	13,4	13,3	13,4	13,9	0,4	3%
Odense	177,9	177,2	180,4	184,8	4,4	2%
Svendborg	29,8	29,7	29,9	30,0	0,0	0%

I forhold til budget 2018 bliver kørselsudgifterne i regnskab 2018 1,3 % højere, svarende til 6,3 mio. kroner. De væsentligste årsager er:

- Der er kørt ca. 7.600 flere køreplantimer end budgetteret svarende til ca. 5,9 mio. kr. Dette skyldes primært øget køretid i Odense, som i nogen grad er opvejes af nedlukning af Odense Bybusser fra august 2018, som har betydet en effektivisering af kørslen i Odense.
- Derudover er der en stigning på 3.000 køreplantimer i forhold til budget, som skyldes en budgetfejl angående antallet af køreplantimer.
- Stigning i Trafikselskaberne i Danmarks entreprenørindeks på 2,2 %, svarende til ca. 9,9 mio. kroner som ikke var kendt ved budgettering til 2018.
- Der er i gennemsnit kørt til billigere priser pr. time, når der er reguleret for ovenstående. Det er lig med en mindre udgift på 2,8 mio. kr.
  - 1,4 mio. kr. kan henføres til regionens køreplansskift i januar og august 2018, som medførte lavere K1 og K2.
  - 1,0 mio. kr. kan henføres til en på budgettidspunktet for høj køreplantimepris på 1.300 køreplantimer
- Mindre forbrug på incitamentsaftaler er 2,9 mio. kr.
- Mindreudgift på variabel kørsel er 1,1 mio. kr.
- Mindreudgift på andre poster på 2,7 mio. kr.

For Odense Kommune og Region Syddanmark bliver kørselsudgifterne hhv. 7,6 og 5,8 mio. kroner. højere end i 2017.

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

**Tabel 6: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2016 til regnskab 2018**

Ejer		R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
FynBus	Driftsbusser	341	337	336	338	2	1%
	Køreplantimer	625.194	617.934	612.785	623.389	10.604	2%
Region Syddanmark	Driftsbusser	113	109	108	109	1	1%
	Køreplantimer	264.305	256.744	256.038	259.394	3356	1%
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	0	0%
	Køreplantimer	18.585	18.025	16.642	16.573	-69	0%
Faaborg - Midfyn	Driftsbusser	39	39	39	39	0	0%
	Køreplantimer	24.601	25.247	23.042	26.209	3167	14%
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	0	0%
	Køreplantimer	8.814	8.725	8.191	8.359	168	2%
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	0	0%
	Køreplantimer	9.435	9.394	9.495	9.630	135	1%
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	0	0%
	Køreplantimer	13.398	13.406	13.375	13.415	40	0%
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	0	0%
	Køreplantimer	17.030	16.341	16.307	16.343	36	0%
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	0	0%
	Køreplantimer	16.623	16.624	16.627	16.938	311	2%
Odense	Driftsbusser	76	76	76	77	1	1%
	Køreplantimer	212.147	212.616	212.551	216.222	3671	2%
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	0	0%
	Køreplantimer	40.256	40.812	40.517	40.306	-211	-1%

Der er i 2018 anvendt 10.600 køreplantimer mere end budget, hvilket er 2 % mere. De største stigninger i antal køreplantimer ses i Regionen, Odense og Faaborg Kommune. I Odense og Regionens tilfælde er de længere køretider pga. vejarbejder på trods af løbende nedskæringer i køreplanerne.

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

### Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken region eller de enkelte kommuner. Det vil sige udgifter til FynBus' administration, 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. Udgifter som ligger ud over den ordinære ramme. Merudgiften viser 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.

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 14,5 mio. kroner, hvoraf de 4,7 mio. kroner i budgettet herunder er indeholdt i de administrative udgifter, da de vedrører abonnementsbetaling til Rejsekort A/S. Udgifterne til Rejsekort A/S udgør 13,5 mio. kroner ved årets afslutning og er et mindreforbrug på 1,0 mio. kroner i forhold til budgettet.

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

Tabel 7: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2016 til regnskab 2018

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
Driftsrelaterede udgifter	10,7	8,3	7,8	8,5	0,7	9%
Salgsrelaterede udgifter	16,2	15,9	15,9	16,1	0,3	2%
Administrative udgifter	34,9	39,4	41,9	38,4	-3,5	-8%
<b>Ordinær ramme</b>	<b>61,8</b>	<b>63,7</b>	<b>65,6</b>	<b>63,1</b>	<b>-2,5</b>	<b>-4%</b>
Ekstra udgifter Rejsekort	5,6	10,3	9,8	13,5	3,7	37%
Rammestyling / Overførsel	1,3	0,8	0,0	-2,2	-2,2	-
Anlægsudgifter	1,2	1,5	0,1	0,3	0,2	136%
<b>I alt</b>	<b>68,8</b>	<b>74,8</b>	<b>75,4</b>	<b>74,4</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1%</b>

2018 medførte et merforbrug på 2,2 mio. kroner, som føres på rammestyling/overførsel. Merudgiften kan dækkes af de seneste års opsparring under rammestyriingsprincippet for den ordinære ramme.

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

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

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

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

De aktuelle anlægsprojekter er:

- Kapacitetsstyring 0,5 mio. kroner (udskudt fra 2014), hvoraf der er anvendt 0,1 mio. kroner i 2018 og restbeløb er overført til 2019.
- Forbedring af Trafikinformation samlet projektsum 2,3 mio. kroner, heraf 1,3 mio. kroner finansieres af FynBus, hvoraf de 0,3 mio. kroner kommer fra projektet Opgradering af terminaler på OBC (udskudt fra 2017). Der er anvendt 0,2 mio. kroner i 2018 og restbeløb er overført til 2019.
- Økonomiintegration 0,1 mio. kroner (overføres da regionens økonomisystem er udskudt til 2019 – projektet er udskudt fra 2016)

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

Fordelingen af fællesudgifter på ejerniveau ses i tabel 8 herunder.

**Tabel 8: Ordinære fællesudgifter i perioden regnskab 2016 til regnskab 2018 uden rammestyring**

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
FynBus	68,8	74,0	75,4	76,6	1,2	2%
Region Syddanmark	31,1	34,6	34,1	35,1	1,0	3%
Assens	1,8	1,8	1,9	1,9	0,0	1%
Faaborg - Midtfyn	2,2	2,3	2,5	2,5	0,1	3%
Kerteminde	0,9	0,9	0,9	0,9	0,0	3%
Langeland	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	-2%
Middelfart	1,3	1,4	1,4	1,4	0,0	3%
Nordfyn	1,8	1,7	1,7	1,7	0,0	0%
Nyborg	1,7	1,6	1,7	1,8	0,0	2%
Odense	22,8	24,4	25,8	25,7	-0,1	-1%
Svendborg	4,2	4,3	4,4	4,6	0,1	3%

## Telekørsel

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

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

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

Tabel 9 herunder viser udviklingen fra 2016-18 på ejerniveau.

**Tabel 9: Samlede telekørselsudgifter i perioden 2016-18 i løbende priser**

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
FynBus	22,2	20,9	21,7	20,7	-1,0	-4%
Region Syddanmark	1,2	1,1	1,1	1,0	-0,1	-11%
Assens	5,3	4,9	4,9	5,1	0,2	4%
Faaborg - Midtfyn	4,8	4,4	4,3	4,7	0,5	11%
Kerteminde	2,0	1,7	1,7	1,6	-0,1	-3%
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	191%
Middelfart	1,1	1,0	1,0	1,1	0,1	8%
Nordfyn	4,5	5,1	6,1	4,9	-1,2	-20%
Nyborg	0,7	0,6	0,6	0,6	0,1	9%
Odense	0,1	0,2	0,2	0,1	-0,1	-45%
Svendborg	2,4	1,8	1,9	1,5	-0,4	-20%

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

Væksten i telekørslen er mange steder fladet ud efter en stor vækst i starten af indførelsen, således at regnskab 2018 overordnet set er på niveau med 2017.

Få kommuner oplever dog stadig en stigning i efterspørgslen og har i 2018 haft ekstra fokus på udgifterne til telekørsel.

F.eks. har Nordfyns Kommune oplevet en stigning fra ultimo 2017 og ind i 2018, og har derfor pr. august 2018 ændret åbningstiderne og taksterne. Effekten blev et udgiftsniveau lige under regnskab 2017 og 20 % under budgettet.

Faaborg-Midtfyn Kommune har ligeså oplevet en vækst igennem 2018, som betyder at regnskab 2018 er over budgettet med 11 % men på niveau med 2016.

Assens Kommune har pr. 2019 valgt at lukke for telependlerordningen samt indføre en takstforhøjelse. Disse ændringer vil først ses ved budgetopfølgning i 2019.

I 2018 har nogle kommuner efterspurgt mulighed for at justere telekørselsordningerne lokalt derfor arbejdes der på en revision af det fælles koncept som forventes præsenteret for bestyrelsen før sommerferien 2019.

Tabel 10: Produkt- og ejerfordelte rejser i telekørslen 2016-18

Telekørsel samlet - Antal rejser							
Ture	Produkt	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
FynBus	Telependler	20.277	18.853	21.590	16.485	-5.105	-24%
	Telerute	10.161	8.787	9.460	7.990	-1.470	-16%
	Telecity	10.798	9.683	10.050	9.854	-196	-2%
	Teletaxa	127.027	126.544	130.690	129.133	-1.557	-1%
	<b>Total</b>	<b>168.263</b>	<b>163.867</b>	<b>171.790</b>	<b>163.462</b>	<b>-8.328</b>	<b>-5%</b>
RSD	Telerute	7.511	6.659	7.200	5.749	-1.451	-20%
	<b>Total</b>	<b>7.511</b>	<b>6.659</b>	<b>7.200</b>	<b>5.749</b>	<b>-1.451</b>	<b>-20%</b>
Assens	Telependler - uddann	2.838	2.559	2.700	1.631	-1.069	-40%
	Telependler	2.948	2.558	2.500	2.910	410	16%
	Telependler, i alt	5.786	5.117	5.200	4.541	-659	-13%
	Teletaxa	33.828	32.278	32.500	32.390	-110	0%
	<b>Total</b>	<b>39.614</b>	<b>37.395</b>	<b>37.700</b>	<b>36.931</b>	<b>-769</b>	<b>-2%</b>
Faaborg-Midtfyn	Telependler	4.869	4.347	4.200	3.986	-214	-5%
	Telerute	292	207	300	232	-68	-23%
	Teletaxa	33.097	31.961	31.000	35.813	4.813	16%
	<b>Total</b>	<b>38.258</b>	<b>36.515</b>	<b>35.500</b>	<b>40.031</b>	<b>4.531</b>	<b>13%</b>
Kerteminde	Telependler	813	1.634	2.000	831	-1.169	-58%
	Teletaxa	14.052	12.380	12.000	12.703	703	6%
	<b>Total</b>	<b>14.865</b>	<b>14.014</b>	<b>14.000</b>	<b>13.534</b>	<b>-466</b>	<b>-3%</b>
Langeland	Telerute	551	579	350	997	647	185%
	<b>Total</b>	<b>551</b>	<b>579</b>	<b>350</b>	<b>997</b>	<b>647</b>	<b>185%</b>
Middelfart	Telecity	3.569	3.823	3.700	4.225	525	14%
	Teletaxa	5.590	5.400	5.300	5.851	551	10%
	<b>Total</b>	<b>9.159</b>	<b>9.223</b>	<b>9.000</b>	<b>10.076</b>	<b>1.076</b>	<b>12%</b>
Nordfyns	Telependler	3.938	4.881	6.240	3.829	-2.411	-39%
	Teletaxa	29.559	34.135	39.540	32.509	-7.031	-18%
	<b>Total</b>	<b>33.497</b>	<b>39.016</b>	<b>45.780</b>	<b>36.338</b>	<b>-9.442</b>	<b>-21%</b>
Nyborg	Telependler	1.261	1.096	1.000	893	-107	-11%
	Telerute	373	343	350	288	-62	-18%
	Teletaxa	3.604	3.615	3.200	4.045	845	26%
	<b>Total</b>	<b>5.238</b>	<b>5.054</b>	<b>4.550</b>	<b>5.226</b>	<b>676</b>	<b>15%</b>
Odense	Telerute	62	270	410	281	-129	-31%
	Teletaxa	835	1.116	1.250	696	-554	-44%
	<b>Total</b>	<b>897</b>	<b>1.386</b>	<b>1.660</b>	<b>977</b>	<b>-683</b>	<b>-41%</b>
Svendborg	Telependler	3.610	3.268	2.950	2.405	-545	-18%
	Telerute	1.372	729	850	443	-407	-48%
	Telecity	7.229	5.860	6.350	5.629	-721	-11%
	Teletaxa	6.462	5.659	5.900	5.126	-774	-13%
	<b>Total</b>	<b>18.673</b>	<b>15.516</b>	<b>16.050</b>	<b>13.603</b>	<b>-2.447</b>	<b>-15%</b>

I ovenstående tabel ses antal ture indenfor de forskellige telekørselsordninger fordelt på ejer. Overordnet set viser regnskab 2018 en reduktion i forhold til budgettet på 5 %. Som hovedsagligt skyldes telependler og telerute ordningerne.

Telependler er meget følsom over for til og afgang af kunder, og derved deres påvirkning i antallet af ture (ofte vil en telependler har ca. 10 ture pr. uge). Der ses markante reduktioner ved Kerteminde, Assens og Nordfyns Kommune ved telependler-ture.

Sammenholdes regnskab 2018 med regnskab 2017 er det samme niveau men med forskydninger imellem ordningerne.

## FLE XKØRSEL

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

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

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

**Tabel 11: Kørselsordninger hos Flextrafik 2018**

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

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

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

## Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i antal personture for perioden 2016 til 2018 vist.

Tabel 12: Antal personture 2016-18

Antal personture	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Handicapkørsel	123.704	129.754	126.761	135.526	8.765	7%
Anden kørsel	295.141	287.251	316.241	294.801	-21.440	-7%
<b>Handicap- og anden kørsel</b>	<b>418.845</b>	<b>417.005</b>	<b>443.002</b>	<b>430.327</b>	<b>-12.675</b>	<b>-3%</b>
Telekørsel*	165.315	163.867	171.790	163.462	-8.328	-5%
<b>I alt</b>	<b>584.160</b>	<b>580.872</b>	<b>614.792</b>	<b>593.789</b>	<b>-21.003</b>	<b>-3%</b>
Siddende patientbefordring	226.614	232.782	241.271	234.518	-6.753	-3%
<b>I alt</b>	<b>810.774</b>	<b>813.654</b>	<b>856.063</b>	<b>828.307</b>	<b>-27.756</b>	<b>-3%</b>

\*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 3 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler med en stigning på 7 % ved handicapkørsel, fald på 7 % ved anden kørsel og fald på 5 % ved telekørsel i forhold til budgettet.

Stigning ved handicapkørsel kan delvis tilskrives at ordningen er blevet udvidet til også at omfatte svagt-seende og delvis den stigende ældre befolkning, hvor effekten ikke er tilsvarende opjusteret i budgettet.

Faldet ved anden kørsel dækker over indbyrdes forskydninger blandt ejerne. Af markante ændringer kan det nævnes et fald ved aktivitetskørsel for Assens, Faaborg-Midtfyn og Kerteminde Kommune og specialskolekørsel ved Nordfyns Kommune. Samt hjemtagelse af mindre kørselsordninger medio august af Assens Kommune.

Faldet ved telekørsel skyldes at Nordfyns Kommune pr. august har reduceret åbningstider og indført en takstforhøjelse, som har givet en reduktion i antal personture. Samt en reduktion ved telependler ved Kerteminde, Assens og Nordfyns Kommune. Se endvidere afsnittet vedrørende Telekørsel.

I forhold til de tidligere år ses en jævn stigning samlet set, som skyldes stigning i handicapkørsel og siddende patientbefordring mens telekørsel stort set har været status quo.

## Ejerbidrag

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 13.

Tabel 13: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Indtægter	-7,0	-7,2	-7,1	-7,5	-0,4	6%
Entreprenørudgifter	67,0	72,9	74,8	77,3	2,5	3%
<b>Flex udgifter, netto</b>	<b>60,0</b>	<b>65,7</b>	<b>67,6</b>	<b>69,7</b>	<b>2,1</b>	<b>3%</b>
Fællesudgifter	21,0	18,9	19,1	19,0	-0,1	-1%
<b>Ejerbidrag</b>	<b>81,0</b>	<b>84,6</b>	<b>86,8</b>	<b>88,8</b>	<b>2,0</b>	<b>2%</b>

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



Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel:

**Tabel 14: Ejerbidrag for Flexkørsel**

Ejerbidrag for Flexkørsel (mio. kroner i årets priser)	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Assens	18,7	24,1	25,6	26,9	1,3	5%
Faaborg-Midtfyn	8,5	8,6	9,8	9,2	-0,7	-7%
Kerteminde	8,6	7,9	8,0	8,3	0,3	4%
Langeland	2,5	2,4	2,4	2,8	0,4	16%
Middelfart	2,4	1,7	1,6	1,8	0,2	14%
Nordfyn	17,6	18,5	18,5	17,9	-0,6	-3%
Nyborg	4,0	2,8	2,6	2,7	0,0	1%
Odense	10,1	9,7	9,2	10,0	0,8	9%
Svendborg	2,3	2,3	2,2	2,4	0,2	9%
Ærø	0,2	0,3	0,3	0,3	0,0	2%
Region Syddanmark	6,1	6,2	6,5	6,5	0,0	0%
<b>I alt</b>	<b>80,9</b>	<b>84,6</b>	<b>86,8</b>	<b>88,8</b>	<b>2,0</b>	<b>2%</b>

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

Regnskab 2018 for ejerbidraget er 88,8 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 2 mio. kroner eller ca. 2 % i forhold til budgettet. Indbyrdes imellem ejerne er der afvigelser, og de store afvigelser kommenteres nedenfor.

Den største procentvise afvigelse ses ved Langeland Kommune, med en merudgift på 16 % af budgettet. Afvigelsen er ca. 0,4 mio. kroner og skyldes en stigning i ejerbidrag til handicapkørsel og antal ture dertil.

For Middelfart, Odense og Svendborg Kommune varetager FynBus kun handicapkørsel på flexområdet. Forklaringen på merudgiften er således også merudgift til handicapkørsel grundet flere personture.

For Faaborg-Midtfyn Kommune ses en mindreudgift på 7 % svarende til 0,7 mio. kroner som også ses ved en reduktion i antal ture på ca. 12 %. Der ses en reduktion ved de fleste kørselsordninger, dog størst ved kørsel til center for voksenundervisning og aktivitetskørsel.

Kørsel til center for voksenundervisning er startet op i 2017, og derfor er budgettet for 2018 nok sat for højt.

Ved Assens Kommune ses en merudgift på 5 %, svarende til 1,3 mio. kroner, som skyldes merudgift ved specialskolekørsel, handicapkørsel og genoptræningskørsel men som modregnes af mindreudgifter ved aktivitetskørsel og dagscenterkørsel. Assens Kommune har i løbet af 2018 arbejdet på at reducere udgifterne til aktivitetskørsel og dagscenterkørsel.

### Entreprenørudgifter

Regnskab 2018 for entreprenørudgifterne er 77,3 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 2,5 mio. kroner i forhold til budget 2018.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 15: Entreprenørudgifter

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Handicapkørsel	26,1	26,1	24,9	27,7	2,8	11%
Anden kørsel	40,9	46,8	49,9	49,6	-0,3	-1%
<b>I alt</b>	<b>67,0</b>	<b>72,9</b>	<b>74,8</b>	<b>77,3</b>	<b>2,5</b>	<b>3%</b>

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

Merudgiften er ved handicapkørsel, hvor der også ses en stigning i antal personture på 7 %.

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 16: Entreprenørudgifter pr. persontur

Kroner pr. tur (årets priser)	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Handicapkørsel	211	201	196	204	8	4%
Anden kørsel	139	163	158	168	10	7%
Handicap og anden kørsel	160	175	169	180	11	6%
Telekørsel	109	106	105	107	2	2%
<b>I alt</b>	<b>146</b>	<b>155</b>	<b>151</b>	<b>160</b>	<b>9</b>	<b>6%</b>

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

Entreprenørudgiften pr. persontur er i 2018 160 kroner, hvilket er højere end regnskab 2017 og budgettet. Den primære årsag er stigningen i prisen pr. persontur for anden kørsel.

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

### Fællesudgifter

Regnskab 2018 for fællesudgifterne er 25 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på ca. 2 %.

Tabel 17: Oversigt fællesudgifter

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Fællesudgifter. Telekørsel	6,7	6,1	6,3	6,0	-0,3	-5%
Fællesudgifter, flexområdet	21,0	18,9	19,1	19,0	-0,1	-1%
<b>Fællesudgifter, i alt</b>	<b>27,6</b>	<b>25,0</b>	<b>25,5</b>	<b>25,0</b>	<b>-0,4</b>	<b>-2%</b>

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

Tabel 18: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner (Årets priser)		R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	24,90	23,50	22,89	23,84	0,95	4%
	Siddende patientbefordring	26,90	26,80	26,79	27,63	0,84	3%
Variable fællesudgifter	SBH-kørsel	11,30	10,60	10,67	10,05	-0,62	-6%
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbåre hjælpemidler og § -kørsel	7,10	6,60	6,67	6,28	-0,39	-6%
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	8,50	7,90	8,00	7,53	-0,47	-6%
	Specialskekørsel	14,10	13,20	13,34	12,56	-0,78	-6%
	Telekørsel	16,90	15,90	16,00	15,07	-0,93	-6%
Samlede fællesudgifter	SBH-kørsel	36,20	34,10	33,56	33,89	0,33	1%
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbåre hjælpemidler og § -kørsel	32,00	30,10	29,56	30,12	0,56	2%
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	33,40	31,40	30,89	31,37	0,48	2%
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel – Cplan		22,90	20,97	21,44	0,47	2%
	Specialskekørsel	39,00	36,70	36,23	36,40	0,17	0%
	Specialskekørsel - Cplan		28,20	26,30	26,47	0,17	1%
	Telekørsel	41,80	39,40	38,89	38,91	0,02	0%

Det fremgår af tabellen, at satsen for den samlede på fællesudgifterne afviger marginalt i forhold til budgettet, men der er sket en stigning i den faste fællesudgifter og en reduktion i den variable fællesudgifter.

Der er i løbet af året sket lidt justeringer i forhold til personale, således er der ansat en fuldtids flextrafikleder og styrkelse af administration i forbindelse med udbud (der er lavet udbud på kørsel i Planet og i Cplan i 2018, det vil sige at der er lavet udbud på alt flextrafik som varetages af FynBus), som har påvirket de faste udgifter. Mens der i forbindelse med reduktion af ture til anden kørsel har været mulighed for at reducere i de variable udgifter.

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

Tabel 19: Antal personture pr. medarbejder

	R2016	R2017	B2018	R2018	B2019	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Antal personture	810.774	813.654	824.534	828.307	808.058	3.773	0%
Medarbejder normering	27,8	23,8	27,04	24,99	25,34	-2,05	-8%
Antal personture pr. medarbejder	29.165	34.187	30.493	33.146	31.889	2.652	9%

Note: Inklusiv telekørsel og siddende patientbefordring.

Antal normeret medarbejder er faldet i forhold til budgettet og skyldes at to kommuner valgte at lade nogle kørselsordninger overgå til Cplan i 2017, og denne information var ikke kendt ved budgetlægning for 2018. Dette er der korrigeret for i budget 2019.

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

Fællesudgifterne pr. persontur fremgår af nedenstående tabel. Regnskab 2018 viser et mindredgift i fællesudgifter pr. personture i forhold til budgettet.

**Tabel 20: Fællesudgifter pr. persontur**

Årets priser	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Fællesudgifter (mio. kroner)	27,6	25,0	25,5	25,0	-0,4	-2%
Antal personture	810.774	813.654	824.534	828.307	3.773	0%
Fællesudgifter pr. persontur	34,1	30,7	30,9	30,2	-0,7	-2%

Note. Inklusiv telekørsel og siddende patientbefordring.

## TJENESTEMANDSPENSIONER

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

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

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

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

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

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

### Resultat

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

FynBus budgetterede med et underskud på 6,1 mio. kroner i 2018, men som konsekvens af lukningen af Odense Bybusser er resultatet for regnskab 2018 på 11,5 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 5,3 mio. kroner.

**Tabel 21: Pensionsresultat 2016-18**

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-9,4	-10,4	-7,4	-3,4	-3,9
Udgifter til pensioner	12,1	13,0	13,3	14,7	-1,4
<b>Nettoudgifter pension</b>	<b>2,7</b>	<b>2,6</b>	<b>6,0</b>	<b>11,3</b>	<b>-5,3</b>
Administrative udgifter	0,2	0,2	0,2	0,2	-0,0
<b>Resultat pension</b>	<b>2,9</b>	<b>2,8</b>	<b>6,1</b>	<b>11,5</b>	<b>-5,3</b>

Indtægterne udgør i 2018 3,4 mio. kroner. Det er en mindreindtægt på 3,9 mio. kroner og skyldes lavere afkast af obligationsbeholdning end budgetteret. Indtægterne består af:

- 3,5 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er en merindtægt på 0,1 mio. kroner. -2,3 mio. kroner i afkast af obligationsbeholdning. Det er 4,3 mio. kroner mindre end budgettet. Aktie- og obligationsmarkederne er for tiden meget volatile og derfor kan der opleves større udsving end hidtil i afkastet.
- 2,3 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er en merindtægt på 0,3 mio. kroner og skyldes lukning af Odense Bybusser.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner udgør 14,7 mio. kroner. Det er en merudgift på 1,4 mio. kroner og kan henføres til lukning af Odense Bybusser. De eksterne administrative udgifter udgør 0,2 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget. Udgifterne kan henføres til eksterne udgifter til udbetalingsadministration, bankgebyrer, revisionspåtegning mv.

Indtægten fra Sampension på 2,3, 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 2018 5,1 mio. kroner. Mindreudgiften på 0,7 mio. kroner skyldes lukning af Odense Bybusser, hvilket 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 51,8 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2018.

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. Odense Kommune afholder udgifterne for de ansatte i Odense Bybusser.

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 22: Præmiebetaling 2016-18

Præmiebetaling (mio kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18
Odense Kommune	3,5	3,3	3,2	2,5	0,7
Keolis Danmark A/S	0,9	0,7	0,8	0,6	0,2
FynBus' fællesudgifter	1,5	1,5	1,5	1,4	0,1
<b>I alt til Sampension</b>	<b>5,8</b>	<b>5,4</b>	<b>5,5</b>	<b>4,5</b>	<b>1,0</b>
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,7	0,7	0,5	0,8	-0,3
<b>Samlet præmiebetaling</b>	<b>6,5</b>	<b>6,1</b>	<b>6,0</b>	<b>5,3</b>	<b>0,7</b>

## 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. 31/12-18 stadig tjenestegørende.

## EGENKAPITAL

Egenkapitalen i FynBus interne regnskab vedr. 2018 viser den disponibel egenkapital. Herunder ses udviklingen i FynBus samlede egenkapital, som ultimo 2018 er opgjort til -66,3 mio. kroner.

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

Tabel 23: Egenkapitalens udvikling 2015-2018

Mio. kroner (årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	R 2018
Egenkapital primo	3,4	0,7	-39,2	-58,1
Årets bevægelser vedr. den disponible egenkapital	-78,1	-64,7	-3,4	0,5
Årets bevægelser vedr. pensionsforpligtelser og øvrige	75,4	24,8	-15,5	-8,7
<b>Egenkapital ultimo</b>	<b>0,7</b>	<b>-39,2</b>	<b>-58,1</b>	<b>-66,3</b>

### Disponibel egenkapital

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

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

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

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

I 2017 blev Rejsekort taget i brug i FynBus. Der er anvendt i alt 3,4 mio. kroner:

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

Den disponible egenkapital udgør pr. 31/12-18 -117,2 og er en stigning på 0,5 mio. kroner i forhold til regnskab 2017. I 2018 er der betalt det sidste afdrag vedr. investering i rejsekortudstyr og projektkostninger som modsvares af indtægter fra ansvarligt lån. Slutopgørelse på rejsekorts investeringen er sket ultimo 2018 incl. projektkostningerne til implementering af rejsekortet. Dette gennemgås på særskilt bestyrelsessag.

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

### **Pensionsbalancen**

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

### **Øvrigt**

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

## FynBus

## Kollektiv trafik

Busruter (1.000 kr. )	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)
<b>Indtægter:</b>						
Enkeltbilletter, total	45.128	44.747	46.474	41.461	42.638	1.177
- Kontantbilletter	35.219	32.302	29.361	28.643	26.743	-1.900
- SMS-billetter	9.909	12.445	17.112	12.818	15.895	3.077
Kvikkort/turkort/rejsekort classic	58.063	56.592	58.263	64.721	54.326	-10.395
Periodekort, total	101.091	97.655	103.734	85.304	77.712	-7.592
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	21.793	16.652	30.939	13.420	15.099	1.679
- Ungdomskort	66.754	68.986	62.739	59.909	52.964	-6.944
- Skolekort	12.544	12.018	10.056	11.975	9.649	-2.326
Kompensation fra Staten	12.365	12.317	12.394	12.603	12.567	-36
Bus / tog samarbejde	23.259	23.559	15.120	18.984	18.950	-33
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	168	-114	-586	-31	701	732
Salgsprovision og - gebyrer	-4.083	-3.567	-4.112	-2.369	-2.052	318
Øvrige indtægter	1.157	1.104	-702	503	-1.008	-1.511
<b>Indtægter i alt</b>	<b>237.178</b>	<b>232.293</b>	<b>230.586</b>	<b>221.176</b>	<b>203.835</b>	<b>-17.341</b>
<b>Busruter udgifter (1.000 kr. )</b>	<b>Regnskab 2015 (årets priser)</b>	<b>Regnskab 2016 (årets priser)</b>	<b>Regnskab 2017 (årets priser)</b>	<b>Budget 2018 (årets priser)</b>	<b>Regnskab 2018 (årets priser)</b>	<b>Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)</b>
<b>Bruttoudgifter:</b>						
- Entreprenørkontrakter	479.505	467.338	457.535	457.857	470.915	-13.059
- Incitamentsaftale	2.317	1.134	3.587	4.440	1.530	2.910
- Variabel kørsel	16.296	19.247	16.610	22.331	21.279	1.052
- Oliersiko	11.374	9.907	-718	0	0	0
- Bod	-680	-1.102	-1.470	-385	-827	442
- Rejsetidsgaranti	144	211	148	193	91	102
- Endestationer/rutebilstationer	746	14	462	550	90	460
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	2.913	2.210	1.939	3.124	2.485	639
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	2.734	920	166	2.500	1.394	1.106
<b>Bruttoudgifter, busruter</b>	<b>515.349</b>	<b>499.879</b>	<b>478.259</b>	<b>490.610</b>	<b>496.957</b>	<b>-6.347</b>
<b>Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)</b>	<b>278.170</b>	<b>267.585</b>	<b>247.673</b>	<b>269.434</b>	<b>293.122</b>	<b>-23.688</b>
<b>Fællesudgifter:</b>						
- Driftsrelaterede udgifter	62.670	68.790	74.775	75.408	74.375	1.033
- Salgsrelaterede udgifter	11.135	10.662	8.322	7.848	8.529	-681
- Administrative udgifter	14.158	16.232	15.930	15.871	16.149	-278
- Administrative udgifter	36.644	34.943	39.445	41.881	38.407	3.474
- Rejsekort udgifter	0	5.620	10.275	9.808	13.475	-3.667
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	733	1.333	803	0	-2.185	2.185
- Anlægsudgifter	959	1.238	1.494	125	295	-170
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	63.629	70.028	76.269	75.533	74.670	863
<b>Årets ejerbidrag busdrift</b>	<b>341.799</b>	<b>337.613</b>	<b>323.942</b>	<b>344.967</b>	<b>367.792</b>	<b>-22.825</b>

## Kollektiv trafik

Telekørsel (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)
- Indtægter	2.175	2.507	2.631	2.709	2.787	78
- Entreprenørudgifter	15.331	18.029	17.362	18.029	17.479	550
Telekørsel nettoudgifter	13.156	15.522	14.731	15.320	14.692	628
- Fællesudgifter (Flextrafik)	5.864	6.667	6.130	6.338	6.009	329
<b>Årets ejerbidrag telekørsel</b>	<b>19.020</b>	<b>22.189</b>	<b>20.860</b>	<b>21.658</b>	<b>20.701</b>	<b>957</b>

Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)

<b>Årets underskud kollektiv trafik</b>	<b>360.086</b>	<b>358.469</b>	<b>344.000</b>	<b>366.625</b>	<b>390.678</b>	<b>-24.053</b>
<b>Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital</b>	<b>360.819</b>	<b>359.802</b>	<b>344.803</b>	<b>366.625</b>	<b>388.493</b>	<b>-21.868</b>



FynBus

Restfinansiering og likviditet						
Restfinansiering						
	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)
Ejerbetaling af busdrift	360.819	359.802	344.803	366.625	388.493	-21.868
Opkrævet aconto for året	358.402	348.467	357.505	361.879	364.197	2.318
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)</b>	<b>2.417</b>	<b>11.335</b>	<b>-12.702</b>	<b>4.746</b>	<b>24.296</b>	<b>19.550</b>
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel						
	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)
Afregning for foregående regnskabsår	-1.435	-7.543	-1.664	-3.291	-4.124	-833
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvist to år efter regnskabsåret)	5.591	1.620	1.455	3.731	3.731	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	58	17	15	39	39	0
Opkrævet aconto for året	358.402	348.467	357.505	361.879	364.197	2.318
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>362.616</b>	<b>342.561</b>	<b>357.312</b>	<b>362.358</b>	<b>363.843</b>	<b>1.485</b>

Nøgletal						
	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)
<b>Busruter</b>						
Passagerantal*bus	18.440.000	17.536.000	15.537.000	15.862.000	14.115.000	-1.747.000
Driftsbusser	331	341	337	336	338	2
Køreplantimer	611.390	625.194	617.934	612.785	623.389	10.604
køreplankm	18.854.935	18.670.170	18.666.821	18.576.441	18.615.612	39.171
Passagerer/køreplantime	30	28	25	26	23	-3
Passager/antal indbyggere	38	36	31	33	28	-4
Køreplantime/antal indbyggere	1	1	1	1	1	0
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	46	46	48	45	41	-4
Indtægter/passagerer (kr.)	13	13	15	14	14	0
indtægter/køreplankm (kr.)	388	372	373	361	327	-34
Bruttoudgifter/køreplankm (kr.)	843	800	774	801	797	-3
Drift af busruter/køreplankm (kr.)	455	428	401	440	470	31
Årets underskud/køreplankm (kr.)	589	573	557	598	627	28
Ejerbidrag/km (kr.)	18	18	17	19	20	1
<b>Telekørsel</b>						
Passagerantal telekørsel (personture)	138.753	165.315	163.867	171.790	163.462	-8.328
Antal minutter (incl. Servicetid)	1.508.236	1.824.517	1.830.842	1.919.340	1.864.585	-54.755
Antal km (direkte rejse)	970.102	1.186.920	1.157.201	1.240.786	1.160.610	-80.176
Nettoudgifter/persontur (kr.)	95	94	90	89	90	1
Bruttoudgifter/persontur (kr.)	110	109	106	105	107	2
Fællesudgifter/persontur (kr.)	42	40	37	37	37	0
Ejerbidrag/km (kr.)	20	19	18	17	18	0
Ejerbidrag/minut (kr.)	13	12	11	11	11	0
<b>Kollektiv trafik i alt</b>						
Indbyggerantal	488.578	491.474	494.049	487.842	496.243	8.401
Passagerantal i alt	18.578.753	17.701.315	15.700.867	16.033.790	14.278.462	-1.755.328
Årets underskud/passagerer (kr.)	20	20	22	23	28	5
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	739	732	698	752	783	31

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

**FynBus**

**Odense Bybusser**

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)
<b>Drift af bybusser excl. Cross Border</b>	<b>21.522</b>	<b>19.814</b>	<b>18.293</b>	<b>16.579</b>	<b>17.129</b>	<b>-550</b>

**Tjenestemandspensioner**

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)
Nettohusleje - Gammelsø	1.852	3.235	3.475	3.400	3.479	79
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbrøvd Odense Kommune	2.917	4.368	4.954	2.000	-2.337	-4.337
Pensionsudbetaling fra Sampension	1.336	1.771	1.927	1.950	2.281	331
<b>Indtægter i alt</b>	<b>6.105</b>	<b>9.374</b>	<b>10.356</b>	<b>7.350</b>	<b>3.423</b>	<b>-3.927</b>

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	10.844	12.106	12.982	13.300	14.702	-1.402
Ekstern administration	173	173	166	180	201	-21
<b>Udgifter i alt</b>	<b>11.017</b>	<b>12.279</b>	<b>13.148</b>	<b>13.480</b>	<b>14.903</b>	<b>-1.423</b>
<b>I alt</b>	<b>4.912</b>	<b>2.905</b>	<b>2.792</b>	<b>6.130</b>	<b>11.480</b>	<b>-5.350</b>

**Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007**

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	4.199	3.479	3.316	3.200	2.510	-690
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	616	873	666	800	565	-235
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.440	1.482	1.451	1.500	1.418	-82
Præmiebetaling til Sampension	6.255	5.834	5.434	5.500	4.494	-1.006
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	679	683	689	533	797	264
<b>i alt</b>	<b>6.934</b>	<b>6.516</b>	<b>6.123</b>	<b>6.033</b>	<b>5.291</b>	<b>-742</b>

**Egenkapital - finansiering**

**Udviklingspulje - Saldo & anvendelse**

(1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)
Saldo, primo	1.461	253	0	0	0	0
Rentetilskrivning	-17	0	0	0	0	0
Investering i billetteringsudstyr	-1.191	-253	0	0	0	0
<b>Saldo, ultimo</b>	<b>253</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Disponibel egenkapital - Saldo & anvendelse**

(1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)
Saldo, primo	28.471	-49.581	-114.258	-117.678	-117.678	0
Rejsekort - projektkostninger	-691	-6.020	-7.199	0	-512	-512
Rejsekort - investering i udstyr	-28.034	-32.030	-742	-1.232	-1.627	-395
Rejsekort - aktiekapital og ansvarlig lån	-49.327	-26.088	4.521	0	2.624	2.624
Investering i billetteringsudstyr	0	-539	0	0	0	0
<b>Saldo, ultimo</b>	<b>-49.581</b>	<b>-114.258</b>	<b>-117.678</b>	<b>-118.910</b>	<b>-117.193</b>	<b>1.717</b>

## FynBus

## Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)
<b>Handicapørsel (SBH)</b>						
Indtægter	-6.232	-6.507	-6.813	-6.721	-7.140	419
Entreprenørudgifter	24.672	26.066	26.125	24.855	27.653	-2.798
Fællesudgifter	4.276	4.440	4.388	4.149	4.551	-401
<b>Ejerbidrag</b>	<b>22.716</b>	<b>24.000</b>	<b>23.700</b>	<b>22.284</b>	<b>25.064</b>	<b>-2.780</b>
Personture	119.712	123.704	129.754	126.761	135.526	8.765
<b>Lægekørsel</b>						
Indtægter	-7	-4	-3	0	-4	4
Entreprenørudgifter	7.424	6.068	3.229	2.865	2.565	300
Fællesudgifter	1.644	1.452	691	603	521	82
<b>Ejerbidrag</b>	<b>9.061</b>	<b>7.516</b>	<b>3.917</b>	<b>3.468</b>	<b>3.082</b>	<b>386</b>
Personture	55.639	45.828	22.995	20.400	17.307	-3.093
<b>Speciallægekørsel</b>						
Indtægter	-3	-3	-2	0	-2	2
Entreprenørudgifter	1.757	1.842	1.710	1.747	1.696	51
Fællesudgifter	238	255	222	227	211	16
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.991</b>	<b>2.094</b>	<b>1.930</b>	<b>1.974</b>	<b>1.905</b>	<b>69</b>
Personture	7.846	8.010	7.376	7.675	7.015	-660
<b>Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	267	273	292	335	289	46
Fællesudgifter	27	29	25	28	26	2
<b>Ejerbidrag</b>	<b>293</b>	<b>301</b>	<b>317</b>	<b>363</b>	<b>315</b>	<b>48</b>
Personture	893	898	833	940	865	-75
<b>Paragrafkørsel</b>						
Indtægter	-6	-4	-5	-4	-8	4
Entreprenørudgifter	1.656	611	444	571	414	158
Fællesudgifter	258	116	80	107	75	32
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.908</b>	<b>723</b>	<b>519</b>	<b>675</b>	<b>481</b>	<b>193</b>
Personture	9.973	3.634	2.651	3.620	2.501	-1.119
<b>Genoptræningskørsel****)</b>						
Indtægter	-26	-19	-14	0	-13	13
Entreprenørudgifter	7.001	4.496	4.269	4.185	4.379	-194
Fællesudgifter	1.534	1.108	967	901	940	-39
<b>Ejerbidrag</b>	<b>8.509</b>	<b>5.585</b>	<b>5.222</b>	<b>5.086</b>	<b>5.306</b>	<b>-220</b>
Personture	53.236	33.256	34.974	35.100	36.235	1.135
<b>Special genoptræningskørsel****)</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.255	744	716	921	775	146
Fællesudgifter	128	75	64	76	69	7
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.384</b>	<b>819</b>	<b>780</b>	<b>996</b>	<b>843</b>	<b>153</b>
Personture	4.400	2.254	2.184	2.710	2.527	-183
<b>Aktivitetkørsel</b>						
Indtægter	-438	-483	-385	-418	-371	-47
Entreprenørudgifter	11.862	6.153	7.139	7.982	7.279	703
Fællesudgifter	1.955	1.912	1.556	1.602	1.445	157
<b>Ejerbidrag</b>	<b>13.378</b>	<b>7.582</b>	<b>8.310</b>	<b>9.165</b>	<b>8.353</b>	<b>813</b>
Personture	93.696	57.397	57.391	63.845	56.632	-7.213
<b>Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.585	1.874	2.411	2.273	2.626	-352
Fællesudgifter	364	535	593	588	593	-4
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.948</b>	<b>2.409</b>	<b>3.003</b>	<b>2.862</b>	<b>3.218</b>	<b>-357</b>
Personture	11.897	16.059	20.572	21.030	20.958	-72
<b>Specialskelekørsel</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	30.096	16.198	22.114	23.683	25.230	-1.547
Fællesudgifter	5.506	4.097	3.397	3.555	3.476	79
<b>Ejerbidrag</b>	<b>35.601</b>	<b>20.294</b>	<b>25.512</b>	<b>27.239</b>	<b>28.706</b>	<b>-1.467</b>
Personture	204.395	105.170	110.852	127.902	123.325	-4.577
<b>Center for voksenundervisning</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	2.149	0	65	481	179	302
Fællesudgifter	329	0	13	94	31	63
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.478</b>	<b>0</b>	<b>78</b>	<b>575</b>	<b>209</b>	<b>365</b>
Personture	15.081	0	405	3.300	974	-2.326
<b>CPR-kørsel/Job og ressource</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	0	7	0	103	-103
Fællesudgifter	0	0	1	0	14	-14
<b>Ejerbidrag</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>118</b>	<b>-118</b>
Personture	0	0	46	0	654	654

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Budget 2018 (årets priser)	Regnskab 2018 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2018 - budget 2018)
<b>Dagcenterkørsel</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	6.213	1.941	3.636	4.144	3.704	440
Fællesudgifter	845	708	646	648	587	61
<b>Ejerbidrag</b>	<b>7.057</b>	<b>2.648</b>	<b>4.282</b>	<b>4.792</b>	<b>4.291</b>	<b>502</b>
Personture	53.311	21.243	25.737	28.300	25.273	-3.027
<b>Flexruter</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	320	215	187	215	118	97
Fællesudgifter	34	32	24	30	10	20
<b>Ejerbidrag</b>	<b>354</b>	<b>247</b>	<b>211</b>	<b>245</b>	<b>128</b>	<b>117</b>
Personture	1.050	974	780	974	322	-652
<b>Lukket skolekørsel</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	537	502	546	534	256	278
Fællesudgifter	15	14	14	14	7	7
<b>Ejerbidrag</b>	<b>552</b>	<b>516</b>	<b>560</b>	<b>548</b>	<b>262</b>	<b>285</b>
Personture	468	418	455	445	213	-232
<b>Udligning</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	1.746	100	0	58	0	58
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.746</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>58</b>
Personture	0	0	0	0	0	0
*) Implementeringsudgifter inden opstart 1/1-14						
<b>Flextrafik ekskl. siddende patientbef. og telekørsel i alt</b>						
Indtægter	-6.713	-7.021	-7.222	-7.142	-7.537	395
Entreprenørdgifter	96.792	66.981	72.890	74.792	77.266	-2.474
Fællesudgifter	18.898	14.874	12.681	12.680	12.554	126
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>108.978</b>	<b>74.834</b>	<b>78.349</b>	<b>80.329</b>	<b>82.282</b>	<b>-1.953</b>
Personture	631.597	418.845	417.005	443.002	430.327	-12.675
<b>Siddende patientbefordring</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter <sup>^)</sup>	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	5.681	6.101	6.235	6.463	6.481	-18
<b>Ejerbidrag</b>	<b>5.681</b>	<b>6.101</b>	<b>6.235</b>	<b>6.463</b>	<b>6.481</b>	<b>-18</b>
Personture	224.114	226.614	232.782	241.271	234.518	-6.753
^) Entreprenørfregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik						
<b>Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*</b>						
Indtægter	-6.713	-7.021	-7.222	-7.142	-7.537	395
Entreprenørdgifter	96.792	66.981	72.890	74.792	77.266	-2.474
Fællesudgifter	24.579	20.975	18.916	19.143	19.035	108
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>114.659</b>	<b>80.936</b>	<b>84.584</b>	<b>86.792</b>	<b>88.763</b>	<b>-1.971</b>
Personture i alt	855.711	645.459	649.787	684.273	664.845	-19.428
<b>Nøgletal**</b>						
Entreprenørdgifter pr. personture	146	146	155	151	160	9
Ejerbidrag/persontur	166	166	171	166	173	8

\* Telekørsel afregnes under busregnskabet

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



# FynBus regnskab 2018

## Indhold

<b>1</b>	<b>SELSKABSOPLYSNINGER</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>PÅTEGNINGER</b> .....	<b>4</b>
2.1	LEDELSENS PÅTEGNING.....	4
2.2	BESTYRELSENS PÅTEGNING.....	4
2.3	DEN UAFHÆNGIGE REVISORS REVISIONSPÅTEGNING .....	5
<b>3</b>	<b>LEDELSENS ÅRSBERETNING</b> .....	<b>9</b>
3.1	LEDELSENS ÅRSBERETNING .....	9
3.2	HOVED- OG NØGLETAL .....	9
<b>4</b>	<b>ÅRSREGNSKAB 2018</b> .....	<b>10</b>
4.1	ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS .....	10
4.2	DRIFTSREGNSKAB – UDGIFTSBASERET .....	15
4.3	BALANCE.....	16
<b>5</b>	<b>NOTER TIL DRIFTSREGNSKAB OG BALANCE</b> .....	<b>17</b>
5.1	NOTE 1 – INDTÆGTER KOLLEKTIV TRAFIK .....	17
5.2	NOTE 2 – INDTÆGTER FRA FLEXTRAFIK.....	17
5.3	NOTE 3 – INDTÆGTER FRA PROJEKTER.....	17
5.4	NOTE 4 – ØVRIGE INDTÆGTER.....	17
5.5	NOTE 5 – UDGIFTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK .....	17
5.6	NOTE 6 – FÆLLESUDGIFTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK .....	18
5.7	NOTE 7 – UDGIFTER FRA FLEXTRAFIK .....	18
5.8	NOTE 8 – FÆLLESUDGIFTER FRA FLEXTRAFIK.....	18
5.9	NOTE 9 – PROJEKTUDGIFTER.....	18
5.10	NOTE 10 – ØVRIGE UDGIFTER .....	18
5.11	NOTE 11 - PERSONALEOVERSIGT.....	19
5.12	NOTE 12 - ANLÆGSUDGIFTER.....	19
5.13	NOTE 13 - ANLÆGSOVERSIGTEN .....	20
5.14	NOTE 14 – FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER .....	20
5.15	NOTE 15 - TILGODEHAVENDE .....	21
5.16	NOTE 16 – LIKVIDE BEHOLDNINGER OG FINANSIERINGSOVERSIGT .....	21
5.17	NOTE 17 - EGENKAPITAL .....	22
5.18	NOTE 18 – LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE.....	23
5.19	NOTE 19 - KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE.....	23
5.20	NOTE 20 – KAUTIONS- OG GARANTIFORPLIGTELSE.....	23
5.21	NOTE 21 - HENSÆTTELSER.....	24
<b>6</b>	<b>NOTESPECIFIKATIONER</b> .....	<b>25</b>
<b>7</b>	<b>BEMÆRKNINGER TIL REGNSKABET</b> .....	<b>26</b>
7.1	BEMÆRKNINGER TIL BUDGETAFVIGELSER.....	26

# 1 Selskabsoplysninger

<b>Selskabet</b>	<b>FynBus</b> Tolderlundsvej 9 5000 Odense C  Telefon: 63 11 22 00 Hjemmeside: <a href="http://www.FynBus.dk">www.FynBus.dk</a> E-mail: <a href="mailto:fynbus@fynbus.dk">fynbus@fynbus.dk</a>  CVR-nr.: 29 97 99 44 Oprettet: 1. januar 2007 Hjemsted: Odense Regnskabsår: 1. januar - 31. december
<b>Ledelse</b>	Carsten Hyldborg Jensen, direktør
<b>Bestyrelse</b>	Morten Andersen, formand Poul Andersen, næstformand Flemming Madsen, bestyrelsesmedlem Regitze Tilma, bestyrelsesmedlem Jesper Hempler, bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, bestyrelsesmedlem Kristian Nielsen, bestyrelsesmedlem Albert Pedersen, bestyrelsesmedlem Bo Libergren, bestyrelsesmedlem Jan Ole Jakobsen, repræsentantskabsmedlem Leif Rothe Rasmussen, repræsentantskabsmedlem
<b>Revision</b>	BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab Fælledvej 1 5000 Odense C

## 2 Påtegninger

### 2.1 Ledelsens påtegning

Undertegnede har dags dato aflagt årsregnskab for 2018 for Trafikselskabet FynBus.

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

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

Odense, den 23. april 2019

---

Carsten Hyldborg Jensen

Direktør

### 2.2 Bestyrelsens påtegning

Bestyrelsen for Trafikselskabet FynBus har i dag behandlet og vedtaget årsregnskabet for regnskabsår 2018.

Odense, den 23. april 2019

---

Morten Andersen

Formand

---

Poul Andersen

Næstformand

---

Flemming Madsen

Bestyrelsesmedlem

---

Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem

---

Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem

---

Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem

---

Albert Pedersen

Bestyrelsesmedlem

---

Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem

---

Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem



## 2.3 Den uafhængige revisors revisionspåtegning

### *Til interessenterne i Fynbus*

#### REVISIONSPÅTEGNING PÅ ÅRSREGNSKABET

##### **Konklusion**

Vi har revideret årsregnskabet for Fynbus for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2018, jf. siderne 10-25 i årsregnskabet 2018, der omfatter anvendt regnskabspraksis, finansieringsopgørelse, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter.

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

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

Vores konklusion er konsistent med vores revisionsberetning til bestyrelsen.

##### **Grundlag for konklusion**

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

Efter vores bedste overbevisning er der ikke udført forbudte ikke-revisionsydelser som omhandlet i bekendtgørelse om kommunal og regional revision.

Udover den lovpligtige revision har vi afgivet erklæringer på projektregnskaber, andre erklæringer der er pålagt samt udført diverse rådgivningsopgaver.

Vi blev af bestyrelsen første gang antaget som revisor for Fynbus i forbindelse med stiftelsen 1. januar 2007 for regnskabsåret 2007 og har varetaget revisionen i en samlet opgaveperiode på 11 år frem til og med regnskabsåret 2018. Underskrivende revisor har deltaget på revisionen fra og med 2015 regnskabsåret.

##### **Centrale forhold ved revisionen**

Centrale forhold ved revisionen er de forhold, der efter vores faglige vurdering var mest betydelige ved vores revision af årsregnskabet for regnskabsåret 2018. Disse forhold blev behandlet som led i vores revision af årsregnskabet som helhed og udformningen af vores konklusion herom. Vi afgiver ikke nogen særskilt konklusion om disse forhold.

##### Indtægter fra ejerbidrag

Fynbus håndterer kollektiv trafik for ejerne. Udgifterne til den kollektive trafik dækkes dels af billetindtægter og dels af ejerbidrag. Fynbus' omsætning består derfor primært af to indtægtskilder, indtægter fra passagerer og ejerbidrag til dækning af udgifter. Der er med ejerne indgået en aftale omkring, hvordan udgifterne skal dækkes af ejerbidrag. Dette fordelingsregnskab bygger på en række forudsætninger omkring, hvordan passagerer indtægterne fordeler sig, imellem de enkelte ruter m.v.

Ejerbidraget er en residual i forhold til udgifterne til den enkelte rute. Det vil sige, at udgifterne til at drive den kollektive trafik i ejerkommunen, opgøres som direkte udgifter til vognmænd samt indirekte omkostninger i form af administrationsbidrag og fratrukket billetindtægter. Den resterende udgift skal dækkes af ejerbidrag.

*Vores behandling i revisionen:*

Vores væsentligste revisionshandlinger vedrørende omsætning og ejerbidrag, har været:

- Vi har i forbindelse med vores revision gennemgået selskabets procedurer og forretningsgange for håndtering af fordelinger, herunder vurderet selskabets interne kontroller.
- Vi har gennemgået selskabets egenkontrol med udgifter og indtægter registreret på de enkelte ruter.
- Vi har stikprøvevis påset faktureringerne fra de enkelte vognmænd og sammenholdt med kontrakter og registrering af billetindtægter.
- Vi har gennemgået de systemer, der anvendes og som fremskaffer data til brug for fordelinger.
- Vi har gennemgået fordelingsopgørelser i forhold til interne sammenhænge.

### **Fremhævelse af forhold vedrørende revisionen**

Vi henleder opmærksomheden på, at Fynbus i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. har medtaget det af ledelsen godkendte årsbudget for 2018 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2018. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision.

### **Ledelsens ansvar for årsregnskabet**

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere virksomhedens evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere virksomheden, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

### **Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet**

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

## Økonomiafdelingen

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv., foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

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

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

**Andre Oplysninger end årsregnskabet og revisors erklæring herom**

Ledelsen er ansvarlig for andre oplysninger. Andre Oplysninger omfatter bemærkninger til budgetafvigelse på side 26-28, som ikke er omfattet af årsregnskabet og vores erklæring herom.

Vores konklusion om årsregnskabet dækker ikke Andre Oplysninger, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om disse.

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

Vi har ingenting at rapportere i den forbindelse.

**ERKLÆRING I HENHOLD TIL ANDEN LOVGIVNING OG ØVRIG REGULERING****Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision**

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis. I vores forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet.

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

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

Odense, den 23. april 2019

BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab

CVR-nr. 20 22 26 70

Peter Damsted Rasmussen

Statsautoriseret revisor

## 3 Ledelsens årsberetning

### 3.1 Ledelsens årsberetning

Trafikselskabet FynBus er et offentligt § 60-selskab stiftet den 1. januar 2007 ud fra loven om trafikselskaber. Selskabet er etableret for kommunerne på Fyn, Ærø og Langeland og Region Syddanmark. FynBus' formulerede vision er at det skal være nemt at rejse med FynBus.

Årsberetningen behandles som et særskilt punkt på bestyrelsesmødet. Det eksterne regnskab er derfor et selvstændigt dokument.

### 3.2 Hoved- og nøgletal

Oversigt over væsentlige økonomiske nøgletal (1.000 kr.)	Regnskab 2018	Regnskab 2017	Regnskab 2016	Regnskab 2015
<b>Regnskabsopgørelsen (udgiftsbaseret)</b>				
Resultat af ordinær driftsvirksomhed (- = overskud)	1.931	1.162	5.366	-3.391
Resultat i alt (- = overskud)	8.755	9.961	43.243	31.090
<b>Balance, aktiver</b>				
Anlægsaktiver	324.738	298.403	128.625	132.137
Øvrige omsætningsaktiver *	87.708	34.834	43.995	62.478
Likvider	23.689	92.655	75.934	125.314
<b>Balance, passiver</b>				
Egenkapital	65.174	54.750	36.605	-1.883
Hensatte forpligtigelser	-440.042	-414.579	-211.055	-220.707
Langfristet gæld	0	0	-18.856	-11.725
Kortfristet gæld	-61.268	-66.062	-55.248	-85.614

## 4 Årsregnskab 2018

### 4.1 Anvendt regnskabspraksis

#### Generelt

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

Regnskabet er aflagt efter samme regnskabspraksis som sidste år.

#### God bogføringsskik

Trafikselskabet Fynbus' bogføring foretages i overensstemmelse med god bogføringsskik.

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

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

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

#### Driftsregnskab

##### Indregning af indtægter, udgifter og omkostninger

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

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

Økonomiafdelingen

### Præsentation i udgiftsregnskabet

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

### Bemærkninger til regnskabet

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

## Balancen

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

### Materielle anlægsaktiver

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

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

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

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

Levetiderne ligger i følgende intervaller:

• Bygninger	30 - 50 år
• Andre bygninger (endestationer)	10 - 30 år
• Leasede aktiver	5 - 10 år
• Tekniske anlæg, maskiner mv.	5 - 10 år
• Rejsekortudstyr	10 år
• Inventar	5 år
• IT-udstyr mv.	3 år
• Immaterielle anlægsaktiver	3 år

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

### **Immaterielle anlægsaktiver**

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

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

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

### **Materielle og immaterielle anlægsaktiver under udførelse**

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

### **Grunde og bygninger**

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

### **Finansielle anlægsaktiver - Tilgodehavender**

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

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

### **Finansielle anlægsaktiver - Aktier og andelsbeviser**

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

### **Omsætningsaktiver - Tilgodehavender**

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

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



## Omsætningsaktiver – likvide midler

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

En konsekvens af overgangen til ungdomskort på rejsekort har medført at DSB i løbet af 2018 har modtaget FynBus andel af egenbetalingen vedr. ungdomskort, svarende til 29 mio. kroner. Der er i forbindelse med udarbejdelse af regnskab 2018 indgået en aconto aftale med DSB, således at FynBus har fået pengene.

Endvidere har det store indtægtstab i 2018 medført et betydeligt likviditetstræk, hvilket vil blive reguleret via budgetsikkerhedsmodellen i 2020.

## Egenkapital

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

## Langfristede gældsforpligtelser

Langfristet gæld til leasingselskab er optaget med restgælden på balancetidspunktet. Restgælden opgøres som den kapitaliserede restleasingforpligtigelse vedrørende finansielt leasede anlægsaktiver.

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

## Hensatte forpligtelser

Forpligtelser indregnes i balancen, når selskabet på balancedagen har en retslig eller faktisk forpligtigelse, som resultat af en tidligere begivenhed, og det er sandsynligt, at afviklingen heraf vil medføre et træk på de økonomiske ressourcer, således at der kan foretages en pålidelig beløbsmæssig måling af forpligtigelsen.

Pensionsforpligtelser, der ikke er forsikringsmæssigt afdækkede vedrørende tjenstemandsansatte og ansatte på tjenstemandslignende vilkår, optages i balancen under forpligtelser. Kapitalværdien af pensionsforpligtigelsen er i forbindelse med delingsaftalen mellem Odense Kommune og FynBus, beregnet aktuarmæssigt. Minimum hvert 5. år foretages en aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtigelsen vedrørende tjenstemænd. Dette er sket pr. 31.12.2017 og sker igen i 2022.

I perioden mellem aktuaropgørelser reguleres forpligtelsen med årets ind- og udbetalinger. Indbetalingerne omfatter indbetalinger fra pensionsselskab, nettoafkast af værdipapirer og ejendommen Gammel Sø 6. Udbetalingerne omfatter udbetalinger til pensionister og eksterne administrationsudgifter

Fra og med aktuaropgørelsen pr. 31.12.2012 anvender FynBus en pensionsalder på 62 år. FynBus har tidligere anvendt en pensionsalder på 63½ år – da det var under disse forudsætninger, der skete overdragelse fra Odense Kommune.

## Økonomiafdelingen

Fra 2008 er den fremadrettede afdækning af pensionsforpligtigelse for tjenestemænd overført fra Odense Kommune foretaget gennem pensionsordning hos pensionselskab.

Fra og med 2013 følger hensættelsen på administrative tjenestemænd, hensættelsesprocenten for tjenestemænd via pensionselskab.

I forbindelse med nedlukning af Odense Bybusser i 2018 er der udarbejdet en ny aktuaropgørelse for de berørte tjenestemænd og resultatet af aktuaropgørelsen er optaget i regnskabet.

Den del af tjenestemandspensionsforpligtelsen som påhviler alle ejerne sker regulering af forpligtelsen via egenkapitalen, mens den del af forpligtelsen som alene vedrører Odense Kommune reguleres via tilgodehavender.

**Kortfristede gældsforpligtelser**

Kortfristede gældsforpligtelser måles til nominel værdi.

Udgifter som vedrører indeværende regnskabsår, men som først betales i det efterfølgende regnskabsår er klassificeret som kortfristet gæld.

**Noter til driftsregnskab og balance**

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

## 4.2 Driftsregnskab - udgiftsbaseret

Regnskabsopgørelse (1.000 kr.)				
Note	INDTÆGTER	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
1	Indtægter fra busdrift	-209.089	-226.285	-237.915
	Ejerbidrag fra busdrift	-388.493	-366.625	-344.803
	<b>Indtægter kollektiv trafik i alt</b>	<b>-597.582</b>	<b>-592.910</b>	<b>-582.717</b>
2	Indtægt fra flexkørsel	-7.537	-7.142	-7.222
	Ejerbidrag fra flexkørsel	-88.763	-86.792	-84.584
	<b>Indtægter flexkørsel i alt</b>	<b>-96.300</b>	<b>-93.934</b>	<b>-91.806</b>
3	Indtægter fra projekt	0	-1.000	-937
4	Indtægter fra øvrige	-3.479	-3.400	-3.475
	<b>Indtægter i alt</b>	<b>-697.361</b>	<b>-691.245</b>	<b>-678.935</b>
Note	UDGIFTER	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
5	Udgifter fra busdrift	516.376	510.381	496.721
6	Fællesudgifter	80.917	81.515	80.302
	<b>Udgifter kollektiv trafik i alt</b>	<b>597.294</b>	<b>591.896</b>	<b>577.023</b>
7	Udgifter fra flextrafik	77.266	74.792	72.890
8	Fælles udgifter	16.411	16.505	16.482
	<b>Udgifter flexkørsel i alt</b>	<b>93.677</b>	<b>91.297</b>	<b>89.372</b>
9	Udgifter fra projekt	0	0	937
10	Udgifter fra øvrige	12.929	11.530	17.622
	<b>Udgifter i alt</b>	<b>703.900</b>	<b>694.723</b>	<b>684.955</b>
	<b>Driftsresultat før finansiering</b>	<b>6.539</b>	<b>3.478</b>	<b>6.020</b>
	Renter	-4.607	-1.769	-4.857
	<b>Resultat af ordinær driftsvirksomhed</b>	<b>1.931</b>	<b>1.709</b>	<b>1.162</b>
	Anlægsudgifter	6.824	7.078	8.799
	<b>Resultat i alt</b>	<b>8.755</b>	<b>8.787</b>	<b>9.961</b>

## Økonomiafdelingen

Resultatdisponering (1.000 kr.)	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
Til rammestyring via egenkapital	2.185	0	-803
Til egenkapital	6.570	8.787	10.764
<b>Resultat i alt (- = overskud)</b>	<b>8.755</b>	<b>8.787</b>	<b>9.961</b>

## 4.3 Balance

Note	Aktiver (1.000 kr.)	Ultimo 2018	Ultimo 2017
	<b>Anlægsaktiver</b>		
<b>13</b>	<b>Materielle anlægsaktiver</b>		
	Grunde og bygninger	40.069	42.439
	Tekniske anlæg m.v.	46.489	53.006
	Inventar mv.	313	129
	Anlæg under udførelse	0	44
<b>13</b>	<b>Immaterielle anlægsaktiver</b>		
	Immaterielle anlægsaktiver	4.193	3.882
	Anlæg under udførelse	435	769
	Materielle anlægsaktiver under udførelse		
	<b>Materielle/immaterielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>91.499</b>	<b>100.269</b>
<b>14</b>	<b>Finansielle anlægsaktiver</b>	<b>233.239</b>	<b>198.134</b>
	<b>Anlægsaktiver i alt</b>	<b>324.738</b>	<b>298.403</b>
	<b>Omsætningsaktiver</b>		
<b>15</b>	Tilgodehavender	87.708	34.834
<b>16</b>	Likvide beholdninger	23.689	92.655
	<b>Omsætningsaktiver i alt</b>	<b>111.397</b>	<b>127.489</b>
	<b>Aktiver i alt</b>	<b>436.135</b>	<b>425.891</b>

Note	Passiver (1.000 kr.)	Ultimo 2018	Ultimo 2017
<b>17</b>	Egenkapital	-65.174	-54.750
<b>21</b>	Hensatte forpligtigelser	440.042	414.579
<b>18</b>	Langfristede gældsforpligtigelser	0	0
<b>19</b>	Kortfristede gældsforpligtigelser	61.268	66.062
	<b>Passiver i alt</b>	<b>436.135</b>	<b>425.891</b>

<b>20</b>	Kautions- og garantiforpligtigelser udgør 2.720.293 tkr. Eventualforpligtigelser udgør 338 tkr.
-----------	--

## 5 Noter til driftsregnskab og balance

### 5.1 Note 1 - Indtægter Kollektiv trafik

Note 1 - Indtægter fra Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
Indtægter busdrift	-206.302	-224.015	-235.284
Indtægter telekørsel	-2.787	-2.709	-2.631
<b>Indtægter fra kollektiv trafik i alt</b>	<b>-209.089</b>	<b>-226.724</b>	<b>-237.915</b>

### 5.2 Note 2 - Indtægter fra Flextrafik

Note 2 - Indtægter fra Flextrafik (1.000 kr.)	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
Indtægter Handicapkørsel (SBH)	-7.140	-6.721	-6.813
Indtægter Anden kørsel	-397	-421	-409
<b>Indtægter fra flextrafik i alt</b>	<b>-7.537</b>	<b>-7.142</b>	<b>-7.222</b>

### 5.3 Note 3 - Indtægter fra projekter

Note 3 - Indtægter fra projekter (1.000 kr.)	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
Indtægter "Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder"	0	0	-7
Tilskud fra ejere og øvr. Interessenter	0	0	-281
Tilskud fra Trafikstyrelsen	0	-1000	-649
<b>Indtægter fra projekter i alt</b>	<b>0</b>	<b>-1000</b>	<b>-937</b>

### 5.4 Note 4 - Øvrige indtægter

Note 4 - Øvrige indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
Odense Bybusser's øvrige indtægter	-	-	-
Indtægter vedr. tjenestemandspensioner	-3.479	-3.400	-3.475
<b>Øvrige indtægter i alt</b>	<b>-3.479</b>	<b>-3.400</b>	<b>-3.475</b>

### 5.5 Note 5 - Udgifter fra Kollektiv trafik

Note 5 - Udgifter fra Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
Udgifter busdrift	498.898	492.352	479.360
Udgifter telekørsel	17.479	18.029	17.362
<b>Udgifter fra kollektiv trafik i alt</b>	<b>516.376</b>	<b>510.381</b>	<b>496.721</b>

## 5.6 Note 6 - Fællesudgifter fra Kollektiv trafik

Note 6 - Fællesudgifter fra Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
Fællesudgifter busdrift	74.908	75.177	74.172
Fællesudgifter telekørsel	6.009	6.338	6.130
<b>Fællesudgifter fra kollektiv trafik i alt</b>	<b>80.917</b>	<b>81.515</b>	<b>80.302</b>

## 5.7 Note 7 - Udgifter fra Flextrafik

Note 7 - Udgifter fra Flextrafik (1.000 kr.)	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
Udgifter Handicapørsel (SBH)	27.653	24.855	26.125
Udgifter Anden kørsel	49.613	49.937	46.765
<b>Udgifter fra flextrafik i alt</b>	<b>77.266</b>	<b>74.792</b>	<b>72.890</b>

## 5.8 Note 8 - Fællesudgifter fra Flextrafik

Note 8 - Fællesudgifter fra Flextrafik (1.000 kr.)	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
Fællesudgifter Handicapørsel (SBH)	3.924	3.578	3.873
Fællesudgifter Anden kørsel	6.899	7.365	7.082
Fællesudgifter Siddende patientbefordring	5.588	5.561	5.527
<b>Fællesudgifter fra flextrafik i alt</b>	<b>16.411</b>	<b>16.505</b>	<b>16.482</b>

## 5.9 Note 9 - Projektudgifter

Note 9 - Projektudgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
Udgifter "Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder"	0	0	937
Udgifter "Bedre trafikinformation"	188	2.300	0
Heraf anlægsudgifter	-188	-2.300	0
<b>Projektudgifter i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>937</b>

## 5.10 Note 10 - Øvrige udgifter

Note 10 - Øvrige udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
Udgifter vedr. tjenestemænd	12.622	11.530	11.221
Rejsekortudgifter finansieret af Fynbus (EK)	2.139	1.232	7.941
Heraf anlægsudgifter	-1.831	-1.232	-1.540
<b>Øvrige udgifter i alt</b>	<b>12.929</b>	<b>11.530</b>	<b>17.622</b>

**5.11 Note 11 - Personaleoversigt**

<b>Note 11 - Personaleoversigt over antal medarbejdere, omregnet til heltidsansatte</b>		<b>Regnskab 2018</b>	<b>Regnskab 2017</b>
	Områder:		
	Fynbus Administration	101,0	111,0
	Odense Bybusser	18,0	28,0
	<b>Fynbus i alt</b>	<b>119,0</b>	<b>139,0</b>
<p>Udover de 18,0 medarbejdere i Odense Bybusser, er 3 medarbejdere udlånt til Keolis.</p> <p>De samlede lønudgifter i 2018 udgjorde 70.967 (1.000 kr.). Der har i 2018 været udbetalt fratrædelsesaftaler i forbindelse med nedlukning af Odense Bybusser, disse er indeholdt i de samlede lønudgifter.</p>			

**5.12 Note 12 - Anlægsudgifter**

<b>Note 12 - Anlægsudgifter (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2018</b>	<b>Budget 2018</b>	<b>Regnskab 2017</b>
<b>Immaterielle anlæg m.v.:</b>	3.973	2.763	3.961
Diverse it-projekter			
<b>Grunde og bygninger</b>	0	300	334
Endestationer			
<b>Tekniske anlæg m.v.</b>	2.412	2.590	4.060
Firmabiler, realtidssystem og rejsekortudstyr			
<b>Inventar m.v.</b>	439	125	0
Mødelokale, storage diskplads mv.			
<b>Anlæg under udførelse</b>	0	0	444
Kapacitetsstyring og kontraktstyring			
<b>I alt</b>	<b>6.824</b>	<b>5.778</b>	<b>8.799</b>

### 5.13 Note 13 - Anlægsoversigten

<b>Note 13 - Anlægsoversigt (1.000 kr.)</b>							
<b>Anlægsaktiver (1.000 kr)</b>	<b>Immaterielle anlægsaktiver</b>	<b>Immaterielle anlægsaktiver under udførelse</b>	<b>Grunde og bygninger</b>	<b>Tekniske anlæg mv.</b>	<b>Inventar mv.</b>	<b>Materielle anlægsaktiver under udførelse</b>	<b>I alt</b>
<b>Kostpris 1.1.2018</b>	<b>52.078</b>	<b>769</b>	<b>68.972</b>	<b>73.455</b>	<b>1.914</b>	<b>44</b>	<b>197.232</b>
Tilgang	4.308	0	0	2.456	439	0	7.203
Afgang	-30.347	-335	0	-4.009	-193	-44	-34.927
<b>Kostpris 31.12.2018</b>	<b>26.039</b>	<b>435</b>	<b>68.972</b>	<b>71.902</b>	<b>2.161</b>	<b>0</b>	<b>169.508</b>
<b>Ned- og afskrivninger 1.1.2018</b>	<b>48.196</b>	<b>0</b>	<b>26.533</b>	<b>20.449</b>	<b>1.785</b>	<b>0</b>	<b>96.963</b>
Årets afskrivninger	3.893	0	2.370	7.069	254	0	13.587
Afskrivninger afhændede aktiver	-30.243	0	0	-2.106	-193	0	-32.541
<b>Ned- og afskrivninger</b>	<b>21.846</b>	<b>0</b>	<b>28.903</b>	<b>25.412</b>	<b>1.848</b>	<b>0</b>	<b>78.009</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31.12.2018</b>	<b>4.193</b>	<b>435</b>	<b>40.069</b>	<b>46.489</b>	<b>313</b>	<b>0</b>	<b>91.499</b>
<b>Heraf finansielt leasede aktiver</b>							<b>0</b>
<b>Afskrivning (antal år)</b>	<b>3 år</b>		<b>10-50 år</b>	<b>5-10 år</b>	<b>3-5 år</b>		
Ejendomsvurderingen 2017 på Gammelsø 6, Odense udgør 30.000 tkr.							
Ejerlejlighed i Odense Banegårdscenter er undtaget fra vurdering. FynBus' ejerandel udgør 3,72%. Ved åbningsbalancen 1/1-2007 er ejerlejligheden værdisat til 0 kr. Ejerlejligheden benyttes af FynBus' Kundecenter.							

### 5.14 Note 14 - Finansielle anlægsaktiver

<b>Note 14 - Finansielle anlægsaktiver (1.000 kr.)</b>		<b>Regnskab 2018</b>	<b>Regnskab 2017</b>
	Tilgodehavende tjenestemænd - Odense Kommune	213.006	177.035
	Ansvarlig lån - Rejsekort A/S	12.149	13.825
	Aktieandel Rejsekort A/S	8.084	7.273
	<b>Finansielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>233.239</b>	<b>198.133</b>

Ansvarlig lånekapital forrentes med CIBOR 12-måneders rente tillagt 1 procentpoint. Fynbus har indskudt aktiekapital i Rejsekort A/S for 32,5 mio. kroner. Aktiebeholdningen er optaget til indskudsværdi i 2015. Kapitalindskuddet er blevet reguleret til indre værdi i 2016.



**5.15 Note 15 - Tilgodehavende**

<b>Note 15 - Tilgodehavender (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2018</b>	<b>Regnskab 2017</b>
Tilgodehavender, kommuner	17.671	3.367
Tilgodehavender, Region Syddanmark	0	0
Tilgodehavender, rejsekortet	471	332
Øvrige tilgodehavender	69.566	31.135
<b>Kortfristede tilgodehavender i alt</b>	<b>87.708</b>	<b>34.834</b>

**5.16 Note 16 - Likvide beholdninger og finansieringsoversigt**

<b>Note 16 - Likvidebeholdninger (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2018</b>	<b>Regnskab 2017</b>
Odense Bybusser, drift	-2.838	3.908
Øvrige FynBus, drift	-125.206	-70.744
Pensionsmidler - bankkonto og obligationer	151.733	159.490
<b>Likvide beholdninger ultimo</b>	<b>23.689</b>	<b>92.655</b>

<b>Note 16 - Finansieringsoversigt (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2018</b>	<b>Regnskab 2017</b>
<b>Likvide beholdninger primo</b>	92.655	75.934
<b>Tilgang af likvide aktiver:</b>		
+/- Årets resultat	-8.755	-9.961
+/- ændring i kortfristede tilgodehavender	-52.874	9.161
+/- ændring i kortfristede gældsforpligtelser	-4.794	10.813
+/- indbetalinger vedrørende finansielle anlægsakt	1.002	2.147
+/- tilgodehavender vedrørende finansielle anlægs	-137	-181
+/- finansieret via egenkapitalen	-2.139	-7.941
+/- Øvrige finansforskydninger	-1.269	12.683
<b>Anvendelse af likvide aktiver:</b>		
Afdrag på lån	0	0
<b>Likvide beholdninger ultimo</b>	<b>23.689</b>	<b>92.655</b>

**5.17 Note 17 - Egenkapital**

<b>Note 17 - Egenkapital (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2018</b>	<b>Regnskab 2017</b>
<b>Egenkapital rammestyring</b>		
<b>Primo</b>	3.321	2.518
Overført resultat, jf. resultatdisponering	-2.185	803
<b>Rammestyring ultimo</b>	<b>1.136</b>	<b>3.321</b>
<b>Egenkapital i øvrigt</b>		
<b>Primo</b>	<b>-58.071</b>	<b>-39.122</b>
Primoreguleringer:		
Feriepengeforpligtelse udlånte tjenestemænd	0	0
Årets reguleringer:		
Investering i anlægsaktiver	6.824	8.799
Afgang anlægsaktiver	-2.007	0
Årets afskrivninger anlægsaktiver	-13.587	-14.092
Regulering leasingforpligtelse	0	2.285
Regulering feriepengeforpligtelse	2.033	837
Urealiserede kursreguleringer primo	-1.538	-1.508
Urealiserede kursreguleringer ultimo	-5.510	1.538
Regulering henlæggelse tjenestemandspension	202	-9.894
Odense Kommunes andel af tjenestemandspension	11.103	2.951
Rejsekort - ændring i indre værdi	811	897
+/- Årets resultat	-6.570	-10.762
<b>Egenkapital i øvrigt ultimo</b>	<b>-66.310</b>	<b>-58.071</b>
<b>Egenkapital i alt</b>	<b>-65.174</b>	<b>-54.750</b>

**5.18 Note 18 - Langfristede gældsforpligtelser**

<b>Note 18 - Langfristet gæld (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2018</b>	<b>Regnskab 2017</b>
Gæld tjenestemænd Odense Kommune	0	0
<b>Langfristet gæld i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Afdragsprofil for gæld tjenestemænd Odense Kommune: forpligtigelsen til Odense Kommune vil løbende ændre sig i perioden indtil forpligtigelsen til udbetalingen af pension til tjenestemænd ophører. Hvorefter den resterende forpligtigelse vil blive afregnet.		

**5.19 Note 19 - Kortfristede gældsforpligtelser**

<b>Note 19 - Kortfristede gæld (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2018</b>	<b>Regnskab 2017</b>
Kommuner	111	2.604
Region Syddanmark	2.548	1.039
Leasinggæld	0	0
Løn	1.115	1.085
Anden gæld:		
- Skyldige feriepenge	7.279	9.312
- Overskudslikviditet vedr. rejsekortet mv.	7.806	7.764
- Øvrig gæld	42.410	44.258
<b>Kortfristet gæld i alt</b>	<b>61.268</b>	<b>66.062</b>

**5.20 Note 20 - Kautions- og garantiforpligtelser**

<b>Note 20 - Kautions- og garantiforpligtelser (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2018</b>	<b>Regnskab 2017</b>
<b>Almindelige kautions- og garantiforpligtelser</b>		
Huslejeforpligtelser	6.540	1.106
Operationel leasing af kontormaskiner og biler	870	202
Forpligtelser i henhold til indgåede entreprenørkontrakter	2.712.883	2.592.992
<b>Kautions- og garantiforpligtelser i alt</b>	<b>2.720.293</b>	<b>2.594.300</b>
<b>Eventualforpligtelser</b>		
Feriepengeforpligtelse FlexDanmark	338	362
<b>Eventualforpligtelser i alt</b>	<b>338</b>	<b>362</b>

## 5.21 Note 21 - Hensættelser

<b>Note 21 - Hensættelser (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2018</b>	<b>Regnskab 2017</b>
Hensatte forpligtelser primo	414.579	211.055
Betalte pensioner	-14.702	-12.982
Pensionshensættelse, administrativt personale	797	689
Indbetaling vedr. ansatte tjenestemænd	2.281	1.927
Regulering i henhold til aktuaropgørelse ultimo	37.087	213.890
<b>Hensatte forpligtelser ultimo</b>	<b>440.042</b>	<b>414.579</b>

## 6 Notespecifikationer

Specifikationer til internt regnskab.

<b>Note 1 - Indtægter Kollektiv trafik (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2018</b>	<b>Budget 2018</b>	<b>Regnskab 2017</b>
Indtægter busdrift internt regnskab	203.835	221.176	230.586
+ Salgsprovision	2.052	2.369	4.112
- Tab på debitorer	-701	31	586
+ Rejsekort chipkortudgift	1.117	0	0
<b>Indtægter busdrift eksternt regnskab note 1</b>	<b>206.302</b>	<b>223.576</b>	<b>235.284</b>

<b>Note 5 - Udgifter Kollektiv trafik (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2018</b>	<b>Budget 2018</b>	<b>Regnskab 2017</b>
Udgifter busdrift internt regnskab	496.957	490.610	478.259
+ Salgsprovision	2.052	2.369	4.112
- Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	-701	31	586
+ Rejsekort chipkortudgift	1.117	0	0
- Projektudgifter	-188	0	0
+ Renteindtægter OBB	3	0	4
- Anlægsudgifter i busdrift	-342	-658	-3.601
<b>Udgifter busdrift eksternt regnskab note 5</b>	<b>498.898</b>	<b>492.352</b>	<b>479.360</b>

<b>Note 6 - Fællesudgifter Kollektiv trafik (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2018</b>	<b>Budget 2018</b>	<b>Regnskab 2017</b>
Fællesudgifter internt regnskab	74.670	75.533	76.269
- Heraf anlægsudgifter	-1.839	-125	-1.224
- Heraf rammestyring	2.185	0	-803
- Renteudgifter	-107	-231	-70
<b>Fællesudgifter eksternt regnskab</b>	<b>74.908</b>	<b>75.177</b>	<b>74.172</b>

## 7 Bemærkninger til regnskabet

### 7.1 Bemærkninger til budgetafvigelser

Bevilling / budget (1.000 kr.) (udgiftsbaseret)	Regnskab 2018	Budget 2018	Afvigelser
Indtægter	-697.361	-691.245	-6.116
Udgifter	703.900	694.723	9.177
Renteindtægter	-4.607	-1.769	-2.838
Anlægsudgifter	6.824	7.078	-254
Resultat (- = overskud)	<b>8.755</b>	<b>8.787</b>	<b>-32</b>

### Bemærkninger

#### Indtægter:

Afvigelsen på 6,1 mio. kroner i merindtægter kan henføres til:

Busdriften, herunder telekørsel, merindtægt på 4,8 mio. kr.:

- Indtægterne fra busdriften er -17,2 mio. kroner lavere end budgetteret, svarende til 7,6 % og skyldes et markant fald i antal passagerer.

De væsentligste afvigelser skyldes rejsekort classic på -10,4 mio. kr., og ungdomskort på -6,9 mio. kr. Der er i 2018 set en landsdækkende tendens til at de unge vælger ungdomskort fra.

Derudover udgør diverse mindre forskydninger en mindreindtægt på -0,1 mio. kroner.

Der er i 2018 indgået aconto aftale med DSB vedr. Bus og Tog samarbejdet, som konsekvens af overgangen til rejsekort.

- Indtægterne fra telekørsel svarer til budgettet.

Ejerbidraget til busdriften er 21,9 mio. kroner mere end budgetteret, det svarer til 5,6 %. Årsagen hertil er primært faldet i indtægterne, samt en stigning i bruttoudgifterne på 1,3 %.

Flextrafik, Handicap og Specialkørsel, merindtægt på 0,4 mio. kroner:

- Indtægterne fra flextrafik er 5,5 % større end budgetteret

Det skyldes primært, at passagerindtægterne fra SBH-kørsel er steget på grund af højere aktivitet med 0,4 mio. kroner, som følge af udvidelse af målgruppen og øget tilgang.

- Ejerbidraget til Flex, Handicap og Specialkørsel er 2,0 mio. kr. højere end budgetteret, svarende til 2,3 %, mens aktivitetsniveauet er faldet med 2,8 %. Udgiftsudviklingen skyldes stigningen i handicapkørsel, samt et fald i specialkørsel, hvor pris pr. tur er lavere end pris pr. tur vedr. handicapkørsel.

Øvrige indtægter, herunder indtægter vedrørende eksternt finansierede projekter, mindreindtægt på 0,9 mio. kroner:

- Mindreindtægt fra Staten vedr. projekt Digital Trafikinformation på 1,0 mio. kroner skyldes at projektet er blevet forsinket og forventes afviklet i 2019.

## Økonomiafdelingen

- Øvrige indtægter er realiseret 0,1 mio. kroner højere end budgetteret. Merindtægten skyldes stigning i nettohuslejeindtægt.

**Udgifter:**

Afvigelsen på 9,2 mio. kroner i merudgifter kan henføres til:

Busdriften, herunder Telekørsel, merudgift på 5,4 mio. kroner:

- Udgifter til busdrift er 6,5 mio. kr. større end budgetteret. merudgiften dækker over indbyrdes forskydninger, samt nedlukning af Odense Bybusser.  
Overordnet er produktionen øget med 7.600 køreplantimer i forhold til budgettet, svarende til 5,7 mio. kroner. Det skyldes, øget køretid i Odense, som modsvares af lukningen af Odense Bybusser, samt budgetfejl i Faaborg-Midtfyn Kommunes køreplantimer. Samtidig er den gennemsnitslige pris pr. køreplantime faldet, primært som følge af lavere K1 og K2 på regionens kontrakt svarende til en besparelse på -1,4 mio. kroner, mens 1.300 køreplantimer, har været for højt prissat på budgettidspunktet, svarende til mindredrift på -1,0 mio. kroner.  
Kontraktpriserne er jf. Trafikselskaberne i Danmarks indeks steget 2,2 % i forhold til budget, svarende til 9,9 mio. kroner.  
Udgifter til incitamentsaftaler, variabel kørsel mv. er -6,7 mio. kroner mindre end budgetteret.  
Der er gennemført udbud i Assens kommune. Det resulterede i stigende enhedsomkostninger.
- Udgifter til Telekørsel er realiseret 0,6 mio. kroner mindre end budgetteret. Primært som følge af lukning af tidsbånd og takstforhøjelse i Nordfyns Kommune.
- Fællesudgifterne under kollektiv trafik (excl. renter) er 0,6 mio. kroner mindre end budgetteret, og kan henføres til færre udgifter til rejsekortet, samt et fald i aktivitetsniveau vedr. Telekørsel.

Flextrafik, merudgift 2,4 mio. kroner:

- Entreprenørudgifterne er 2,5 mio. kroner højere end det budgetterede. Det dækker bl.a. over stigende aktiviteter på handicapkørsel, og et fald i specialkørsler.
- Fællesudgifterne og administrationsgebyr er 0,1 mio. kroner lavere end budget som hovedsageligt skyldes mindredrift til variabel løn og anden administration.

Øvrige udgifter, herunder udgifter vedrørende eksternt finansierede projekter, merudgift på 1,4 mio. kroner:

- Udgifter til projekt Digital Trafikinformation delvist finansieret af Staten, er indeholdt i anlægsudgifterne. Projektet er forsinket, men forventes afviklet i 2019.
- Udgifter vedr. tjenestemænd er 1,1 mio. kroner højere end budgetteret pga. lukningen af Odense Bybusser i 2018, hvilket har medført højere pensionsudbetalinger end forventet.
- Øvrige udgifter er realiseret 0,3 mio. kroner højere end budgetteret. Det skyldes implementeringen af Rejsekort blev en længere proces end forudsat i budgettet.

**Renter**

Afvigelsen på 2,8 mio. kroner i merindtægter kan henføres til:

## Økonomiafdelingen

- Bedre forrentning af midler fra pensionsindestående til tjenestemænd med 2,7 mio. kroner, samt mindreudgift til renter på 0,1 mio. kroner, bestående af færre renteudgifter og renteindtægter fra ansvarligt lån.

**Anlægsudgifter:**

Udgiften er 0,3 mio. kr. lavere end budget. Det skyldes hovedsageligt IT-projekter som følge af implementeringen af rejsekortet, samt udskydelse af projektet Digital Trafikinformation.

**Resultat:**

Resultatet udviser et samlet underskud efter ejerbetaling på 8,8 mio. kroner, hvilket er på niveau med budgettet. Af det samlede resultat er 2,2 mio. kroner disponeret til rammestyring af fællesudgifter via egenkapitalen, mens 6,6 mio. kroner overføres til egenkapitalen i øvrigt.



## FynBus busdrift 2018

	Assens	Faab-Midtfyn	Kerteminde	Langeland	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Odense	Svendborg	RSD	I alt
<b>Ejerbetaling Kollektiv trafik</b>	<b>19.823.603</b>	<b>27.676.897</b>	<b>7.669.611</b>	<b>6.913.964</b>	<b>11.314.419</b>	<b>18.117.980</b>	<b>13.215.080</b>	<b>146.039.160</b>	<b>26.667.654</b>	<b>113.239.623</b>	<b>390.677.991</b>
- Fællesudgifter overført til næste år (rammestyring)											
Realiseret 63.085 - budget 60.900 = 2.185 tkr.	-63.742	-89.281	-30.854	-33.220	-47.408	-57.787	-58.787	-751.872	-144.323	-907.922	-2.185.196
<b>Ejerbetaling kollektiv trafik reguleret for rammestyring</b>	<b>19.759.861</b>	<b>27.587.616</b>	<b>7.638.757</b>	<b>6.880.744</b>	<b>11.267.011</b>	<b>18.060.193</b>	<b>13.156.293</b>	<b>145.287.288</b>	<b>26.523.331</b>	<b>112.331.701</b>	<b>388.492.795</b>
Opkrævet ejerbetaling 2018 - aconto	19.871.000	26.815.000	7.286.000	6.366.000	10.799.000	18.498.000	12.321.000	131.566.000	26.134.996	104.540.000	364.196.996
<b>Restfinansiering 2018</b>	<b>111.139</b>	<b>-772.616</b>	<b>-352.757</b>	<b>-514.744</b>	<b>-468.011</b>	<b>437.807</b>	<b>-835.293</b>	<b>-13.721.288</b>	<b>-388.335</b>	<b>-7.791.701</b>	<b>-24.295.799</b>

Tilgodehavende 2017	0	0	0	425.002	0	630.782	0	0	0	0	1.055.784
Tilgodehavende 2018	0	772.616	352.757	514.744	468.011	0	835.293	13.721.288	388.335	7.791.701	24.844.745
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>772.616</b>	<b>352.757</b>	<b>939.746</b>	<b>468.011</b>	<b>630.782</b>	<b>835.293</b>	<b>13.721.288</b>	<b>388.335</b>	<b>7.791.701</b>	<b>25.900.529</b>
<b>Samlet tilgodehavende</b>	<b>0</b>	<b>772.616</b>	<b>352.757</b>	<b>939.746</b>	<b>468.011</b>	<b>630.782</b>	<b>835.293</b>	<b>13.721.288</b>	<b>388.335</b>	<b>7.791.701</b>	<b>27.737.678</b>

RSD tidligere år (vedr. 2012 til 2016)											-8.615.469
Gæld 2017	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9.634.057
Gæld 2018	111.139	0	0	0	0	437.807	0	0	0	0	548.946
<b>I alt</b>	<b>111.139</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>437.807</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10.183.003</b>

Akkumuleret rente RSD	20.644
RSD i alt	-6.752.469
Forudbetalt ejerbidrag	9.300.000
<b>RSD total</b>	<b>2.547.531</b>

Ejernes tilgodehavender (vores gæld) udbetales i juni 2019, mens deres gæld (vores tilgodehavender) indbetales sammen med acontobidrag 2020. Rente på ejernes gæld beregnes

ud fra kassekreditrenten pr. 1/8 2019 og beregnes som et års gæld.

## Bilag 2.7

### Opgørelse over direktørens rejseudgifter 2018

#### Rejseudgifter

Kørselsgodtgørelse, parkering og bro	Kr.	4.988
Taxakørsel	Kr.	2.224
Togbilletter/klippekort	Kr.	<u>16.025</u>
I alt	Kr.	<u>23.237</u>

#### Hotel/restaurant/cafe

Forplejning - div.	Kr.	<u>1.654</u>
I alt	Kr.	<u>1.654</u>

**Total** **Kr. 24.891**

Ovenstående er direktørens udgifter til rejser, repræsentation m.m for 2018.  
Ved fællesudgifter med deltagelse fra andre i administrationen eller bestyrelsen,  
som fx. studieturer, er direktørens del forholdsmæssigt beregnet ud fra den samlede  
udgift og antal deltagere.

**Fælles landsdækkende  
rejseregler  
Gyldig fra 1. juni 2019**

<b>1. Generelt .....</b>	<b>4</b>
1.1. Anvendelsesområde .....	4
1.2. Serviceydelser .....	4
<b>2. Rejsehjemmel.....</b>	<b>5</b>
2.1. Regler og priser .....	5
2.2. Kundetyper .....	5
2.3. Køb af rejsehjemmel.....	6
2.4. Brug af rejsehjemmel.....	7
2.4.1. Brug af billetter og kort udstedt på pap, papir eller mobiltelefon .....	7
2.4.2. Brug af rejsekort.....	8
2.4.3. Brug af mobilprodukter (der leveres via SMS eller app) .....	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 .....	12
2.7.4. Identifikation .....	12
2.7.5. Pendlere .....	13
2.7.6. Betaling .....	13
2.8. Misbrug af rejsehjemmel.....	13
<b>3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap .....</b>	<b>13</b>
3.1. Assistance .....	13
3.2. Ledsageordning .....	14
3.3. Medtagning af hjælpemidler .....	15
<b>4. Bagage, cykler og andre medbragte genstande.....</b>	<b>15</b>
4.1. Generelt .....	15
4.2. Personlig bagage.....	15
4.3. Cykler.....	16
4.3.1. Supplerende regler om cykler .....	16
4.3.2. Særligt om ladcykler og tandemcykler .....	17
4.4. Barne- og klapvogne.....	17
4.5. Særlig bagage .....	17
<b>5. Dyr.....</b>	<b>18</b>
5.1. Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr.....	18
<b>6. Mad og drikke.....</b>	<b>18</b>

<b>7. Mobiltelefoner, computere med videre.....</b>	<b>18</b>
7.1. Særligt om stillezoner .....	19
<b>8. Standsning .....</b>	<b>19</b>
8.1. Behovsstandsning i tog.....	19
8.2. Standsning mellem busstoppesteder .....	19
<b>9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer .....</b>	<b>20</b>
<b>10. Forbud mod rygning.....</b>	<b>20</b>
<b>11. Indsamling af underskrifter, uddeling, optræden m.v. ....</b>	<b>20</b>
<b>12. Afvisning og bortvisning .....</b>	<b>20</b>
<b>13. Erstatning .....</b>	<b>20</b>
13.1. Erstatning i forbindelse med kørsel med tog (herunder lokalbanetog) og metro .....	21
13.2. Erstatning i forbindelse med buskørsel .....	21
<b>14. Driftsforstyrrelser .....</b>	<b>22</b>
14.1. Rejsetidsgaranti og rejsegaranti .....	22
14.2. Forordning om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder metro og lokalbaner) .....	22
14.3. Begrænsning af ansvar.....	22
<b>15. Hittegods .....</b>	<b>23</b>
<b>16. Klager .....</b>	<b>23</b>
<b>17. Kundeservice .....</b>	<b>23</b>
<b>18. Ændring af rejseregler .....</b>	<b>25</b>
<b>19. Ikrafttræden .....</b>	<b>25</b>
<b>20. Lovgivning.....</b>	<b>25</b>
<b>21. Nærmere oplysninger om produkter og priser.....</b>	<b>26</b>
<b>22. Bilag .....</b>	<b>26</b>
<b>23. Tidligere versioner.....</b>	<b>29</b>

## Væsentlige ændringer i forhold til seneste version af Fælles landsdækkende rejseregler (1. november 2018)

- Ændringer vedrørende rejsehjemmel herunder tidsgyldighed og tillæg i metroen
- 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 samt rejser med Arriva Tog, DSB og Nordjyske Jernbaner (herefter kaldet bus, tog og metro).

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

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

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

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

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

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

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

### 1.2. Serviceydelse

Selskaberne tilbyder transport med bus, tog og metro og udarbejder i tilknytning hertil køreplaner og oplyser om afgang og ændringer i disse ved løbende opdatering og information på [www.rejseplanen.dk](http://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](http://www.dinoffentligetransport.dk) samt [www.dsb.dk](http://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](http://www.dsb.dk) og [www.arriva.dk](http://www.arriva.dk). For rejser med tog lokalt indenfor Nordjyllands Trafikelskab gælder priser og produktbeskrivelser for Nordjyllands Trafikelskabs billetter og kort jævnfør [www.nordjyllandstrafikelskab.dk](http://www.nordjyllandstrafikelskab.dk).

For rejser med bus vest for Storebælt med FynBus', Sydtrafiks, Midtrafiks eller Nordjyllands Trafikelskab busser gælder priser og produktbeskrivelser for FynBus', Sydtrafiks, Midtrafiks og Nordjyllands Trafikelskabs billetter og kort jævnfør [www.fynbus.dk](http://www.fynbus.dk), [www.sydtrafik.dk](http://www.sydtrafik.dk), [www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk) og [www.nordjyllandstrafikelskab.dk](http://www.nordjyllandstrafikelskab.dk).

For rejser med bus på Bornholm gælder priser og produktbeskrivelser for BATs billetter og kort jævnfør [www.bat.dk](http://www.bat.dk).

For rejser med DSB over Storebælt gælder DSB's priser og produktbeskrivelser for billetter og kort jævnfør [www.dsb.dk](http://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](http://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](http://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 serviceniveau, rejsekortet skal gælde til. Afhængigt af kundetype kan kunden efterfølgende foretage midlertidige eller permanente ændringer af indstillingerne på kortet.

Rejsekort personligt kan ændres til følgende kundetyper:

Voksen, barn, ung, handicap eller pensionist

Rejsekort flex kan ændres til følgende kundetyper:

Voksen, barn, hund eller cykel

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

### 2.3. Køb af rejsehjemmel

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

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



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

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

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 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).

For rejsekort gælder særlige regler (se [www.rejsekort.dk/kortbestemmelser](http://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](http://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. 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. 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"> <li>• i tog</li> <li>• i metro</li> <li>• i Letbanen ved Aarhus</li> </ul> – ellers ikke nødvendigt	Valgfrit	NEJ – ikke muligt
Rejsekort med pendler kombi	JA	JA	NEJ – ikke muligt
Rejsekort flex	JA	JA	Muligt
Rejsekort anonymt Evt. opgradering til landsdækkende	JA	JA	Muligt

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](http://www.rejsekort.dk).

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

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

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

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](http://www.rejsekort.dk).

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

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

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

Der må ikke rettes i rejsehjemlen.

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

### **2.5. Refusion og ombytning**

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

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

Er rejsehjemlen mistet, kan den ikke refunderes.

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

For så vidt angår indløsning af saldo på rejsekort henvises til Rejsekort Kortbestemmelser på [www.rejsekort.dk](http://www.rejsekort.dk).

### **2.6. Kontrol af rejsehjemmel**

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

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

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

[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 kundetyper barn på et rejsekort anonymt eller et rejsekort flex, kan kontrolpersonalet kræve dokumentation for, at kunden er berettiget til at rejse med kundetyper 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 til Danmark. Det betyder, at alle rejsende fra Tyskland til Danmark i tillæg til gyldig rejsehjemmel skal fremvise gyldigt pas eller id-kort til indrejse i Danmark, og hvis påkrævet et gyldigt indrejsevisum. Rejsende uden gyldigt pas eller id-kort samt evt. indrejsevisum kan nægtes adgang til toget.

## **2.7. Kontrolafgift**

### **2.7.1. Gyldighed af rejsehjemmel**

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

Som kunde uden gyldig rejsehjemmel betragtes også kunder, der benytter kort med begrænset tidsgyldighed (f.eks. pensionistkort) uden for kortets gyldighedstid, eller hvis andre 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). Kunden kan fortsætte sin rejse (sammenkædning) med de midlertidige ændringer ved at gentage de midlertidige ændringer på en Check Ind Ekstra-stander eller hos buschaufføren inden for samme zone og inden for 30 minutter.

### **Maksimumtid**

Maksimumtiden er det antal timer, som maksimalt må forløbe fra første check ind på rejsen til check ud. Maksimumtiden er forskellig fra takstområde til takstområde. Se mere på [www.rejsekort.dk](http://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 rejsekortet 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.

#### **2.7.3.1. Særligt for børn**

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. 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.

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

### 2.7.6. Betaling

Selskaberne kan ændre størrelsen af kontrolafgifter og nedskrivning af kontrolafgifter.

Selskaberne kan opkræve gebyr for at sende betalingspåmindelser. Betalingspåmindelse kan sendes via e-Boks. 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 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 få en ledsager med på rejsen til nedsat pris mod forevisning af enten Ledsagerkort Danmark, medlemskort til Dansk Blindesamfund eller medlemskort til Synscenter Refnæs. Både indehaver af Ledsagerkort/medlemskort og en eventuel ledsager kan rejse på hver sin enkeltbillet til børnepris. Personer med kundetyper handicap kan



medbringe en ledsager, der rejser til børnepris, på sin rejsekortrejse. Kunden skal checke sin ledsager ind på sit rejsekort som kundetyperen barn. Dette gælder dog ikke bybusser i Aarhus. Læs mere om ordningen på selskabernes hjemmesider.

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

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

### **3.3. Medtagning af hjælpemidler**

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

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

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](http://www.dinoffentligetransport.dk).

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

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

Det er gratis at medtage cykler i S-tog, havnebusser, samt i lokalbanetog i region Hovedstaden, 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 U-busserne. 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](http://www.dinoffentligetransport.dk).

I Letbanen ved Aarhus er der på strækningen Skolebakken-Universitetshospitalet ikke cykelmedtagning i myldretiden på alle hverdage mellem kl. 7.00 og 9.00 samt mellem kl. 15.00 og 17.00. Cykler kan medbringes i havnebusser, i lokalbanetog og i DSB's og Arrivas tog i hele driftstiden. Ved rejser med DSB InterCity og InterCityLyn kræves udover cykelbillet en pladsbillet til cykel i perioden fra 1. maj til 31. august (begge dage inkl.)

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

#### **4.3.2. Særligt om ladcykler, (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

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. Barnet kan sidde i barnevognen, forudsat at barnet er fastspændt og under opsyn. Der må ikke sidde flere børn i vognen, end den er beregnet til.

#### **4.5. Særlig bagage**

Våben og anden tilsvarende bagage kan udelukkende medtages af personer og på vilkår, som er fastsat i den til enhver tid gældende lovgivning herom. Letantændelige stoffer, væsker og andre lignende produkter kan kun medtages i mængder svarende til indkøb til 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, popcorn og chokolade. Drikkevarer skal være i beholdere med skruelåg.

## 7. Mobiltelefoner, computere med videre

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

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

### 7.1. Særligt om stillezoner

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

## 8. Standsning

### 8.1. Behovsstandsning i tog

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

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

### 8.2. Standsning mellem busstoppesteder

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

Hvis de trafikale forhold uden for byerne tillader det, og der er mere end 600 meter mellem stoppestederne, kan kunden stige af og på bussen, selv om der ikke er et stoppested. En sådan strækning er en vinkestrækning. På selskabernes hjemmesider oplyses om vinkestrækninger. X-busser standser KUN ved de anførte stoppesteder.

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

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

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

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

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

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

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

Læs mere på [www.nordjyllandstrafikselskab.dk](http://www.nordjyllandstrafikselskab.dk) og [www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk).

## 9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer

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

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

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

## 10. Forbud mod rygning

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

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

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

Henvendelse kan ske til de respektive selskaber.

## 12. Afvisning og bortvisning

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

- udgør en sikkerhedsmæssig risiko
- ikke har og/eller ikke vil anskaffe gyldig billet eller kort
- ikke følger anvisninger fra personalet
- ikke følger de anvisninger som fremgår af opslag eller anden tilsvarende information om benyttelse af det enkelte transportmiddel eller stationsområde
- opfører sig støjende
- tilsmudser sæder, 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 16.800 DKK (2018) [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**

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

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

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

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

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

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

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

## 14. Driftsforstyrrelser

Ved forsinkelse eller aflysning er kunden omfattet af

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

### 14.1. Rejsetidsgaranti og rejsegaranti

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

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

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

- DSB rejsetidsgaranti
- Arriva rejsetidsgaranti
- Metro rejsegaranti
- Movia rejsegaranti
- FynBus rejsegaranti
- Sydtrafik rejsegaranti
- Midttrafik rejsegaranti
- Nordjyllands Trafikselskabs 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 letfordærvelige varer, herunder fødevarer samt genstande af ringe værdi m.v.

## 16. Klager

Klager over forhold, som ikke har kunnet løses ved henvendelse til personalet i transportmidlet, rettes til kundecenteret hos det selskab, som kunden har rejst med. Klager over kontrolafgifter rettes altid til det selskab, der har udstedt afgiften. Klager vedrørende rejsekort rettes til Rejsekort Kundecenter. Alle klager skal ske skriftligt, gerne med præcis angivelse af tid og sted for hændelsen.

Henvendelsen skal ske hurtigst muligt efter den hændelse, kunden ønsker at klage over. Hvis der går lang tid, før klagen modtages, kan det være svært at undersøge, hvad der skete. Desuden kan kunden fortabe et eventuelt krav efter de almindelige regler om forældelse og passivitet. For henvendelser vedrørende rejse(tids)garanti skal fristen hos det pågældende selskab overholdes.

Selskabet kan stille som betingelse at få forevist original rejsehjemmel i forbindelse med behandling af en klage eller ved ansøgning om godtgørelse, erstatning eller lignende.

Selskaberne er tilsluttet Ankenævnet for Bus, Tog og Metro. Har kunden modtaget en skriftlig afgørelse fra et af selskaberne, som kunden ikke er tilfreds med, kan kunden klage til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro ([www.abtm.dk](http://www.abtm.dk)), Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby, tlf. 36 13 18 91.

## 17. Kundeservice

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

### For information og henvendelser vedrørende rejsekort:

Rejsekort Kundecenter

Tlf. 70 11 33 33

[www.rejsekort.dk](http://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](mailto:kundehenv@dsb.dk)

[www.dsb.dk](http://www.dsb.dk)

### **For information og henvendelser vedrørende Sjælland**

DOT Kundecenter

Tlf.: 70 15 70 00

[www.dinoffentligetransport.dk](http://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](mailto:post@bat.dk)

[www.bat.dk](http://www.bat.dk)

### **For information og henvendelser vedrørende Fyn og Jylland**

Arriva Tog Kundecenter

Tlf.: 70 27 74 82, e-mail: [kundeservice@Arriva.dk](mailto:kundeservice@Arriva.dk)

[www.arriva.dk](http://www.arriva.dk)

DSB Kundecenter

Tlf. 70 13 14 15, e-mail: [kundehenv@dsb.dk](mailto:kundehenv@dsb.dk)

[www.dsb.dk](http://www.dsb.dk)

FynBus Kundecenter

Tlf.: 63 11 22 00, e-mail til: [fynbus@fynbus.dk](mailto:fynbus@fynbus.dk)

[www.fynbus.dk](http://www.fynbus.dk)

Midttrafik Kundecenter

Tlf. 70 21 02 30

[www.Midttrafik.dk](http://www.Midttrafik.dk)

NT Kundecenter

Tlf. 98 11 11 11

[www.nordjyllandstrafikselskab.dk](http://www.nordjyllandstrafikselskab.dk)

Sydtrafik Kundecenter

Tlf.: 70104410, e-mail til: [post@sydtrafik.dk](mailto:post@sydtrafik.dk)

[www.sydtrafik.dk](http://www.sydtrafik.dk)

### **Øvrige adresser**

Lokaltog A/S

Jættevej 50

4100 Ringsted

[www.lokaltog.dk](http://www.lokaltog.dk)

E-mail til: [post@lokaltog.dk](mailto:post@lokaltog.dk)

Metroselskabet I/S  
Metrovej 5  
2300 København S

Midtjyske Jernbaner kundeinformation  
for Lemvigbanen: tlf. 97 82 00 19  
[www.mjba.dk](http://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 2018.

Samtidig ophæves: [Fælles landsdækkende rejseregler - 18. marts 2018.](#)

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/](http://www.dsb.dk/find-produkter-og-services/)

Metro: [www.dinoffentligetransport.dk/hjaelp-til-billetter/billetter-og-kort/billetguide/](http://www.dinoffentligetransport.dk/hjaelp-til-billetter/billetter-og-kort/billetguide/)

Movia: [www.dinoffentligetransport.dk/hjaelp-til-billetter/billetter-og-kort/billetguide/](http://www.dinoffentligetransport.dk/hjaelp-til-billetter/billetter-og-kort/billetguide/)

BAT: [bat.dk/billetter-takster/](http://bat.dk/billetter-takster/)

Arriva: [arriva.dk/kort-og-billetter](http://arriva.dk/kort-og-billetter)

FynBus: [www.fynbus.dk/find-den-riktige-billet](http://www.fynbus.dk/find-den-riktige-billet)

Midtjyske jernbaner: [www.mjba.dk/produkter.html](http://www.mjba.dk/produkter.html)

Midttrafik: [www.midttrafik.dk/priser-og-billetter.aspx](http://www.midttrafik.dk/priser-og-billetter.aspx)

NT: [www.nordjyllandstrafikselskab.dk/Billetter---priser/Priser](http://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/Billetter---priser/Priser)

Sydtrafik: [www.sydtrafik.dk/billetter-og-priser/billetter-og-kort](http://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 billettens 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 billettens pris. På samme måde beregnes prisen for en forsinket tjeneste i en hvilken som helst anden form for befordringskontrakt, der tillader flere efterfølgende etaper, i forhold til den fulde pris.

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

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

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

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

#### **Artikel 18**

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Uddrag af bilag til jernbanepassagerforordningen**

##### **Afsnit II Ansvar ved manglende overholdelse af køreplaner**

#### **Artikel 32**

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

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

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

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

b) en fejl fra passagerens side eller

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

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

## 23. Tidligere versioner

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

# EVALUERING OG OPLÆG TIL REVISION AF TELEKØRSELSKONCEPTET



**#kollektiv #mobilitet #Flextur #Plustur**



## Indhold

Resume .....	3
Telekørsel i dag.....	3
Oplæg til revision.....	3
Evaluering af Telekørsel.....	5
Teletaxi: .....	6
Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel .....	6
Geografi.....	6
Tidsrum .....	6
Kundens pris .....	6
Data på Teletaxi 2018.....	6
Målgruppe Teletaxi .....	8
Telependler: .....	9
Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel .....	9
Geografi.....	9
Tidsrum .....	9
Kundens pris .....	9
Data på Telependler 2018 .....	9
Målgruppe .....	9
Telecity:.....	10
Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel .....	10
Geografi.....	10
Tidsrum .....	10
Kundens pris .....	10
Data på Telecity 2018.....	10
Telerute: .....	11
Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel .....	11
Geografi.....	11
Tidsrum .....	11
Kundens pris .....	11
Data på Telerute 2018.....	11
Kollektiv kørsel: Koordineret kørsel og stordriftsfordele .....	12
Oplæg til revision .....	13

Plustur: .....	13
Kommunens håndtag ift. Plustur .....	13
Målgruppe for Plustur .....	14
Flextur: .....	14
Kommunens håndtag ift. Flextur .....	14
Målgruppe for Flextur .....	14
Kollektiv transport og mobilitet .....	14
Overblik over de nye ordninger .....	16
Konkurrence med taxa? .....	17
Hvad betyder ændringerne i forhold til kommunens mulighed for at styre efterspørgsel og mobilitetsudbud? .....	17
Hvad betyder ændringerne økonomisk for kommunerne? .....	18
Hvad betyder ændringerne kundemæssigt? .....	20
Tidsplan.....	21
Bilag 1- Forudsætninger og antagelser ved opgørelser og beregninger for revision af telekørselskoncept....	22
Bilag 2: Estimer på økonomi i hver kommune.....	26
Bilag 3: Usecases og priseksempler.....	30
Bilag 4: Skitser til kundeinfo om Plustur og Flextur.....	36

## Resume

### Telekørsel i dag

Telekørsel er – ligesom busserne – åben, kollektiv transport, det vil sige, at alle kan køre med. I 2013 vedtog FynBus' bestyrelse et fælles koncept for Telekørsel, hvilket afløste en række meget forskellige lokale tilbud. Telekørsel i FynBus' fælles koncept består i dag af Teletaxi, Telependler, Telecity og Telerute. Nedenstående figur angiver, hvordan turene fordelte sig procentvis i 2018:



Figur 1: Procentvis fordeling af ture i 2018

Kommunerne har i dag inden for det fælles koncept nogle håndtag til at styre efterspørgsel. Kommunen kan beslutte, hvilke typer af telekørsel, der skal være i kommunen, hvilke tidsrum (ud fra fastsatte tidsmoduler) der skal være åbent, og hvilke teleområder, kunden kan køre i og imellem.

Udviklingen i antal ture og kommunens udgifter har været stigende i en årrække, men har de seneste år stabiliseret sig for en række kommuner. Nordfyns og Assens kommuner har i 2018 ønsket at begrænse udgifterne, og har derfor besluttet ændringer i tilbuddet om kørsel.

### Oplæg til revision

Der er 5 overordnede overvejelser bag ændringsoplægget til et nyt fælles koncept for ”åben flextrafik” (”telekørsel”):

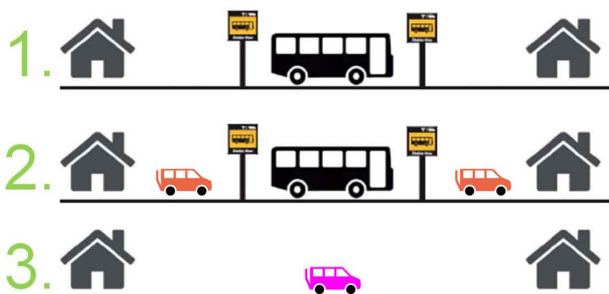
1. Flere kommuner ønsker bedre mulighed for at **regulere kundernes efterspørgsel**
2. Flere kommuner har ønske om at **understøtte mobilitet** i kommunen
3. **Rejseplanen** har fra 2018 fået nye muligheder for at fremvise åben flextrafik: Fx kan åben flextrafik ”geovisiteres”<sup>1</sup>, og åben flextrafik kan fremvises som tilbringerkørsel til/fra bus/tog
4. Et **fælles koncept** inden for FynBus' område gør det nemmere for kunderne og for administrationen
5. Større ensartethed mht. åben flextrafik **på tværs af trafikelskaber** gør det nemmere for kunderne og for den landsdækkende udvikling af fælles tekniske løsninger

FynBus' oplæg til et nyt fælles koncept, der erstatter ordningerne Teletaxi og Telependler, består derfor af følgende:

- **Plustur:** Kollektiv transport, hvor kunden med åben flextrafik køres til/fra bus eller tog
- **Flextur:** Mobilitetstilbud, hvor kunden med åben flextrafik køres fra adresse til adresse

<sup>1</sup> Geovisitering vil sige, at Rejseplanen kan prioritere kørselstyper, så visningen af ren buskørsel prioriteres højere end visningen af åben flextrafik

## Geovisitering i REJSEPLANEN



Bestil KUN via Rejseplanen.

PLUSTUR  
FLEXTUR

**Navn:** Plustur.  
**Pris:** 25 kr. (fast)  
**Rabat:** Børn halv pris  
**Pendlerkort:** Ja  
**Ungdomskort:** Ja  
**DSB/Arriva-togbillet:** Ja  
**Åbningstid:** 4 moduler (kl. 5.30-9, kl. 9-18, kl. 18-21, kl. 21-24)  
**Geografi:** Hele kommunen (evt. undtagen by).  
 Kørsel til nabokommuner: Kun til nærmeste knudepunkter i nabokommuner.  
**Bestil:** Kun via Rejseplanen

**Navn:** Flextur.  
 Som nedenstående Flextur undtagen prisen, hvor der her er rejseplan-rabat på minimumsprisen/korte ture.

## Ingen geovisitering



Bestil via telefon eller app/web.

FLEXTUR

**Navn:** Flextur.  
**Pris:** Kommunen vælger blandt 3 prismodeller  
**Rabat:** ?Børn - Pensionister - Medrejsende - Ingen?  
**Pendlerkort:** Nej  
**Ungdomskort:** Nej  
**DSB/Arriva-togbillet:** Nej  
**Åbningstid:** 4 moduler (kl. 6-9, kl. 9-18, kl. 18-21, kl. 21-24)  
**Geografi:** Hele kommunen (evt. undtagen by) + kørsel til nabokommuner med Flextur (høj takst).  
**Bestil:** Telefon (normalpris), app/web (med rabat) eller via Rejseplanen (geovisiteret, med rabat)

Figur 2: Oversigt over forslag til nye kørselstyper

Plustur og Flextur findes – i lidt forskellig udformning – i dag i alle andre trafikselskaber (undtagen BAT). Plustur indeholder i andre trafikselskaber ikke mulighed for gratis kørsel med Pendlerkort. Kommunerne kan i andre trafikselskaber ikke vælge tidsmoduler på Plustur og Flextur (typisk åbningstid ca. kl. 6.00-24.00).

**Konsekvenser i forhold til kommunens muligheder for at styre efterspørgsel:** Kommunerne får mere begrænsede muligheder for at styre efterspørgsel via geografi og åbningstider. Men kommunerne kan som noget nyt benytte takster til at styre efterspørgsel, hvilket flere kommuner har efterspurgt.

**Økonomiske konsekvenser for kommunerne:** FynBus har lavet estimater på udgifterne, der peger på, at kommunerne vil kunne holde udgifterne på samme niveau som i 2018 eller lavere (ved at sætte taksten på Flextur højt).

**Konsekvenser for kunderne:** Kunderne vil opnå et bedre mobilitetstilbud. Tilbuddet vil være lettere at forstå og mulighederne for at bruge det, vil være større. Prisen for kunden vil dog være højere end i det nuværende koncept.

## Evaluering af Telekørsel

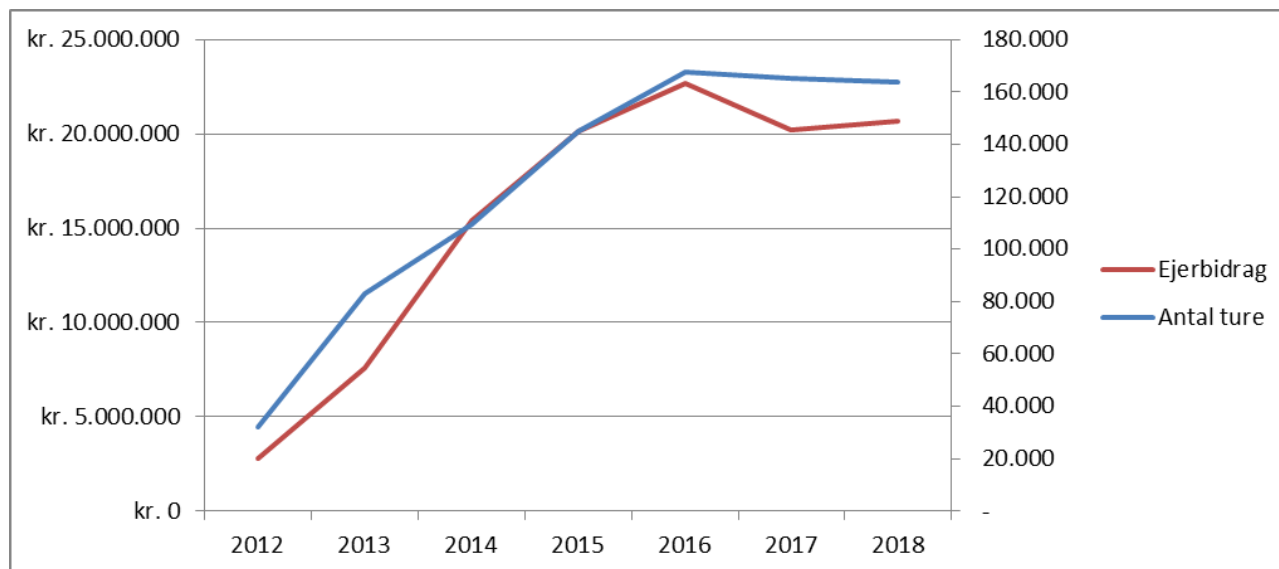
Telekørsel består af 4 typer:

Teletaxi 77% af al Telekørsel										
Assens	Faaborg-Midtfyn	Kerteminde	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Odense* Kirkend./Søhus-TarupC.	Odense* Torpegård. - Dalumc.	Odense* Sanderum - Odense Zoo	Svendborg	
TelePendler 12% af al Telekørsel										
Assens: Ja	Faaborg-Midtfyn: Ja	Kerteminde: Ja	Middelfart: Nej	Nordfyn: Ja	Nyborg: Ja	Odense: Nej	Svendborg: Ja	Langeland: Nej		
Telecity 6% af Telekørsel										
Middelfart Telecity	Svendborg Telecity									
Telerute 5% af al Telekørsel										
Regionen: Bøjden	Regionen-Langeland: Spodsbjerg	Fælleskommunal: 161/162	Odense Landbrugsv.							

\*Odenses Teletaxi-ordninger adskiller sig fra andre Teletaxi-ordninger.

Figur 3: Telekørsel i kommuner og region

Udviklingen i brug af Telekørsel fremgår af denne graf:



Figur 4: Brug og udgifter telekørsel

Det ses, at udviklingen i antal ture og kommunens udgifter har været stigende i en årrække, men at de har stabiliseret sig for en række kommuner de seneste år. Nordfyns og Assens kommuner har i 2018 ønsket at begrænse udgifterne, og har derfor besluttet ændringer i tilbuddet om kørsel.

Kommunerne har i dag nogle håndtag til at styre efterspørgsel. Kommunen kan beslutte, hvilke typer af telekørsel, der skal være i kommunen, hvilke tidsrum (ud fra fastsatte tidsmoduler) der skal være åbent, og hvilke teleområder, kunden kan køre i og imellem.

## **Teletaxi:**

### **Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel**

I det nuværende koncept for Teletaxi kan kommunen vælge:

- Om der skal være Teletaxi i kommunen
- Geografi: Vælge størrelse på teleområder, og antal teleområder kunden kan køre i
- Tid: Vælge i hvilke tidsmoduler, der skal være åbent

### **Geografi**

Med Teletaxi kan kunden køre fra adresse til adresse indenfor de teleområder (zoner), som kommunen har valgt.

### **Tidsrum**

I det fælles koncept for Teletaxi kan kommunerne vælge åbningstider i moduler: kl. 9-13, 13-17 (weekend: 13-18) og 17-23 (weekend: 18-23). Bestyrelsen har godkendt, at aften-modulet kan lukkes kl. 21.

Der forekommer afvigelser fra det fælles koncept i forhold til åbningstider.

### **Kundens pris**

Kundens pris afhænger af, om der køres i 1 (25 kr.), 2 (40 kr.) eller 3 teleområder (50 kr.). To kommuner har med bestyrelsens godkendelse sat prisen op til 30 kr. (1 teleområde) og 60 kr. (2 teleområder).

Børn under 16 år rejser til halv pris.

Kunden kan køre gratis med Pendlerkort og DSB-billet. Ungdomskort kan ikke anvendes til Teletaxi i kommuner, der har Telependler-ordning.

### **Data på Teletaxi 2018**

Telekørsel koordineres – også med anden flextrafik-kørsel – og på Teletaxi var der i 2018 i alt 31% samkørsel og 49% kædekørsel.

I tabellen<sup>2</sup> herunder ses en række andre data opdelt på kommune:

---

<sup>2</sup> Bemærk at økonomital for 2018, der indgår i dette notat ikke er lig med regnskabstal (det skyldes bl.a. at manuelle korrektioner og ikke-Planet-ture ikke indgår).

TELETAXI	Antal ture	Indbyggere	Befolknings-tæthed	Ture pr. indbygger	Ejerbidrag (2018 sats)	Ejerbidrag pr. tur	Ejerbidrag pr. indbygger	Procent af FynBus' Teletaxiture	Andel af komm's Telekørsel	Kundens egenbetaling	Gns. egenbetaling pr. tur	Gns. km pr. tur	Procent ture m. periodekort	Selvbetjeningsprocent
Odense	692	202.348	661	0,003	kr. 87.125	kr. 125,90	kr. 0,43	0,53%	69,80%	kr. 7.560	kr. 10,92	3,18	53%	0%
Middelfart	6.245	38.210	128	0,163	kr. 701.863	kr. 112,39	kr. 18,37	4,83%	62,10%	kr. 91.043	kr. 14,58	5,16	42%	12%
Kerteminde	12.701	23.756	115	0,535	kr. 1.511.658	kr. 119,02	kr. 63,63	9,82%	93,90%	kr. 235.314	kr. 18,53	6,85	33%	14%
Nordfyn	32.505	29.516	65	1,101	kr. 4.421.538	kr. 136,03	kr. 149,80	25,12%	89,50%	kr. 579.996	kr. 17,84	8,28	36%	19%
Faaborg-Midtfyn	35.804	51.536	81	0,695	kr. 4.159.422	kr. 116,17	kr. 80,71	27,67%	89,50%	kr. 617.701	kr. 17,25	6,28	32%	15%
Svendborg	5.106	58.698	141	0,087	kr. 571.766	kr. 111,98	kr. 9,74	3,95%	37,60%	kr. 73.407	kr. 14,38	5,06	38%	18%
Nyborg	4.045	32.032	116	0,126	kr. 455.097	kr. 112,51	kr. 14,21	3,13%	77,50%	kr. 91.651	kr. 22,66	7,90	25%	10%
Assens	32.294	41.328	81	0,772	kr. 4.391.783	kr. 135,99	kr. 105,00	24,96%	88,10%	kr. 651.378	kr. 20,17	7,85	26%	16%
<b>Alle kommuner</b>	<b>129.392</b>	<b>477.924</b>		<b>0,271</b>	<b>kr. 16.300.252</b>	<b>kr. 125,98</b>	<b>kr. 34,11</b>	<b>100,00%</b>		<b>kr. 2.348.050</b>	<b>kr. 18,15</b>	<b>7,16</b>	<b>32%</b>	<b>16%</b>

Tabel 1: Tal på Teletaxi 2018

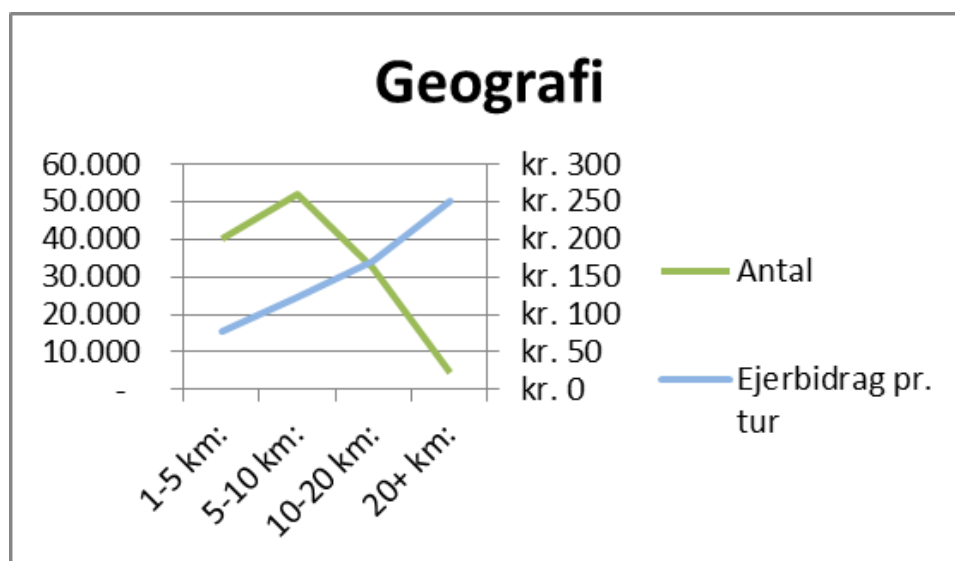
Det fremgår af ovenstående tabel, at Teletaxi udgør størstedelen af de fleste kommuners telekørsel (fx 89,50 % af al Faaborg-Midtfyns Telekørsel). Den resterende Telekørsel udgøres af Telependler-kørsel, Telecity og/eller Telerute.

Det fremgår også, at 3 kommuner står for over 75% af al Teletaxi-kørsel, nemlig Nordfyns, Faaborg-Midtfyn og Assens Kommune. Befolkningstætheden (indbyggere pr. km<sup>2</sup>) i de 3 kommuner er lavere end de resterende kommuner, hvilket antyder, at Teletaxi især bruges som transport i de tyndt befolkede områder.

Den gennemsnitlige egenbetaling for kunden var i 2018 gennemsnitligt 18,15 kr. Andelen af ture, hvor Pendlerkort blev brugt som betaling – og hvor kunden dermed rejste ”gratis” med Teletaxi – var i gennemsnit på 32 %.

Der gennemsnitlige selvbetjeningsprocent var 16 %.

Den samlede udgift for kommunerne til Teletaxi i 2018 var ca. 16,3 mio. kr.



Figur 5: Graf over antal ture, strækning og ejerbidrag pr. tur

Den gennemsnitlige tur-strækning var 7,16 km. og på grafen ovenfor ses sammenhængen mellem strækning og ejerbidrag. Det ses, at jo længere strækning, jo højere var kommunens ejerbidrag. Det gennemsnitlige ejerbidrag pr. tur var i 2018 125,98 kr. 31% af alle Teletaxi-ture var 5 km eller kortere.

### **Målgruppe Teletaxi**

FynBus' kundeundersøgelse bygger på svar fra 225 respondenter, og er derfor pålidelig i forhold til overordnede tendenser for alle teletaxi-, telecity- og telerute-kunder. Den statistiske usikkerhed vil typisk være på ca. 2,6 til 6,5 procentpoint. Er der fx 17 procent af kunderne, der har svaret, at de er under 18 år, så er den statistiske usikkerhed 4,9 procentpoint, hvilket betyder at sandheden ligger i intervallet 12,1 til 21,9 procent (mest sandsynligt midt i intervallet).

FynBus' kundeundersøgelse viser, at ca. 17 % af kunderne er under 18 år, ca. 43 % er 18-59 år og ca. 40 % er over 60 år.

Rejseformål er: Familie/vennebesøg, Indkøb/shopping, Fritidsaktiviteter, Arbejde, Skole, Behandling/læge.

Alderstrinnet 0-17 år kører især til fritidsaktiviteter og skole.

Alderstrinnet 18-59 år kører især til arbejde, indkøb/shopping og familie/vennebesøg.

Alderstrinnet over 60 år kører især til familie/vennebesøg, behandling/læge og indkøb/shopping.

Alderstrinnet 0-17 år kører ikke i tidsrummet kl. 9-12.

Alderstrinnet 18-59 år kører over hele åbningstiden.

Alderstrinnet over 60 år kører især i tidsrummet kl. 9-12, men der er også kørsel eftermiddag/aften.

Tilfredsheden med Teletaxi målt af Wilke i 2017 lå på 86 på en skala fra 0 til 100, hvilket svarer til "Meget god" – kunderne var med andre ord meget tilfredse.



## Telependler:

### Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel

I det nuværende koncept for Telependler kan kommunen vælge:

- Om der skal være Telependler i kommunen
- Geografi: Vælge hvor langt kunden skal have til et stoppested

### Geografi

Med Telependler kan kunden køre til/fra udvalgte stoppesteder i kommunen. Kommunen kan vælge, hvor langt kunden skal have til stoppestedet for at få tilbudt Telependler.

### Tidsrum

Telependler-ordningen har åbent i tidsrummet 05.30 til 23.00 alle dage dag (dog ikke 24. og 31. december).

### Kundens pris

Kunden skal have et gyldigt rejsekort pendler, rejsekort pendler-kombi, DSB-pendlerkort eller Ungdomskort. Der er ikke yderligere betaling til ordningen for kunden.

### Data på Telependler 2018

Telekørsel koordineres – også med anden flextrafik-kørsel – og på Telependler var der i 2018 i alt 32% samkørsel og 46% kædekørsel.

I tabellen<sup>3</sup> herunder ses en række andre data opdelt på kommune:

TELEPENDLER	Antal ture	Indbyggere	Befolknings-tæthed	Ture pr. indbygger	Ejerbidrag (2018 sats)	Ejerbidrag pr. tur	Ejerbidrag pr. indbygger	Procent af FynBus' Telependlert ure	Andel af komm's Telekørsel	Kundens egenbetaling	Gns. egenbetaling pr. tur	Gns. km pr. tur	Procent ture m. periodekort
Assens	4.352	41.328	81	0,104	kr. 667.551	kr. 153,39	kr. 15,96	26,71%	11,90%	kr. 0		5,20	100%
Faaborg-Midtfyn	3.986	51.536	81	0,077	kr. 649.088	kr. 162,84	kr. 12,59	24,46%	10,00%	kr. 0		6,92	100%
Kerteminde	831	23.756	115	0,035	kr. 116.130	kr. 139,75	kr. 4,89	5,10%	6,10%	kr. 0		6,53	100%
Nordfyn	3.829	29.516	65	0,130	kr. 558.974	kr. 145,98	kr. 18,94	23,50%	10,50%	kr. 0		6,90	100%
Nyborg	893	32.032	116	0,028	kr. 122.456	kr. 137,13	kr. 3,82	5,48%	17,10%	kr. 0		5,92	100%
Svendborg	2.405	58.698	141	0,041	kr. 321.692	kr. 133,76	kr. 5,48	14,76%	17,70%	kr. 0		7,65	100%
<b>Alle kommuner</b>	<b>16.296</b>	<b>237.366</b>		<b>0,069</b>	<b>kr. 2.435.890</b>	<b>kr. 149,48</b>	<b>kr. 10,26</b>	<b>100,00%</b>				<b>6,49</b>	<b>100%</b>

Tabel 2: Tal på Telependler 2018

Det fremgår af ovenstående tabel, at Telependler udgør en mindre del af kommunernes Telekørsel (6-17 %).

Den samlede udgift for kommunerne til Telependler i 2018 var ca. 2,4 mio. kr.

### Målgruppe

FynBus' kundeundersøgelse blandt Telependler-kunder bygger på svar fra ca. 25 respondenter ud af 43 mulige respondenter. Den statistiske usikkerhed er ret høj – typisk ca. 4,8 til 12,4 procentpoint. Er der fx 38,5 procent af kunderne, der har svaret, at de er under 18 år, så er den statistiske usikkerhed 12,3

<sup>3</sup> Bemærk at økonomital for 2018, der indgår i dette notat ikke er lig med regnskabstal (det skyldes bl.a. at manuelle korrektioner og ikke-Planet-ture ikke indgår).

procentpoint, hvilket betyder, at sandheden ligger i intervallet 26,2 til 50,8 procent (mest sandsynligt midt i intervallet).

FynBus' kundeundersøgelse viser, at ca. 38,5 % af kunderne er under 18 år, ca. 57,7 % er 18-59 år og ca. 3,8 % er over 60 år.

På Telependler har FynBus oplysninger om kundens fødselsdato, og aldersfordelingen kan derfor tjekkes. Den reelle aldersfordeling er: 36,4 % er under 18 år, 61,4 % er i aldersgruppen 18-59 år og 2,3 % er over 60 år. Dette passer meget godt med fordelingen i kundeundersøgelsen.

Alle Telependler-kunder kører hver uge, næsten kun hverdage – 3,8 % kører lørdag, og 3,8% kører søndag. Alle kører i tidsrummet kl. 6.00-9.00, og 53,8 % kører også i tidsrummet kl. 15.00-18.00. 26,9% kører i tidsrummet 12.00-15.00 og 3,8% kører i tidsrummene kl. 09.00-12.00 og kl. 18.00-21.00.

De primære rejseformål er: Skole/uddannelse og Arbejde. En lille del (8 %) bruger det til fritidsaktiviteter. 56% rejser med Rejsekort Pendler og 44% rejser med Ungdomskort.

COWI har i 2018 lavet en rapport vedrørende uddannelsesruter, hvori de blandt andet konkluderer, at Telependler-konceptet i samspil med uddannelsesruter er *"(...) en af de bedste veje til at forbedre betjeningen for de unge, der bor længst væk fra kollektiv trafik og som ofte er særligt ramt af lang rejsetid. Det anbefales at udbrede konceptet til de resterende kommuner på Fyn."*<sup>4</sup>

## Telecity:

### **Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel**

I det nuværende koncept for Telecity kan kommunen vælge:

- Om der skal være Telecity i kommunen
- Geografi: Vælge geografi

### **Geografi**

Telecity-ordningen bruges i kommuner med et godt bybus-tilbud, og afgrænser byområdet fra Teletaxi-ordningens område.

### **Tidsrum**

Kommunen vælger tidsrum, der evt. kan have form som afgangstavle. Åbningstiden er typisk udenfor bybussernes åbningstid.

### **Kundens pris**

Kundens pris er 25 kr. i Middelfart og 20 kr. i Svendborg Kommune.

Børn under 16 år rejser til halv pris.

Kunden kan køre gratis med Pendlerkort, Ungdomskort og DSB-billet.

### **Data på Telecity 2018**

Telekørsel koordineres – også med anden flextrafik-kørsel – og på Telecity var der i 2018 i alt 30% samkørsel og 28% kædekørsel.

I tabellen<sup>5</sup> herunder ses en række andre data opdelt på kommune:

<sup>4</sup> COWI "Uddannelsesruter i Region Syddanmark" (2018), s. 10

<sup>5</sup> Bemærk at økonomital for 2018, der indgår i dette notat ikke er lig med regnskabstal (det skyldes bl.a. at manuelle korrektioner og ikke-Planet-ture ikke indgår).

TELECITY	Antal ture	Indbyggere	Befolknings-tæthed	Ture pr. indbygger	Ejerbidrag (2018 sats)	Ejerbidrag pr. tur	Ejerbidrag pr. indbygger	Procent af FynBus' Telecityture	Andel af komm's Telekørsel	Kundens egenbetaling	Gns. egenbetaling pr. tur	Gns. km pr. tur	Procent ture m. periodekort	Selvbetjeningsprocent
Middelfart	3.816	38.210	128	0,100	kr. 370.273	kr. 97,03	kr. 9,69	40,44%	38,00%	kr. 60.952	kr. 15,97	2,87	26%	8%
Svendborg	5.621	58.698	141	0,096	kr. 566.521	kr. 100,79	kr. 9,65	59,56%	41,00%	kr. 54.160	kr. 9,64	3,08	48%	0%
Alle kommuner	9.437	96.908		0,097	kr. 936.794	kr. 99,27	kr. 9,67	100,00%		kr. 115.112	kr. 12,20	3,00	39%	4%

**Tabel 3: Tal på Telecity 2018**

Det ses, at Telecityordningen udgør en forholdsvis stor del af de 2 kommuners samlede Telekørsel, nemlig ca. 40 %. Især i Svendborg er der mange kunder, der benytter pendlerkort som rejsehjemmel (48 %).

De 2 kommuner har tilsammen haft en udgift på ca. 0,9 mio. kr. til Telecity i 2018.

## Telerute:

### Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel

I det nuværende koncept for Telependler kan kommunen vælge:

- Om der skal være Telerute i kommunen
- Geografi: Hvilke stoppesteder, der skal køres telekørsel imellem

### Geografi

Med Telerute kan kunden stoppested til stoppested.

### Tidsrum

Telerute har ofte en afgangstavle i stil med den, der kendes fra busserne.

### Kundens pris

Kundens pris er typisk 20/25 kr. eller 40/50 kr. for længere rejser.

Børn under 16 år rejser til halv pris.

Kunden kan køre gratis med Pendlerkort, Ungdomskort og DSB-billet.

### Data på Telerute 2018

Telekørsel koordineres – også med anden flextrafik-kørsel – og på Telerute var der i 2018 i alt 35% samkørsel og 31% kædekørsel.

I tabellen<sup>6</sup> herunder ses en række andre data opdelt på kommune/region:

<sup>6</sup> Bemærk at økonomital for 2018, der indgår i dette notat ikke er lig med regnskabstal (det skyldes bl.a. at manuelle korrektioner og ikke-Planet-ture ikke indgår).

TELERUTE	Antal ture	Indbyggere	Befolknings-tæthed	Ture pr. indbygger	Ejerbidrag (2018 sats)	Ejerbidrag pr. tur	Ejerbidrag pr. indbygger	Procent af FynBus' Telerute-ture	Andel af komm's Telekørsel	Kundens egenbetaling	Gns. egenbetaling pr. tur	Gns. km pr. tur	Procent ture m. periodekort
Faaborg-Midtfyn	194	51.536	81	0,004	kr. 27.362	kr. 141,04	kr. 0,003	2,44%	0,50%	kr. 2.577	kr. 13,28	10,06	9%
Langeland	993	12.641	43	0,079	kr. 158.626	kr. 159,74	kr. 7,170	12,46%	100,00%	kr. 27.337	kr. 27,53	15,76	11%
Nyborg	282	32.032	116	0,009	kr. 48.098	kr. 170,56	kr. 0,005	3,54%	5,40%	kr. 6.482	kr. 22,99	13,29	25%
Odense	299	202.348	661	0,001	kr. 25.599	kr. 85,61	kr. 0,000	3,75%	30,20%	kr. 928	kr. 3,10	2,84	75%
Region Syddanma	5.756	467.352	150	0,012	kr. 983.828	kr. 170,92	kr. 0,000	72,25%	100,00%	kr. 150.220	kr. 26,10	14,07	13%
Svendborg	443	58.698	141	0,008	kr. 56.464	kr. 127,46	kr. 0,002	5,56%	3,30%	kr. 8.184	kr. 18,47	6,00	26%
Alle kommuner	7.967	824.607		0,010	kr. 1.299.976	kr. 163,17	kr. 0,000	100,00%		kr. 195.728	kr. 24,57	13,29	16%

Tabel 4: Tal på Telerute 2018

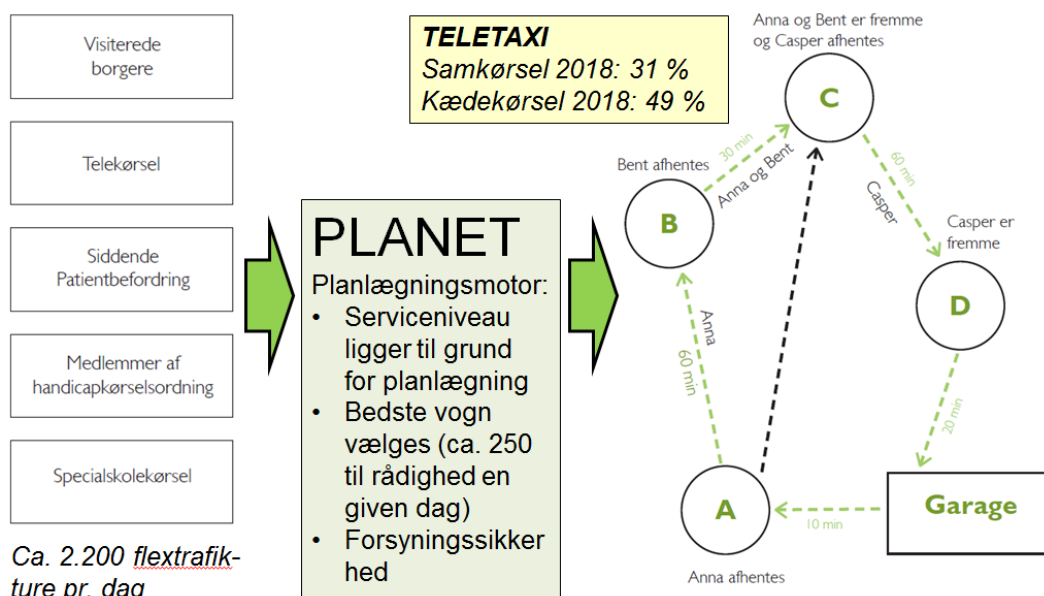
Det ses, at Region Syddanmark har den største udgift til Telerute, cirka 1 mio. kr., og størstedelen af turene ca. 72 %. Region Syddanmarks teleruter kører til/fra færge.

### Kollektiv kørsel: Koordineret kørsel og stordriftsfordele

Telekørsel er bestillingskørsel på samme måde som andre typer af flextrafik-kørsel, som fx Siddende patientbefordring, Handicapkørsel, Specialskolekørsel mfl. Fælles for disse typer af kørsel er, at kunden må tåle et vist niveau af omvejskørsel samt at blive kørt sammen med andre (samkørsel).

FynBus' planlægningsmotor, Planet, koordinerer ca. 2.200 flextrafikture hver dag, så der opnås mest mulig samkørsel (hvor flere kører sammen) og kædekørsel (rejser, hvor chaufføren har kørt mere end en enkelt rejse, inden der returneres til garage). Hver kunde køres med det serviceniveau, der er defineret for ordningen/kunden.

På Teletaxi var der i 2018 i alt 80 % koordineret kørsel (31 % samkørsel og 49 % kædekørsel).



Figur 6: Illustration af planlægning af koordineret kørsel

## Oplæg til revision

Der er 5 overordnede overvejelser bag ændringsoplægget til et nyt fælles koncept for ”åben flextrafik” (”telekørsel”):

6. Flere kommuner ønsker bedre mulighed for at **regulere kundernes efterspørgsel**
7. Flere kommuner har ønske om at **understøtte mobilitet** i kommunen
8. **Rejseplanen** har fra 2018 fået nye muligheder for at fremvise åben flextrafik: Fx kan åben flextrafik ”geovisiteres”<sup>7</sup>, og åben flextrafik kan fremvises som tilbringerkørsel til/fra bus/tog
9. Et **fælles koncept** inden for FynBus’ område gør det nemmere for kunderne og for administrationen
10. Større ensartethed mht. åben flextrafik **på tværs af trafiksselskaber** gør det nemmere for kunderne og for den landsdækkende udvikling af fælles tekniske løsninger

FynBus’ oplæg til et nyt fælles koncept, der erstatter ordningerne Teletaxi og Telependler består derfor af følgende:

- **Plustur**: Kollektiv transport, hvor kunden med åben flextrafik køres til/fra bus eller tog
- **Flextur**: Mobilitetstilbud, hvor kunden med åben flextrafik køres fra adresse til adresse

Plustur og Flextur findes i dag i alle andre trafiksselskaber (undtagen BAT).

### Plustur:

Med Plustur forlænges rækkevidden af den kollektive trafik, som det kendes fra Telependler. Kunden tilbydes her at blive kørt til/fra et stoppested eller station. Plustur fremvises for kunden i Rejseplanen, når der ikke er et bustilbud, der er ”tilstrækkelig godt” (geovisitering).

Da det er kollektiv transport, fastsætter FynBus’ bestyrelse taksten, og kunden kan bruge Pendlerkort mv.<sup>8</sup>

Plustur kan kun bestilles via Rejseplanen.



Figur 7: Illustration af Plustur

### Kommunens håndtag ift. Plustur

Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel på Plustur:

- Skal der være Plustur i kommunen?
- Skal der være kørsel i byområde?
- Valg af knudepunkter/stoppesteder

<sup>7</sup> Geovisitering vil sige, at Rejseplanen kan prioritere kørselstyper, så visningen af ren buskørsel prioriteres højere end visningen af åben flextrafik

<sup>8</sup> Pendlerkort, Ungdomskort, togbillet (udstedt af DSB/Arriva) kan anvendes som rejsehjemmel til Plustur, hvis kortet/billetten er gyldig i bussen eller toget, man rejser til eller fra. Hvis det fremgår af togbilletten, at den ikke er gyldig til omstigning (fx DSB Orange), så er den ikke gyldig til Plustur.

- Åbningstider ud fra 4 moduler: kl. 5.30-9, 9-18, 18-21 og 21-24

### **Målgruppe for Plustur**

Målgruppen for Plustur minder om målgruppen for almindelig buskørsel. Med Plustur bliver det nemmere for dem, der har langt til stoppestedet at benytte bussen.

Plustur appellerer ikke til dem, der sjældent/aldrig tager bussen eller bruger Rejseplanen, og der er derfor ifølge FynBus' kundeundersøgelse en væsentlig andel af dagens brugere af Teletaxi, der ikke er i målgruppen for Plustur.

Det fremgår også af FynBus' kundeundersøgelse, at 1/3 af dagens Teletaxi-kunder ikke har smartphone/ipad/tablet, og de vil sandsynligvis i mindre grad benytte Rejseplanen til bestilling.

### **Flextur:**

Flextur er et mobilitetstilbud, der er bedre end bus, og prisen er derfor typisk højere. Med Flextur kan kunden køre i hele kommunen og til nabokommuner med Flextur inden for FynBus' område. Da det er kollektiv transport er der omvejs- og samkørsel. Pendlerkort mv. kan ikke bruges til Flextur.

Ved geovisitering ses der på, om der er et andet tilbud med kollektiv transport (bus, tog, Plustur), der er godt nok. Flextur kan bestilles *ikke-geovisiteret* via telefon eller app (med selvbetjeningsrabat) – her vurderes det derfor ikke, om kunden kunne have taget bussen. Flextur fremvises *geovisiteret* i Rejseplanen, dvs. når der ikke er et bus- eller Plusturstilbud, der er godt nok – her gives en rabat på Flextur (selvbetjenings- og geovisiteringsrabat).



**Figur 8: Illustration af Flextur**

### **Kommunens håndtag ift. Flextur**

Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel på Flextur:

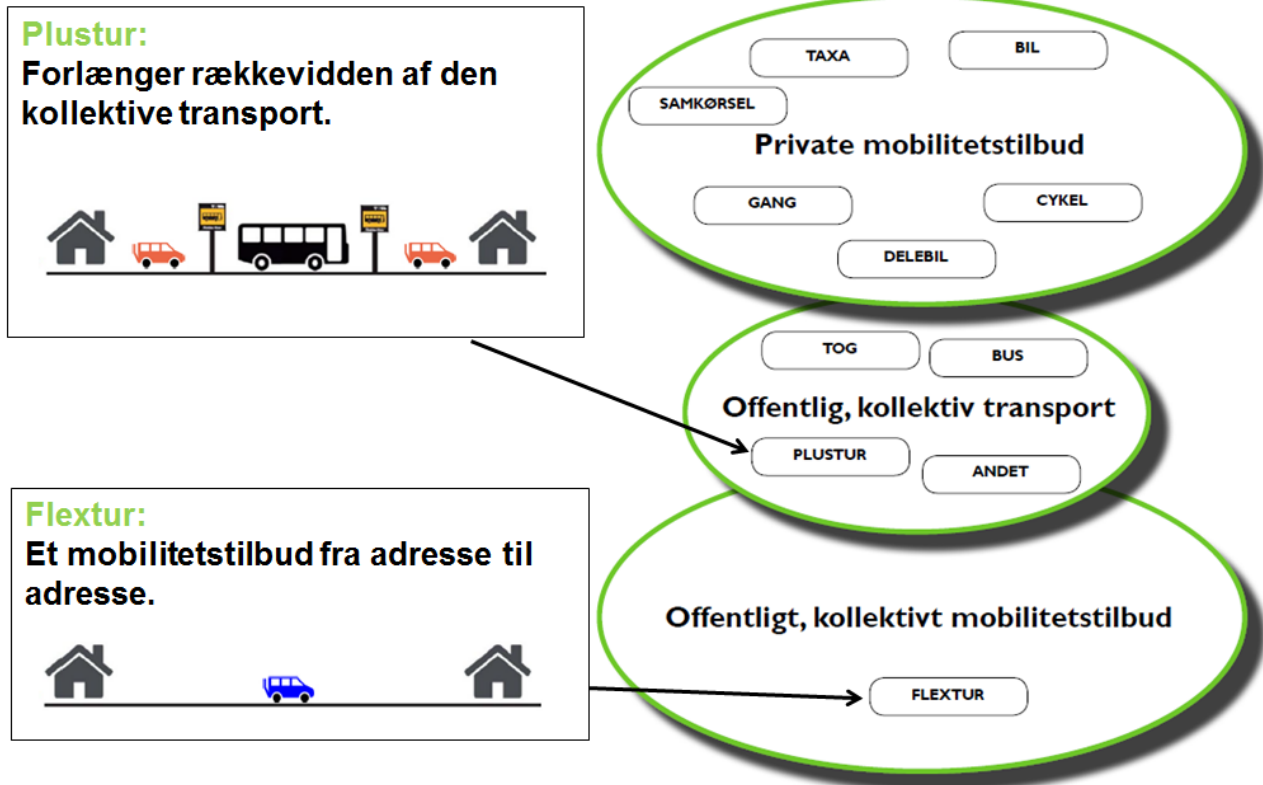
- Skal der være Flextur i kommunen?
- Skal der være kørsel i byområde?
- Skal prisen være lav, mellem eller høj ?
- Åbningstider ud fra 4 moduler: kl. 6-9, 9-18, 18-21 og 21-24

### **Målgruppe for Flextur**

Målgruppen for Flextur er alle med et mobilitetsbehov. Efterspørgslen påvirkes i høj grad af, hvilket prisniveau kommunen vælger.

### **Kollektiv transport og mobilitet**

Med Plustur forlænges rækkevidden af den kollektive transport og med Flextur oprettes et mobilitetstilbud fra adresse til adresse:

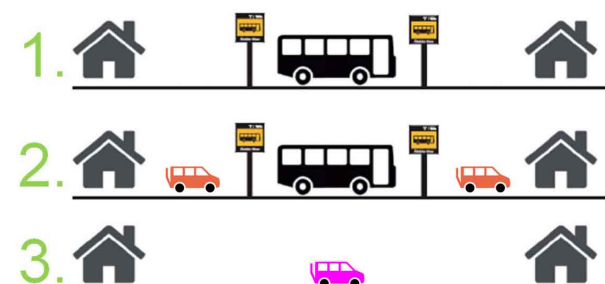


Figur 9: Illustration af transport-tilbud

Plustur er prissat som kollektiv transport, og Flexitur er et produkt i højere kvalitet, der derfor prissættes højere.

## Overblik over de nye ordninger

### Geovisitering i REJSEPLANEN



Bestil KUN via Rejseplanen.

PLUSTUR

**Navn:** Plustur.  
**Pris:** 25 kr. (fast)  
**Rabat:** Børn halv pris  
**Pendlerkort:** Ja  
**Ungdomskort:** Ja  
**DSB/Arriva-togbillet:** Ja  
**Åbningstid:** 4 moduler (kl. 5.30-9, kl. 9-18, kl. 18-21, kl. 21-24)  
**Geografi:** Hele kommunen (evt. undtagen by).  
 Kørsel til nabokommuner: Kun til nærmeste knudepunkter i nabokommuner.  
**Bestil:** Kun via Rejseplanen

FLEXTUR

**Navn:** Flextur.  
 Som nedenstående Flextur undtagen prisen, hvor der her er rejseplan-rabat på minimumsprisen/korte ture.

### Ingen geovisitering



Bestil via telefon eller app/web.

FLEXTUR

**Navn:** Flextur.  
**Pris:** Kommunen vælger blandt 3 prismodeller  
**Rabat:** ?Børn - Pensionister - Medrejsende - Ingen?  
**Pendlerkort:** Nej  
**Ungdomskort:** Nej  
**DSB/Arriva-togbillet:** Nej  
**Åbningstid:** 4 moduler (kl. 6-9, kl. 9-18, kl. 18-21, kl. 21-24)  
**Geografi:** Hele kommunen (evt. undtagen by) + kørsel til nabokommuner med Flextur (høj takst).  
**Bestil:** Telefon (normalpris), app/web (med rabat) eller via Rejseplanen (geovisiteret, med rabat)

#### Flextur i Rejseplanen

Vælger kommunen at indføre Flextur, vil Flextur blive vist i Rejseplanen som 3. prioritet (dvs. hvis der ikke er et bus- eller Plusturstilbud som er "godt nok"; FynBus definerer "godt nok"). Det vil sige, at Flextur bliver vist som geovisiteret. Priserne for "geovisiteret Flextur" er foruddefineret i de 3 prismodeller for Flextur. Flextur, der ikke geovisiteres, vil ikke blive vist i Rejseplanen. Dette vil evt. kunne indføres af Bestyrelsen siden hen.

#### Kommunen vælger (markeret med grøn skrift)

- » Plustur og/eller Flextur i kommunen
- » Åbningstider for Plustur/Flextur ud fra moduler
- » Kørsel i byområde (Middelfart og Svendborg)
- » Plustur: Valg af knudepunkter
- » Flextur Prismodel: Lav, Mellem, Høj

#### Flextur Prismodel 1 - LAV

##### Bestilt via telefon:

Pris: 35 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.

##### Bestilt via Rejseplanen:

25 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Geovisiteret, selvbetjening.

##### Bestilt via app/web:

30 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Ikke geovisiteret, selvbetjening.

#### Flextur Prismodel 2 - MELLEM

##### Bestilt via telefon:

Pris: 40 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.

##### Bestilt via Rejseplanen:

30 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Geovisiteret, selvbetjening.

##### Bestilt via app/web:

35 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Ikke geovisiteret, selvbetjening.

#### Flextur Prismodel 3 - HØJ

##### Bestilt via telefon:

Pris: 48 kr. minimum - 8 kr. pr. km  
 Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.

##### Bestilt via Rejseplanen:

32 kr. minimum - 8 kr. pr. km  
 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. Korte ture er billigst for kommunen. Det er fx billigere for kunden at bestille en tur på 4 km via app, da den her koster 30 kr. (prismodel 1). Ved telefonbestilling koster den 35 kr.

Figur 10: Overblik over Plustur og Flextur



## Konkurrence med taxa?

Telekørsel i dag er en del af den kollektive trafik, og indsættes på de steder og tider, hvor der ikke er så mange passagerer, og det derfor ikke kan betale sig at køre med større busser. Flere steder er busruter nedlagt, fordi der har været få passagerer, men den kollektive trafikbetjening opretholdes med telekørsel, blandt andet for at sikre mobiliteten i landdistrikter, for grupper uden egen bil mm.

Teletaxi skal bestilles mindst 2 timer før, så der kan planlægges samkørsel. Man kan køre omveje for at samle andre passagerer op (op til 100% omvejskørsel). Serviceniveauet kan derfor ikke sammenlignes med taxikørsel.

Teletaxi er i dag kollektiv trafik til buspris. Ved omlægning til Plustur og Flextur vil det være Plustur, der er kollektiv trafik til buspris. Flextur er et mobilitetsudbud, der er bedre end bus, og som derfor prissættes højere. Den højere pris på Flextur i forhold til Teletaxi vil begrænse efterspørgslen, og vil måske få nogle kunder til at vælge den højere service ved taxa. I en kundeundersøgelse hos Sydtrafik er det dog kun 32 % af brugerne af Flextur, der siger, at de ville have taget en taxa, hvis Flextur ikke var til rådighed. 19 % angiver, at de slet ikke ville have foretaget rejsen, hvis Flextur ikke var en mulighed.<sup>9</sup>

Flextrafik-ture (telekørsel og Plustur/Flextur) udføres bl.a. af taxier<sup>10</sup>, der har kontrakt med FynBus, og bidrager dermed også til at give dem et forretningsgrundlag. Sydtrafiks kundeundersøgelse antyder, at taxierne får kørsel, som de ikke ellers ville have fået. Kombinationen af taxikørsel og flexkørsel er dog ikke optimal for små vognmænd.

Kommunen beslutter åbningstid på Plustur og Flextur inden for nogle tidsmoduler (morgen-, dag- og aften- og sen aftenmodul) – tilvælger kommunen det sene aftenmodul (kl. 21-24) vil kørslen senest kunne bestilles kl. 24.

## Hvad betyder ændringerne i forhold til kommunens mulighed for at styre efterspørgsel og mobilitetsudbud?

Tabellen nedenfor viser de forskellige håndtag, dvs. de muligheder, der er for at regulere efterspørgsel på åben flextrafik, og hvem der har muligheden for at vælge indstilling for håndtaget, som det er i dag, og som det bliver med det nye koncept.

<sup>9</sup> <https://www.sydtrafik.dk/Files/-sydtrafik2013/Topmenu/Om%20Sydtrafik/Om%20Sydtrafik/Analyser/Flextrafik-kundetilfredshed-for-2017.pdf>

<sup>10</sup> Kørslen udføres også af biler med OST -tilladelse (offentlig servicetrafik), der har kontrakt med FynBus.

	NU		EFTER		
	Teletaxi	Telependler	Flextur	Plustur	Bemærkninger
<b>Type i kommunen?</b>	Kommunen beslutter	Kommunen beslutter	Kommunen beslutter	Kommunen beslutter	
<b>Pris</b>	FynBus fastsætter teleområde-pris	FynBus fastsætter takst	Kommunen vælger prisniveau ud fra 3 modeller	FynBus fastsætter	Flere kommuner har givet udtryk for, at det er positivt, at kommunen får mulighed for at vælge prisniveau på Flextur.
<b>Rabat</b>	FynBus fastsætter rabatter	FynBus fastsætter rabatter	FynBus fastsætter rabatter	FynBus fastsætter rabatter	I kommunerne har der været forskellige holdninger i forhold til rabatter. Hvis kommuner individuelt skulle beslutte rabatter, ville der sandsynligvis komme meget forskellige rabatter i de forskellige kommuner.
<b>Tider</b>	FynBus beslutter tidsmoduler, som kommunen kan vælge imellem. I praksis er der valgt forskellige åbningstider fx hverdage/weekend, lørdag/søndag, skoledag/skolefridag.	FynBus fastsætter åbningstid	FynBus beslutter tidsmoduler, som kommunen kan vælge imellem. Der er kun 4 moduler, og de er ens hverdage / weekend / skoledage /skolefridage.	FynBus beslutter tidsmoduler, som kommunen kan vælge imellem. Der er kun 4 moduler, og de er ens hverdage / weekend / skoledage /skolefridage.	Da åbningstiderne for Teletaxi i flere kommuner er meget forskellige, så vil åbningstiderne blive meget mere ensrettede med Flextur. En enkelt kommune har allerede efterspurgt et tidsmodul mere.
<b>Geografi</b>	Kommunen vælger teleområder.	FynBus fastsætter	Kommunen kan vælge at undtage byområde.	Kommunen kan vælge at undtage byområde.	Kommunens mulighed for at lave geografisk tilpasning bliver mindre med Flextur ift. Teletaxi. De fleste kommuner finder det dog mere brugervenligt, at teleområder fjernes.
<b>Geovisitering</b>	FynBus fastsætter	Kommunen kan vælge, hvor langt kunden skal have til et stoppested.	FynBus fastsætter	FynBus fastsætter	
<b>Service-parametre</b>	FynBus fastsætter	FynBus fastsætter	FynBus fastsætter	FynBus fastsætter	

**Tabel 5: Oversigt over muligheder for regulering af efterspørgsel**

Det ses i tabellen, at der opnås en højere grad af ensretning med det reviderede oplæg: Kommunerne får mere begrænsede muligheder for at styre efterspørgsel via geografi og åbningstider. Men kommunerne kan som noget nyt benytte takster til at styre efterspørgsel, hvilket flere kommuner har efterspurgt.

## Hvad betyder ændringerne økonomisk for kommunerne?

Når der ses på de økonomiske konsekvenser for åben flextrafik, tages der udgangspunkt i en kendt efterspørgsel, men det er et vilkår i forhold til bestillingskørsel, at få kunders adfærd kan betyde store udsving i den konkrete efterspørgsel.

For Plustur er der regnet på, at der gives rabat til børn, som det også er tilfældet for Teletaxi og bus i dag.

Den samlede udgift til **Plustur** er beregnet på baggrund af en række antagelser<sup>11</sup> og med udgangspunkt i 2018-efterspørgsel på Telekørsel.

Blandt andet indgår en antagelse om, at der vil være en højere procentdel af rejserne, der betales med Pendlerkort mv. end det er tilfældet på Teletaxi i dag. Det skyldes, at Ungdomskort også kan anvendes til Plustur (Ungdomskort kunne i 2018 – med enkelte undtagelser – kun bruges til Telependler). Det anslås derfor, at 40% af alle Plustur-rejser vil have et Pendlerkort mv. som rejsehjemmel.

Den samlede udgift til **Flextur** er beregnet på baggrund af en række antagelser og med udgangspunkt i 2018-efterspørgsel på Telekørsel.

I estimatet vedr. Flextur indgår et frafald af ture som følge af takststigning ift. Teletaxi. Frafaldet er højere, jo højere taksten er. Estimat i forhold til frafald som følge af takststigning er baseret på erfaringerne fra den takststigning, der blev indført i Nordfyns Kommune pr. august 2018. Den langsigtede effekt af takststigninger på åben flextrafik kendes ikke. Konkret er der regnet med, at der ved "lav takst" er et frafald på 10%, ved "mellem takst" et frafald på 15% og ved "høj takst" et frafald på 20%.

Der indgår også et frafald af ture som følge af, at Pendlerkort ikke kan benyttes. Rejser, der tidligere har været gratis med Pendlerkort vil fremadrettet koste kunden en egenbetaling, hvilket kan sammenlignes med en høj takststigning. FynBus forventer dog, at dette frafald i rejser primært sker i ærinde- og fritidsrejser. Deciderede pendler-rejser vil sandsynligvis i nogen grad fortsætte, dvs. pendling til arbejde og uddannelse/skole. En stor del af disse vil blive foretaget som Plustur-rejser, men der vil også være faste, gentagende rejser, der foretages som Flextur med egenbetaling. Et konservativt skøn er derfor, at 5% af Pendlerkort-rejser frafalder, når Pendlerkort ikke kan anvendes til Flextur. Et højere frafald vil betyde lavere ejerudgift.

I forhold til stigning i antal rejser som følge af muligheden for at krydse kommunegrænsen er der set på erfaringer fra Sydtrafik. Konkret indgår der en stigning på 14% flere rejser til høj takst.

I nedenstående tabel ses en overordnet oversigt over udgifterne for kommunerne:

FynBus		Udgift - 2018	Estimat	I alt
Nuværende model	Teletaxi	16.300.000		
	Telecity	700.000		
	Telependler	2.700.000		
	I alt			<b>19.700.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	
	Flextur, lav, ingen rabat		10.310.000	
	I alt			<b>17.010.000</b>

**Tabel 6: Udgifter 2018 og estimerede udgifter for Plustur og Flextur**

*Ovenstående tabel opdateres efter bestyrelsesbeslutning vedrørende rabatter.*

Det ses, at udgifterne til Plustur og Flextur alt andet lige vil betyde færre udgifter for kommunerne end udgifterne til Teletaxi, Telecity og Telependler.

<sup>11</sup> Se bilag I

Alle kommuner har desuden fået et individuelt estimat på økonomiske konsekvenser i forhold til Plustur og Flextur. Estimatet viser i alle kommuner, at der vil være en vis reduktion i kommunens udgifter til åben flextrafik. Dette afhænger dog også i sidste ende af kommunens valg af åbningstider (Plustur og Flextur) og prisniveau (Flextur).

**Kommunespecifikke beregninger kan ses i [Bilag 2](#).**

## **Hvad betyder ændringerne kundemæssigt?**

Hvis kommunen vælger at tilbyde både Plustur og Flextur, vil det samlede tilbud om kørsel i kommunen være på niveau med eller bedre end dagens tilbud med Teletaxi og Telependler, da visse af begrænsningerne fra Teletaxi og Telependler fjernes. Fx kan Plustur anvendes af den pendler, der kun lejlighedsvist bruger kollektiv transport, hvor man i Telependler-ordningen skal have et fast kørselsbehov. Og med Flextur kan kunden rejse i hele kommunen og over en kommune grænse, og dermed få højere mobilitet.

Kundens egenbetaling vil ofte blive højere med Plustur og Flextur, end den er med Teletaxi. Muligheden for at bruge Pendlerkort, Ungdomskort og togbillet begrænses til Plustur – der er dermed en lang række rejser, der i dag er gratis med Pendlerkort mv., som med Flextur vil koste egenbetaling.

**Se usecases og priseksempler i [Bilag 3](#).**

## Tidsplan

FynBus arbejder efter følgende tidsplan:

- **April- maj:** Høring i kommuner
- **Maj-juli:** FynBus behandler høringssvar
- **22. august:** FynBus' bestyrelse træffer beslutning vedrørende revision af telekørselskoncept
- **September:** Kommunerne træffer beslutning vedrørende åben flextrafik i kommunen
- **Oktober-december:** FynBus implementerer ændringer
- **1. januar 2020:** De nye ordninger træder i kraft

## Bilag I- Forudsætninger og antagelser ved opgørelser og beregninger for revision af telekørselskoncept

I forbindelse med revision af telekørselskonceptet er der dels lavet en status over telekørsel og dels beregninger på hvordan en ny takstmodel kan påvirke økonomien.

### Forudsætninger og antagelser ved opgørelser af telekørsel

Der er udarbejdet en status af telekørsel med afsæt i 2018.

- Udtrækkende er baseret på kørsler i 2018 fordelt på ejerne og er fra bestillinger i Planet. Der kan forekomme afvigelser imellem udtrækkene og regnskabstallene, dette skyldes at der i forbindelse med kvartalsafregning og regnskab foretages manueller korrektion af både fejlregistreringer og kørselsordninger som håndteres manuelt. Vurderes ikke til at have en betydning i forhold til overordnet billede.
- Telekørsel er opdelt på følgende ordninger; teletaxi, telecity, telependler og telerute.
- Antal ture er antal rejser plus medrejsende.
- Ejerbidrag er bruttoomkostninger minus egenbetaling plus bidrag til fællesudgifter med budgetsatsen for 2018 (38.90 kr.)
- Fordeling af ture ved fælleskommunale teleruter foretages manuelt og kan derfor afvige i forhold til regnskabstallene. Vurderes til ikke at have en betydning i forhold til overordnet billede ej heller den forestående revision.
- Indbyggere og befolkningstæthed er opgjort pr. 1. januar 2018.
- Antal periodekortture er ture med 0 kr. i egenbetaling. Det er ikke muligt at opgøre hvilken betalingsmåde (periodekort, DSB billet mm) der er anvendt.
- Gennemsnitlig ejerbidrag pr. tur beregnes ud fra samlet ejerbidrag og antal ture og så videre. Gen. ejerbidrag pr. tur påvirkes af mange forskellige faktorer, så som samkørsel, kædekørsel, tidspunkt, rejselængde mm og kan variere år fra år.
- Definition af samkørsel (en forudbestemt variabel i Planet) er hvis der under turen er flere passagerer i bilen, men en medrejsende tæller ikke som samkørt.
- Definition af kædekørsel (en forudbestemt variabel i Planet) er når turene er i forlængelse af hinanden.
- Regnskabstallene for antal ture og ejerbidrag for 2012 til 2018 fordelt på ejer og telekørselsordning er regnskabstal.

### Forudsætninger og antagelser ved beregning af nye takstmodel

Der er med afsæt i udtrækkene for telekørslerne for 2018 lavet estimater for konsekvenser af en ny takstmodel.

Inden for kollektiv transport er der stor viden om kundernes adfærd og hvad der sker, hvis man flytter et stoppested, ændrer en busrute eller sætter taksten op/ned (priselasticiteten). Der vides også, at det tager tid at ændre folks vaner – der skal fx helst gå over 1 år, før man kan sige om en ny busrute vil nå sit potentiale mht. passagerer.

Teletaxi er væsentligt anderledes end buskørsel, og det er en nyere form for kollektiv transport. FynBus har derfor ikke den samme viden om, hvad der sker, når der laves ændringer, fx når taksten ændres (priselasticiteten kendes ikke). Usikkerheden på de antagelser, der ligger til grund for beregningerne, er derfor høj.

Overordnet:

- Beregningerne er baseret på kørselsmønstret i 2018 for hver ejer, herunder antal ture, åbningstider, længde, bruttoomkostninger, fællesudgifter mm. Beregningerne er alene et udtryk for et skøn på et estimat for konsekvenser af en ny takstmodel. Nordfyns Kommune har pr. 1. august 2018 ændret deres takster (forhøjet dem) og åbningstider (lukket nogle tidsmoduller), derfor er der sket en markant ændring i Nordfyns Kommunes kørselsmønster i løbet af 2018. Dette øger usikkerheden på estimaterne for Nordfyns Kommune.
- Revision og ny takstmodel for telekørsel kan give ekstra opmærksomhed på ordningen som kan betyde en øget efterspørgsel, som der ikke er taget højde for i beregningerne. Modsat kan en forhøjet udgift/egenbetaling ved brugerne betyde et markant fravalg af ordningen og dermed en reduktion i efterspørgslen.

Der regnes på Plustur og Flextur.

Plustur:

- Det antages at 1/3 af turene vil være Plustur
- Pris for en Plustur er 25 kr.
  - Det antages at 40 % af turene har 0 kr. i egenbetaling, altså det betragtes at 40 % af turene betales med pendlerkort, ungdomskort eller DSB-billet.
  - Det antages at 15 % af turene er børn og dermed til halvpris (12,50 kr.)
  - Resten af antallet af turene (45 %) betaler fuld pris (25 kr.)
- Der er for den nuværende model estimeret en udgift, som er baseret på gennemsnit ejerbidrag pr. tur og 1/3 af turene, samt estimeret en udgift med Plustur som takstmodel, baseret på en gennemsnitlig ejerbidrag pr. tur og 1/3 af turene for ejerne.

Flextur:

- Det antages at 2/3 af turene vil være Flextur.
- Der er tre prismodeller, som kommunerne kan vælge imellem
  - Prismodel I – lav

- Minimumspris 35 kr. og efter 7 km. 5 kr. pr. km.
  - Ved bestilling via Rejseplanen er minimumspris 25 kr. og efter 5 km. 5 kr. pr. km. Det antages at 20 % af turene bestilles via Rejseplanen.
  - Ved bestilling via app/web er minimumspris 30 kr. og efter 6 km. 5 kr. pr. km.  
Det antages at 20 % turene bestilles via app/web.
- Det vil sige at en tur på mere end 7 km. har ens pris i egenbetaling lige meget om turen er bestilt via telefonen, Rejseplanen eller app/web.
- Prismodel 2 – mellem
  - Minimumspris 40 kr. og efter 8 km. 5 kr. pr. km.
    - Ved bestilling via Rejseplanen er minimumspris 30 kr. og efter 6 km. 5 kr. pr. km. Det antages at 20 % af turene bestilles via Rejseplanen.
    - Ved bestilling via app/web er minimumspris 35 kr. og efter 7 km. 5 kr. pr. km.  
Det antages 20 % af turene bestilles via app/web.
  - Det vil sige at en tur på mere end 8 km. har ens pris i egenbetaling lige meget om turen er bestilt via telefonen, Rejseplanen eller app/web.
- Prismodel 3 – høj
  - Minimumspris 48 kr. og efter 6 km. 8 kr. pr. km.
    - Ved bestilling via Rejseplanen er minimumspris 32 kr. og efter 4 km. 8 kr. pr. km. Det antages at 20 % af turene bestilles via Rejseplanen.
    - Ved bestilling via app/web er minimumspris 40 kr. og efter 5 km. 8 kr. pr. km.  
Det antages at 20 % af turene bestilles via app/web.
  - Det vil sige at en tur på mere end 6 km. har ens pris i egenbetaling lige meget om turen er bestilt via telefonen, Rejseplanen eller app/web.
- Rabatter
 

Der regnes på forskellige rabatordninger på egenbetalingen med følgende forudsætninger:

  - Pendlerkort, ungdomskort og DSB-billet kan ikke benyttes som betalingsmåde, er glædende for alle beregninger.
  - Børnerabat med halvpris, det antages at 15 % af turene er med børn.
  - Pensionistrabat med halvpris, det antages at 35 % af turene er med pensionister.
  - Rabat for medrejsende med halvpris beregnes ud fra halv pris på medrejsende.



- Effekten ved at åben op for kørsel over kommunegrænsen sættes til 14 % stigning i antal ture, som er med afsæt i hvilken andel af flexture over kommunegrænsen ved Sydtrafik. Da det er et nyt tiltag har FynBus ikke noget datamateriale, i forhold til omfang, længde, bruttoomkostninger mm., til at belyse den økonomiske konsekvens end det materiale der er for den nuværende ordning. Derfor er grundlaget også kørselsmønstret for 2018.
- Ved takstforhøjelse forventes en frafald som følgende:
  - Lav takst forventes et frafald på 10 %
  - Mellem takst forventes et frafald på 15 %
  - Høj takst forventes et frafald på 20 %
- Når det ikke er muligt at anvende periodekort mm som betaling ved flextur forventes et frafald på 5 % af tidligere periodekortture.
- Der er for den nuværende model estimeret en udgift, som er baseret på gennemsnitlig ejerbidrag pr. tur og 2/3 af turene, samt estimeret en udgift med Flextur som takstmodel, baseret på en gennemsnitlig ejerbidrag pr. tur og 2/3 af turene for ejerne.

## Bilag 2: Estimerer på økonomi i hver kommune

Tabellerne nedenfor viser kommunens udgifter 2018 i den gamle model, og estimerede udgifter i den nye model.

Tabeller opdateres når bestyrelsen har truffet beslutning vedrørende rabatter.

FynBus		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	16.300.000			
	Telecity	700.000			
	Telependler	2.700.000			
	<b>I alt</b>	<b>19.700.000</b>			
Ny model	Plustur		6.700.000	6.700.000	6.700.000
	Flextur, ingen rabat		10.310.000	9.560.000	6.970.000
	<b>I alt</b>		<b>17.010.000</b>	<b>16.260.000</b>	<b>13.670.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	6.700.000	6.700.000
	Flextur, børnerabat		10.670.000	9.950.000	7.520.000
	<b>I alt</b>		<b>17.370.000</b>	<b>16.650.000</b>	<b>14.220.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	6.700.000	6.700.000
	Flextur, pensionistrabat		11.170.000	10.365.000	8.150.000
	<b>I alt</b>		<b>17.870.000</b>	<b>17.065.000</b>	<b>14.850.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	6.700.000	6.700.000
	Flextur, børne- og pensionistrabat		11.535.000	10.790.000	8.670.000
	<b>I alt</b>		<b>18.235.000</b>	<b>17.490.000</b>	<b>15.370.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	6.700.000	6.700.000
	Flextur, medrejsenderabat		10.585.000	9.770.000	7.280.000
	<b>I alt</b>		<b>17.285.000</b>	<b>16.470.000</b>	<b>13.980.000</b>

Assens		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	4.400.000			
	Telecity	-			
	Telependler	700.000			
	<b>I alt</b>	<b>5.100.000</b>			
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, ingen rabat		2.700.000	2.500.000	1.830.000
	<b>I alt</b>		<b>4.400.000</b>	<b>4.200.000</b>	<b>3.530.000</b>
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, børnerabat		2.780.000	2.600.000	2.000.000
	<b>I alt</b>		<b>4.480.000</b>	<b>4.300.000</b>	<b>3.700.000</b>
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, pensionistrabat		2.900.000	2.720.000	2.120.000
	<b>I alt</b>		<b>4.600.000</b>	<b>4.420.000</b>	<b>3.820.000</b>
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, børne- og pensionistrabat		3.000.000	2.800.000	2.260.000
	<b>I alt</b>		<b>4.700.000</b>	<b>4.500.000</b>	<b>3.960.000</b>
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, medrejsenderabat		2.750.000	2.570.000	1.920.000
	<b>I alt</b>		<b>4.450.000</b>	<b>4.270.000</b>	<b>3.620.000</b>

Faaborg-Midtfyn		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	4.200.000			
	Telecity	-			
	Telependler	600.000			
	<b>I alt</b>	<b>4.800.000</b>			
Ny model	Plustur		1.600.000	1.600.000	1.600.000
	Flextur, ingen rabat		2.530.000	2.350.000	1.720.000
	<b>I alt</b>		<b>4.130.000</b>	<b>3.950.000</b>	<b>3.320.000</b>
Ny model	Plustur		1.600.000	1.600.000	1.600.000
	Flextur, børnerabat		2.630.000	2.440.000	1.850.000
	<b>I alt</b>		<b>4.230.000</b>	<b>4.040.000</b>	<b>3.450.000</b>
Ny model	Plustur		1.600.000	1.600.000	1.600.000
	Flextur, pensionistrabat		2.750.000	2.500.000	2.000.000
	<b>I alt</b>		<b>4.350.000</b>	<b>4.100.000</b>	<b>3.600.000</b>
Ny model	Plustur		1.600.000	1.600.000	1.600.000
	Flextur, børne- og pensionistrabat		2.840.000	2.650.000	2.130.000
	<b>I alt</b>		<b>4.440.000</b>	<b>4.250.000</b>	<b>3.730.000</b>
Ny model	Plustur		1.600.000	1.600.000	1.600.000
	Flextur, medrejsenderabat		2.600.000	2.400.000	1.800.000
	<b>I alt</b>		<b>4.200.000</b>	<b>4.000.000</b>	<b>3.400.000</b>

Kerteminde		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	1.500.000			
	Telecity				
	Telependler	100.000			
	<b>I alt</b>	<b>1.600.000</b>			
Ny model	Plustur		600.000	600.000	600.000
	Flextur, ingen rabat		850.000	790.000	560.000
	<b>I alt</b>		<b>1.450.000</b>	<b>1.390.000</b>	<b>1.160.000</b>
Ny model	Plustur		600.000	600.000	600.000
	Flextur, børnerabat		880.000	820.000	600.000
	<b>I alt</b>		<b>1.480.000</b>	<b>1.420.000</b>	<b>1.200.000</b>
Ny model	Plustur		600.000	600.000	600.000
	Flextur, pensionistrabat		930.000	860.000	670.000
	<b>I alt</b>		<b>1.530.000</b>	<b>1.460.000</b>	<b>1.270.000</b>
Ny model	Plustur		600.000	600.000	600.000
	Flextur, børne- og pensionistrabat		955.000	900.000	700.000
	<b>I alt</b>		<b>1.555.000</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.300.000</b>
Ny model	Plustur		600.000	600.000	600.000
	Flextur, medrejsenderabat		870.000	800.000	600.000
	<b>I alt</b>		<b>1.470.000</b>	<b>1.400.000</b>	<b>1.200.000</b>

Nordfyn		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	4.400.000			
	Telecity				
	Telependler	600.000			
	<b>I alt</b>	<b>5.000.000</b>			
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, ingen rabat		2.550.000	2.380.000	1.680.000
	<b>I alt</b>		<b>4.250.000</b>	<b>4.080.000</b>	<b>3.380.000</b>
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, børnerabat		2.650.000	2.480.000	1.820.000
	<b>I alt</b>		<b>4.350.000</b>	<b>4.180.000</b>	<b>3.520.000</b>
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, pensionistrabat		2.770.000	2.600.000	2.000.000
	<b>I alt</b>		<b>4.470.000</b>	<b>4.300.000</b>	<b>3.700.000</b>
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, børne- og pensionistrabat		2.870.000	2.700.000	2.150.000
	<b>I alt</b>		<b>4.570.000</b>	<b>4.400.000</b>	<b>3.850.000</b>
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, medrejsenderabat		2.620.000	2.400.000	1.700.000
	<b>I alt</b>		<b>4.320.000</b>	<b>4.100.000</b>	<b>3.400.000</b>

Nyborg		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	500.000			
	Telecity	-			
	Telependler	100.000			
	<b>I alt</b>	<b>600.000</b>			
Ny model	Plustur		200.000	200.000	200.000
	Flextur, ingen rabat		320.000	300.000	210.000
	<b>I alt</b>		<b>520.000</b>	<b>500.000</b>	<b>410.000</b>
Ny model	Plustur		200.000	200.000	200.000
	Flextur, børnerabat		330.000	310.000	220.000
	<b>I alt</b>		<b>530.000</b>	<b>510.000</b>	<b>420.000</b>
Ny model	Plustur		200.000	200.000	200.000
	Flextur, pensionistrabat		350.000	330.000	250.000
	<b>I alt</b>		<b>550.000</b>	<b>530.000</b>	<b>450.000</b>
Ny model	Plustur		200.000	200.000	200.000
	Flextur, børne- og pensionistrabat		360.000	340.000	270.000
	<b>I alt</b>		<b>560.000</b>	<b>540.000</b>	<b>470.000</b>
Ny model	Plustur		200.000	200.000	200.000
	Flextur, medrejsenderabat		330.000	300.000	220.000
	<b>I alt</b>		<b>530.000</b>	<b>500.000</b>	<b>420.000</b>

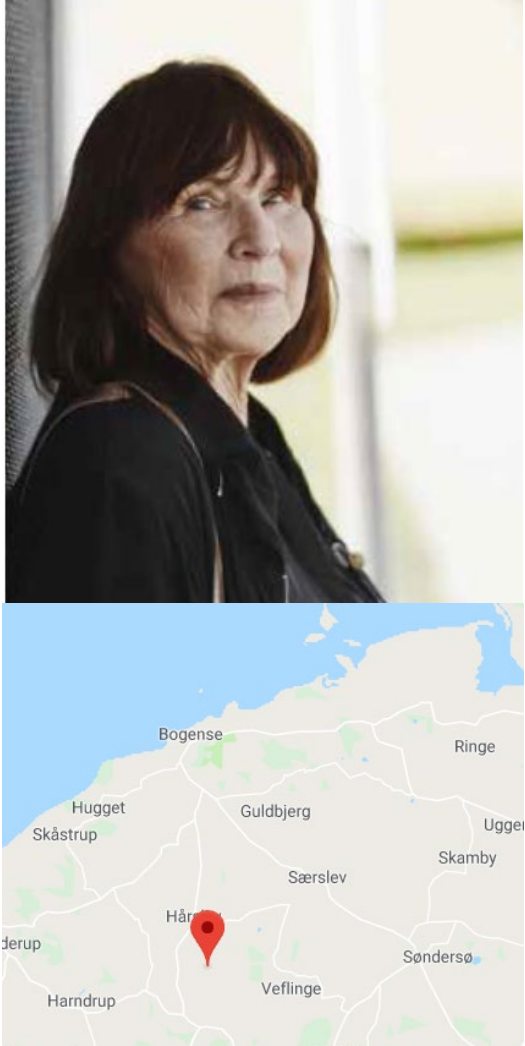
Middelfart		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	700.000			
	Telecity	400.000			
	Telependler				
	<b>I alt</b>	<b>1.100.000</b>			
Ny model	Plustur		400.000	400.000	400.000
	Flextur, ingen rabat		590.000	540.000	420.000
	<b>I alt</b>		<b>990.000</b>	<b>940.000</b>	<b>820.000</b>
Ny model	Plustur		400.000	400.000	400.000
	Flextur, børnerabat		600.000	560.000	450.000
	<b>I alt</b>		<b>1.000.000</b>	<b>960.000</b>	<b>850.000</b>
Ny model	Plustur		400.000	400.000	400.000
	Flextur, pensionistrabat		630.000	585.000	480.000
	<b>I alt</b>		<b>1.030.000</b>	<b>985.000</b>	<b>880.000</b>
Ny model	Plustur		400.000	400.000	400.000
	Flextur, børne- og pensionistrabat		650.000	600.000	500.000
	<b>I alt</b>		<b>1.050.000</b>	<b>1.000.000</b>	<b>900.000</b>
Ny model	Plustur		400.000	400.000	400.000
	Flextur, medrejsenderabat		615.000	570.000	460.000
	<b>I alt</b>		<b>1.015.000</b>	<b>970.000</b>	<b>860.000</b>

Svendborg		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	600.000			
	Telecity	300.000			
	Telependler	600.000			
	<b>I alt</b>	<b>1.500.000</b>			
Ny model	Plustur		500.000	500.000	500.000
	Flextur, ingen rabat		770.000	700.000	550.000
	<b>I alt</b>		<b>1.270.000</b>	<b>1.200.000</b>	<b>1.050.000</b>
Ny model	Plustur		500.000	500.000	500.000
	Flextur, børnerabat		800.000	740.000	580.000
	<b>I alt</b>		<b>1.300.000</b>	<b>1.240.000</b>	<b>1.080.000</b>
Ny model	Plustur		500.000	500.000	500.000
	Flextur, pensionistrabat		840.000	770.000	630.000
	<b>I alt</b>		<b>1.340.000</b>	<b>1.270.000</b>	<b>1.130.000</b>
Ny model	Plustur		500.000	500.000	500.000
	Flextur, børne- og pensionistrabat		860.000	800.000	660.000
	<b>I alt</b>		<b>1.360.000</b>	<b>1.300.000</b>	<b>1.160.000</b>
Ny model	Plustur		500.000	500.000	500.000
	Flextur, medrejsenderabat		800.000	730.000	580.000
	<b>I alt</b>		<b>1.300.000</b>	<b>1.230.000</b>	<b>1.080.000</b>

## Bilag 3: Usecases og priseksempler

Nedenfor forskellige usecases og eksempler på priser med Teletaxi i dag og med Plustur og Flextur<sup>12</sup>.

Usecases forholder sig pt. ikke til rabatter – **eksempler opdateres evt. efter bestyrelsesmøde 23. april.**

<b>KAREN</b>	
<p>Karen er 67 år, bosat i Gamby på Nordfyn og går ikke længere så godt pga. problemer med den ene hofte. Karen ønsker at rejse fra Gamby til Morud tirsdag eftermiddag kl. 13. Hun har nogle hundrede meter til stoppestedet, hvorfra rute 122 kører, og foretrækker derfor at tage en teletaxi i stedet pga. sin hofte. Det vil koste hende 30 kroner.</p> <p>I det nye koncept kan Karen søge på Rejseplanen for at se sine rejsemuligheder. Rejseplanen ser på de tilgængelige muligheder, og tilbyder ikke flextrafik, da rute 122 kører fra Gamby til Morud hver time i løbet af eftermiddagen. Hun henvises derfor til at tage bussen i stedet.</p> <p>Karen kan nu enten vælge at tage bussen, selv om det betyder, at hun skal gå nogle hundrede meter fra sit hjem til stoppestedet. Eller hun kan vælge at benytte Flextur, som hun kan bestille via app eller ved at ringe til FynBus. Flextur er ikke geovisiteret, og kan derfor benyttes uanset om der er anden kollektiv trafik til rådighed. Flexturen vil dog koste Karen 45 kroner (prismodel 2, mellem pris på Flextur – turen er 9 km, de første 8 kilometer er inkluderet i startprisen på 40 kroner, derefter 5 kr./km.)</p> <p>Sidste afgang på rute 122 fra Gamby på hverdage er kl. 17:05, så når Karen ønsker at rejse om aftenen får hun i Rejseplanen tilbudt at benytte Flextur ind til Morud, da der ikke er tilgængelige busser. Det vil koste 45 kroner (prismodel 2, mellem pris på Flextur – turen er 9 km, de første 6 kilometer er inkluderet i startprisen på 30 kroner, derefter 5 kr./km.)</p>	

<sup>12</sup> Alle kort i usecases og priseksempler er fra Google.dk/maps

**SØREN**

Søren er 37 år og bor i Millinge nord for Faaborg. Han skal en lørdag eftermiddag besøge familie i Vester Hæsing. I dag kan Søren ringe til FynBus og bestille en teletaxi, som kan køre ham hele vejen. Det koster ham 40 kroner, da turen går gennem to teleområder.

Der kører dog en bus på rute 111 fra Faaborg til Vester Hæsing, så når Søren efter indførslen af det nye telekørselskoncept søger på Rejseplanen, får han et tilbud om at blive kørt med Plustur fra Millinge til stoppestedet ved Rallebækgyden, hvor han kan skifte fra taxien til rute 111, som kører ham resten af vejen.

Turen bliver planlagt, så Søren er fremme ved stoppestedet inden rute 111 kører. På dagen hvor han skal rejse, oplever Søren, at taxien kører en omvej for at samle en anden passager op, som skal med rute 111 mod Odense. Taxien er dog stadig planlagt, så den er fremme inden bussen dukker op, og begge passagerer kan stige på rute 111.

Plusturen koster Søren 25 kroner, og i bussen betaler han med sit rejsekort, hvilket koster 21,60. Havde han ikke rejsekort, ville busturen have kostet 34 kroner. Havde Søren derimod et pendlerkort, ville han ikke skulle give noget for rejsen – busturen har han nemlig betalt for via sit pendlerkort, og Plusturen koster ikke ekstra for kunder med et gyldigt pendlerkort.

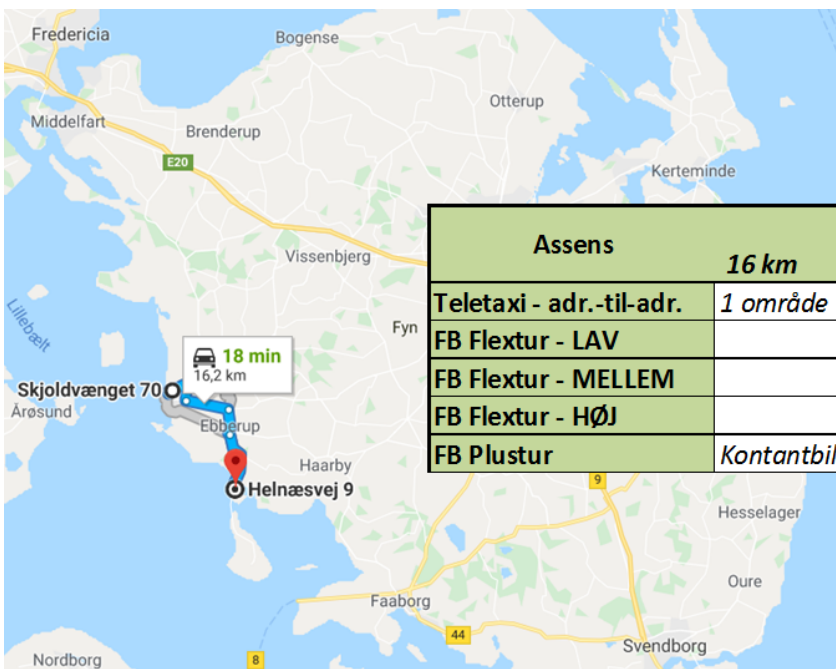
Ønskede Søren ikke at rejse først med Plustur og så skifte til bussen, kunne han i stedet ringe til FynBus og bestille en Flextur, som kører direkte og koster 50 kroner (prismodel 2, mellem pris på Flextur – turen er på 10 km, de første 8 kilometer er inkluderet i startprisen på 40 kroner, derefter 5 kr./km.)



Nedenstående eksempelberegninger har ikke medrejsende-rabat – hvis denne rabat vælges, vil eksemplerne blive tilpasset:

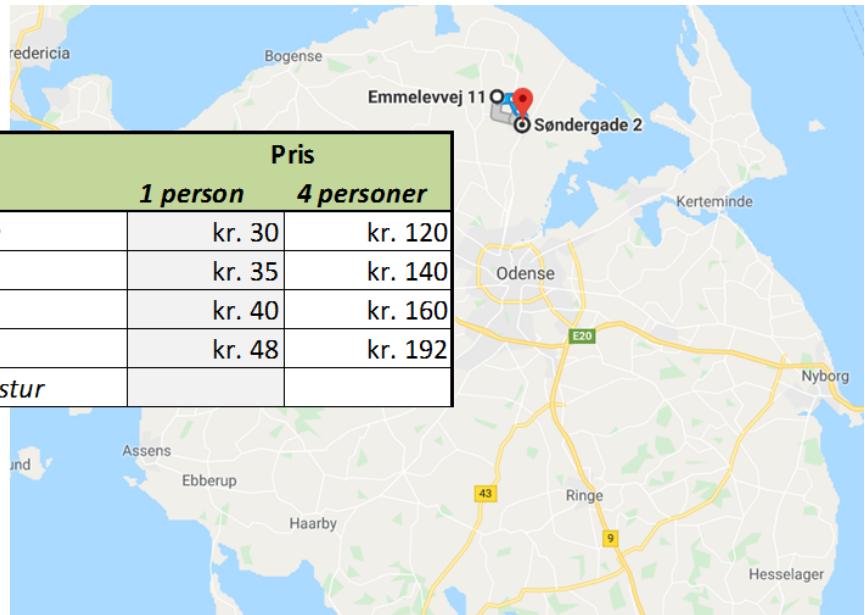


	Faaborg-Midtfyn 14 km	Pris	
		1 person	4 personer
Teletaxi - adr.-til-adr.	2 områder	kr. 40	kr. 160
FB Flextur - LAV		kr. 70	kr. 280
FB Flextur - MELLEME		kr. 70	kr. 280
FB Flextur - HØJ		kr. 112	kr. 448
FB Plustur	Kontantbillet i bus	kr. 84	

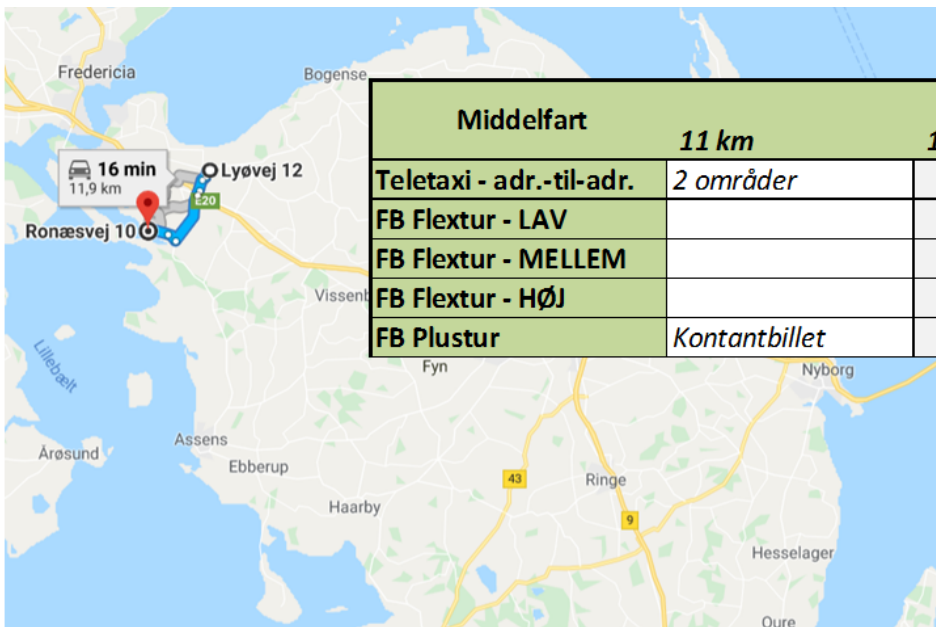


	Assens 16 km	Pris	
		1 person	4 personer
Teletaxi - adr.-til-adr.	1 område	kr. 30	kr. 120
FB Flextur - LAV		kr. 80	kr. 320
FB Flextur - MELLEME		kr. 80	kr. 320
FB Flextur - HØJ		kr. 128	kr. 512
FB Plustur	Kontantbillet i bus	kr. 55	kr. 220



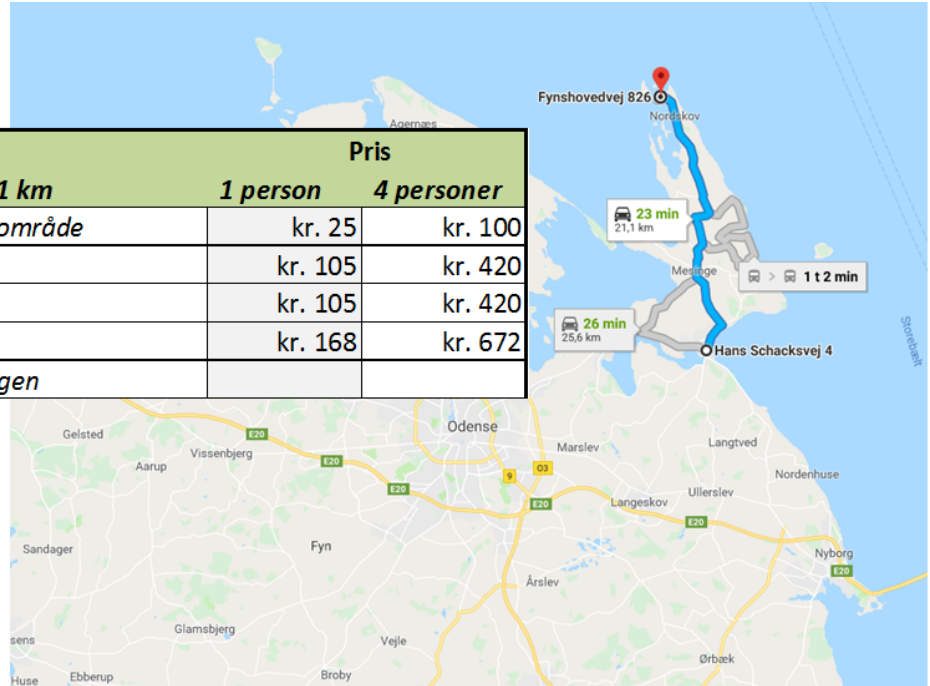


Nordfyns	4,1 km	Pris	
		1 person	4 personer
Teletaxi - adr.-til-adr.	1 område	kr. 30	kr. 120
FB Flextur - LAV		kr. 35	kr. 140
FB Flextur - MELLEME		kr. 40	kr. 160
FB Flextur - HØJ		kr. 48	kr. 192
FB Plustur	Ingen Plustur		

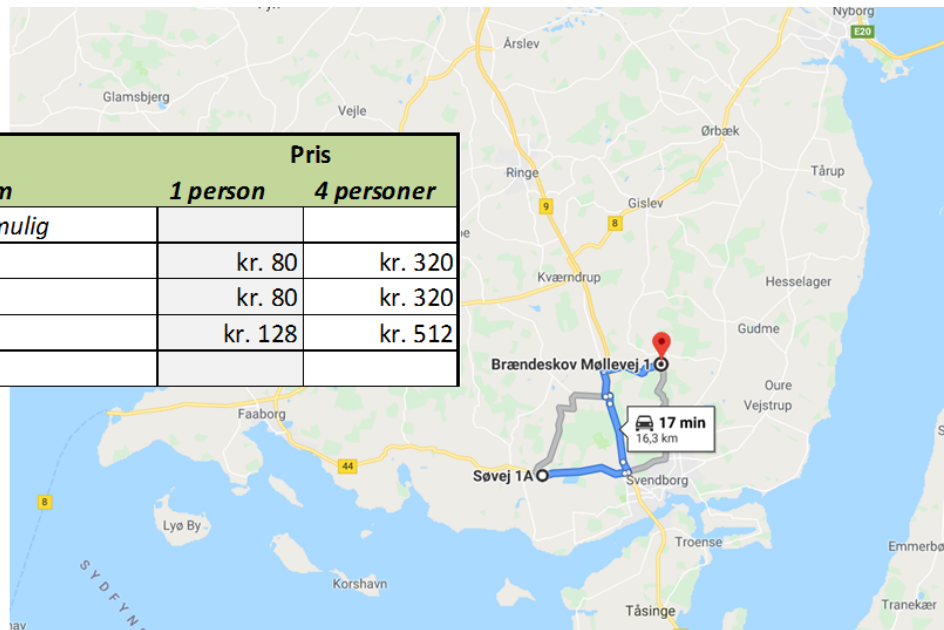


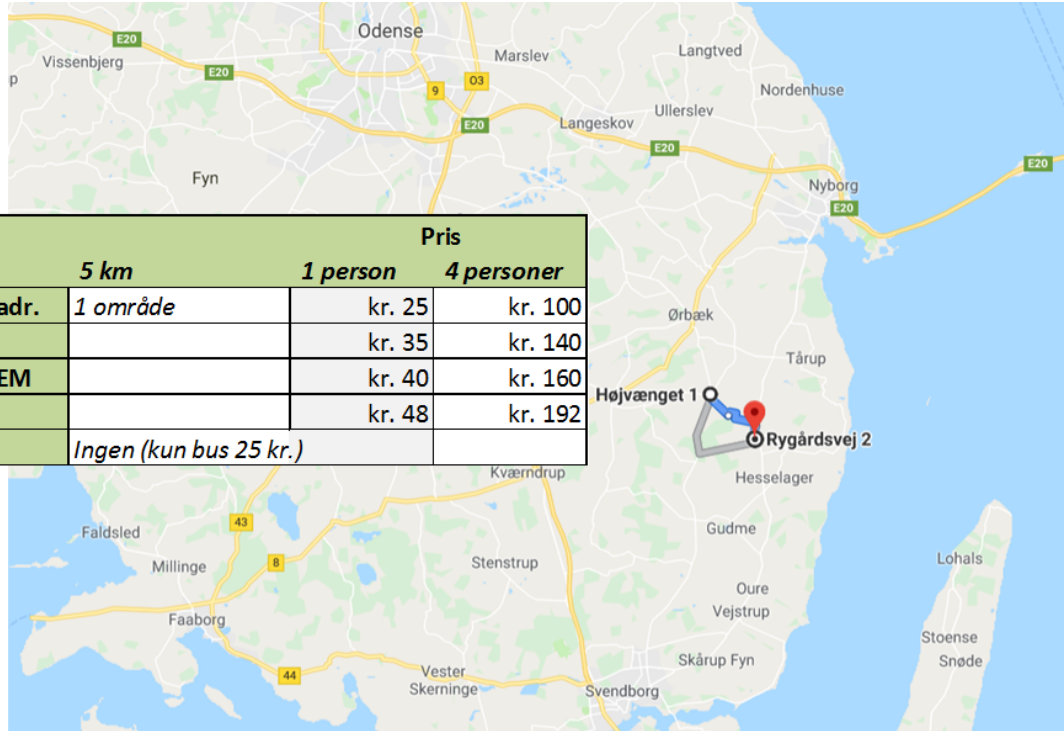
Middelfart	11 km	Pris	
		1 person	4 personer
Teletaxi - adr.-til-adr.	2 områder	kr. 40	kr. 160
FB Flextur - LAV		kr. 55	kr. 220
FB Flextur - MELLEME		kr. 55	kr. 220
FB Flextur - HØJ		kr. 88	kr. 352
FB Plustur	Kontantbillet	kr. 49	

Kerteminde	21 km	Pris	
		1 person	4 personer
Teletaxi - adr.-til-adr.	1 område	kr. 25	kr. 100
FB Flextur - LAV		kr. 105	kr. 420
FB Flextur - MELLEM		kr. 105	kr. 420
FB Flextur - HØJ		kr. 168	kr. 672
FB Plustur	Ingen		



Svendborg	16 km	Pris	
		1 person	4 personer
Teletaxi - adr.-til-adr.	Ikke mulig		
FB Flextur - LAV		kr. 80	kr. 320
FB Flextur - MELLEM		kr. 80	kr. 320
FB Flextur - HØJ		kr. 128	kr. 512
FB Plustur	Ingen		





Nyborg	Pris		
	5 km	1 person	4 personer
Teletaxi - adr.-til-adr.	1 område	kr. 25	kr. 100
FB Flextur - LAV		kr. 35	kr. 140
FB Flextur - MELLEME		kr. 40	kr. 160
FB Flextur - HØJ		kr. 48	kr. 192
FB Plustur	Ingen (kun bus 25 kr.)		

## Bilag 4: Skitser til kundeinfo om Plustur og Flextur

### Hvad er Plustur?

Du kan bruge Plustur, når bussen eller toget ikke kører hele vejen. Plustur er bestillingskørsel (flextrafik), og kan bringe dig mellem en adresse og et stoppested, eller mellem et stoppested og en adresse.

Plustur er en del af en rejse med kollektiv trafik. Du kan derfor ikke køre hele vejen med Plustur.

Du kan bruge Plustur i alle fynske kommuner undtagen XXXX.

### Sådan gør du

Du bestiller Plustur ved at søge en rejse på Rejseplanen. Rejseplanen vurderer, om du kan få tilbudt Plustur som en del af din rejse, fx hvis du har langt til et stoppested.

Plustur er samkørsel, så der kan være flere i bilen, og den kan køre en omvej for at samle andre op.

Når du bestiller en Plustur, tilpasser Rejseplanen dine rejsetidspunkter, så du kan nå at skifte fra eller til din bus eller dit tog. Når du har søgt en rejse på Rejseplanen, skal du klikke videre og bestille den.

Din afhentningstid kan variere med op til 15 minutter, men du vil altid være fremme, så du kan nå din videre forbindelse. Du skal være klar på det tidspunkt, du får oplyst, når du bestiller.

Rejseplanen tilbyder typisk Plustur i tidsrummet kl. 05:30 – 24:00 (enkelte kommuner har andre åbningstider), men Plustur er tilpasset, hvornår der kører bus og tog.

Du skal bestille senest 2 timer før du skal afsted, og tidligst 14 dage før.



### Hvad koster det?

En Plustur koster 25 kroner.

Når du bestiller, betaler du for Plusturen. Den del af rejsen, der foregår med bus og tog, skal du betale, som du plejer (fx med dit Rejsekort).

Du skal ikke betale ekstra for Plustur, hvis du har Pendlerkort, Ungdomskort eller togbillet (udstedt af DSB/Arriva), der er gyldigt i bussen eller toget, du rejser til eller fra. Hvis det fremgår af togbilletten, at den ikke er gyldig til omstigning (fx DSB Orange), så er den ikke gyldig til Plustur.

### Få påmindelser om din rejse via sms

Når du opretter dig på bestillingssiden, kan du tilmelde dig advisering. Her kan du give samtykke til, at vi må sende dig sms'er med påmindelser.

Hvis du tilmelder dig, får du en sms 24 timer før turen med et forventet afhentningstidspunkt og en sms 15 minutter før turen med et mere præcist tidspunkt.

### Ring, hvis du har brug for hjælp

Du kan altid ringe til FynBus' bestillingscentral på tlf. 63 11 22 55 hvis du har brug for hjælp, eller hvis du oplever problemer på rejsen.

Hvis bilen er forsinket mere end de tilladte 15 minutter ringer FynBus' bestillingscentral og fortæller dig, hvornår bilen forventes, og om det har konsekvenser for din videre rejse.

Starter din rejse med bus eller tog, som bliver forsinket, så ring til bestillingscentralen, så vi kan ændre din Plustur, så den passer til forsinkelsen.

### Hvis du ikke skal rejse alligevel

Du kan ikke ændre i en rejse, du har bestilt. Du skal i stedet afbestille rejsen på bestillingsportalen.

Hvis du vil bestille en ny rejse, så kan du søge på Rejseplanen og bestille igen.



### Hvad er Flextur?

Med Flextur kan du køre mellem to adresser, som du selv vælger, bare de ligger i de kommuner, der tilbyder Flextur. Du kan også køre mellem to nabokommuner, hvis begge kommuner tilbyder Flextur.

Alle fynske kommuner med undtagelse af ~~XXXXX~~ tilbyder Flextur. I de fleste kommuner kan du køre i tidsrummet 6-24, også i weekenden. ~~XXXX~~ kommuner har andre åbningstider.

Med Flextur er der samkørsel, så der kan være flere i bilen, og den kan køre en omvej for at samle andre op.

### Sådan gør du

Du kan bestille flextur på FynBus.dk eller i Flextrafik-appen. Alternativt kan du ringe til FynBus' bestillingscentral på 63 11 22 55 og få hjælp til at bestille din tur.

Rejseplanen kan også tilbyde dig en Flextur, hvis du søger på tider og steder, hvor der ikke kører bus eller tog.

Flextur er samkørsel. Det betyder, at bilen kan samle andre op og køre en anden vej end den direkte. Du får et rejsetidspunkt, der ligger så tæt som muligt på det du ønsker – men vi planlægger din tur ud fra eventuelle andre rejsende, så afhentningstidspunktet kan være op til 15 minutter før og op til 45 minutter efter dit ønskede tidspunkt. Når du bestiller, får du oplyst et afhentningstidspunkt, hvor du skal være klar. Bilen kan komme op til 5 minutter før og 15 minutter efter dette tidspunkt.

Skal du være fremme på et bestemt tidspunkt, så oplys det, når du bestiller. Så planlægges turen, så du senest er fremme ved dette tidspunkt.

Du skal bestille senest 2 timer før du skal afsted, og tidligst 14 dage før.

### Få påmindelser om din rejse via sms

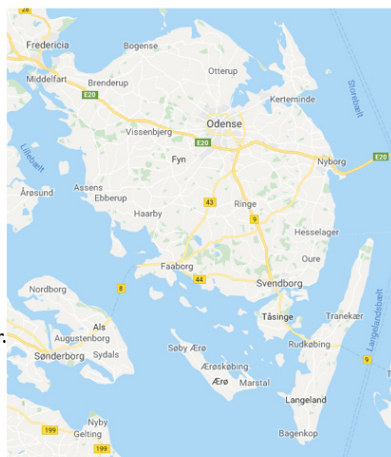
Når du opretter dig på bestillingssiden, kan du tilmelde dig advisering. Her kan du give samtykke til, at vi må sende dig sms'er med påmindelser.

Hvis du tilmelder dig, får du en sms 24 timer før turen med et forventet afhentningstidspunkt og en sms 15 minutter før turen med et mere præcist tidspunkt.

### Hvad koster det?

Prisen afhænger af, hvor langt du skal rejse, da du betaler pr. kilometer. Når du bestiller, får du oplyst, hvad turen koster. Der er 3 takstniveauer: Lav, mellem og høj.

	Minimumspris	Km inkluderet i minimumspris	Pris pr. kilometer
<b>Lav</b>			
Bestilt via Rejseplanen	kr. 25	5	kr. 5
Bestilt via app/FynBus.dk	kr. 30	6	kr. 5
Bestilt via telefon	kr. 35	7	kr. 5
<b>Mellem</b>			
Bestilt via Rejseplanen	kr. 30	6	kr. 5
Bestilt via app/FynBus.dk	kr. 35	7	kr. 5
Bestilt via telefon	kr. 40	8	kr. 5
<b>Høj</b>			
Bestilt via Rejseplanen	kr. 32	4	kr. 8
Bestilt via app/FynBus.dk	kr. 40	5	kr. 8
Bestilt via telefon	kr. 48	6	kr. 8



Bemærk at Rejseplanen kun viser dig Flextur, hvis der ikke er bus/tog eller Plustur.

Der gives følgende rabatter: ~~XXXXX~~

Du kan ikke anvende rejsekort, penderkort, DSB-billetter eller lignende som betaling for Flextur.

På kortet ovenfor kan du se takstniveau i de forskellige kommuner.

Bestiller du online kan du betale med dit betalingskort. Hvis du ikke har bestilt online, skal du betale kontant til chaufføren.

### Særlige åbningstider og geografi

På kortet ovenfor er markeret i hvilke område, du kan køre med Flextur.

Følgende kommuner har andre åbningstider end kl. 6.00-24.00: ~~XXXX~~: 9.00-21.00, ~~XXXX~~: 6.00-18.00, ~~XXXX~~: 6.00-9.00.



## BILAG 5.2

### NOTAT

#### Forudsætninger og antagelser ved opgørelser og beregninger for revision af telekørselskoncept

*I forbindelse med revision af telekørselskonceptet er der dels lavet en status over telekørsel og dels beregninger på hvordan en ny takstmodel kan påvirke økonomien.*

#### Forudsætninger og antagelser ved opgørelser af telekørsel

Der er udarbejdet en status for telekørsel med afsæt i 2018.

- Udtrækkende er baseret på kørsler i 2018 fordelt på ejerne og er fra bestillinger i Planet. Der kan forekomme afvigelser imellem udtrækkene og regnskabstallene, dette skyldes at der i forbindelse med kvartalsafregning og regnskab foretages manueller korrektion af både fejlregistreringer og kørselsordninger som håndteres manuelt. Vurderes ikke til at have en betydning i forhold til overordnet billede.
- Telekørsel er opdelt på følgende ordninger; teletaxi, telecity, telependler og telerute.
- Antal ture er antal rejser plus medrejsende.
- Ejerbidrag er bruttoomkostninger minus egenbetaling plus bidrag til fællesudgifter med budgetsatsen for 2018 (38.90 kr.)
- Fordeling af ture ved fælleskommunale teleruter foretages manuelt og kan derfor afvige i forhold til regnskabstallene. Vurderes til ikke at have en betydning i forhold til overordnet billede ej heller den forestående revision.
- Indbyggere og befolkningstæthed er opgjort pr. 1. januar 2018.
- Antal periodekortture er ture med 0 kr. i egenbetaling. Det er ikke muligt at opgøre hvilken betalingsmåde (periodekort, DSB billet mm) der er anvendt.
- Gennemsnitlig ejerbidrag pr. tur beregnes ud fra samlet ejerbidrag og antal ture og så videre. Gen. ejerbidrag pr. tur påvirkes af mange forskellige faktorer, så som samkørsel, kædekørsel, tidspunkt, rejse længde mm og kan variere år fra år.
- Definition af samkørsel (en forudbestemt variabel i Planet) er hvis der under turen er flere passagerer i bilen, men en medrejsende tæller ikke som samkørt.
- Definition af kædekørsel (en forudbestemt variabel i Planet) er når turene er i forlængelse af hinanden.
- Regnskabstallene for antal ture og ejerbidrag for 2012 til 2018 fordelt på ejer og telekørselsordning er  
regnskabstal.

#### Forudsætninger og antagelser ved beregning af nye takstmodel

Der er med afsæt i udtrækkene for telekørslerne for 2018 lavet estimater for konsekvenser af en ny takstmodel.

Inden for kollektiv transport er der stor viden om kundernes adfærd og hvad der sker, hvis man flytter et stoppested, ændrer en busrute eller sætter taksten op/ned (priselasticiteten). Der vides også, at det tager tid at ændre folks vaner – der skal fx helst gå over 1 år, før man kan sige om en ny busrute vil nå sit potentiale mht. passagerer.

Teletaxi er væsentligt anderledes end buskørsel, og det er en nyere form for kollektiv transport. FynBus har derfor ikke den samme viden om, hvad der sker, når der laves ændringer, fx når taksten ændres (priselasticiteten kendes ikke). Usikkerheden på de antagelser, der ligger til grund for beregningerne, er derfor høj.

Overordnet:

- Beregningerne er baseret på kørselsmønstrer i 2018 for hver ejer, herunder antal ture, åbningstider, længde, bruttoomkostninger, fællesudgifter mm. Beregningerne er alene et udtryk for et skøn på et estimat for konsekvenser af en ny takstmodel.
- Nordfyns Kommune har pr. 1. august 2018 ændret deres takster (forhøjet dem) og åbningstider (lukket nogle tidsmoduller), derfor er der sket en markant ændring i Nordfyns Kommunes kørselsmønster i løbet af 2018. Dette øger usikkerheden på estimerne for Nordfyns Kommune.
- Revision og ny takstmodel for telekørsel kan give ekstra opmærksomhed på ordningen som kan betyde en øget efterspørgsel, som der ikke er taget højde for i beregningerne. Modsat kan en forhøjet udgift/egenbetaling ved brugerne betyde et markant fravalg af ordningen og dermed en reduktion i efterspørgslen.

Der beregnes herunder på Plustur og Flextur:

#### Plustur:

- Det antages at 1/3 af turene vil være Plustur
- Pris for en Plustur er 25 kr.
  - Det antages at 40 % af turene har 0 kr. i egenbetaling, altså det betragtes at 40 % af turene betales med pendlerkort, ungdomskort eller DSB-billet.
  - Det antages at 15 % af turene er børn og dermed til halvpris (12,50 kr.)
  - Resten af antallet af turene (45 %) betaler fuld pris (25 kr.)
- Der er for den nuværende model estimeret en udgift, som er baseret på gennemsnit ejerbidrag pr. tur og 1/3 af turene, samt estimeret en udgift med Plustur som takstmodel, baseret på en gennemsnitlig ejerbidrag pr. tur og 1/3 af turene for ejerne.

#### Flextur:

- Det antages at 2/3 af turene vil være Flextur.
- Der er tre prismodeller, som kommunerne kan vælge imellem
  - Prismodel 1 – lav
    - Minimumspris 35 kr. og efter 7 km. 5 kr. pr. km.
      - Ved bestilling via Rejseplanen er minimumspris 25 kr. og efter 5 km. 5 kr. pr. km. Det antages at 20 % af turene bestilles via Rejseplanen.
      - Ved bestilling via app/web er minimumspris 30 kr. og efter 6 km. 5 kr. pr. km.  
Det antages at 20 % turene bestilles via app/web.
    - Det vil sige at en tur på mere end 7 km. har ens pris i egenbetaling lige meget om turen er bestilt via telefonen, Rejseplanen eller app/web.
  - Prismodel 2 – mellem
    - Minimumspris 40 kr. og efter 8 km. 5 kr. pr. km.
      - Ved bestilling via Rejseplanen er minimumspris 30 kr. og efter 6 km. 5 kr. pr. km. Det antages at 20 % af turene bestilles via Rejseplanen.
      - Ved bestilling via app/web er minimumspris 35 kr. og efter 7 km. 5 kr. pr. km.  
Det antages 20 % af turene bestilles via app/web.
    - Det vil sige at en tur på mere end 8 km. har ens pris i egenbetaling lige meget om turen er bestilt via telefonen, Rejseplanen eller app/web.
  - Prismodel 3 – høj
    - Minimumspris 48 kr. og efter 6 km. 8 kr. pr. km.
      - Ved bestilling via Rejseplanen er minimumspris 32 kr. og efter 4 km. 8 kr. pr. km. Det antages at 20 % af turene bestilles via Rejseplanen.
      - Ved bestilling via app/web er minimumspris 40 kr. og efter 5 km. 8 kr. pr. km.  
Det antages at 20 % af turene bestilles via app/web.

- Det vil sige at en tur på mere end 6 km. har ens pris i egenbetaling lige meget om turen er bestilt via telefonen, Rejseplanen eller app/web.
- Rabatter  
Der regnes på forskellige rabatordninger på egenbetalingen med følgende forudsætninger:
  - Pendlerkort, ungdomskort og DSB-billet kan ikke benyttes som betalingsmåde, er glædende for alle beregninger.
  - Børnerabat med halvpris, det antages at 15 % af turene er med børn.
  - Pensionistrabat med halvpris, det antages at 35 % af turene er med pensionister.
  - Rabat for medrejsende med halvpris beregnes ud fra halv pris på medrejsende.
- Effekten ved at åben op for kørsel over kommunegrænsen sættes til 14 % stigning i antal ture, som er med afsæt i hvilken andel af flexture over kommunegrænsen ved Sydtrafik. Da det er et nyt tiltag har FynBus ikke noget datamateriale, i forhold til omfang, længde, bruttoomkostninger mm., til at belyse den økonomiske konsekvens end det materiale der er for den nuværende ordning. Derfor er grundlaget også kørselsmønstret for 2018.
- Ved takstforhøjelse forventes en frafald som følgende:
  - Lav takst forventes et frafald på 10 %
  - Mellem takst forventes et frafald på 15 %
  - Høj takst forventes et frafald på 20 %
- Når det ikke er muligt at anvende periodekort mm som betaling ved flextur forventes et frafald på 5 % af tidligere periodekortture.
- Der er for den nuværende model estimeret en udgift, som er baseret på gennemsnitlig ejerbidrag pr. tur og 2/3 af turene, samt estimeret en udgift med Flextur som takstmodel, baseret på en gennemsnitlig ejerbidrag pr. tur og 2/3 af turene for ejerne.



**BILAG 5.3****SKRIFTLIGE KOMMUNESVAR VEDRØRENDE TELEKØRSELSKONCEPT****MIDDELFART:**

Fra: Tina Frisch Karstensen <TinaFrisch.Karstensen@middelfart.dk> Sendt: on 20-03-2019 08:58  
Til: Henrik Jessen Christensen; Anne Daugbjerg Mortensen  
Cc:  
Emne: Tilbage melding fra Middelfart Kommune - evaluering af telekørselskonceptet

Hej Anne og Henrik

Middelfart Kommune ønsker mulighed for et ekstra eftermiddagsmodul, så der kan lukkes ned for uhensigtsmæssig skolekørsel. Et eftermiddagsmodul kunne f.eks. hedde kl. 12-16, kl. 13-16 eller kl. 13-17. Det vil dog afhænge af, hvordan ændringerne med timetallet på skoleområdet udmøntes.

Alternativt, hvis FynBus kan komme med andre løsningsforslag til håndtering af disse kørsler, kan det også være en mulighed. Det gælder også for morgenkørslen, da det vil afhænge af, om der kan/skal åbnes op for morgenmodulet.

For Middelfart bys vedkommende, ønskes der fastholdelse af citymodellen, der kan dog skulle ske lidt tilretninger.

Venlig hilsen

Tina Frisch Karstensen  
Projektleder

 **Middelfart**  
KOMMUNE

**Teknik- og Miljøforvaltningen**  
Kørselskontoret  
Nytov 9  
5500 Middelfart  
[www.middelfart.dk](http://www.middelfart.dk)

## ASSENS:

**Assens Kommunes svar til Fynbus ang. spørgsmål på temamøde 4.marts 2019**

- 1. *Understøtter revisionsoplægget kommunens ønsker med hensyn til mobilitet i kommunen?***  
Assens Kommune mener at den nye model giver gode muligheder for at opfylde det behov kommunen har. Assens kommune er positive indstillet over for en samlet fælles Fynsk løsning.
- 2. *Opfylder revisionsoplægget kommunens behov for at kunne styre efterspørgsel på "åben flextrafik"?***  
Assens kommune er positivt indstillet på, at man kan vælge plustur til og fra og ser med positive øjne på at der er mulighed for at fastlægge et kommunalt serviceniveau på baggrund af den prisstruktur, der lægges op til.
- 3. *Har kommunen et ønske om at kunne tilbyde pensionister rabat på Flextur?***  
Assens kommune ønsker at det skal være muligt at tilbyde rabatter til pensionister – men også at det skal kunne være et parameter i den enkelte kommunes serviceniveau.
- 4. *Har kommunen en holdning til, om det er børn eller medrejsende, der får rabat på Flextur?***  
Assens kommune ser positivt på rabat til børn, da det styrker incitamentet for at børn bruger ordningen. Det giver børnene en vigtig læring om at bruge kollektiv transport.  
Assens kommune er positive indstillet på at give rabat til medrejsende, idet dette vil gavne områder som Helnæs, hvor der kører få busser. Der bør stilles krav om samme påstigningssted for at udløse rabatten, dog ville en mulighed for forskellige afstigningssteder, havde positiv effekt på samkørslen.
- 5. *Holdning i forhold til kommuneoverskridende rejser?***  
Muligheden for at køre over kommunegrænsen, vil styrke grænseområderne, som i dag har en problematisk begrænsning af ordningen især for borgere der bor tæt på kommunegrænsen. Det vil også styrke det kommende samarbejde på Fyn om en mere samlet mobilitetsløsning.

## BILAG 5.4

## RABATBEREGNINGER TELEKØRSELSKONCEPT

FynBus		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	16.300.000			
	Telecity	700.000			
	Telependler	2.700.000			
	<b>I alt</b>	<b>19.700.000</b>			
Ny model	Plustur		6.700.000	6.700.000	6.700.000
	Flextur, ingen rabat		10.310.000	9.560.000	6.970.000
	<b>I alt</b>		<b>17.010.000</b>	<b>16.260.000</b>	<b>13.670.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	6.700.000	6.700.000
	Flextur, børnerabat		10.670.000	9.950.000	7.520.000
	<b>I alt</b>		<b>17.370.000</b>	<b>16.650.000</b>	<b>14.220.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	6.700.000	6.700.000
	Flextur, pensionistrabat		11.170.000	10.365.000	8.150.000
	<b>I alt</b>		<b>17.870.000</b>	<b>17.065.000</b>	<b>14.850.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	6.700.000	6.700.000
	Flextur, børne- og pensionistrabat		11.535.000	10.790.000	8.670.000
	<b>I alt</b>		<b>18.235.000</b>	<b>17.490.000</b>	<b>15.370.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	6.700.000	6.700.000
	Flextur, medrejsenderabat		10.585.000	9.770.000	7.280.000
	<b>I alt</b>		<b>17.285.000</b>	<b>16.470.000</b>	<b>13.980.000</b>

Assens		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	4.400.000			
	Telecity	-			
	Telependler	700.000			
	<b>I alt</b>	<b>5.100.000</b>			
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, ingen rabat		2.700.000	2.500.000	1.830.000
	<b>I alt</b>		<b>4.400.000</b>	<b>4.200.000</b>	<b>3.530.000</b>
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, børnerabat		2.780.000	2.600.000	2.000.000
	<b>I alt</b>		<b>4.480.000</b>	<b>4.300.000</b>	<b>3.700.000</b>
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, pensionistrabat		2.900.000	2.720.000	2.120.000
	<b>I alt</b>		<b>4.600.000</b>	<b>4.420.000</b>	<b>3.820.000</b>
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, børne- og pensionistrabat		3.000.000	2.800.000	2.260.000
	<b>I alt</b>		<b>4.700.000</b>	<b>4.500.000</b>	<b>3.960.000</b>
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, medrejsenderabat		2.750.000	2.570.000	1.920.000
	<b>I alt</b>		<b>4.450.000</b>	<b>4.270.000</b>	<b>3.620.000</b>

Faaborg-Midtfyn		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	4.200.000			
	Telecity	-			
	Telependler	600.000			
	<b>I alt</b>	<b>4.800.000</b>			
Ny model	Plustur		1.600.000	1.600.000	1.600.000
	Flextur, ingen rabat		2.530.000	2.350.000	1.720.000
	<b>I alt</b>		<b>4.130.000</b>	<b>3.950.000</b>	<b>3.320.000</b>
Ny model	Plustur		1.600.000	1.600.000	1.600.000
	Flextur, børnerabat		2.630.000	2.440.000	1.850.000
	<b>I alt</b>		<b>4.230.000</b>	<b>4.040.000</b>	<b>3.450.000</b>
Ny model	Plustur		1.600.000	1.600.000	1.600.000
	Flextur, pensionistrabat		2.750.000	2.500.000	2.000.000
	<b>I alt</b>		<b>4.350.000</b>	<b>4.100.000</b>	<b>3.600.000</b>
Ny model	Plustur		1.600.000	1.600.000	1.600.000
	Flextur, børne- og pensionistrabat		2.840.000	2.650.000	2.130.000
	<b>I alt</b>		<b>4.440.000</b>	<b>4.250.000</b>	<b>3.730.000</b>
Ny model	Plustur		1.600.000	1.600.000	1.600.000
	Flextur, medrejsenderabat		2.600.000	2.400.000	1.800.000
	<b>I alt</b>		<b>4.200.000</b>	<b>4.000.000</b>	<b>3.400.000</b>

Kerteminde		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	1.500.000			
	Telecity				
	Telependler	100.000			
	<b>I alt</b>	<b>1.600.000</b>			
Ny model	Plustur		600.000	600.000	600.000
	Flextur, ingen rabat		850.000	790.000	560.000
	<b>I alt</b>		<b>1.450.000</b>	<b>1.390.000</b>	<b>1.160.000</b>
Ny model	Plustur		600.000	600.000	600.000
	Flextur, børnerabat		880.000	820.000	600.000
	<b>I alt</b>		<b>1.480.000</b>	<b>1.420.000</b>	<b>1.200.000</b>
Ny model	Plustur		600.000	600.000	600.000
	Flextur, pensionistrabat		930.000	860.000	670.000
	<b>I alt</b>		<b>1.530.000</b>	<b>1.460.000</b>	<b>1.270.000</b>
Ny model	Plustur		600.000	600.000	600.000
	Flextur, børne- og pensionistrabat		955.000	900.000	700.000
	<b>I alt</b>		<b>1.555.000</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.300.000</b>
Ny model	Plustur		600.000	600.000	600.000
	Flextur, medrejsenderabat		870.000	800.000	600.000
	<b>I alt</b>		<b>1.470.000</b>	<b>1.400.000</b>	<b>1.200.000</b>

Nordfyn		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	4.400.000			
	Telecity				
	Telependler	600.000			
	<b>I alt</b>	<b>5.000.000</b>			
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, ingen rabat		2.550.000	2.380.000	1.680.000
	<b>I alt</b>		<b>4.250.000</b>	<b>4.080.000</b>	<b>3.380.000</b>
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, børnerabat		2.650.000	2.480.000	1.820.000
	<b>I alt</b>		<b>4.350.000</b>	<b>4.180.000</b>	<b>3.520.000</b>
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, pensionistrabat		2.770.000	2.600.000	2.000.000
	<b>I alt</b>		<b>4.470.000</b>	<b>4.300.000</b>	<b>3.700.000</b>
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, børne- og pensionistrabat		2.870.000	2.700.000	2.150.000
	<b>I alt</b>		<b>4.570.000</b>	<b>4.400.000</b>	<b>3.850.000</b>
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, medrejsenderabat		2.620.000	2.400.000	1.700.000
	<b>I alt</b>		<b>4.320.000</b>	<b>4.100.000</b>	<b>3.400.000</b>

Nyborg		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	500.000			
	Telecitiy	-			
	Telependler	100.000			
	<b>I alt</b>	<b>600.000</b>			
Ny model	Plustur		200.000	200.000	200.000
	Flextur, ingen rabat		320.000	300.000	210.000
	<b>I alt</b>		<b>520.000</b>	<b>500.000</b>	<b>410.000</b>
Ny model	Plustur		200.000	200.000	200.000
	Flextur, børnerabat		330.000	310.000	220.000
	<b>I alt</b>		<b>530.000</b>	<b>510.000</b>	<b>420.000</b>
Ny model	Plustur		200.000	200.000	200.000
	Flextur, pensionistrabat		350.000	330.000	250.000
	<b>I alt</b>		<b>550.000</b>	<b>530.000</b>	<b>450.000</b>
Ny model	Plustur		200.000	200.000	200.000
	Flextur, børne- og pensionistrabat		360.000	340.000	270.000
	<b>I alt</b>		<b>560.000</b>	<b>540.000</b>	<b>470.000</b>
Ny model	Plustur		200.000	200.000	200.000
	Flextur, medrejsenderabat		330.000	300.000	220.000
	<b>I alt</b>		<b>530.000</b>	<b>500.000</b>	<b>420.000</b>

Middelfart		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	700.000			
	Telecitiy	400.000			
	Telependler				
	<b>I alt</b>	<b>1.100.000</b>			
Ny model	Plustur		400.000	400.000	400.000
	Flextur, ingen rabat		590.000	540.000	420.000
	<b>I alt</b>		<b>990.000</b>	<b>940.000</b>	<b>820.000</b>
Ny model	Plustur		400.000	400.000	400.000
	Flextur, børnerabat		600.000	560.000	450.000
	<b>I alt</b>		<b>1.000.000</b>	<b>960.000</b>	<b>850.000</b>
Ny model	Plustur		400.000	400.000	400.000
	Flextur, pensionistrabat		630.000	585.000	480.000
	<b>I alt</b>		<b>1.030.000</b>	<b>985.000</b>	<b>880.000</b>
Ny model	Plustur		400.000	400.000	400.000
	Flextur, børne- og pensionistrabat		650.000	600.000	500.000
	<b>I alt</b>		<b>1.050.000</b>	<b>1.000.000</b>	<b>900.000</b>
Ny model	Plustur		400.000	400.000	400.000
	Flextur, medrejsenderabat		615.000	570.000	460.000
	<b>I alt</b>		<b>1.015.000</b>	<b>970.000</b>	<b>860.000</b>

Svendborg		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	600.000			
	Telecity	300.000			
	Telependler	600.000			
	<b>I alt</b>	<b>1.500.000</b>			
Ny model	Plustur		500.000	500.000	500.000
	Flextur, ingen rabat		770.000	700.000	550.000
	<b>I alt</b>		<b>1.270.000</b>	<b>1.200.000</b>	<b>1.050.000</b>
Ny model	Plustur		500.000	500.000	500.000
	Flextur, børnerabat		800.000	740.000	580.000
	<b>I alt</b>		<b>1.300.000</b>	<b>1.240.000</b>	<b>1.080.000</b>
Ny model	Plustur		500.000	500.000	500.000
	Flextur, pensionistrabat		840.000	770.000	630.000
	<b>I alt</b>		<b>1.340.000</b>	<b>1.270.000</b>	<b>1.130.000</b>
Ny model	Plustur		500.000	500.000	500.000
	Flextur, børne- og pensionistrabat		860.000	800.000	660.000
	<b>I alt</b>		<b>1.360.000</b>	<b>1.300.000</b>	<b>1.160.000</b>
Ny model	Plustur		500.000	500.000	500.000
	Flextur, medrejsenderabat		800.000	730.000	580.000
	<b>I alt</b>		<b>1.300.000</b>	<b>1.230.000</b>	<b>1.080.000</b>