

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSESMØDE – VIRTUELT MØDE

5. november 2020 kl. 16.00

FynBus

J.nr.: 202010-33407

Deltagere:

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

Administration:

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

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Forventet regnskab 2020 efter 6 mdr. og budget 2021	3
2. Digital trafikinformation i FynBus' område	12
3. Evaluering af projektet: Studerende fra bil til bus, 2018-2020	16
4. Opdatering af de fælles landsdækkende rejseregler pr. 1. januar 2021	20
Sager til drøftelse:.....	22
5. Tema: Mobilitet	22
Sager til orientering:.....	24
6. Meddelelser	25
7. Eventuelt.....	25

SAGER TIL BESLUTNING:**1. FORVENTET REGNSKAB 2020 EFTER 6 MDR. OG BUDGET 2021****Resumé:**

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2020 (FR2020) efter 6 mdr. til orientering, samt budget 2021 (B2021) og budgetoverslag for 2022-2024 til beslutning.

FR2020 er udarbejdet med et estimat af konsekvenserne af COVID-19 krisen samt aftalen mellem Regeringen, KL og Danske Regioner. COVID-19 krisen har stor betydning for FynBus' kundegrundlag, både for Kollektiv Trafik og Flextrafik.

Indtægterne i FR2020 er 47,6 mio. kr. under budget og skyldes passagerfrafaldet som følge af COVID-19. Tabet kompenseres af Staten. Udgifterne til rutekørsel i FR2020 er 8,5 mio. kr. lavere end budget. Dette skyldes hovedsageligt et fald i Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks på 1,48 % ift. forventet på budgettidspunktet samt et fald i den variable kørsel, som modsvares af en merudgift til ekstra rengøring på 5,6 mio. kr.

Fællesudgifterne i FR2020 er 1,0 mio. kr. lavere end budget som konsekvens af de afskedigelser, der skete i september 2019. Dog forventes investering i rejsekortudstyr i FR2020 at udgøre 3,7 mio. kr. og afholdes via den ordinære ramme, hvilket medfører et merforbrug på 2,6 mio. kr. i FR2020.

Ejerbidrag til telekørsel forventes at være 9,6 mio. kr. lavere end budget, hvilket skyldes et lavere aktivitetsniveau pga. COVID-19. Mindreudgiften vil blive modregnet i den samlede kompensation fra Staten. Flextrafik (visiteret kørsel) forventes i FR2020 at have et mindreforbrug på 13,0 mio. kr., hvilket skyldes lavere aktivitetsniveau pga. COVID-19. Mindreudgiften vil blive modregnet i den samlede kompensation fra Staten.

Ejerbidraget for Kollektiv Trafik for B2021 forventes at udgøre 373,0 mio. kr. Der er ikke indgået en aftale med Regeringen for 2021. Dette betyder, at der ikke er indarbejdet COVID-19 konsekvenser i B2021. Såfremt der ikke kommer en aftale for 2021, vil dette få konsekvenser for ejernes ejerbidrag i 2021.

Flextrafik er i B2021 fremskrevet ud fra kommunernes forventning om aktivitetsniveauet, og ejerbidraget udgør 89,0 mio. kr., hvilket er 26,5 mio. kr. højere end FR2020 og 9,2 mio. kr. højere end regnskab 2019. Stigningen skyldes bl.a., at Faaborg-Midtfyn lægger 90.000 personture ind i 2021. Der er ikke indregnet COVID-19 konsekvenser i B2021 på flextrafikområde.

Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2020 (FR2020) efter 6 mdr. til orientering, samt budget 2021 og budgetoverslag for 2022-2024 til beslutning.

FR2020 er kommenteret i bilag 1.1 i forhold til budget 2020. B2021 er kommenteret i forhold til FR2020 samt kendte ændringer, herunder opstart af Odense Letbane. Kommenteringen sker ud fra regnskabsmaterialet i bilag 1.2.

B2021 fremsættes, jf. det økonomiske årshjul, således at det kan indgå i budgetforberedelsen i Region Syddanmark og kommunerne.

FR2020 og B2021 er opdelt på busdrift, flextrafik, tjenestemænd og egenkapital.

FORVENTET REGNSKAB 2020 OG BUDGET 2021

Hovedtal bus- og telekørsel

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

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2018 til budget 2021

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
Busdrift							
Indtægter	-203,8	-195,8	-203,6	-156,0	-195,6	47,6	-39,6
Kørselsudgifter	497,0	487,2	497,2	488,7	474,5	-8,5	-14,1
Fællesudgifter *	74,7	78,0	80,7	80,3	81,1	-0,4	0,9
Ejerbidrag busdrift	367,8	369,4	374,3	413,0	360,1	38,7	-52,8
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	-52,5	0,0	-52,5	52,5
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	367,8	369,4	374,3	360,5	360,1	-13,8	-0,4
Telekørsel							
Indtægter	-2,8	-2,6	-2,9	-2,8	-4,7	0,1	-1,9
Kørselsudgifter	17,5	14,2	17,4	9,1	12,4	-8,3	3,3
Fællesudgifter	6,0	5,5	6,8	5,3	5,2	-1,5	-0,1
Ejerbidrag telekørsel	20,7	17,1	21,3	11,6	12,9	-9,6	1,3
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	9,6	0,0	9,6	-9,6
Ejerbidrag telekørsel incl. Covid-19	20,7	17,1	21,3	21,3	12,9	0,0	-8,4
Ejerbidrag i alt excl Covid-19 komp	388,5	386,5	395,6	424,6	373,0	29,0	-51,6
Covid-19 kompensation i alt	0,0	0,0	0,0	-42,8	0,0	-42,8	42,8
Ejerbidrag i alt	388,5	386,5	395,6	381,7	373,0	-13,8	-8,7

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2020 at udgøre 381,7 mio. kr. Det er en mindredgift på 13,8 mio. kr. svarende til et fald på 3,5 % i forhold til budgettet for 2020. Der forventes en kompensation på 42,8 mio. kr. i 2020 i henhold til den aftale, der er indgået mellem KL, Danske Regioner og Regeringen.

I budget 2021 (B2021) forventes ejerbidraget at udgøre 373,0 mio. kr. Der er ikke indgået en aftale med Regeringen for 2021. Dette betyder, at der ikke er indarbejdet COVID-19 konsekvenser i B2021. De vigtigste faktorer for både forventet regnskab 2020 (FR2020) og B2021 er beskrevet i de følgende afsnit.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Indtægterne er i høj grad direkte påvirket af COVID-19 som følge af faldet i passagertallet. Ligeledes er der stor usikkerhed om i hvilken hastighed, der kan vendes tilbage til et normalt indtægtsniveau. En fuld normalisering af indtægtsniveauet forventes på nuværende tidspunkt først i 2023.

2020:

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2020 at falde med 47,6 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til en ændring på -23 %. Dette kan i al væsentlighed tilskrives COVID-19. Indtægtstab kompenseres i 2020 fuldt ud af Staten.

2021:

I B2021 forventes et fald i indtægterne set i forhold til FR2020 på 8,0 mio. kr., svarende til en ændring på -3,9 % (se ligeledes tabel 2 herunder). I B2021 er der indregnet en udnyttelse af takststigningsloftet på 1,1 % fra 2020 til 2021, som placeres på Rejsekort Classic. Takststigninger forventes at udgøre 1,9 mio. kr.

Desuden er konsekvenserne af det nye Bynet 2021 i Odense og idriftsættelsen af Odense Letbane fra efteråret 2021 indregnet for Odense Kommune og Region Syddanmark.

Idet der på nuværende tidspunkt ikke er indgået en aftale med Regeringen om COVID-19 kompensation for 2021, er der ikke indarbejdet et skøn for konsekvenserne af COVID-19 i indtægterne for 2021. Hvis der ikke opnås en aftale, forventer FynBus med seneste prognose et fald i passagerindtægter på 19,0 mio. kr.

Passagerindtægter for perioden regnskab 2018 til budget 2021 fremgår af tabel 2 nedenfor:

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2018 til budget 2021

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
FynBus	-203,8	-195,8	-203,6	-203,6	-195,6	0	8,0
Region Syddanmark	-111,3	-105,6	-110,7	-110,7	-106,2	0	4,5
Assens	-3,4	-3,4	-3,4	-3,4	-3,4	0	0,1
Faaborg - Midtfyn	-3,6	-3,4	-3,5	-3,5	-3,3	0	0,3
Kerteminde	-1,6	-1,5	-1,6	-1,6	-1,5	0	0,0
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,7	-1,7	0	0,0
Middelfart	-2,6	-2,5	-2,6	-2,6	-2,5	0	0,1
Nordfyn	-2,7	-2,7	-2,7	-2,7	-2,6	0	0,0
Nyborg	-3,0	-3,0	-3,1	-3,1	-3,0	0	0,1
Odense	-64,7	-62,4	-64,8	-64,8	-61,9	0	2,9
Svendborg	-9,4	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	0	0,0

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte passagerudvikling:

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Passagerer (1.000)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
FynBus	14.829	14.521	14.513	10.528	13.678	-3.985,0	3.150,0
Region Syddanmark	5.589	5.452	5.484	3.933	5.155	-1.551,0	1.222,0
Assens	339	323	320	223	299	-97,0	76,0
Faaborg - Midtfyn	345	315	316	210	294	-106,0	84,0
Kerteminde	148	147	147	113	157	-34,0	44,0
Langeland	276	276	280	202	272	-78,0	70,0
Middelfart	171	173	177	112	154	-65,0	42,0
Nordfyn	304	285	285	192	271	-93,0	79,0
Nyborg	297	288	285	200	262	-85,0	62,0
Odense	6.519	6.423	6.371	4.743	6.036	-1.628,0	1.293,0
Svendborg	841	839	848	600	778	-248,0	178,0

Passagertallet falder med 4,0 mio. passager i FR2020 i forhold til budget 2020 som følge af COVID-19. Der er ikke indarbejdet COVID-19 konsekvenser i B2021, men konsekvenserne af nyt Bynet 2021 er indarbejdet fuldt ud fra oktober 2021.

Entreprenørudgifter

FR2020 og B2021 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan, som er opstartet i august 2020. I Nyborg og Svendborg Kommune er der startet nyt udbud fra august 2020, hvor de nye priser er indregnet.

Derudover er der for FR2020 indarbejdet en reduktion i udgifter til drivmidler i perioden medio marts til medio april samt udgifter til ekstra rengøring. Der er ikke indregnet yderligere effekt af eventuelt kommende tiltag i relation til COVID-19.

I FR2020 forventes omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TiD) at være 1,48 % lavere end budgetteret. I B2021 er der indregnet en stigning på 1,2 % i forhold til FR2020 på baggrund af TiD's skøn.

Tabel 4 herunder viser tallene for alle ejere:

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2018 til budget 2021

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
FynBus	497,1	487,2	497,2	483,8	474,5	-13,4	-9,2
Region Syddanmark	188,4	188,2	192,9	187,4	189,0	-5,6	1,6
Assens	16,2	16,4	17,0	16,7	16,4	-0,3	-0,3
Faaborg - Midtfyn	24,0	23,3	22,9	23,2	23,7	0,3	0,5
Kerteminde	6,8	6,8	6,9	6,5	6,4	-0,4	-0,1
Langeland	7,4	7,0	6,9	6,4	6,1	-0,5	-0,3
Middelfart	11,4	11,6	11,8	11,4	11,2	-0,3	-0,3
Nordfyn	14,2	14,3	14,4	14,1	14,0	-0,2	-0,1
Nyborg	13,9	14,3	14,5	14,2	14,2	-0,2	-0,1
Odense	184,8	175,3	179,3	174,6	166,3	-4,7	-8,3
Svendborg	30,0	30,0	30,7	29,3	27,4	-1,4	-1,8

2020:

Bruttoudgifterne forventes i 2020 at være 13,4 mio. kr. lavere end budgetteret, svarende til en mindreudgift på 2,7 %. Forklaringerne er følgende:

Udvikling:	Mio. kr.
Budget 2020 bruttoudgifter i alt	497,2
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 1,48 % lavere	-7,0
Færre køreplannetimer, 900 timer. Primært fald i Kerteminde, Langeland, Middelfart og Odense Kommune, stigning i Faaborg-Midtfyn Kommune	-0,9
Mindreudgift til busser	-0,5
Reduktion i udgifter til drivmidler i marts og april vedr. ikke udført kørsel under COVID-19 nedlukningen, jf. indgået aftale med vognmændene	-1,0
Nyt udbud af bybusserne i Svendborg Kommune	-1,0
Merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. COVID-19	5,6
Incitationsaftaler, bod. mv.	-0,1
Dubleringskørsel	-3,1
Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	0,8
Direkte henførbare salgssrelaterede udgifter	-1,3
COVID-19 kompensation, som reducerer COVID-19 relaterede merudgifter	-4,9
Forventet regnskab 2020 bruttoudgifter i alt	483,8

2021:

B2021 viser et fald i bruttoudgifterne på 9,2 mio. kr. i forhold til FR2020. Forklaringerne er følgende:

Udvikling:	Mio. kr.
Forventet regnskab 2020 bruttoudgifter i alt	483,8
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 1,2 % højere	0,7
Merudgift til busser, ændring i bussammensætning (elbusser i Odense)	2,6
Nyt bynet i Odense	-12,5
Besparelse vedr. organisatoriske ændringer hos entreprenør	-0,6
Udsving i timepris og køreplantimer	-0,5
Nyt udbud af bybusserne i Svendborg Kommune (helårseffekt)	-1,3
Udskiftning af tablets vedr. kapacitetsstyring og korrespondancesikring forventes afholdt i 2020 for at falde til normalt leje i 2021	-2,5
Dubleringskørsel	2,7
Direkte henførbare salgssrelaterede udgifter	1,3
Øvrige ændringer: incitament, bod, endestation mv.	0,5
Ingen merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. COVID-19 i 2021	-5,6
Ingen reduktion i udgifter til drivmidler i 2021	1,0
Ingen COVID-19 kompensation	4,9
Budget 2021 bruttoudgifter i alt	474,5

Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken Region Syddanmark eller de enkelte ejerkommuner. Dette betyder udgifter til FynBus' administration, billetsystem m.m. Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser.

2020:

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2020 63,7 mio. kr. FynBus forventer i 2020 et merforbrug på 2,6 mio. kr., som føres på rammestyring/overførsel. Dette skyldes den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgøre ca. 7,3 mio. kr., og udgiften hertil afholdes delvist i 2020 og 2021. Merudgiften til investering i rejsekortudstyr skal dækkes af rammestyingsprincippet for den ordinære ramme. Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 14,5 mio. kr. og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder.

De samlede fællesudgifter fremgår af tabel 5 nedenfor:

Tabel 5: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2018 til budget 2021

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
Driftsrelaterede udgifter	8,5	10,1	11,4	11,4	10,2	-0,1	-1,2
Salgsrelaterede udgifter	16,1	15,0	15,5	15,0	16,2	-0,4	1,2
Administrative udgifter	38,4	36,5	36,7	36,2	38,1	-0,6	2,0
Ordinær ramme	63,1	61,6	63,7	62,6	64,6	-1,1	2,0
Udgifter Rejsekort	13,5	14,5	14,5	14,5	15,0	0,0	0,5
Investering Odense Letbane	0,0	0,0	0,0	3,7	0,0	3,7	-3,7
Rammestyring / Overførsel	-2,2	0,5	0,0	-2,6	0,0	-2,6	2,6
Anlægsudgifter	0,3	1,3	2,5	2,1	1,5	-0,4	-0,6
I alt	74,7	78,0	80,7	80,3	81,1	-0,4	0,9

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. kr., der i det væsentligste har været anvendt til udvikling af FynBus' eget billetudstyr.

FynBus er nu på rejsekortet, og med udgangen af 2017 ophørte anlægsrammen. Uafsluttede projekter blev videreført med mulighed for at ansøge om nye projekter.

I september 2017 godkendte bestyrelsen et delvist eksternt finansieret anlægsprojekt til opstart i 2018 til forbedret trafikinformation på de store fynske stationer. Projektet støttes af Staten, og FynBus' andel var på 1,0 mio. kr. Her til efterfølgende 1,0 mio. kr. i henholdsvis 2019 og 2020.

De aktuelle anlægsprojekter forventes at udgøre 2,1 mio. kr. og er specificeret herunder:

- 0,4 mio. kr. til Forbedring af Trafikinformation (2018 projekt), samlet projektsum 2,3 mio. kr., heraf 1,3 mio. kr. finansieres af FynBus, hvoraf de 0,3 mio. kr. kommer fra projektet Opgradering af terminaler på OBC (udskudt fra 2017). Der er anvendt 0,2 mio. kr. i 2018, 1,6 mio. kr. i 2019, og restbeløb er overført til 2020.
- 0,7 mio. kr. til Forbedring af Trafikinformation (2019 projekt), 0,3 mio. kr. ud af 1,0 mio. kr. er anvendt i 2019, mens restbeløb er overført til 2020.
- 1,0 mio. kr. til Forbedring af Trafikinformation (2020 projekt).

2021:

FynBus' ramme for de ordinære fællesudgifter pris- og lønreguleres og udgør i B2021 64,6 mio. kr. I forbindelse med etableringen af Odense Letbane skal der, jf. bestyrelsesbeslutning af 8. november 2018, indkøbes rejsekortudstyr for 7 mio. kr. Udgiften hertil afholdes via den ordinære ramme og fremgår derfor ikke direkte i B2021. Merudgiften skal dækkes af rammestyringsprincippet for den ordinære ramme og forventes endelig afdraget ultimo 2023.

Der ansøges om overførsel af anlægsprojektet FynBusbestilling i Fremtiden på 0,5 mio. kr. (2019-projekt) fra 2020 til 2021. Dette skyldes, at projektet skal anvendes til at foretage en systemmæssig sammenlægning af FynBus' to systemer til håndtering af grupperejser. Dette skal dels sikre en forenkling administrativt og kundemæssigt, men dels også sikrer en driftsmæssig billigere løsning for FynBus. Sammenlægningen sker ved at integrere løsningen i FynBus' mobil-app og webshop. Der har været arbejdet med at klargøre en endelig kravspecifikation. I processen har FynBus vurderet, at der af juridiske årsager vil være krav om snart at konkurrenceudsætte den samlede løsning. FynBus er derfor i gang med at forberede et udbud af en ny mobil-app/webshop, hvorfor videre udvikling af nuværende mobil-app/webshop er sat på standby.

Der har i perioden 2018-2020 været afsat 1,0 mio. kr. årligt til øget digital trafikinformation i FynBus' område. Der er for midlerne blandt andet opsat nye skærme i blandt andet Odense, Middelfart, Nyborg og Faaborg. Der forhandles med en række kommuner om yderligere opsætning af digitale skærme i 2020. Da behovet digital trafikinformation ikke forventes at kunne tilgodeses fuldt ud for de afsatte midler, er der også i 2021 indsat 1,0 mio. kr. i budgettet. På bestyrelsesmødet gives en status for de anvendte midler frem til 2020 og for planerne for 2021.

Telekørsel / Flextur og Plustur

Primo februar 2020 er der indført nyt telekørselskoncept, hvor teletaxa, telecity og telependler er erstattet af Flextur og Plustur. Der var en forventning om væsentlige besparelser på området i forhold til tidligere. Denne besparelse er ikke indregnet i budget 2020, da konceptet først blev vedtaget efterfølgende.

2020:

Ejerbidraget for Flextur/Plustur eksklusiv COVID-19 regulering forventes at udgøre 11,6 mio. kr., hvilket er en mindredgift på 9,6 mio. kr., svarende til et fald på 45,3 %. Mindreforbruget tilskrives COVID-19 og ændring af telekørselskonceptet. Mindredgiften vil blive modregnet i kompensationen vedrørende busdriften i henhold til aftale mellem Regeringen, KL og Danske Regioner. FynBus vil argumentere for, at serviceændring på telekørsel, der er besluttet efter godkendelse af budget 2020, ikke skal indgå i modregning som den gør i dette materiale.

Som følge af COVID-19 og ændringen af telekørselskonceptet er efterspørgslen siden medio marts kraftigt reduceret, og det er vanskeligt at forudsige, i hvilken takt og grad passagererne vil vende tilbage. COVID-19 har desuden betydet større krav til planlægning af kørsel, herunder bl.a. mere solokørsel, hvilket øger omkostningerne pr. tur.

2021:

Ejerbidraget i 2021 forventes at udgøre 12,9 mio. kr., som i forhold til FR2020 er en stigning på 1,3 mio. kr.

Ejerbidraget stiger forholdsvis mindre, end antallet af ture stiger. Dette skyldes, at egenbetalingen på Flextur og Plustur er højere, end den var på de kørselsordninger, der er ophørt. Desuden forventes omkostning pr. tur at falde til et normalt leje i 2021.

Forventningen tager udgangspunkt i kommunernes indmelding af forventet kørsel i 2021. På grund af overgangen til Flextur/Plustur og konsekvenserne af COVID-19 er der nogen usikkerhed til B2021.

Udviklingen på ejerniveau fremgår af tabel 6 nedenfor:

Tabel 6: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2018 til budget 2021

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
FynBus	20,7	17,1	21,3	21,3	12,9	0,0	-8,4
Region Syddanmark	1,0	0,7	1,2	1,2	0,9	0,0	-0,3
Assens	5,1	3,2	3,7	3,7	1,9	0,0	-1,8
Faaborg - Midtfyn	4,7	5,1	5,8	5,8	3,0	0,0	-2,8
Kerteminde	1,6	1,5	1,6	1,6	1,1	0,0	-0,5
Langeland	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Middelfart	1,1	1,2	1,3	1,3	1,9	0,0	0,6
Nordfyn	4,9	3,4	5,0	5,0	2,5	0,0	-2,5
Nyborg	0,6	0,5	0,6	0,6	0,3	0,0	-0,3
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
Svendborg	1,5	1,2	1,9	1,9	1,1	0,0	-0,8

Flextrafik

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

Nedenstående tabel 7 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2018-2021:

Tabel 7: Antal personture i perioden regnskab 2018 til budget 2021

Antal personture	R2018	R2019	B2020	FR2020	B2021	Afvig. B20-FR20	Afvig. B21-FR20
Handicapkørsel	135.526	142.027	148.045	93.901	143.492	-54.144	49.591
Anden kørsel	294.801	226.473	202.867	141.738	282.188	-61.129	140.450
Handicap- og anden kørsel	430.327	368.500	350.912	235.639	425.681	-115.273	190.041
Telekørsel*	163.462	138.982	164.240	90.461	128.328	-73.779	37.866
I alt	593.789	507.482	515.152	326.100	554.008	-189.052	227.908
Siddende patientbefordring	234.518	235.034	240.000	222.192	238.000	-17.808	15.808
I alt	828.307	742.516	755.152	548.292	792.008	-206.860	243.716

*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 i 2020 et fald på 27 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 37 % vedr. handicapkørsel, et fald på 30 % vedr. anden kørsel og et fald på 45 % vedr. telekørsel i forhold til budgettet.

Det store fald i personture skyldes især COVID-19, hvor kørslen siden medio marts har været væsentligt reduceret. Ved fremskrivning af antal personture for 3.-4. kvartal 2020 er der anvendt nedenstående forventning til, hvornår passagererne i de forskellige kørselsordninger vil vende tilbage:

Forventet passagerniveau i forhold til samme kvartal 2019	3. kv. 2020	4. kv. 2020
Handicap	60%	80%
Kommunal	70%	100%
Institution	100%	100%

Faldet ved telekørsel skyldes tillige, at de fleste ejerkommuner fra februar 2020 har indført Flextur og Plustur i stedet for teletaxa, telecity og telependler. Flextur og Plustur har en relativt større egenbetaling, som kan påvirke efterspørgslen i nedadgående retning.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af tabel 8 herunder:

Tabel 8: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2018 til budget 2021

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R2018	R2019	B2020	FR2020	B2021	Afvig. B20-FR20	Afvig. B21-FR20
Indtægter	-7,5	-5,7	-5,8	-4,2	-6,4	1,7	-2,2
Entreprenørudgifter	77,3	66,5	62,2	45,9	75,2	-16,3	29,3
Flex udgifter, netto	69,7	60,8	56,4	41,7	68,8	-14,7	27,1
Fællesudgifter	19,0	18,9	19,1	20,7	20,2	1,7	-0,5
Ejerbidrag	88,8	79,7	75,4	62,4	89,0	-13,0	26,5
Covid-19 kompensation				13,0		13,0	-13,0
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	88,8	79,7	75,4	75,4	89,0	-	13,5

2020:

FR2020 efter 2. kvartal viser et ejerbidrag på 62,4 mio. kr. Dette svarer til en mindreudgift på 13,0 mio. kr. eller ca. 17 % i forhold til budgettet. Indbyrdes imellem ejerne er der afvigelser, og de største afvigelser kommenteres nedenfor.

Den væsentligste årsag til den mindre udgift er, at antallet af ture er reduceret væsentligt siden marts grundet COVID-19.

2021:

Ejerbidraget forventes at stige i 2021 i forhold til FR2020. B2021 er fremskrevet med udgangspunkt i kommunernes indmeldinger om forventet aktivitetsniveau.

I Faaborg-Midtfyn Kommune forventes en stigning i ejerbidraget på 16,5 mio. kr. i forhold til budget 2020, som skyldes, at kommunen pr. 1. marts 2021 flytter 85.000 personture til FynBus.

Da der samlet forventes flere ture, er dette med til at reducere de gennemsnitlige faste fællesomkostninger pr. tur i alle kommuner.

Fællesudgifter

2020:

Forventet regnskab efter 2. kvartal 2020 for fællesudgifterne viser 26,0 mio. kr. Klagenævnet for Udbud tilkendte i maj 2020 Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus en økonomisk sanktion på 3 mio. kr. for at slække på mindstekravet i udbudsbetingelserne. FynBus' andel på 1 mio. kr. indgår i fællesudgiften og er fordelt mellem ejerne i forhold til antal personture bestilt i Planet i perioden marts 2019 til februar 2020. Fællesudgifter fratrukket sanktionen viser et mindreforbrug på 0,8 mio. kr., som primært skyldes nedjusterede forventninger til bidrag til FlexDanmark.

2021:

Fællesudgifterne forventes i 2021 at udgøre 25,4 mio. kr., som svarer til pris- og lønfremskrivningen af FR2020 fratrukket sanktionen på 1. mio. kr.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender budget 2021 og budgetoverslag 2022-2024, herunder:
 - overførsel af 1 anlægsprojekt fra 2020 til 2021
 - udvidelse af anlægsprojekt "Bedre Trafikinformation"
- tager forventet regnskab 2020 efter 6 mdr. til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 1.1 *Notat, Forventet regnskab 2020 og budget 2021, hovedtal*

Bilag 1.2 *Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2020 og budget 2021, samt budgetoverslag 2022-2024*

2. DIGITAL TRAFIKINFORMATION I FYNBUS' OMRÅDE

Resumé:

I 2017 besluttede bestyrelsen strategi for udbygning af den digitale trafikinformation. Der gives en status for anlægsrammen for 2018-2020, og der ansøges om en ny anlægsramme for 2021 til udbygning af digital trafikinformation.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 14. september 2017 besluttede bestyrelsen følgende strategi for udbygning af den digitale trafikinformation:

- FynBus tillægges ansvaret for den digitale trafikinformation
- Der afsættes en anlægsramme på 1 mio. kr. pr. år i tre år til udbygning (2018-2020)
- Der afsættes 0,1 mio. kr. til den løbende drift, der i en fuldt udbygget løsning overslagsmæssigt vil vokse til 0,4 mio. kr.

Det var planen, at midlerne skulle indgå i et puljeprosjekt under Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til bedre trafikinformation på Middelfart, Nyborg og Odense Stationer samt over tid bidrage til at udbygge den digitale trafikinformation følgende steder:

- Bogense, Sønderød og Otterup
- Kerteminde, Munkebo og Langeskov
- Ørbæk, Faaborg og Rudkøbing
- Aarup og Glamsbjerg

Nedenfor gives en status for aktiviteterne i perioden samt en beskrivelse af ønskerne til den fortsatte udbygning af den digitale trafikinformation i 2021. Bilag 2.1 viser samlet oversigt over digitale informationskærme i FynBus' område, hvis den beskrevne udbygningsplan i 2021 følges.

Digital trafikinformation før 2018

Inden beslutningen om at tildele faste budgetmidler til udbygning af den digitale trafikinformation havde FynBus allerede opsat digital trafikinformation følgende steder:

- Odense Universitetshospital, Odense (10 skærme)
- Odense Universitetshospital, Svendborg (4 skærme)
- Svendborg Busterminal (6 skærme)
- Assens Rutebilstation (1 skærm)
- Haarby Rutebilstation (1 skærm)
- FynBus Kundecenter og administration (3 skærme)

Rammeaftale

I forhold til levering af udstyr blev der i 2018 foretaget rammeudbud og indgået aftale med leverandøren MultiQ. Rammeaftalen er indgået i samarbejde mellem FynBus, Sydtrafik, Region Syddanmark og kommunerne i Region Syddanmark.

Rammeaftalen betyder i praksis, at det er kommunerne, der indkøber udstyret, idet de i modsætning til FynBus kan momsaflyfte. Den momsaflyftede del finansieres af FynBus. Det er også FynBus, der står for driften af skærmene. Kommunerne sikrer fremføring af strøm samt forberedelse til montering af fundament og finansierer efterfølgende det løbende strømforbrug.

Der findes forskellige varianter af skærme. Størrelsesmæssigt kan der vælges mellem 46" og 55", og de kan være enten væghængte eller monteret på Pylon. Skærme monteret på pylon kan være enkeltsidet eller dobbeltsidet. Prisniveauet for en skærm svinger fra 41.000 kr. til 84.000 kr. inkl. moms. Priserne er lavere end det niveau, der var antaget i 2017.

Udover at vise trafikinformation er der på skærmene også mulighed for at vise anden relevant information fra både FynBus og kommunerne. Aftaler om kommunale upload af materiale til skærmene bliver løbende indgået. Der er aktuelt indgået aftaler med 3 kommuner.

Statsligt puljeprojekt "Bedre trafikinformation"

FynBus ansøgte i efteråret 2017 med baggrund i bestyrelsens beslutning om statslige puljemidler til projekt "Bedre trafikinformation". Projektets formål var at forbedre den kundevedtente trafikinformation på Middelfart, Nyborg og Odense Stationer. Projektets samlede budget var på knap 3 mio. kr., hvoraf FynBus bidrog med op til 1,55 mio. kr. Projektperioden var planlagt til 2018 og 2019, men blev af hensyn til blandt andet manglende afklaring af terminalforhold i Nyborg forlænget til 2020.

I projektet er opsat en række nye digitale skærme på stationerne (23 i Odense, 3 i Nyborg og 2 i Middelfart), ligesom der på Odense Station er etableret en komplet wayfinding-løsning. Projektet er afrapporteret i august 2020 og afventer endelig godkendelse. Det endelige projektregnskab viser, at FynBus har bidraget med ca. 1,4 mio. kr., hvoraf ca. 0,5 mio. kr. udgør arbejdstimer. Statens medfinansiering er opgjort til ca. 1,25 mio. kr.

Projektet konkluderer, at forbedret trafikinformation gør det nemmere og mere overskueligt at benytte den kollektive trafik, ligesom det har en positiv effekt på både passagertal og kundetilfredshed. Projekt viser ligeledes, at processen med at få de endelige aftaler på plads med kommunerne har været mere tidskrævende end antaget, men det har givet FynBus en model for etablering af samarbejdet med kommunerne.

Såfremt projektregnskabet godkendes som forventet, har projektet beslaglagt knap 1,0 mio. kr. af de tildelte anlægsmidler.

Yderligere udgifter i 2019

Herudover er der i 2019 opsat trafikinformation følgende steder:

- Faaborg (2 skærme)
- Ringe (1 skærm)

Skærmene i Faaborg er finansieret af FynBus, mens skærmen i Ringe er finansieret af Faaborg-Midtfyn Kommune i forbindelse med ombygningsprojekt ved Ringe Station. FynBus har efterfølgende overtaget driften af skærmen i Ringe. Omkostningerne for FynBus har været ca. 0,1 mio. kr.

I forbindelse med indgåelsen af aftalen med MultiQ er der i 2019 gennemført opgradering af de 25 digitale skærme fra før 2018, således at alle skærme kører på samme platform. Omkostninger hertil var i 2019 0,2 mio. kr.

Aftaler i 2020

I 2020 er der indgået aftaler om opsætning af digital trafikinformation følgende steder:

- Nordfyns Kommune (Bogense, Søndersø, Otterup med 1 skærm hvert sted)
- Odense Kommune (Thomas B. Thrigesgade, Hans Mules Gade, Odense Zoo med i alt 4 skærme)

Opsætningen af disse skærme medfører en anlægsomkostning for FynBus i 2020 på ca. 0,5 mio. kr.

Forventninger til 2021

FynBus er konkret i dialog om opsætning af digitale informationstavler i følgende kommuner:

- Langeland Kommune (Rudkøbing med 2 skærme)
- Kerteminde Kommune (Kerteminde rutebilstation, Munkebo, Langeskov Station med 1 skærm hvert sted)

De politiske udvalg i Langeland og Kerteminde Kommune har i oktober 2020 godkendt opsætningen, men fordi der er en leveringstid på op til 10 uger på udstyret, vil det ikke være muligt at få etableret den digitale trafikinformation i disse kommuner før primo 2021. Omkostningerne for FynBus vil være ca. 0,25 mio. kr.

FynBus er ligeledes i dialog med Assens Kommune og Nyborg Kommune om opsætning af digitale informationstavler følgende steder:

- Glamsbjerg (1 skærm)
- Aarup Station (2 skærme)
- Ørbæk (1 skærm)

Der er dog endnu ikke konkrete aftaler i forhold til disse. Placeringen i Ørbæk er på statsvej og kræver dermed tilladelse fra Vejdirektoratet. Samlede udgifter for FynBus for opsætning af disse skærme vil være ca. 0,25 mio. kr.

FynBus har herudover planer om at udbygge den digitale trafikinformation på følgende steder:

- Tarup Centeret (3 skærme)
- Syddansk Universitet (2-3 skærme)
- SG-hallen i Svendborg (1 skærm)

I forbindelse med etableringen af letbanen i Odense bliver Tarup Centret et knudepunkt mellem busser og letbanen. På SDU er der aktuelt mangelfuld skiltning til den nye busterminal, ligesom der ved etablering af letbanen vil være behov for information om driften på denne. SG-hallen i Svendborg benyttes af mange busbrugere. Disse steder har derfor brug for skærme. Samlet udgift hertil vil være ca. 0,5 mio. kr.

Økonomi

I perioden 2018-2020 var der afsat 1,0 mio. kr. årligt til udbygning af digital trafikinformation. Af de i alt 3,0 mio. kr. har FynBus udnyttet ca. 1,8 mio. kr. Der vil ikke kunne udnyttes yderligere midler i perioden, hvorfor FynBus foreslår, at perioden afsluttes med et mindreforbrug på samlet 1,2 mio. kr.

Med ovennævnte planer om yderligere udbygning af den digitale trafikinformation vil der i 2021 skulle bruges ca. 1,0 mio. kr. Derfor er der i budget 2021 indarbejdet anlægsmidler på 1,0 mio. kr. til fortsat udbygning af den digitale trafikinformation.

Med udgangen af 2020 har FynBus 64 skærme i drift. Med den forventede udbygning i 2021 vil antallet af skærme stige til 79.

I 2020 forventes FynBus' udgifter til drift af samtlige skærme at være 0,4 mio. kr., stigende til ca. 0,6 mio. kr., når de nye skærme er sat op, og alle 79 skærme er i drift. Der er heri indregnet, at de løbende udgifter til drift forventes at stige i takt med, at skærmene bliver ældre.

Samlet oversigt over økonomien frem til og med 2020 samt ved udbygning i 2021 ses af tabel 1 nedenfor:

Table 1: Samlet oversigt over økonomi og antal digitale skærme med og uden udbygning i 2021

	Uden udbygning i 2021	Med udbygning i 2021
Antal skærme	64	79
Anlægsudgift 2021, mio. kr.	0,0	1,0
Årlige driftsudgifter, mio. kr.	0,4	0,6

Udover opsætning af digitale skærme har FynBus samarbejdet med 20 uddannelsessteder og virksomheder om information om busdriften via en URL på de pågældende steders egne skærme. Denne form for samarbejde medfører kun marginale omkostninger for FynBus og forventes udvidet de kommende år.

FynBus har fået støtte på 2,0 mio. kr. fra Region Syddanmarks mobilitetspulje til et knudepunktsprojekt. Som en del af projektet vil udvalgte knudepunkter forventeligt i 2022 blive fysisk opgraderet med blandt andet digitale trafikinformationsskærme. De konkrete knudepunkter forventes udpeget i løbet af 2021.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orientering om status for anvendelse af anlægsrammen for 2018-2020 til efterretning,
- afsætter en ny anlægsramme på 1 mio. kr. i 2021 til udbygning af digital trafikinformation med baggrund i de beskrevne planer for 2021, og
- godkender, at der i budget 2021 og frem afsættes 0,6 mio. kr. til drift af skærmene.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 2.1 *Samlet oversigt over digitale informationsskærme i FynBus med udbygning i 2021*

3. EVALUERING AF PROJEKTET: STUDERENDE FRA BIL TIL BUS, 2018-2020

Resumé:

FynBus' projekt "Studerende fra bil til bus" har unges adfærd og transportvaner i fokus. Projektet er gennemført i 3 faser, der samlet set strækker sig over perioden 2018-2020.

I fase 1 af projektet har FynBus undersøgt det unge kundesegment i en markedsanalyse af de unges transportvaner, adfærd og behov.

I fase 2 har FynBus arbejdet med to indsatsområder: "Skabe buskultur" og "Fastholdelse af de unge kunder". Under indsatsområdet "Skabe buskultur" har FynBus introduceret FynBus Pendlertjek samt udviklet konceptet FynBus Academy, der tilbyder undervisningsmateriale til uddannelsesstederne med fokus på transport og mobilitet. FynBus samarbejder med uddannelsessteder på forskellige niveauer, hvor materialerne er anvendt.

Under indsatsområdet "Fastholdelse af de unge kunder" har FynBus gennemført en kampagne på Instagram samt afholdt en stor videokonkurrence. FynBus har ligeledes gennemført en ny markedsanalyse med fokus på hvad, det vil kræve, hvis FynBus ikke skal miste de unge kunder, når de er færdig med at studere.

I fase 3 har FynBus arbejdet med at få de unges adfærd og transportvaner på den politiske agenda. En politisk og samfundsmæssig debat med fokus på blandt andet klima og mobilitet er blevet planlagt og aktiveret blandt relevante myndigheder og medier. På grund af COVID-19 er nogle af de planlagte aktiviteter ikke gennemført.

Sagsfremstilling:

Baggrund for projektet

Ifølge rapporten "Mobilitet for fremtiden" (marts 2018) fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forudsiges en samlet vækst i den indenlandske personbiltrafik på 16 %, mens den tid, bilisterne bruger i bilkøer og stærk trængsel, forventes at stige med 61 % generelt i Danmark og med 149 % i centrum af de fire største byer i perioden 2015-2030. Dette medfører samfundsmæssige og miljømæssige konsekvenser, mere trafikerede veje, øget trængsel og problemer med at finde parkeringspladser.

De studerende er en del af denne udvikling, fordi deres transportvaner ændrer sig. De studerende har i stigende omfang rådighed over bil med relativ mindre brug af den kollektive trafik og cykler til følge, og der ses på Fyn flere eksempler på, at trafikken omkring uddannelsesstederne er præget af trængsel. Dette er en landsdækkende tendens. Samtidig er den kollektive trafikbetjening af uddannelsesstederne god og koordineret med uddannelsesstedernes ringetider.

Projektet har fokuseret på det unge kundesegment, som omfatter studerende på ungdomsuddannelserne og de videregående uddannelser. Projektet forudsætter involvering af de studerende og tæt samarbejde med uddannelsesstederne.

Projektet understøtter FN's verdensmål for klimaindsats, som indgår i dagsordenen for bæredygtig udvikling frem mod 2030. Derfor er bæredygtighed med fokus på miljø en uadskillelig del af projektet.

Det overordnede formål med projektet er at skabe en politisk og samfundsmæssig debat om, hvordan adfærden hos de unge kan ændres.

Med baggrund i ovennævnte besluttede bestyrelsen på mødet den 19. februar 2020 at tildele projekt "Studerende fra bil til bus" i alt 450.000 kr. fra markedsføringspuljen, fordelt med 150.000 kr. til udvikling af undervisningspakke, inkl. FynBus' version af Pendlertjek, og 300.000 kr. til gennemførelse af kampagne med annoncering, videoproduktion, supplerende markedsanalyser og præmier.

Projektføreløb

Projektet er tænkt i 3 faser, der samlet strækker sig over perioden 2018-2020.

Fase 1: Undersøgelsen af studerendes transportvaner, adfærd og behov

Som grundlag for bestyrelsens beslutning om at tildele projektmidler var der gennemført en undersøgelse af de studerendes transportvaner, adfærd og behov samt deres vurdering af forskellige transportmidler (cykel, bil og bus). Undersøgelsen kortlagde de studerendes adfærd, herunder fakta og argumenter, som kan danne grundlag for en politisk og samfundsmæssig debat. Ud fra undersøgelsen er defineret 15 hovedkonklusioner.

Af analysen fremgår bl.a., at mere end halvdelen af de studerende benytter bus til og fra deres uddannelsessted, mens næsten hver fjerde studerende kører alene i bil. I samme undersøgelse vurderer flertallet, at bussen har et overvejende dårligt image sammenlignet med bil og cykel. Fire ud af fem vurderer ligeledes, at bussen er en dyr transportform. Flertallet angiver, at de er meget bekymrede for klimaet, men over halvdelen mener ikke, at de skåner miljøet ved at benytte bus til og fra uddannelsesstedet.

Fase 2: Arbejde med de to indsatsområder

I forhold til de beskrevne indsatsområder ved bestyrelsens tildeling af projektmidler har FynBus i projektet præciseret indsatsområderne, hvor formålet er at arbejde med unges adfærd og opdragelse.

Under det første indsatsområde "Skabe buskultur" har FynBus:

- Introduceret FynBus Pendlertjek
En digital løsning, hvor man mellem 2 adresser kan sammenligne økonomiske, tidsmæssige, sundhedsmæssige og klimamæssige konsekvenser af forskellige transportformer (cykel, bil og bus).
- Udviklet FynBus Academy
Samarbejdstilbud og undervisningsmateriale til uddannelsesstederne med fokus på transport og mobilitet. FynBus står til rådighed for at samarbejde med skolerne omkring forskellige events og sender gerne kundeambassadører på besøg med FynBus' infostand. Alle skoler får tilbud om trafikinformation til infoskærme. FynBus stiller både online og trykte undervisningsmaterialer til rådighed, herunder fynbuspendlertjek.dk, study-cases med beregningsopgaver samt læringsforløbet "Unge Viser Vej". Ud over det kan studerende arbejde i projektgrupper med data fra undersøgelsen "Studerende fra bil til bus".
- Haft konkret samarbejde
FynBus samarbejder med uddannelsessteder på forskellige niveauer, hvor projektet er blevet introduceret, og materialerne er anvendt. FynBus har i projektet samarbejdet med følgende skoler: SDU, Ung Odense, Svendborg Gymnasium, HF VUC Fyn, Tietgen Business, Det Blå Gymnasium, Nordfyns Efterskole – samt været i kontakt med Middelfart Gymnasium og Skt. Knuds Gymnasium.

Under det andet arbejdsområde "Fastholdelse af de unge kunder" har FynBus gennemført:

- En Instagram-kampagne med temaerne Miljø, Fynbuspendlertjek.dk og Trængsel/Parkeringspladser
- En videokonkurrence
Studerende skulle gennem videoer fortælle historier med baggrund i følgende månedstemaer:
 - Bæredygtighed og Miljø (oktober 2019)
 - Bussen som en kørende studieplads (november 2019)
 - Hvorfor er det cool at tage bussen? (december 2019)
 - Hvad bruger du din tid på i bussen? (januar 2020)
 - Hvordan får vi flere studerende til at tage bussen i stedet for bilen? (februar 2021)

- Vis os dit bedste argument for at tage bussen frem for bilen (marts 2022)

Månedspræmierne var en tur i Escape Room med spisning, mens hovedpræmien var Tinderbox-billetter.

- En ny markedsanalyse med fokus på hvad, det vil kræve, hvis FynBus ikke skal miste de unge kunder, når de er færdige med deres uddannelse.

Hovedkonklusionerne i sidstnævnte undersøgelse er, at de studerende ændrer livsfase efter endt uddannelse, hvorfor deres transportbehov og muligheder ændres tilsvarende. De unge frygter blandt andet en stor prisstigning, fordi de ikke længere har adgang til forældrenes bil eller ikke længere får finansieret kørslen. De studerende er interesserede i et FynBus' loyalitetsprogram, der fokuserer på elementer som kundernes tilfredshed, "add-on oplevelser" og at være en kommunikationskanal med de unge. Et loyalitetsprogram vil kunne være motivationsfaktor til flere rejser blandt de unge.

På baggrund af undersøgelsen vil FynBus arbejde videre med udvikling af et loyalitetsprogram, fx som del af en ny kommende app.

Fase 3: Unges adfærd og transportvaner på den politiske agenda

FynBus har arbejdet med at få unges adfærd og transportvaner på den politiske agenda. En politisk og samfundsmæssig debat med fokus på unges transportadfærd og syn på klima og mobilitet er blevet iværksat blandt relevante myndigheder og medier.

FynBus har præsenteret projektet og resultaterne til Udvalget for Regional Udvikling hos Region Syddanmark. Derudover har FynBus været i kontakt med Transportministeriet, der har modtaget det relevante materiale fra projektet. FynBus har ligeledes været i kontakt med DR om et potentielt samarbejde.

FynBus ønskede at afslutte projektet med et stort debatpanel med relevante repræsentanter fra forskellige interessentgrupper, politikere og en mediapartner, men planerne er blevet aflyst pga. af Coronasituationen.

Projektet er præsenteret på en række faglige fora som Trafikdage 2019, TØF 2019, Kundetilfredskonference 2019, Mobilitetsnetværk og præsenteret på en række uddannelsesinstitutioner. Projektet har ligeledes fået en del positiv presseomtale. Derfor vurderer FynBus, at projektets formål med at skabe den samfundsmæssige debat med fokus på unges transportadfærd delvist er nået.

Effektmål

Da projektets overordnede formål er svært at måle på, blev der indført forskellige effektmålingsmetoder til de enkelte projektdele. Der er blevet analyseret på antal søgninger og resultater fra FynBus' Pendlertjek. Disse er sammen med en række makroøkonomiske/demografiske rapporter i projektet implementeret i FynBus' BI-system til analyseformål. Der er på baggrund heraf blevet gennemført en dataanalyse i forhold til det unge kundesegment, og slutteligt er der blevet analyseret forskellige faktorer på SoMe-kanaler.

Dataanalysen har set på udviklingen i det unge kundesegment fra 2018 til 2019, og denne viser bl.a., at:

- FynBus har fået 9 % flere unikke kunder, men
 - unge rejser mindre, og det reelle fald i antal unge passagerer er 1,1 %
- Der observeres frafald på Ungdomskortet:
 - Antal unikke kunder med Ungdomskort er faldet med 6,6 %
 - Antal passagerer med Ungdomskort er faldet med 8,7 %
 - Ungdomskort-passagerer udgør 80 % af alle unge passagerer i 2019
 - Der er en passagerstigning på 35 % på andre produkter end Ungdomskort

- FynBus har en stor markedsandel:
 - FynBus' markedsandel er 85 % i forhold til antal elever/studerende 16-25 år
 - FynBus' markedsandel udgør 55 % af hele det unge kundesegment

Økonomi

Der er i projektet afholdt udgifter for i alt ca. 350.000 kr., fordelt med ca. 150.000 kr. til indsatsområdet "Skabe buskultur" og ca. 200.000 kr. til indsatsområdet "Fastholdelse af de unge kunder".

I forhold til de tildelte projektmidler på i alt 450.000 kr. er der således forbrugt ca. 100.000 mindre.

Planer for projektets fremtiden

FynBus vil fortsat arbejde med det unge kundesegment. Samarbejdet med uddannelsesstederne er afgørende for at engagere potentielle og eksisterende kunder.

Jo flere passagerer i bussen, jo flere busser og afgang, jo mindre antal biler på vejen, jo mindre CO₂-aftryk, og jo mindre trængsel. Unge har brug for at selv komme til disse konklusioner, men FynBus vil bidrage proaktivt til processen.

Ud fra resultater af markedsanalysen "Fastholdelse af de unge kunder" vil FynBus vurdere, om der skal påbegyndes et nyt projekt med det formål at bygge et loyalitetsprogram til kundesegmentet, eventuelt som en del af en ny FynBus-app.

FynBus har udarbejdet en ny handlingsplan 2021 for det unge kundesegment, som indeholder følgende oplæg initiativer og tiltag:

- Fortsat promovning af FynBus Academy
- Samarbejde med uddannelsessteder, herunder konkret:
 - SDU – fx nudging-tiltag i bygninger og udendørs med formål at implementere adfærdsinterventioner
 - Ung Odense – case til valgfag "Bæredygtighed og Innovation" og deltagelse i Idé Festival
- Udarbejdelse af årshjul med indsats over for det unge kundesegment
- Kommunikationsplan for anvendelse af de videoer mv., der er udviklet i projektet
- Udarbejdelse af FynBus' loyalitetsprogram
- Deltagelse i eventuel landsdækkende ungdomskort-undersøgelse
- Forsøge at gennemføre det planlagte debatpanel om "Unges adfærd og transportvaner"
- Kampagne med storytelling

FynBus har ikke for nuværende overblik over i hvilket omfang, der vil være brug for projektmidler til gennemførelse af handlingsplanen.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender afrapportering af projekt "Studerende fra bil til bus".

Vedtagelse:

4. OPDATERING AF DE FÆLLES LANDSDÆKKENDE REJSEREGLER PR. 1. JANUAR 2021

Resumé:

De fælles landsdækkende rejseregler opdateres to gange årligt. Ved væsentlige ændringer skal disse godkendes af bestyrelsen før offentliggørelse. I den foreslåede opdatering af de fælles landsdækkende rejseregler er der foretaget flere præciseringer af formuleringerne for at gøre teksten mere forståelig og kundevenlig. De væsentligste ændringer fremhæves i sagsfremstillingen, og der indstilles til, at bestyrelsen godkender forslaget til opdatering af de landsdækkende rejseregler til ikrafttræden pr. 1. januar 2021.

Sagsfremstilling:

De fælles landsdækkende rejseregler opdateres to gange årligt. Ved væsentlige ændringer skal disse godkendes af bestyrelsen før offentliggørelse. Opdateringen af rejsereglerne sker på baggrund af indmeldinger fra trafiksselskaberne og deres bestyrelser.

De opdaterede fælles landsdækkende rejseregler træder i kraft pr. 1. januar 2021 og erstatter dermed rejsereglerne, der trådte i kraft den 1. januar 2020. Grundet Corona-pandemien har arbejdet med opdateringen af rejsereglerne været udskudt, og derfor bliver rejsereglerne kun opdateret én gang i 2020.

Væsentligste ændringer

De fælles landsdækkende rejseregler er et kompromis mellem de forskellige trafiksselskabers rejseregler, hvor hensigten er at opnå den videst mulige ensretning af reglerne. På flere områder er det ikke muligt at ensrette reglerne, da trafiksselskaberne fx kører med forskelligt materielt. Af denne grund henvises der til trafiksselskabernes hjemmesider ved selskabsspecifikke regler.

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

Kontrolafgift for rejser med Arriva Tog

I afsnit 2.7.2 opdateres afsnittet med satserne for kontrolafgifter udstedt i forbindelse med togrejser med Arriva Tog. Satserne hæves til 1.000 DKK for voksne og unge, og til 500 DKK for børn og hunde. Kontrolafgifter til cykler er 250 DKK.

Valideringsregler af rejsekort

Valideringsregler er de regler, som kunden skal følge for at have korrekt billet, når de anvender rejsekort. Skemaet over valideringsregler for rejsekortet er opdateret med reglerne omkring skifte check ind, hvilket kan ses i afsnit 2.4.2.

Afsnittet om cykler

Afsnit 4.3 er blevet omskrevet for at gøre afsnittet mere læsevenligt. De selskabsspecifikke regler omkring medtagning af cykler, tandem, (el)løbehjul og lignende er blevet fjernet fra afsnittet, og der henvises i stedet til selskabernes egne hjemmesider.

Brugen af seler i forhold til elektriske kørestole

I afsnittet 3.1 har FynBus fået tilføjet, at elektriske kørestole skal være slukket under kørslen, og at det anbefales, at sikkerhedsselen anvendes, hvis der forefindes én i bussen.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslaget til opdatering af de landsdækkende rejseregler til ikrafttræden pr. 1. januar 2021.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 4.1 *Fælles landsdækkende rejseregler, Gyldig fra 1. januar 2021*

SAGER TIL DRØFTELSE:

5. TEMA: MOBILITET

Resumé:

Trafikselskaberne spiller en vigtig rolle i sikring af borgernes muligheder for at kunne transportere sig fra det ene sted til det andet. Mobilitetsskabelse er derfor et centralt tema for udviklingsarbejdet i FynBus, og administrationen ønsker at præsentere bestyrelsen for en status på arbejdet med mobilitet.

Sagsfremstilling:

En af FynBus' vigtigste opgaver er at sikre, at den kollektive trafik medvirker til at skabe de rette forudsætninger for, at borgere på Fyn og Langeland kan komme til og fra arbejde, fritid og skole. For at løse denne opgave er det nødvendigt hele tiden at justere transporttilbuddet, således at det passer til kundernes behov. Samtidigt er det vigtigt at sikre mobiliteten i byen såvel som på landet, og inden for de senere år er der opstået mange nye tilbud og tiltag, der alle har til formål at øge mobiliteten for borgerne.

Mobilitet ses typisk som en af forudsætningerne for samfundets økonomiske vækst, og enhver region og kommune er derfor som udgangspunkt interesseret i at sikre høj mobilitet. Den kollektive transport medvirker traditionelt set til at sikre mobilitet. Når der i disse år på mobilitetsområdet sker teknologisk udvikling på flere forskellige områder, vil dette også forandre den kollektive transport. Det er derfor helt naturligt, at FynBus følger med i udviklingen både i form af nye mobilitetsstilbud og nye partnere på området. Dog vil FynBus tage udgangspunkt i rollen som trafikfaglig kompetence og bl.a. indgå i samarbejder og rådgive ejerne om mobilitet ud fra en kollektiv trafik-synsvinkel.

Mobilitet i yderområder er et centralt tema i den nuværende trafikplan, hvor der bl.a. er blevet arbejdet med mobilitet i landkommuner i form af Flextur og Plustur samt deltagelse i lokale mobilitetsprojekter i fx Faaborg-Midtfyn Kommune. Mobilitetsskabelse indebærer dog også at kortlægge transportbehov i byerne, at medvirke til at mindske trængsel og at gøre god trafikinformation og billettering tilgængeligt for kunden, således at det bliver nemt at bevæge sig fra A til B med kollektiv trafik.

Alle ovenstående temaer er der blevet arbejdet med i de seneste år, og det forventes, at mobilitet, både i by og på land samt i form af optimering af trafiktilbud og tilgængelig information, vil være et centralt tema for udviklingsarbejdet i resten af den nuværende trafikplanperiode og i den efterfølgende trafikplan for 2022-2025.

Administrationen ønsker derfor under temaet mobilitet at præsentere bestyrelsen for en status på arbejdet med mobilitet i form af en lang række relevante del-emner samt at præsentere en række nedslagspunkter funderet i de muligheder, udfordringer og tiltag, som er relevante for FynBus, eller som finder sted indenfor FynBus' rammer, herunder:

- Hvordan arbejder Rejseplan/Rejsekort med mobilitet?
- Status på samkørsels-initiativer på Fyn og Langeland, herunder samarbejdet med private samkørsels-partnere
- Igangværende mobilitets-initiativer på Fyn og Langeland
- Plustur og Flextur
- Takst- og produktpolitik

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter sagen.

Vedtagelse:

SAGER TIL ORIENTERING:

Intet.

6. MEDDELELSER

- Priser på SBH-kørsel
- Status på forsøg med spørgsmål til chauffører om løn- og ansættelsesvilkår, i forbindelse med vognkontrol
- Strategi 2021
- Erstatningssag fra Alsvognen I/S
- Passagerudvikling i den kollektive trafik for hhv. bus og Flextur/Plustur
- Status på kontantsalg i busserne

7. EVENTUELT

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem
Flemming Madsen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jakobsen

Bestyrelsesmedlem
Albert Pedersen

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Leif Rothe Rasmussen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Bilag 1.1

Forventet regnskab 2020 og budget 2021, hovedtal

INDHOLD

Indledning	2
Væsentlig udvikling og forudsætninger	3
Covid-19.....	3
Passagerer	3
Indtægter	3
Takster	3
Entreprenørudgifter	4
Omkostningsindeks kørselsudgifter	4
Odense Letbane	4
Forventet Regnskab 2020 og budget 2021	5
Hovedtal bus- og telekørsel	5
Passagerindtægter og passagerudvikling	5
Entreprenørudgifter	8
Fællesudgifter	11
Telekørsel/Flexstur og Plustur	13
Flexkørsel	16
Udviklingen i personture	16
Ejerbidrag	17
Entreprenørudgifter	18
Fællesudgifter	19
Tjenestemandspensioner	20
Resultat	20
Præmiebetaling	21
Pensionsbalance	22
Egenkapital	22
Disponibel egenkapital	22
Pensionsbalancen	23
Øvrigt	23

INDLEDNING

FynBus aflægger forventet regnskab for 2020 og budget for 2021, samt budgetoverslag 2022-2024.

Det forventede regnskab består af følgende dokumenter:

- Bilag 1.1 Notat forventet regnskab 2020 og budget 2021
- Bilag 1.2 Talmateriale forventet regnskab 2020 og budget 2021

Det forventede regnskab er udarbejdet med baggrund i resultatet fra 2019, realiserede resultater for 6 måneder i 2020, kendte ændringer for 2020 samt et estimat på konsekvenserne af Covid-19.

Budget for 2021 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2020, tillagt kendte ændringer for 2021, prisreguleringer og takststigning.

Notatet beskriver de samlede resultater for FynBus, hvor tallene er vist i bilag 1.2 og er kommenteret i forhold til budget 2020.

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

Økonomien i det eksternt finansierede projekt "Bedre Trafikinformation" er kommenteret under afsnittet om anlægsudgifter.

De ejerspecifikke notater og regnskaber udsendes til FynBus' samarbejdspartnere hos ejerne. De gennemgås på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus i september/oktober måned, hvor forventet regnskab 2020, budget for 2021 samt overslagsår også drøftes i overensstemmelse med FynBus' økonomiske årshjul.

VÆSENTLIG UDVIKLING OG FORUDSÆTNINGER.

I dette afsnit beskrives væsentlige forhold og forudsætninger i forhold til det forventede regnskab 2020 og budget 2021, herunder konsekvenserne af Covid-19 krisen.

Covid-19

Der er juni 2020 indgået aftale mellem regeringen, KL og Danske Regioner om håndteringen af de økonomiske konsekvenser for de regionale trafikskaber, som følge af Covid-19 vedrørende 2020. På baggrund af denne aftale, er der i forventet regnskab 2020 indarbejdet de forventede statslige kompensationer. Da aftalen er en nettoaftale, vil mindreudgifter til fx siddende patientbefordring/handicapkørsel/flextur/plustur mv. blive modregnet i indtægtstab i busdriften og meromkostninger til ekstrarengøring i busserne. Det endelige regnskabsregulativ skal udarbejdes af EY. Først når det er på plads, kender vi aftalens fulde omfang. På nuværende tidspunkt er der ikke indgået en aftale med regeringen om Covid-19 kompensation for 2021. Dette betyder at budget 2021 er udarbejdet uden Covid-19 konsekvenser. Hvis der ikke opnås aftale mellem regeringen, KL og Danske Regioner om kompensation for 2021, vil det medføre øgede ejerbidrag som følge af faldende passagerindtægter og øgede driftsomkostninger.

Passagerer

På budgettidspunktet forventedes der 14,5 mio. passagerer i 2020, regnskab 2019 endte på 14,5 mio. passagerer. Covid-19 krisen har stor indflydelse på det forventede passagertal i 2020. Der forventes et passagertal i 2020 på 10,5 mio. Beregningen er foretaget med baggrund i passagertal for årets første 6 måneder samt scenarierne beskrevet nedenfor.

For flextrafik er der i 2020 indregnet Covid-19 konsekvenser og fremskrivningen har været til høring hos kommunerne, mens 2021 er baseret på kommunernes indmeldte aktivitetsniveau.

Indtægter

Budget 2020 er udarbejdet i august 2019.

Udbruddet af Covid-19 har store og direkte konsekvenser for indtægterne fra buskørslen. Passagertallet – og dermed indtægterne – faldt markant ved nedlukningen af Danmark i marts og april.

I genåbningens faser fra maj og hen over sommeren har det vist sig, at indtægtsniveauet har ligget over det seneste skøn for forventet regnskab 2020 (efter 3 måneder), som blev udarbejdet i april 2020.

Det har betydning for den resterende del af 2020 samt budget 2021 og resulterer i et forventet større indtægtsgrundlag i 2020 og 2021.

Takster

Fra marts 2018 indgår FynBus i Takst Vest-samarbejdet, som ensarter priser og billetter på tværs af trafikskaber vest for Storebælt. På sigt arbejdes der i takstsamarbejdet med en strategi om, at prisen på pendlerkort skal harmoniseres med DSB og trafikskaberne.

Samlet set er priserne hævet med 1,9 % i henhold til takststigningsloftet for 2020. Den væsentligste ændring er en reduktion af pensionstrabatten på pendlerkort fra 45 % til 38 %. I budget 2021 er indarbejdet en gennemsnitlig takststigning på 1,1 %. Forslag til nye takster i 2021 fremlægges i særskilt sag.

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.

FynBus er pt. i dialog med DSB om den fremtidige afregningsmodel for skolekort og ungdomskort, da rammerne herfor skal fastlægges bilateralt. Parterne i Takst Vest samarbejdet arbejder på at have en fælles løsningsmodel for deling af ungdomskort klar inden udgangen af 2020.

Der foretages i begrænset omfang stadig fordelinger efter nøgler udarbejdet af COWI. De nøglefordelte indtægter forhandles mellem parterne.

Afregningen er historisk sket ud fra aconto-beregninger, disse er ophørt i forbindelse med implementeringen af Takst Vest, hvorfor FynBus har indgået en særskilt aftale med DSB om en foreløbig aconto afregning for 2020. Den endelige afregning er derfor behæftet med usikkerhed.

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 er fordelt til den enkelte ejer ud fra ruter, ejerandel, passagertal og gns. dagspris. Indtægter eller udgifter fra indtægtsdelingen for periodekort i Bus&Tog-sammenhæng ejerfordeles efter samme fordelingsnøgle som FynBus' periodekort.

Tilsvarende indtægtsfordeling er foretaget for Ungdomskort og Skolekort.

Entreprenørudgifter

Forventningen til 2020 og budget 2021 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan med opstart august 2020. Der er alene taget udgangspunkt i en normal køreplan, hvor der ikke er taget højde for fremadrettet tiltag i forhold til Covid-19. Dog er der i forventet regnskab 2020 medtaget udgifter til ekstrarengøring baseret på foreløbige beregninger. Disse udgifter er ikke medtaget i budget 2021.

For perioden medio marts til medio april 2020 er indregnet en reduktion af udgifter til drivmidler, baseret på aftale med vognmænd, i forhold til ruter, der ikke er kørt i Covid-19 periode. I Region Syddanmark forventes på nuværende tidspunkt ikke yderligere ændringer i resten af 2020.

Omkostningsindeks kørselsudgifter

Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes at være 1,48 % lavere end budgetteret. I budget 2021 er der indregnet en stigning på 0,14 % i forhold til forventet regnskab 2020 på baggrund af TID's skøn. Der er anvendt det indeks, som er offentliggjort for juli 2020.

Odense Letbane

FynBus har for budget 2021 fremsendt 3 scenarier til Odense Kommune vedrørende de økonomiske konsekvenser for overgangen til Odense Letbane. I budget 2021 er indarbejdet scenarie 2, som bygger på delvis start af Bynet 2021 fra september 2021 og med fuld implementering fra oktober 2021. Odense Kommune tager først endelig stilling til hvilket scenarie de ønsker senere ultimo 2020 eller primo 2021. FynBus har desuden i samarbejde med Odense Kommune beregnet forventede konsekvenser af Bynet 2021 og indregnet det i budget 2021 og budgetoverslagsårene 2022-2024.

FORVENTET REGNSKAB 2020 OG BUDGET 2021

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 2018 til budget 2021 incl. Covid-19 kompensation

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
Busdrift							
Indtægter	-203,8	-195,8	-203,6	-156,0	-195,6	47,6	-39,6
Kørselsudgifter	497,0	487,2	497,2	488,7	474,5	-8,5	-14,1
Fællesudgifter *	74,7	78,0	80,7	80,3	81,1	-0,4	0,9
Ejerbidrag busdrift	367,8	369,4	374,3	413,0	360,1	38,7	-52,8
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	-52,5	0,0	-52,5	52,5
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	367,8	369,4	374,3	360,5	360,1	-13,8	-0,4
Telekørsel							
Indtægter	-2,8	-2,6	-2,9	-2,8	-4,7	0,1	-1,9
Kørselsudgifter	17,5	14,2	17,4	9,1	12,4	-8,3	3,3
Fællesudgifter	6,0	5,5	6,8	5,3	5,2	-1,5	-0,1
Ejerbidrag telekørsel	20,7	17,1	21,3	11,6	12,9	-9,6	1,3
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	9,6	0,0	9,6	-9,6
Ejerbidrag telekørsel incl. Covid-19 komp.	20,7	17,1	21,3	21,3	12,9	0,0	-8,4
Ejerbidrag i alt excl Covid-19 komp.	388,5	386,5	395,6	424,6	373,0	29,0	-51,6
Covid-19 kompensation i alt	0,0	0,0	0,0	-42,8	0,0	-42,8	42,8
Ejerbidrag i alt	388,5	386,5	395,6	381,7	373,0	-13,8	-8,7

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2020 at udgøre 381,7 mio. kr. Det er en mindreudgift på 13,8 mio. kroner. svarende til et fald på 3,5 % i forhold til budgettet for 2020. Der forventes kompensation på 42,8 mio. kroner i 2020 i henhold til den aftale, der er indgået mellem KL, Danske Regioner og regeringen.

I budget 2021 forventes ejerbidraget at udgøre 373,0 mio. kr. Der er ikke indgået en aftale med regeringen for 2021. Det betyder, at der ikke er indarbejdet covid-19 konsekvenser i budget 2021. Hvis en lignende aftale for 2021 ikke indgås, vil det betyde større ejerbidrag end det der fremgår af budget 2021. De vigtigste faktorer for både forventet regnskab 2020 og budget 2021 er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Indtægterne er i høj grad direkte påvirket af Covid-19 som følge af faldet i passagertallet. Ligeledes er der stor usikkerhed om i hvilken hastighed, der kan vendes tilbage til et normalt indtægtsniveau.

En fuld normalisering af indtægtsniveauet forventes på nuværende tidspunkt først i 2023.

2020:

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2020 at falde med 47,6 mio. kroner i forhold til budgettet, svarende til en ændring på -23 %, og kan i al væsentlighed tilskrives Covid-19. Indtægtstab kompenseres i 2020 fuldt ud af Staten.

Alle væsentlige indtægtsændringer kan tilskrives Covid-19. Salget af kontantbilletter i busserne har i perioden fra marts frem til 31. august været suspenderet som følge af Covid-19. Som konsekvens heraf er der indregnet en yderligere vandring mod mobilbilletter.

Refusion til kunderne for ikke benyttede dage på periodekort som følge af Covid-19 er indregnet.

Bus&Tog indtægter bliver aconto-afregnet som konsekvens af overgangen til Takst Vest i 2018. Ved regnskabsafslutningen 2019 foreligger en foreløbig endelig afregning for 2018, som viser, at budget 2020 er budsetsat 5 mio. kroner for højt.

2021:

I budget 2021 forventes et fald i indtægterne set i forhold til forventet regnskab 2020 på 8,0 mio. kr. svarende til en ændring på -3,9 % (se også tabel 2 herunder). I budget 2021 er der indregnet en udnyttelse af takststigningsloftet på 1,1% fra 2020 til 2021, som placeres på Rejsekort Classic. Takststigninger forventes at udgøre 1,9 mio. kr.

Desuden er konsekvenserne af det nye rutenet i Odense (Bynet 2021) og idriftsættelsen af Odense Letbane fra efteråret 2021 indregnet for Odense Kommune og Region Syddanmark.

Idet der på nuværende tidspunkt ikke er indgået en aftale med regeringen om Covid-19 kompensation for 2021, er der ikke indarbejdet et skøn for konsekvenserne af Covid-19 i indtægterne for 2021. Hvis der ikke opnås en aftale, forventer FynBus med seneste prognose et fald i passagerindtægter på 19,0 mio.kr.

Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 2 herunder.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2018 til budget 2021 incl. Covid-19 kompensation

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
FynBus	-203,8	-195,8	-203,6	-203,6	-195,6	0	8,0
Region Syddanmark	-111,3	-105,6	-110,7	-110,7	-106,2	0	4,5
Assens	-3,4	-3,4	-3,4	-3,4	-3,4	0	0,1
Faaborg - Midtfyn	-3,6	-3,4	-3,5	-3,5	-3,3	0	0,3
Kerteminde	-1,6	-1,5	-1,6	-1,6	-1,5	0	0,0
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,7	-1,7	0	0,0
Middelfart	-2,6	-2,5	-2,6	-2,6	-2,5	0	0,1
Nordfyn	-2,7	-2,7	-2,7	-2,7	-2,6	0	0,0
Nyborg	-3,0	-3,0	-3,1	-3,1	-3,0	0	0,1
Odense	-64,7	-62,4	-64,8	-64,8	-61,9	0	2,9
Svendborg	-9,4	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	0	0,0

Tabel 3 herunder viser indtægterne fordelt på produkttyper.

Tabel 3: Udviklingen i produkttyper for perioden regnskab 2018 til budget 2021

Mio. kroner (årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
Indtægter fordelt på hovedgrupper							
Kontantbilletter	-26,7	-21,3	-20,7	-5,8	-18,8	14,9	-13,0
Mobilbilletter	-15,9	-15,6	-14,2	-15,7	-12,4	-1,6	3,3
Rejsekort (KVIKkort mm)	-54,3	-57,5	-57,5	-48,3	-62,1	9,2	-13,8
Pendlerkort	-15,1	-19,3	-15,6	-16,2	-20,2	-0,6	-4,1
Ungdomskort	-53,0	-51,0	-55,5	-35,6	-47,2	19,9	-11,6
Skolekort	-9,6	-9,4	-9,4	-9,2	-9,2	0,2	0,0
Statstilskud	-12,6	-12,7	-12,8	-12,8	-12,8	0,0	0,1
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-19,0	-8,4	-18,3	-10,6	-11,6	7,6	-1,0
Øvrige indt. og salgsudgifter	2,4	-0,6	0,3	-1,7	-1,2	-2,0	0,5
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	-47,6	0,0	-47,6	47,6
Indtægter i alt	-203,8	-195,8	-203,6	-203,6	-195,6	0,0	8,0
Kontantandel	13%	11%	10%	3%	10%		

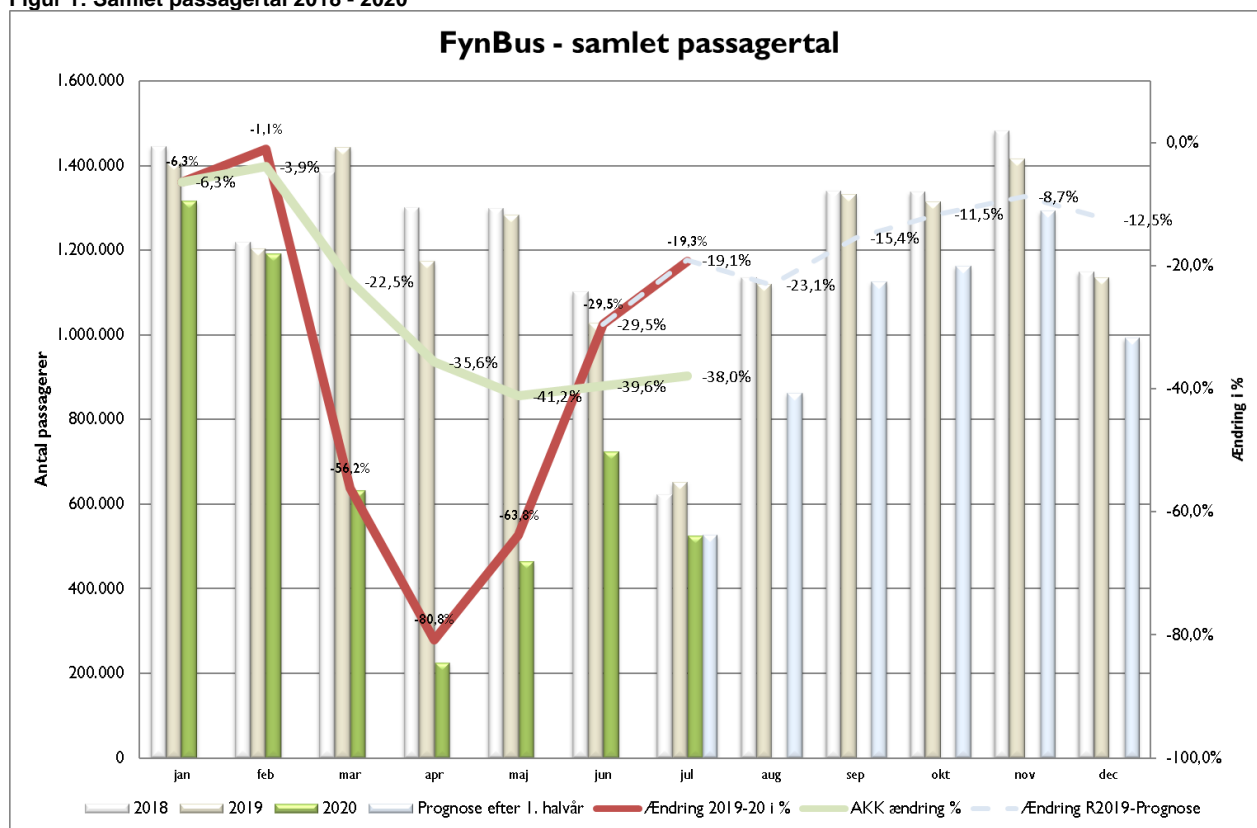
I nedenstående tabel 4 ses udviklingen i passagertallet.

Tabel 4: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2018 til budget 2021

Passagerer (1.000)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
FynBus	14.829	14.521	14.513	10.528	13.678	-3.985,0	3.150,0
Region Syddanmark	5.589	5.452	5.484	3.933	5.155	-1.551,0	1.222,0
Assens	339	323	320	223	299	-97,0	76,0
Faaborg - Midtfyn	345	315	316	210	294	-106,0	84,0
Kerteminde	148	147	147	113	157	-34,0	44,0
Langeland	276	276	280	202	272	-78,0	70,0
Middelfart	171	173	177	112	154	-65,0	42,0
Nordfyn	304	285	285	192	271	-93,0	79,0
Nyborg	297	288	285	200	262	-85,0	62,0
Odense	6.519	6.423	6.371	4.743	6.036	-1.628,0	1.293,0
Svendborg	841	839	848	600	778	-248,0	178,0

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

Figur 1: Samlet passagertal 2018 - 2020



Figur 1 viser, at der har været en tilbagegang i passagertallet i årets første 7 måneder med – 38,0 % fra 2019 til 2020. Figuren viser også forventningerne til passagerudviklingen i den resterende del af 2020 baseret på årets første 6 måneder samt den forventede påvirkning af Covid-19.

Entreprenørudgifter

Forventet 2020 og budget 2021 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan, som er opstartet i august 2020. I Nyborg og Svendborg er startet nyt udbud op fra august 2020, de nye priser er indregnet.

Derudover er der forventet 2020 indarbejdet reduktion i udgifter til drivmidler i perioden medio marts til medio april, samt ekstra rengøring. Der er ikke indregnet yderligere effekt af eventuelt kommende tiltag i relation til Covid-19.

Tabel 5: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2018 til budget 2021

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
FynBus	497,1	487,2	497,2	483,8	474,5	-13,4	-9,2
Region Syddanmark	188,4	188,2	192,9	187,4	189,0	-5,6	1,6
Assens	16,2	16,4	17,0	16,7	16,4	-0,3	-0,3
Faaborg - Midtfyn	24,0	23,3	22,9	23,2	23,7	0,3	0,5
Kerteminde	6,8	6,8	6,9	6,5	6,4	-0,4	-0,1
Langeland	7,4	7,0	6,9	6,4	6,1	-0,5	-0,3
Middelfart	11,4	11,6	11,8	11,4	11,2	-0,3	-0,3
Nordfyn	14,2	14,3	14,4	14,1	14,0	-0,2	-0,1
Nyborg	13,9	14,3	14,5	14,2	14,2	-0,2	-0,1
Odense	184,8	175,3	179,3	174,6	166,3	-4,7	-8,3
Svendborg	30,0	30,0	30,7	29,3	27,4	-1,4	-1,8

2020:

Bruttoudgifterne forventes i 2020 at være 13,4 mio. kr. lavere end budgetteret, svarende til en mindredgift på 2,7 %. Der er følgende forklaringer:

Udvikling:	Mio. kroner
Budget 2020 bruttoudgifter i alt	497,2
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 1,48% lavere	-7,0
Færre køreplantimer, 900 timer. Primært fald i Kerteminde, Langeland, Middelfart og Odense, stigning i Faaborg-Midtfyn	-0,9
Mindredgift til busser	-0,5
Reduktion i udgifter til drivmidler i marts og april, i henhold til aftale med vognmændene.	-1,0
Nyt udbud af bybusserne i Svendborg	-1,0
Merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19	5,6
Incitamentsaftaler, bod. mv.	-0,1
Dubleringskørsel	-3,1
Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	0,8
Direkte henførbare salgssrelaterede udgifter	-1,3
Covid-19 kompensation, som reducerer covid-19 relaterede merudgifter	-4,9
Forventet regnskab 2020 bruttoudgifter i alt	483,8

2021:

Budget 2021 viser et fald i bruttoudgifterne på 9,2 mio. kroner i forhold til forventet 2020. Forklaringerne er følgende:

Udvikling:	Mio. kroner
Forventet regnskab 2020 bruttoudgifter i alt	483,8
Trafiksekskaberne i Danmarks omkostningsindeks 0,14 % højere	0,7
Merudgift til busser, ændring i bussammensætning (elbusser i Odense)	2,6
Nyt bynet i Odense	-12,5
Besparelse vedr. organisatoriske ændringer hos entreprenør	-0,6
Udsving i timepris og køreplantimer	-0,5
Nyt udbud af bybusserne i Svendborg (helårseffekt)	-1,3
Udskiftning af tablets vedr. kapacitetsstyring og korrespondancesikring forventes afholdt i 2020, for at falde til normalt leje i 2021.	-2,5
Dubleringskørsel	2,7
Direkte henførbare salgssrelaterede udgifter	1,3
Øvrige ændringer: incitament, bod, endestation mv.	0,5
Ingen merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19 i 2021	-5,6
Ingen reduktion i udgifter til drivmidler i 2021	1,0
Ingen Covid-19 kompensation	4,9
Budget 2021 bruttoudgifter i alt	474,5

2020:

Som det fremgår af tabel 6, bruges der samlet set det samme antal driftsbusser. Der er 1.492 færre køreplantimer end budgetteret. De færre køreplantimer er primært i Kerterminde, Langeland, Middelfart og Odense. Dette modsvares primært af Faaborg-Midtfyn, hvor der planlægges flere køreplantimer på grund af kortere skoledage fra august 2020.

Tabel 6: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2018 til B 2021

Ejer		R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20	Afvigelsen B21 - FR20 i procent
FynBus	Driftsbusser	338	337	337	337	316	-0,1	-20,6	-6%
	Køreplantimer	623.389	613.716	613.690	612.199	597.049	-1.491,7	-15.149,7	-2%
Region Syddanmark	Driftsbusser	109	108	108	107	107	-1,0	-	0%
	Køreplantimer	259.394	253.664	254.277	254.264	254.115	-13,0	-149,0	0%
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	23	-	-	0%
	Køreplantimer	16.573	15.523	15.764	15.639	15.418	-125,0	-221,0	-1%
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	39	39	39	40	40	1,0	-0,0	0%
	Køreplantimer	26.209	24.379	22.658	23.664	25.002	1.006,0	1.338,0	6%
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	9	0,4	-	0%
	Køreplantimer	8.359	8.278	8.353	7.710	7.739	-643,0	29,0	0%
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	7	-	-	0%
	Køreplantimer	9.630	9.686	9.770	9.111	8.732	-659,2	-379,0	-4%
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	12	-	-	0%
	Køreplantimer	13.415	13.418	13.300	13.042	12.646	-257,8	-396,0	-3%
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	23	-	-	0%
	Køreplantimer	16.343	15.897	15.422	15.368	15.453	-54,1	85,0	1%
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	15	-	-	0%
	Køreplantimer	16.938	17.202	17.192	17.102	17.185	-89,7	83,0	0%
Odense	Driftsbusser	77	77	77	77	56	-0,4	-20,6	-27%
	Køreplantimer	216.222	216.146	217.256	216.587	201.300	-668,9	-15.286,7	-7%
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	24	-	-	0%
	Køreplantimer	40.306	39.523	39.699	39.712	39.459	13,0	-253,0	-1%

*Antallet af driftsbusser er pr. ultimo regnskabsåret.

2021:

Der er samlet 15.150 færre køreplantimer i budget 2021 end i forventet regnskab 2020. Det skyldes primært nyt bynet i Odense i 2021, derudover helårseffekt af flere planlagte køreplantimer fra august 2020 i Faaborg-Midtfyn kommune og kalenderforskydninger mellem 2020 og 2021. Dette modsvarer i nogen grad af helårseffekt af de gennemførte besparelser i Kerteminde, Langeland, Middelfart og Odense. Disse ændringer er for nogle kommuner sket tidligt i 2020, derfor ses en mindre effekt end hos Faaborg-Midtfyn. Der er i 2021 på grund af Bynet 2021 21 færre busser i Odense.

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 m.m.

Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser.

2020:

FynBus ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2020 63,7 mio. kroner. FynBus forventer i 2020 et merforbrug på 2,6 mio. kroner, som føres på rammestyring/overførsel. Dette skyldes den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgør ca. 7,3 mio. kroner og udgiften hertil afholdes delvist i 2020 og 2021. Merudgiften til investering i rejsekortudstyr skal dækkes af rammestyingsprincippet for den ordinære ramme.

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 14,5 mio. kroner og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder.

Tablet 7: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2018 til budget 2021

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
Driftsrelaterede udgifter	8,5	10,1	11,4	11,4	10,2	-0,1	-1,2
Salgsrelaterede udgifter	16,1	15,0	15,5	15,0	16,2	-0,4	1,2
Administrative udgifter	38,4	36,5	36,7	36,2	38,1	-0,6	2,0
Ordinær ramme	63,1	61,6	63,7	62,6	64,6	-1,1	2,0
Udgifter Rejsekort	13,5	14,5	14,5	14,5	15,0	0,0	0,5
Investering Odense Letbane	0,0	0,0	0,0	3,7	0,0	3,7	-3,7
Rammestyring / Overførsel	-2,2	0,5	0,0	-2,6	0,0	-2,6	2,6
Anlægsudgifter	0,3	1,3	2,5	2,1	1,5	-0,4	-0,6
I alt	74,7	78,0	80,7	80,3	81,1	-0,4	0,9

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

FynBus er nu på rejsekortet og med udgangen af 2017 ophørte anlægsrammen. Uafsluttede projekter blev videreført og med mulighed for at ansøge om nye projekter.

I september 2017 godkendte bestyrelsen et delvist eksternt finansieret anlægsprojekt til opstart i 2018 til forbedret trafikinformation på de store fynske stationer. FynBus' andel på 1,0 mio. kroner til projektet, der støttes af staten. Samt efterfølgende 1 mio. kroner i henholdsvis 2019 og 2020.

De aktuelle anlægsprojekter forventes at udgør 2,1 mio. kroner og er specificeret herunder:

- 0,4 mio. kroner. Forbedring af Trafikinformation (2018 projekt) 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, 1,6 mio. kroner i 2019 og restbeløb er overført til 2020.
- 0,7 mio. kroner. Forbedring af Trafikinformation (2019 projekt) 0,3 mio. kroner ud af 1,0 mio. kroner er anvendt i 2019, mens restbeløb er overført til 2020.
- 1,0 mio. kroner. Forbedring af Trafikinformation (2020 projekt)

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. Udgifter til rejsekortudstyr vedr. Odense Letbane fordeles efter indeværende års indtægter.

Fordelingen af fællesudgifter på ejerniveau ses i tabel 8 herunder.

Tabel 8: Ordinære fællesudgifter i perioden regnskab 2018 til budget 2021 uden rammestyring og anlægsudgifter

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
FynBus	76,5	76,1	78,2	80,8	79,6	2,6	-1,1
Region Syddanmark	35,1	34,7	35,6	36,9	36,2	1,3	-0,7
Assens	1,9	1,8	1,8	1,9	1,8	0,1	-0,1
Faaborg - Midtfyn	2,5	2,6	2,5	2,6	2,5	0,0	-0,1
Kerteminde	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,0	-0,1
Langeland	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	0,0	-0,1
Middelfart	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	0,0	-0,0
Nordfyn	1,7	1,7	1,7	1,8	1,7	0,1	-0,1
Nyborg	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	0,0	-0,0
Odense	25,7	25,7	26,7	27,5	27,5	0,8	-0,0
Svendborg	4,6	4,5	4,6	4,7	4,7	0,1	0,0

2021:

FynBus ramme for de ordinære fællesudgifter p/l-reguleres og udgør i budget 2021 64,6 mio. kroner. I forbindelse med etableringen af Odense Letbane, skal der jf. tidligere bestyrelsesbeslutning indkøbes rejsekortudstyr for 7 mio. kroner. Udgiften hertil afholdes via den ordinære ramme og fremgår derfor ikke direkte i budget 2021. Merudgiften skal dækkes af rammestyingsprincippet for den ordinære ramme og forventes endelig afdraget ultimo 2023.

Der ansøges om overførsel af anlægsprojektet FynBusbestilling i Fremtiden på 0,5 mio. kroner (2019-projekt) fra 2020 til 2021. Dette skyldes at projektet skal anvendes til at foretage en systemmæssig sammenlægning af FynBus to systemer til håndtering af grupperejser. Dette skal dels sikre en forenkling administrativt og kundemæssigt, men også sikre en driftsmæssig billigere løsning for FynBus. Sammenlægningen sker ved at integrere løsningen i FynBus' mobil app og webshop. Der har været arbejdet med at klargøre en endelig kravspecifikation. I processen har FynBus vurderet at der af juridiske årsager vil være krav om snart at konkurrenceudsætte den samlede løsning. FynBus er derfor i gang med at forberede et udbud af en ny mobil app/webshop, hvorfor videre udvikling af nuværende mobil app/webshop er sat på standby.

Der har i perioden 2018-2020 været afsat 1,0 mio. kr. årligt til øget digital trafikinformation i FynBus' område. Det er for midlerne blandt andet opsat nye skærme i blandt andet Odense, Middelfart, Nyborg og Faaborg. Der forhandles med en række kommuner om yderligere opsætning af digitale skærme i 2020. Da behovet digital trafikinformation ikke forventes at kunne tilgodeses fuldt ud for de afsatte midler, er der også i 2021 indsat 1,0 mio. kr. i budgettet. På kommende bestyrelsesmøde gives status for de anvendte midler frem til 2020 og for planerne for 2021.

Telekørsel/Flexkur og Plustur

Primo februar 2020 er indført nyt telekørselskoncept, hvor teletaxa, telecity og telependler er erstattet af Flexkur og Plustur.

Tabel 9 herunder viser udviklingen i ejerbidraget fra 2018-21 på ejerniveau.

Tabel 9: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2018 til budget 2021 i løbende priser

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
FynBus	20,7	17,1	21,3	21,3	12,9	0,0	-8,4
Region Syddanmark	1,0	0,7	1,2	1,2	0,9	0,0	-0,3
Assens	5,1	3,2	3,7	3,7	1,9	0,0	-1,8
Faaborg - Midtfyn	4,7	5,1	5,8	5,8	3,0	0,0	-2,8
Kerteminde	1,6	1,5	1,6	1,6	1,1	0,0	-0,5
Langeland	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Middelfart	1,1	1,2	1,3	1,3	1,9	0,0	0,6
Nordfyn	4,9	3,4	5,0	5,0	2,5	0,0	-2,5
Nyborg	0,6	0,5	0,6	0,6	0,3	0,0	-0,3
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
Svendborg	1,5	1,2	1,9	1,9	1,1	0,0	-0,8

2020:

Ejerbidraget forventes, eksklusiv Covid-19 netto kompensationsaftalen, at udgøre 11,6 mio. kroner, hvilket er en mindre udgift på 9,6 mio. kroner, svarende til et fald på 45,3 %. Mindreforbruget kan i væsentlig grad tilskrives Covid-19 og det vil blive modregnet i kompensationen vedrørende busdriften.

Som følge af Covid-19 har efterspørgslen været reduceret væsentligt siden medio marts og det er vanskeligt at forudsige, hvornår og i hvilken takt passagererne vil vende tilbage. Covid-19 har desuden betydet større krav til planlægning af kørsel herunder bl.a. mere solokørsel, hvilket har øget omkostningerne pr. tur. I forventningerne til 2020 er indlagt nedenstående forventning til, hvornår passagererne vil vende tilbage samt udvikling i omkostning per tur:

Forventet passagerniveau i forhold til samme kvartal 2019	3. kv. 2020 4. kv. 2020		Forventet udvikling i forhold til 1. kv. 2020	3. kv. 2020 4. kv. 2020	
Teletaxi	70%	93%	Omkostning/tur	105%	100%

I februar 2020 har de fleste kommuner indført Flexkur og Plustur, som erstatning for teletaxi, telecity og telependler. Kørselsordningerne har kun nået at være i opstartsfasen inden Covid-19 og på budgetopfølgningstidspunktet er det ikke muligt at vurdere, hvordan kunderne vil tage imod de nye ordninger. Ved

fremskrivning er taget udgangspunkt i turantal i 2. kvartal, som er fremskrevet med ovenstående forventning til passagerniveau resten af 2020. Der vil i resten af 2020 ved de kvartalsvise afregninger blive opkrævet til budget af hensyn til den nettoaftale der er indgået med staten.

2021:

Ejerbidraget i 2021 forventes at udgøre 12,9 mio. kr., som i forhold til Forventet regnskab 2020 er en stigning på 1,3 mio. kr.

Ejerbidraget stiger forholdsvis mindre, end antallet af ture stiger. Dette skyldes, at egenbetalingen på Flextur og Plustur er højere, end den var på de kørselsordninger, der er ophørt. Desuden forventes omkostning pr. tur at falde til et normalt leje i 2021.

Forventningen tager udgangspunkt i kommunernes indmelding af forventet kørsel i 2021. På grund af overgangen til Flextur/Plustur og konsekvenserne af Covid-19, er der nogen usikkerhed til budget 2021.

De fleste kommuner har valgt mindre eller ingen justeringer i forhold til budget 2020. Flextur og Plustur var først lige startet op, da kørselsefterspørgslen faldt som følge af Covid-19, så det har været vanskeligt at estimere kørslen i de nye ordninger. Hvis en kommune til budget 2021 har valgt at indmelde ét samlet antal ture for telekørslen, er turene fordelt mellem Flextur og Plustur i forhold til fordelingen af ture i 2. kvartal 2020.

I 2021 forventes 128.328 ture i telekørslen. Det er 10.000 ture færre end i regnskab 2019 og knap 38.000 flere end i forventet regnskab 2020.

I nedenstående tabel ses antal ture indenfor de forskellige telekørselsordninger fordelt på ejer.

Tabel 10: Produkt- og ejerfordelte rejser i telekørslen i perioden regnskab 2018 til budget 2021

Telekørsel samlet - Antal rejser										
Ture	Produkt	R2016	R2017	R2018	R2019	B2020	FR2020	B2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
FynBus	Telependler	20.277	18.853	16.485	8.972	16.890	858	-	-16.032	-858
	Telerute	10.161	8.787	7.990	5.381	8.710	6.185	6.533	-2.525	348
	Telecity	10.798	9.683	9.450	9.077	10.950	2.035	-	-8.915	-2.035
	Teletaxa	127.027	126.544	129.536	115.552	127.690	9.647	1.250	-118.043	-8.397
	Teletaxa - Flextur						59.561	95.170	59.561	35.609
	Teletaxa - Plustur						12.175	25.375	12.175	13.200
	Total	168.263	163.867	163.461	138.982	164.240	90.461	128.328	-73.779	37.866
RSD	Telerute	7.511	6.659	5.749	3.997	6.500	4.816	5.100	-1.684	284
	Total	7.511	6.659	5.749	3.997	6.500	4.816	5.100	-1.684	284
Assens	Telependler - uddann	2.838	2.559	1.631	-	-	-	-	-	-
	Telependler	2.948	2.558	2.910	-	-	-	-	-	-
	Telependler, i alt	5.786	5.117	4.541	-	-	-	-	-	-
	Teletaxa	33.828	32.278	32.390	25.920	30.000	1.801	-	-28.199	-1.801
	Teletaxa - Flextur						8.967	20.160	8.967	11.193
	Teletaxa - Plustur						1.802	3.840	1.802	2.038
Total	39.614	37.395	36.931	25.920	30.000	12.570	24.000	-17.430	11.430	
Faaborg-Midtfyn	Telependler	4.869	4.347	3.986	3.772	5.300	422	-	-4.878	-422
	Telerute	292	207	232	131	250	43	250	-207	207
	Teletaxa	33.097	31.961	35.813	38.146	39.000	3.293	-	-35.707	-3.293
	Teletaxa - Flextur						22.961	24.000	22.961	1.039
	Teletaxa - Plustur						2.583	6.000	2.583	3.417
Total	38.258	36.515	40.031	42.049	44.550	29.302	30.250	-15.248	948	
Kerteminde	Telependler	813	1.634	831	724	1.100	41	-	-1.059	-41
	Teletaxa	14.052	12.380	12.703	11.677	12.000	902	-	-11.098	-902
	Teletaxa - Flextur						6.845	6.800	6.845	-45
	Teletaxa - Plustur						1.599	3.400	1.599	1.801
Total	14.865	14.014	13.534	12.401	13.100	9.387	10.200	-3.713	813	
Langeland	Telerute	551	579	997	676	350	801	425	451	-376
	Total	551	579	997	676	350	801	350	451	-451
Middelfart	Telecity	3.569	3.823	3.821	4.129	5.100	990	-	-4.110	-990
	Teletaxa	5.590	5.400	6.254	7.621	7.300	592	-	-6.708	-592
	Teletaxa - Flextur						6.826	16.000	6.826	9.174
	Teletaxa - Plustur						978	2.000	978	1.022
Total	9.159	9.223	10.075	11.750	12.400	9.386	18.000	-3.014	8.614	
Nordfyns	Telependler	3.938	4.881	3.829	2.137	6.240	201	-	-6.039	-201
	Teletaxa	29.559	34.135	32.509	23.667	29.540	2.001	-	-27.539	-2.001
	Teletaxa - Flextur						6.310	17.040	6.310	10.730
	Teletaxa - Plustur						2.680	6.960	2.680	4.280
Total	33.497	39.016	36.338	25.804	35.780	11.192	24.000	-24.588	12.808	
Nyborg	Telependler	1.261	1.096	893	782	1.000	89	-	-911	-89
	Telerute	373	343	288	115	350	28	298	-322	269
	Telecity	0					-	-	-	-
	Teletaxa	3.604	3.615	4.045	3.517	3.200	255	-	-2.945	-255
	Teletaxa - Flextur						2.027	1.530	2.027	-497
	Teletaxa - Plustur						1.028	765	1.028	-263
Total	5.238	5.054	5.226	4.414	4.550	3.427	2.593	-1.123	-835	
Odense	Telerute	62	270	281	407	410	495	410	85	-85
	Teletaxa	835	1.116	696	630	1.250	379	1.250	-871	871
	Total	897	1.386	977	1.037	1.660	874	1.660	-786	786
Svendborg	Telependler	3.610	3.268	2.405	1.557	3.250	105	-	-3.145	-105
	Telerute	1.372	729	443	55	850	1	50	-849	49
	Telecity	7.229	5.860	5.629	4.948	5.850	1.045	-	-4.805	-1.045
	Teletaxa	6.462	5.659	5.126	4.374	5.400	424	-	-4.976	-424
	Teletaxa - Flextur						5.625	9.640	5.625	4.015
	Teletaxa - Plustur						1.505	2.410	1.505	905
Total	18.673	15.516	13.603	10.934	15.350	8.705	12.100	-6.645	3.395	

Teletaxi, TeleCity og Telependler ophørt februar 2020 og erstattet af Flextur og Plustur

FLEKKØRSEL

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

Nedenstående oversigt viser, hvilke kørselsordninger de enkelte kommuner og Region Syddanmark i 2020 har placeret hos FynBus.

Assens og Nordfyns kommune har fra 1. marts 2017 valgt at anvende C-plan (FynBus' eget planlægningssystem) til deres planlagte kørsel. Her står kommunen og vognmænd for en større del af administration og planlægning end tidligere. Disse kontrakter er i 2020 blevet forlænget. Fra marts 2021 vil Faaborg-Midtfyn kommune også anvende Cplan.

Tabel 11: Kørselsordninger hos Flextrafik ved 2. kvartal 2020

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

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

Det fremgår af tabel 11, at kommunerne anvender FynBus i 65 ud af de i alt 110 mulige ordninger.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i antal personture for perioden 2018 til 2021 vist.

Tabel 12: Antal personture i perioden regnskab 2018 til budget 2021

Antal personture	R2018	R2019	B2020	FR2020	B2021	Afvig. B20-FR20	Afvig. B21-FR20
Handicapkørsel	135.526	142.027	148.045	93.901	143.492	-54.144	49.591
Anden kørsel	294.801	226.473	202.867	141.738	282.188	-61.129	140.450
Handicap- og anden kørsel	430.327	368.500	350.912	235.639	425.681	-115.273	190.041
Telekørsel*	163.462	138.982	164.240	90.461	128.328	-73.779	37.866
I alt	593.789	507.482	515.152	326.100	554.008	-189.052	227.908
Siddende patientbefordring	234.518	235.034	240.000	222.192	238.000	-17.808	15.808
I alt	828.307	742.516	755.152	548.292	792.008	-206.860	243.716

*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 tillader en øget koordinering.

Samlet set er der i 2020 et fald på 27 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 37 % vedr. handicapkørsel, fald på 30 % vedr. anden kørsel og fald på 45 % vedr. telekørsel i forhold til budgettet.

Det store fald i personture skyldes især Covid-19, hvor kørslen siden medio marts har været væsentligt reduceret. Ved fremskrivning af antal personture for 3. – 4. kvartal 2020 er anvendt nedenstående forventning til, hvornår passagererne i de forskellige kørselsordninger vil vende tilbage:

Forventet passagerniveau i forhold til samme kvartal 2019	3. kv. 2020	4. kv. 2020
Handicap	60%	80%
Kommunal	70%	100%
Institution	100%	100%

Faldet ved telekørsel skyldes tillige, at de fleste kommuner fra februar 2020 har indført Flextur og Plustur i stedet for teletaxa, telecity og telependler. Flextur og Plustur har en relativ større egenbetaling, som kan påvirke efterspørgslen nedad.

Ejerbidrag

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 13.

Tabel 13: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2018 til budget 2021

Mio. kroner (årets priser)	R2018	R2019	B2020	FR2020	B2021	Afvig. B20-FR20	Afvig. B21-FR20
Indtægter	-7,5	-5,7	-5,8	-4,2	-6,4	1,7	-2,2
Entreprenørudgifter	77,3	66,5	62,2	45,9	75,2	-16,3	29,3
Flex udgifter, netto	69,7	60,8	56,4	41,7	68,8	-14,7	27,1
Fællesudgifter	19,0	18,9	19,1	20,7	20,2	1,7	-0,5
Ejerbidrag	88,8	79,7	75,4	62,4	89,0	-13,0	26,5

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 for perioden regnskab 2018 til budget 2021

Ejerbidrag for Flexkørsel (mio. kroner i årets priser)	R2018	R2019	B2020	FR2020	B2021	Afvig. B20-FR20	Afvig. B21-FR20
Assens	26,9	18,1	9,4	11,2	12,5	1,8	1,3
Faaborg-Midtfyn	9,2	9,1	10,8	7,3	27,3	-3,5	20,1
Kerteminde	8,3	7,1	5,9	4,4	5,6	-1,5	1,2
Langeland	2,8	2,8	3,0	2,4	2,4	-0,6	0,1
Middelfart	1,8	1,8	1,9	1,2	1,8	-0,7	0,6
Nordfyn	17,9	16,9	19,6	16,0	17,4	-3,6	1,4
Nyborg	2,7	3,0	3,2	2,3	2,5	-0,8	0,2
Odense	10,0	10,8	11,2	7,2	10,3	-4,0	3,1
Svendborg	2,4	2,8	3,0	2,0	2,6	-1,0	0,6
Ærø	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	-0,1	0,0
Region Syddanmark	6,5	6,8	6,9	8,2	6,2	1,3	-2,0
I alt	88,8	79,7	75,4	62,4	89,0	-13,0	26,5

2020:

Forventet regnskab 2020 efter 2 kvartal viser et ejerbidrag på 62,4 mio. kroner. Dette svarer til en mindredgift på 13,0 mio. kroner eller ca. 17 % i forhold til budgettet. Indbyrdes imellem ejerne er der afvigelser, og de største afvigelser kommenteres nedenfor.

Den væsentligste årsag til den mindre udgift er at antallet af ture er reduceret væsentligt siden marts grundet Covid-19.

I Assens og Nordfyn kommune er der udbetalt kompensation til vognmænd, der kører Cplan, som følge manglende kørsel i perioden medio marts til ultimo juni. Kompensationen i Assens udgør 0,5 mio. kr. mens den i Nordfyn udgør 1,2 mio. kr. I Assens er der i august indgået ny aftale om specialskekørsel til en højere grundpris, som er indregnet i forventningen til kørselsudgifter i 2. halvår 2020 og i budget 2021.

Den samlede Covid-19 kompensation udgør -13,0 mio. kroner, som svarer til det mindreforbrug der er i 2020. Dette vil blive modregnet i kompensationen vedrørende busdriften.

2021:

Ejerbidraget forventes at stige i 2021 i forhold til Forventet regnskab 2020. Budget 2021 er fremskrevet med udgangspunkt i kommunernes indmeldinger om forventet aktivitetsniveau.

I Faaborg-Midtfyn kommune forventes en stigning i ejerbidraget på 16,5 mio. kr. i forhold til budget 2020, som skyldes, at kommunen 1. marts 2021 flytter 85.000 personture til FynBus.

Da der samlet forventes flere ture, er det med til at reducere de gennemsnitlige faste fællesomkostninger pr. tur i alle kommuner.

Entrepenørudgifter

2020:

Forventet regnskab 2020 efter 2. kvartal for entrepenørudgifterne viser 45,9 mio. kroner, hvilket er en mindredgift på 16,3 mio. kroner i forhold til budget 2020.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 15: Entreprenørudgifter i perioden regnskab 2018 til budget 2021

Mio. kroner (årets priser)	R2018	R2019	B2020	FR2020	B2021	Afvig. B20-FR20	Afvig. B21-FR20
Handicapkørsel	27,7	28,0	29,6	18,3	26,1	-11,3	7,8
Anden kørsel	49,6	38,3	32,6	27,6	49,0	-5,1	21,5
I alt	77,3	66,3	62,2	45,9	75,2	-16,3	29,3

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

Der forventes en mindredrift på entreprenørudgifter til Handicapkørsel på 11,3 mio. kr. svarende til et fald på 38% i forhold til budgettet. For anden kørsel forventes en mindredrift på 5,1 mio. kr. svarende til 16%. Covid-19 har betydet større krav til planlægning af kørsel herunder bl.a. mere solokørsel, hvilket øger omkostningerne pr. tur. Ved fremskrivning af entreprenørudgifterne for resten af 2020 er anvendt nedenstående forventning, som viser, at merudgiften pr. tur vil falde over tid.

Forventet udvikling i forhold til 1. kvrt. 2020	3. kvrt. 2020	4. kvrt. 2020
Omkostning/tur	105%	100%

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 16: Entreprenørudgifter pr. persontur

Kroner pr. tur (årets priser)	R2018	R2019	B2020	FR2020	B2021	Afvig. B20-FR20	Afvig. B21-FR20
Handicapkørsel	204	197	200	195	182	-5	-13
Anden kørsel	168	170	161	195	174	34	-20
Handicap og anden kørsel	180	180	177	195	177	17	-18
Telekørsel	107	102	106	101	97	-5	-4
I alt	160	159	155	169	158	14	-11

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

Entreprenørudgiften pr. persontur forventet efter 2. kvartal i 2020 at være på 169 kroner, hvilket er 14 kr. mere end budgetteret. Merudgiften skyldes øgede omkostninger under Covid-19. Handicap og Telekørsel skiller sig ud ved, at entreprenørudgiften pr. person tur forventes lavere end budgetteret. Det skyldes, at fremskrivning af entreprenørudgiften pr. persontur er foretaget på den realiserede udgift per tur i 1. kvartal 2020, der har været relativ lav.

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

2021:

Entreprenørudgifterne er baseret på den gennemsnitlige udgift pr. persontur i 1.kvartal 2020. Der ses en faldende udvikling for handicapkørsel og telekørsel. Den gennemsnitlige udgift pr. tur forventes at ligne niveauet fra før Covid-19.

Fællesudgifter

2020:

Forventet regnskab efter 2. kvartal 2020 for fællesudgifterne viser 26,0 mio. Klagenævnet for udbud tilkendte i maj 2020 Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus en økonomisk sanktion på 3 mio. kr. for at slække på mindstekravet i udbudsbetingelserne. FynBus' andel på 1 mio. kr. indgår i fællesudgiften og er fordelt mellem ejerne i forhold til antal personture bestilt i Planet i perioden marts 2019 – februar 2020. Fællesudgifter fratrukket sanktionen viser et mindreforbrug på 0,8 mio kr., som primært skyldes nedjusterede forventninger til bidrag til FlexDanmark.

Tabel 17: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2018 til budget 2021

Mio. kroner (årets priser)	R2018	R2019	B2020	FR2020	B2021	Afvig. B20-FR20	Afvig. B21-FR20
Fællesudgifter. Telekørsel	6,0	5,5	6,8	5,3	5,2	-1,5	-0,1
Fællesudgifter, flexområdet	19,0	18,9	19,1	20,7	20,2	1,7	-0,5
Fællesudgifter, i alt	25,0	24,5	25,8	26,0	25,4	0,2	-0,7

2021:

Fællesudgifterne forventes i 2021 at udgøre 25,4 mio. kroner, som svarer til PL-fremskrivning af Forventet regnskab 2020 fratrukket sanktionen på 1. mio. kr.

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 overtagne tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne, påhviler **Odense Kommune**.

FynBus har udover overtagne tjenestemænd efterfølgende ansat 3 tjenestemænd. En eventuel restforpligtelse for de 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 11,1 mio. kroner i 2020 og forventet regnskab udgør et underskud på 11,6 mio. kroner. Ændringen skyldes en lavere forventning til afkast på obligationsporteføljen.

Tabel 18: Pensionsresultat regnskab 2018 til budget 2021

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-3,4	-13,2	-8,0	-7,6	-8,6	0,4	-1,0
Udgifter til pensioner	14,7	18,5	19,0	19,1	20,0	0,1	1,0
Nettoudgifter pension	11,3	5,3	11,0	11,5	11,4	0,5	-0,0
Administrative udgifter	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	-0,1	0,1
Resultat pension	11,5	5,5	11,1	11,6	11,6	0,4	0,0

Indtægterne forventes at udgør 7,6 mio. kroner i 2020. Det er en mindreindtægt på 0,4 mio. kroner og skyldes en lavere forventning til afkastet af obligationsporteføljen, der bliver modsvaret af en merindtægt på nettohuslejen vedr. Gammelsø.

Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger består af:

- 3,5 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er en merindtægt på 0,1 mio. kroner.
- 1,0 mio. kroner i afkast af obligationsbeholdning. Afkastet for 1. halvår har været negativt, hvorfor årets samlede forventninger er nedskrevet med 0,5 mio. kroner. Generelt har aktie- og obligationsmarkederne de seneste år været meget volatile og derfor kan der opleves større udsving end hidtil i afkastet.
- 3,1 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er på niveau med budget.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner forventes at udgør 19,1 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,1 mio. kroner. Stigningen fra 2018 til 2019 skyldes lukning af Odense Bybusser. Merudgiften til pensionsudbetalinger, spares i Odense Kommunes ordinære busdriftsomkostninger. De eksterne administrative udgifter udgør 0,1 mio. kroner, hvilket er 0,1 mio. kroner under budget. Udgifterne kan henføres til eksterne udgifter til udbetalingsadministration, bankgebyrer, revisionspåtegning mv.

Indtægten fra Sampension på 3,1 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, forventes den samlede præmie til pension vedr. de tjenestegørende i 2020 at udgør 1,9 mio. kroner. Merudgiften skyldes hovedsageligt, at 1 tjenestemand har valgt ikke at gå på pension, som ellers planlagt. Lukning af Odense Bybusser i 2018, betyder at Odense Kommune ikke længere skal indbetale til pension for de tjenestegørende tjenestemænd.

Den største del af opsparingen er placeret hos Sampension.

Herudover indbetaler FynBus på særskilt opsparing til dækning af forpligtelser for tjenestemænd, som ikke er omfattet af ordningen med Sampension. Præmien beregnes i begge tilfælde som 41,0 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2020.

Udgiften til præmiebetaling opkræves hos de enheder, som beskæftiger tjenestemændene. Hovedparten har indtil 2018 været beskæftiget i Odense Bybusser og øvrige er beskæftiget hos Keolis Danmark A/S og i FynBus' administration.

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 19: Præmiebetaling regnskab 2018 til budget 2021

Præmiebetaling (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
Odense Kommune	2,5	-	-	-	-	-	-
Keolis Danmark A/S	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	-0,0	0,0
FynBus' fællesudgifter	1,4	1,1	1,1	1,1	0,8	-0,0	-0,3
I alt til Sampension	4,5	1,6	1,6	1,5	1,3	-0,0	-0,3
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,8	0,5	0,2	0,4	0,4	0,2	0,0
Samlet præmiebetaling	5,3	2,1	1,8	1,9	1,7	0,1	-0,3

Pensionsbalance

I pensionsbalancen indgår på den ene side FynBus' pensionsforpligtelser overfor tjenestemændene og på den anden side de værdier, der er reserveret til forpligtelserne. Balancen opgøres hvert 5. år, hvor forpligtelserne bliver aktuaropgjort og dette er gjort pr. 31/12-17. 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. 31/12-19 425,1 mio. kroner mod tidligere 440,0 mio. kroner pr. 31/12-18.

FynBus pensionsforpligtelser omfatter 108 tjenestemænd. Heraf er 14 pr. 30/6-20 stadig tjenestegørende.

EGENKAPITAL

Egenkapitalen i FynBus interne regnskab vedr. 2020 viser den disponibel egenkapital. Herunder ses udviklingen i FynBus samlede egenkapital, som ultimo 2019 er opgjort til -75,4 mio. kroner.

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

Tabel 20: Egenkapitalens udvikling 2015-2019

Mio. kroner (årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	R 2018	R 2019
Egenkapital primo	3,4	0,7	-39,2	-58,1	-66,3
Årets bevægelser vedr. den disponible egenkapital	-78,1	-64,7	-3,4	0,5	0,9
Årets bevægelser vedr. pensionsforpligtelser og øvrige	75,4	24,8	-15,5	-8,7	-10,0
Egenkapital ultimo	0,7	-39,2	-58,1	-66,3	-75,4

Disponibel egenkapital

Den disponible egenkapital 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.

FynBus' disponible egenkapital udgjorde ultimo 2014, inden investeringen i Rejsekortet, 28,5 mio. kr. Af de samlede 121,6 mio. kr. som Rejsekortet har kostet, udgør selve investeringen og implementeringen af Rejsekortet 105,3 mio. kr., mens det resterende beløb er ansvarligt lån, som Rejsekortet tilbagebetaler til FynBus. Det betyder, at den disponible egenkapital er opbrugt i forbindelse med investeringen i Rejsekort.

Udgifterne til Rejsekortet er anvendt på følgende:

Tablet 215: Investering i Rejsekort

Udgifter til anskaffelse og implementering af rejsekortet	Mio. kroner
Aktiekapital indskud	32,3
Ansvarligt lån, indskud	16,3
Indkøb af rejsekortudstyr	59,9
Implementeringsudgifter	13,1
I alt	121,6

Den disponible egenkapital forventes pr. 31/12-20 at udgør -71,5 mio. kroner og er en forbedring på 0,9 mio. kroner i forhold til regnskab 2019. Dette skyldes forventning om et lavere driftsresultat i Rejsekort og Rejseplan A/S, som giver mulighed for at forbedre den negative egenkapital.

På bestyrelsesmøde 20. august 2020 godkendte bestyrelsen direktørens indstilling om at lave en plan for genetableringen af den negative disponible egenkapital frem mod 2028.

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 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2021 priser)	Budgetoverslag 2022 (2021 priser)	Budgetoverslag 2023 (2021 priser)	Budgetoverslag 2024 (2021 priser)
Indtægter:								
Enkeltbilletter, total	36.828	34.857	21.529	-13.328	31.160	30.017	30.017	30.017
- Kontantbilletter	21.269	20.688	5.807	-14.881	18.763	18.074	18.074	18.074
- SMS-billetter	15.559	14.168	15.722	1.553	12.397	11.943	11.943	11.943
Kvikkort/turkort/rejsekort classic	57.537	57.462	48.280	-9.182	62.120	59.876	59.876	59.876
Periodekort, total	79.658	80.479	61.044	-19.435	76.702	74.803	74.803	74.803
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	19.254	15.551	16.180	629	20.232	19.471	19.471	19.471
- Ungdomskort	50.955	55.514	35.639	-19.875	47.220	46.158	46.158	46.158
- Skolekort	9.449	9.414	9.225	-188	9.250	9.174	9.174	9.174
Kompensation fra Staten	12.692	12.819	12.836	18	12.779	12.406	12.406	12.406
Bus / tog samarbejde	8.434	18.252	10.611	-7.641	11.596	11.162	11.162	11.162
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	1.861	1.168	2.289	1.121	1.713	1.713	1.713	1.713
Salgsprovision og - gebyrer	-1.843	-1.729	-508	1.222	-615	-615	-615	-615
Øvrige indtægter	630	263	-90	-353	101	101	101	101
Indtægter i alt	195.798	203.570	155.992	-47.578	195.555	189.464	189.464	189.464
Covid-19 indtægtskompensation(+ er lig med kompensation for manglende indtægter)	0	0	47.578	47.578	0	0	0	0
Indtægter i alt incl. Covid-19 kompensation	195.798	203.570	203.570	0	195.555	189.464	189.464	189.464
Busruter udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2021 priser)	Budgetoverslag 2022 (2021 priser)	Budgetoverslag 2023 (2021 priser)	Budgetoverslag 2024 (2021 priser)
Bruttoudgifter:								
- Entreprenørkontrakter	473.217	477.332	472.456	4.876	456.290	429.871	427.842	428.391
- Incitamentsaftale	2.993	3.960	3.793	167	3.960	3.960	3.960	3.960
- Variabel kørsel	7.652	8.756	5.648	3.108	8.360	9.111	9.111	9.111
- Bod	-684	-199	-143	-57	-221	-221	-221	-221
- Rejsetidsgaranti	83	103	104	-1	102	102	102	102
- Endestationer/rutebilstationer	44	550	550	0	1.000	1.000	1.000	1.000
- Direkte henbærbare driftsrelaterede udgifter	2.547	4.177	5.012	-835	2.534	1.485	3.885	1.485
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	1.369	2.500	1.250	1.250	2.500	2.500	2.500	2.500
Bruttoudgifter, busruter	487.221	497.178	488.670	8.507	474.526	447.807	448.179	446.327
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	291.424	293.607	332.678	-39.071	278.970	258.344	258.715	256.864
Covid-19 omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	0	0	-4.915	4.915	0	0	0	0
Bruttoudgifter, busruter incl. Covid-19 kompensation	487.221	497.178	483.755	13.423	474.526	447.807	448.179	446.327
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter) incl. Covid-19 kom.	291.424	293.607	280.185	13.423	278.970	258.344	258.715	256.864
Fællesudgifter:	76.619	78.172	78.171	3.669	79.639	79.639	79.639	79.639
- Driftsrelaterede udgifter	10.122	11.445	11.392	53	10.237	10.237	10.237	10.237
- Salgsrelaterede udgifter	14.978	15.481	15.041	440	16.242	16.242	16.242	16.242
- Administrative udgifter	36.470	36.745	36.160	585	38.147	38.147	38.147	38.147
- Rejsekort udgifter	14.501	14.501	14.501	0	15.013	15.013	15.013	15.013
- Investering Odense Letbane	0	0	3.668	0	0	0	0	0
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	548	0	-2.591	2.591	0	0	0	0
- Anlægsudgifter	1.332	2.500	2.107	393	1.500	0	0	0
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	77.951	80.672	80.278	394	81.139	79.639	79.639	79.639
Årets ejerbidrag busdrift	369.374	374.279	412.956	-38.677	360.109	337.983	338.354	336.503
Covid-19 kompensation(+ lig med kompensation for manglende indtægter og øget merudgifter)	0	0	52.494	52.494	0	0	0	0
Årets ejerbidrag busdrift incl. Covid-19 kom.	369.374	374.279	360.463	13.817	360.109	337.983	338.354	336.503

FynBus

Kollektiv trafik								
Telekørsel (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2021 priser)	Budgetoverslag 2022 (2021 priser)	Budgetoverslag 2023 (2021 priser)	Budgetoverslag 2024 (2021 priser)
- Indtægter	2.609	2.932	2.801	-131	4.667	4.657	4.657	4.657
- Entreprenørudgifter	14.190	17.440	9.128	8.312	12.384	12.384	12.384	12.384
Telekørsel nettoudgifter	11.581	14.508	6.327	8.181	7.717	7.728	7.728	7.728
- Fællesudgifter (Flextrafik)	5.545	6.769	5.302	1.467	5.181	5.181	5.181	5.181
Årets ejerbidrag telekørsel	17.126	21.278	11.630	9.648	12.898	12.908	12.908	12.908
Covid 19-kompensation(+ er merudgift og - er mindredgift, så ejerbidrag er lig B2020)	0	0	9.648	-9.648	0	0	0	0
Årets ejerbidrag telekørsel incl. Covid-19 kom.	17.126	21.278	21.278	0	12.898	12.908	12.908	12.908

Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)

Årets underskud kollektiv trafik	385.952	395.557	427.177	-31.620	373.007	350.891	351.262	349.411
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	386.501	395.557	424.586	-29.029	373.007	350.891	351.262	349.411
Covid-19 kompensation i alt	0	0	-42.846	0	0	0	0	0
Årets underskud kollektiv trafik incl. Covid-19 Kom.	385.952	395.557	384.331	-31.620	373.007	350.891	351.262	349.411
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital incl. Covid-19 Kom.	386.501	395.557	381.740	-29.029	373.007	350.891	351.262	349.411

Restfinansiering og likviditet

Restfinansiering

	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2021 priser)	Budgetoverslag 2022 (2021 priser)	Budgetoverslag 2023 (2021 priser)	Budgetoverslag 2024 (2021 priser)
Ejerbetaling af busdrift	386.501	395.557	424.586	-29.029	373.007	350.891	351.262	349.411
Opkrævet aconto for året	390.542	383.584	384.272	688	362.620	339.779	340.440	339.351
Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)	-4.041	11.973	40.314	28.341	10.387	11.112	10.822	10.060

Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel

	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2021 priser)	Budgetoverslag 2022 (2021 priser)	Budgetoverslag 2023 (2021 priser)	Budgetoverslag 2024 (2021 priser)
Afregning for foregående regnskabsår	-549	-2.793	-3.889	-1.096	-8.507	0	0	0
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvis to år efter regnskabsåret)	1.056	17.053	17.053	0	2.801	170	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	11	178	178	0	29	2	0	0
Opkrævet aconto for året	390.542	383.584	384.272	688	362.620	339.779	340.440	339.351
Årets samlede likvide tilskud	391.060	398.022	397.614	-408	356.944	339.951	340.440	339.351

FynBus
Nøgletal

	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2021 priser)	Budgetoverslag 2022 (2021 priser)	Budgetoverslag 2023 (2021 priser)	Budgetoverslag 2024 (2021 priser)
Busruter								
Passagerantal*bus	14.521.000	14.513.000	10.528.000	-3.985.000	13.678.000	13.225.000	13.225.000	13.225.000
Driftsbusser	337	337	337	0	316	316	316	316
Køreplantimer	613.716	613.690	612.199	-1.492	597.049	559.749	559.749	559.749
køreplankm	18.478.905	18.457.879	18.486.888	29.010	18.203.786	17.452.756	17.452.756	17.452.756
Passagerer/køreplantime	24	24	17	-6	23	24	24	24
Passager/antal indbyggere	29	29	21	-8	27	26	26	26
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	40	41	32	-9	41	42	42	42
Indtægter/passagerer (kr.)	13	14	15	1	14	14	14	14
indtægter/køreplantim (kr.)	319	332	255	-77	328	338	338	338
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	794	810	798	-12	795	800	801	797
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	475	478	543	65	467	462	462	459
Årets underskud/køreplantime (kr.)	629	645	698	53	625	627	628	624
Ejerbidrag/km (kr.)	20	20	22	2	20	19	19	19
Telekørsel								
Passagerantal telekørsel (personture)	138.982	164.240	90.461	-73.779	128.328	128.328	128.328	128.328
Antal minutter (incl. Servicetid)	1.639.551	1.984.696	991.142	-993.554	1.380.264	1.380.264	1.380.264	1.380.264
Antal km (direkte rejse)	992.855	1.192.143	648.142	-544.001	887.360	887.360	887.360	887.360
Nettoudgifter/persontur (kr.)	83	88	70	-18	60	60	60	60
Bruttoudgifter/persontur (kr.)	102	106	101	-5	97	97	97	97
Fællesudgifter/persontur (kr.)	40	41	59	17	40	40	40	40
Ejerbidrag/km (kr.)	17	18	18	0	15	15	15	15
Ejerbidrag/minut (kr.)	10	11	12	1	9	9	9	9
Kollektiv trafik i alt								
Indbyggerantal	499.207	497.941	498.715	774	497.941	499.490	500.890	502.263
Passagerantal i alt	14.659.982	14.677.240	10.618.461	-4.058.779	13.806.328	13.353.328	13.353.328	13.353.328
Årets underskud/passagerer (kr.)	27	27	41	13	27	27	27	26
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	774	794	851	57	749	702	701	696

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

FynBus

Tjenestemandspensioner								
Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2021 priser)	Budgetoverslag 2022 (2021 priser)	Budgetoverslag 2023 (2021 priser)	Budgetoverslag 2024 (2021 priser)
Nettohusleje - Gammelsø	3.478	3.436	3.499	63	3.599	3.599	3.599	3.599
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbev. Odense Kommune	6.723	1.500	1.000	-500	1.725	1.545	1.365	1.185
Pensionsudbetaling fra Sampension	3.015	3.060	3.094	34	3.282	3.337	3.392	3.447
Indtægter i alt	13.216	7.996	7.594	-402	8.606	8.481	8.356	8.231
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2021 priser)	Budgetoverslag 2022 (2021 priser)	Budgetoverslag 2023 (2021 priser)	Budgetoverslag 2024 (2021 priser)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	18.515	18.955	19.058	-102	20.034	20.284	20.534	20.784
Ekstern administration	164	180	120	60	180	180	180	180
Udgifter i alt	18.680	19.135	19.178	-42	20.214	20.464	20.714	20.964
I alt	5.463	11.139	11.584	-444	11.608	11.983	12.358	12.733

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007								
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2021 priser)	Budgetoverslag 2022 (2021 priser)	Budgetoverslag 2023 (2021 priser)	Budgetoverslag 2024 (2021 priser)
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	467	475	465	-10	477	477	477	477
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.088	1.110	1.084	-26	808	664	520	376
Præmiebetaling til Sampension	1.555	1.585	1.550	-35	1.285	1.141	997	853
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	518	204	375	171	384	172	172	172
i alt	2.072	1.789	1.924	135	1.669	1.313	1.169	1.025

Egenkapital - finansiering								
Disponibel egenkapital - Saldo & anvendelse								
(1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2021 priser)	Budgetoverslag 2022 (2021 priser)	Budgetoverslag 2023 (2021 priser)	Budgetoverslag 2024 (2021 priser)
Saldo, primo	-73.303	-73.303	-72.422	881	-71.528	-70.556	-69.584	-68.612
Rejsekort - aktiekapital (reguleringer over EK)	-176	0	0	0	0	0	0	0
Rejsekort - genetablering af egenkapital	1.058	0	894	0	972	972	972	972
Saldo, ultimo	-72.422	-73.303	-71.528	1.775	-70.556	-69.584	-68.612	-67.640

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2021 priser)	Budgetoverslag 2022 (2021 priser)	Budgetoverslag 2023 (2021 priser)	Budgetoverslag 2024 (2021 priser)
Handicapkørsel (SBH) - ekskl. Demens								
Indtægter	-5.335	-5.618	-3.929	-1.689	-5.982	-5.982	-5.982	-5.982
Entreprenørudgifter	27.995	29.601	17.908	11.694	25.490	25.490	25.490	25.490
Fællesudgifter	5.150	5.591	5.260	330	5.184	5.184	5.184	5.184
Ejerbidrag	27.810	29.574	19.239	10.335	24.692	24.692	24.692	24.692
Personture	142.027	148.045	91.849	-56.196	140.592	140.592	140.592	140.592
Handicapkørsel (SBH) - Demens								
Indtægter	-25	0	-91	91	-138	-138	-138	-138
Entreprenørudgifter	130	0	416	-416	655	655	655	655
Fællesudgifter	22	0	115	-115	110	110	110	110
Ejerbidrag	127	0	440	-440	628	628	628	628
Personture	590	0	2.053	2.053	2.900	2.900	2.900	2.900
Lægekørsel								
Indtægter	-3	0	-5	5	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	2.181	2.927	1.929	998	2.900	2.900	2.900	2.900
Fællesudgifter	491	692	602	90	638	638	638	638
Ejerbidrag	2.668	3.619	2.527	1.092	3.538	3.538	3.538	3.538
Personture	14.814	19.900	11.654	-8.246	18.900	18.900	18.900	18.900
Speciallægekørsel								
Indtægter	-3	0	-4	4	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.468	1.723	1.275	447	1.622	1.622	1.622	1.622
Fællesudgifter	211	262	258	4	232	232	232	232
Ejerbidrag	1.675	1.984	1.529	455	1.853	1.853	1.853	1.853
Personture	6.358	7.525	4.994	-2.531	6.875	6.875	6.875	6.875
Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	196	342	139	203	258	258	258	258
Fællesudgifter	19	36	21	16	26	26	26	26
Ejerbidrag	215	378	159	219	284	284	284	284
Personture	578	1.045	401	-644	770	770	770	770
Paragrafkørsel								
Indtægter	-4	-8	-4	-3	-8	0	0	0
Entreprenørudgifter	285	386	229	157	380	380	380	380
Fællesudgifter	61	82	74	7	83	83	83	83
Ejerbidrag	342	459	299	161	454	463	463	463
Personture	1.847	2.350	1.439	-911	2.450	2.400	2.400	2.400
Genoptræningskørsel****)								
Indtægter	-9	0	-1	1	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	3.790	4.069	2.386	1.683	3.757	3.887	3.887	3.887
Fællesudgifter	939	1.090	909	181	921	921	921	921
Ejerbidrag	4.720	5.159	3.294	1.865	4.678	4.808	4.808	4.808
Personture	31.860	34.700	18.615	-16.085	32.750	33.801	33.801	33.801

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2021 priser)	Budgetoverslag 2022 (2021 priser)	Budgetoverslag 2023 (2021 priser)	Budgetoverslag 2024 (2021 priser)
Special genoptræningskørsel****)								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	432	636	534	102	613	613	613	613
Fællesudgifter	53	83	95	-13	75	75	75	75
Ejerbidrag	485	719	630	89	688	688	688	688
Personture	1.610	2.375	1.838	-537	2.220	2.220	2.220	2.220
Aktivitetkørsel								
Indtægter	-293	-213	-136	-77	-275	-298	0	0
Entreprenørudgifter	5.779	5.048	3.541	1.506	5.077	5.259	5.259	5.259
Fællesudgifter	1.263	1.067	1.053	14	1.025	1.025	1.025	1.025
Ejerbidrag	6.748	5.901	4.458	1.444	5.827	5.985	6.283	6.283
Personture	44.606	37.235	23.057	-14.178	40.280	42.003	42.003	42.003
Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	2.467	2.613	1.928	685	2.282	2.326	2.326	2.326
Fællesudgifter	639	724	867	-144	637	637	637	637
Ejerbidrag	3.106	3.336	2.795	542	2.918	2.963	2.963	2.963
Personture	19.592	20.600	16.420	-4.180	19.850	20.494	20.494	20.494
Specialskolekørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	20.383	13.758	15.020	-1.262	31.290	33.465	33.465	33.465
Fællesudgifter	3.025	2.297	3.095	-798	4.851	4.851	4.851	4.851
Ejerbidrag	23.408	16.055	18.115	-2.060	36.141	36.141	36.141	36.141
Personture	96.527	70.140	59.382	-10.758	152.133	164.537	164.537	164.537
Center for voksenundervisning								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	160	343	120	223	221	221	221	221
Fællesudgifter	35	68	41	27	51	51	51	51
Ejerbidrag	195	411	161	249	272	272	272	272
Personture	1.017	2.100	756	-1.344	1.460	1.460	1.460	1.460
CPR-kørsel/Job og ressource								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	12	0	12	0	0	0	0
Fællesudgifter	0	3	0	3	0	0	0	0
Ejerbidrag	0	15	0	15	0	0	0	0
Personture	0	75	0	-75	0	0	0	0
Dagcenterkørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.203	704	464	240	628	628	628	628
Fællesudgifter	218	162	172	-10	159	159	159	159
Ejerbidrag	1.421	866	636	230	787	787	787	787
Personture	7.058	4.500	3.182	-1.318	4.500	4.500	4.500	4.500

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2021 priser)	Budgetoverslag 2022 (2021 priser)	Budgetoverslag 2023 (2021 priser)	Budgetoverslag 2024 (2021 priser)
Flexruter								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	2	71	0	71	0	0	0	0
Fællesudgifter	1	12	0	12	0	0	0	0
Ejerbidrag	2	83	0	83	0	0	0	0
Personture	16	322	0	-322	0	0	0	0
*) Implementeringsudgifter inden opstart 1/1-14								
Flextrafik ekskl. siddende patientbef. og telekørsel i alt								
Indtægter	-5.672	-5.839	-4.170	-1.669	-6.402	-6.418	-6.119	-6.119
Entreprenørudgifter	66.472	62.231	45.889	16.343	75.173	77.704	77.704	77.704
Fællesudgifter	12.126	12.167	12.563	-396	13.991	13.991	13.991	13.991
Ejerbidrag Flextrafik i alt	72.925	68.559	54.281	14.278	82.761	85.277	85.575	85.575
Personture	368.500	350.912	235.639	-115.273	425.681	441.452	441.452	441.452
Covid-19 kompensation	0	0	14.278	0	0	0	0	0
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Covid-19 Kom.	72.925	68.559	68.559	14.278	82.761	85.277	85.575	85.575
Siddende patientbefordring								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter ^{^)}	0	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	6.820	6.888	8.165	-1.278	6.200	6.200	6.200	6.200
Ejerbidrag	6.820	6.888	8.165	-1.278	6.200	6.200	6.200	6.200
Personture	235.034	240.000	222.192	-17.808	238.000	238.000	238.000	238.000
^) Entreprenørafregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik								
Covid-19 kompensation	0	0	-1.278	1.278	0	0	0	0
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Covid-19 Kom.	6.820	6.888	6.888	0	6.200	6.200	6.200	6.200
Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*								
Indtægter	-5.672	-5.839	-4.170	-1.669	-6.402	-6.418	-6.418	-6.418
Entreprenørudgifter	66.472	62.231	45.889	16.343	75.173	77.704	77.704	77.704
Fællesudgifter	18.946	19.054	20.728	-1.674	20.191	20.191	20.191	20.191
Ejerbidrag Flextrafik i alt	79.745	75.447	62.447	13.000	88.961	91.477	91.775	91.775
Personture i alt	603.534	590.912	457.831	-133.081	663.681	679.452	679.452	679.452
Covid-19 kompensation	0	0	13.000	-13.000	0	0	0	0
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Covid-19 Kom.	79.745	75.447	75.447	0	88.961	91.477	91.775	91.775
Nøgletal**								
Km	0	0	0	0	0	11	0	0
Entreprenørudgifter pr. personture	159	155	169	14	158	158	158	158
Entreprenørudgifter pr. direkte rejseminut inklusiv service	0	0	0	0	0	0	0	0
Ejerbidrag/persontur	177	174	202	28	173	172	173	173

* Telekørsel afregnes under busregnskabet

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

SAMLET OVERSICHT OVER DIGITALE INFORMATIONSSKÆRME I FYNBUS INKL. UDBYGNING I 2021

Kommune	Sted	Antal skærme	Opsat / forventes opsat	Skærme finansieret af
Assens	Assens Rutebilstation	1	Før 2018	FynBus
	Haarby Rutebilstation	1	Før 2018	FynBus
	Glamsbjerg	1	2021	FynBus
	Aarup Station	2	2021	FynBus
Faaborg-Midtfyn	Faaborg Rutebilstation	2	2019	FynBus
	Ringe Station	1	2019	FynBus
Kerteminde	Kerteminde Rutebilstation	1	2021	FynBus
	Langeskov Station	1	2021	FynBus
	Munkebo	1	2021	FynBus
Langeland	Rudkøbing Busterminal	2	2021	FynBus
Middelfart	Middelfart Station	2	2019	FynBus/Trafikstyrelsen
Nordfyn	Otterup	1	2020	FynBus
	Søndersø	1	2020	FynBus
	Bogense	1	2020	FynBus
Nyborg	Nyborg Station	3	2020	FynBus/Trafikstyrelsen
	Ørbæk	1	2021	FynBus
Odense	OUH, Odense	10	Før 2018	FynBus
	FynBus	3	Før 2018	FynBus
	Odense Banegård Center	23	2019	FynBus/Trafikstyrelsen
	Th. B. Thrigesgade	1	2020	FynBus
	Hans Mules Gade	1	2020	FynBus
	Odense Zoo	2	2020	FynBus
	Tarup Center	3	2021	FynBus
	Syddansk Universitet	3	2021	FynBus
Svendborg	Svendborg busterminal	6	Før 2018	FynBus
	OUH, Svendborg	4	Før 2018	FynBus
	SG-Hallen	1	2021	FynBus

**Fælles landsdækkende
rejseregler**
**Gyldig fra 1. januar ~~2020~~
2021**

1. Generelt	4
1.1. Anvendelsesområde	4
1.2. Serviceydelser	4
2. Rejsehjemmel	5
2.1. Regler og priser	5
2.2. Kundetyper	5
2.3. Køb af rejsehjemmel.....	6
2.4. Brug af rejsehjemmel.....	7
2.4.1. Brug af billetter og kort udstedt på pap, papir eller mobiltelefon.....	887
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.....	111110
2.6.1. Indrejsekontrol ved kaldt transportøransvar.....	11
2.7. Kontrolafgift.....	11
2.7.1. Gyldighed af rejsehjemmel.....	11
2.7.2. Afgift	131312
2.7.3. Kontrolafgiftens gyldighed.....	131312
2.7.3.1. Særligt for børn	131312
2.7.4. Identifikation	131312
2.7.5. Pendlere	131312
2.7.6. Betaling	141413
2.8. Misbrug af rejsehjemmel	141413
3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap	141413
3.1. Assistance	141413
3.2. Ledsageordning	151514
3.3. Medtagning af hjælpemidler	161615
4. Bagage, cykler og andre medbragte genstande	161615
4.1. Generelt	161615
4.2. Personlig bagage.....	161615
4.3. Cykler.....	16
4.3.1. Supplerende regler om cykler	181816
4.3.2. Særligt om ladcykler og tandemcykler	191917
4.4. Barne- og klapvogne.....	191917
4.5. Særlig bagage	191917
5. Dyr	191918
5.1. Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr.....	202018
6. Mad og drikke	202018

7. Mobiltelefoner, computere med videre.....	<u>202018</u>
7.1. Særligt om stillezoner	<u>202018</u>
8. Standsning	<u>212119</u>
8.1. Behovsstandsning i tog	<u>212119</u>
8.2. Standsning mellem busstoppesteder	<u>212119</u>
9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer	<u>212120</u>
10. Forbud mod rygning.....	<u>222220</u>
11. Indsamling af underskrifter, uddeling, optræden m.v.	<u>222220</u>
12. Afvisning og bortvisning	<u>222220</u>
13. Erstatning	<u>222220</u>
13.1. Erstatning i forbindelse med kørsel med tog (herunder lokalbanetog) og metro	<u>222220</u>
13.2. Erstatning i forbindelse med buskørsel	<u>232324</u>
14. Driftsforstyrrelser	<u>232324</u>
14.1. Rejsetidsgaranti og rejsegaranti	<u>242422</u>
14.2. Forordning om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder metro og lokalbaner).....	<u>242422</u>
14.3. Begrænsning af ansvar.....	<u>242422</u>
15. Hittegods	<u>252523</u>
16. Klager	<u>252523</u>
17. Kundeservice	<u>252523</u>
18. Ændring af rejseregler	<u>272725</u>
19. Ikrafttræden	<u>282825</u>
20. Lovgivning.....	<u>282825</u>
21. Nærmere oplysninger om produkter og priser.....	<u>282826</u>
22. Bilag	<u>282826</u>
23. Tidligere versioner.....	<u>313129</u>

Væsentlige ændringer i forhold til seneste version af Fælles landsdækkende rejseregler (~~1. juni 2019~~ 1. januar 2020)

- [Ændring af sats for kontrolafgift for togrejser med Arriva Tog \(afsnit 2.7.2.\)](#)
- [Tilføjet regler for skifte check ind i valideringsskemaet \(afsnit 2.4.2\)](#)
- [Præcisering/omskrivning af afsnit 4.3. om cykler](#)
- [Præcisering af tekster generelt i dokumentet](#)
- ~~Præcisering af overførsel af kundeprofil på app~~
- ~~Ændring af tekst, da det nu er muligt at checke flere kunder ind på rejsekort med Pendler Kombi~~

1. Generelt

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

1.1. Anvendelsesområde

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

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

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

Jylland: Med lokalbanetog forstås Vestbanen A/S, der driver Vestbanen, Midtjyske Jernbaner A/S, der driver Lemvigbanen,

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 selskabers vilkår og rettigheder. De transporterende selskaber fremgår af rejsehjemlen, og der henvises til de enkelte selskabers [hjemmesider](#) for disses [forretningsregler/betingelser](#).

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, på stationer og busterminaler, egne hjemmesider og andre passende medier.

Selskaberne kan løbende ændre på afgang, ruter og standsningssteder. [Sådanne ændringer vil hurtigst muligt fremgå af blandt andet Rejseplanen.](#)

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.dinofentligetransport.dk samt www.dsb.dk.

For rejser med tog vest for Storebælt, indenfor trafikelskabsområder og mellem landsdele gælder priser og produktbeskrivelser for DSB's og Arriva Togs billetter og kort jævnfør www.dsb.dk og www.arriva.dk. For rejser med tog lokalt indenfor Nordjyllands Trafikelskab gælder priser og produktbeskrivelser for Nordjyllands Trafikelskabs billetter og kort jævnfør 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, www.sydtrafik.dk, www.midttrafik.dk og www.NordjyllandsTrafikelskab.dk.

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

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

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

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

For links til hjemmesider henvises til afsnit [2417](#).

Oversigt over takstområder og takstzoner kan findes på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21). Rejsekort kan benyttes i det meste af landet. Priser og rabatter varierer afhængig af, hvor rejsen foretages.

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

2.2. Kundetyper

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

I den kollektive trafik findes følgende fælles hovedkundetyper:

- Gratis barn ifølge med betalende 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

Rejsekort anonymt kan ændres til følgende kundetyper:

- Voksen, barn, hund eller cykel

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

2.3. Køb af rejsehjemmel

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

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

Billet kan kun købes før påstigning ved rejser med DSB's, Arrivas og Nordjyske Jernbaners tog, med metro, med Nærumbanen, med Lokaltog 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 selvbillettering i Lemvigbanen og bybusser i Aarhus med billetautomat i tog/bus. 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 [24.17](#)).

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. Den offentlige transport er et åbent system med udbredt selvbetjening, og det er derfor altid kundens ansvar at have gyldig rejsehjemmel. Kunden skal ved modtagelse 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.

~~Chaufføren udfører ikke systematisk billetkontrol. Ved forespørgsel kan chaufføren vejlede om rejsehjemmel, 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 og har rejsehjemlen en påtrykt slutdestination, gælder rejsehjemlen ikke længere end til den påtrykte slutdestination. Dog gælder en zonebillet til rejse i hele gyldighedsområdet, såfremt sidste påstigning sker indenfor billetens tidsgyldighed. Information om særlige regler vedrørende tidsbegrænsninger/spærretid på rejsehjemlen findes på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21). For rejsekort gælder særlige regler (se www.rejsekort.dk/kortbestemmelser).

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

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

Det er kundens ansvar, at pap- eller papirbilletter (f.eks. [Pensionistkort](#) [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.

[Midttrafik M](#) 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 ([Jf. oversigt over valideringsregler nedenfor](#))* inden rejsens start. For alle transportmidler, hvor check ind foregår inde i transportmidlet, gælder, at kunden skal checke ind straks efter påstigning, [og inden kunden finder sin plads](#). Rejsekort skal også checkes ind, hver gang der stiges om til en bus, et tog eller en metro, og checkes ud ved rejsens afslutning. [Et rejsekort anonymt skal indstilles til "rejse mellem landsdelene" for at være gyldigt til rejser mellem landsdele.](#)

Det er kundens ansvar, at rejsekort er korrekt indstillet til den/de kunder, der rejser på kortet, dvs. korrekt kundetype, antal rejsende mm. Ved rejser i metroen skal check ind (også ved skift fra tog og bus) ske på rejsekortstander tilhørende metroen.

Definition af en rejse:

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

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

Rejse med skift:

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

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

Returrejse:

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

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

⚠️Valideringsregler:

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

Check ind ekstra:

Kunden kan checke medrejsende, cykler og hunde ind på sit rejsekort på en særlig Check Ind Ekstra-stander eller ved at bede buschaufføren omstille rejsekortudstyret til check ind for at lave et check ind. Dette gælder ikke for Pendlerkort.

I bybusser i Aarhus kan kunden ikke checke cykel og store hunde ind på sit rejsekort.

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

Fortryder et check ind:

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

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

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

~~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, [og inden kunde finder sin plads](#).

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

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

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

Rejsehjemlen er kun gyldig på det telefonnummer, hvortil den er bestilt og må ikke videresendes og/eller deles. Dog kan en kundeprofil på DSB-app eller DOT app overføres til en anden mobiltelefon end den købet er foretaget på 2 gange i mobilproduktets gyldighedstid, eller mobilproduktet kan gendannes på en ny telefon ved bekræftelse af en verificeringsmail. Der må ikke rettes i rejsehjemlen.

Ved køb af mobilprodukter accepteres betingelserne for det enkelte produkt. Gældende betingelser fremgår af de enkelte selskabers hjemmesider (se afsnit [2417](#)).

2.5. Refusion og ombytning

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

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

Er rejsehjemlen mistet, kan den ikke refunderes.

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

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

2.6. Kontrol af rejsehjemmel

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

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

Mobilprodukter vises til kontrolpersonalet, f.eks. ved, at der kan scrolles eller bladres efter behov eller ved, at kunden giver telefonen til kontrolpersonalet. Mobilproduktets gyldighed skal kunne verificeres ved, at kontrolpersonalet sender en kontrolbesked eller foretager en kontrolopringning til det telefonnummer, hvortil mobilproduktet hører. 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 kundetypen barn på et rejsekort anonymt eller et rejsekort flex, kan kontrolpersonalet kræve dokumentation for, at kunden er berettiget til at rejse med kundetypen 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.

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 udlandet til Danmark. Det betyder, at alle rejsende fra udlandet til Danmark i tillæg til gyldig rejsehjemmel skal fremvise gyldigt pas eller id-kort til indrejse i Danmark, og hvis påkrævet et gyldigt indrejsevisum. Rejsende uden gyldigt pas eller id-kort samt evt. indrejsevisum kan nægtes adgang til toget.

2.7. Kontrolafgift

2.7.1. Gyldighed af rejsehjemmel

Kunder, der ikke på forlangende viser gyldig rejsehjemmel, herunder er korrekt checket ind på rejsekort til deres rejse, skal betale en kontrolafgift. Det gælder også, hvis kunden har købt

rejsehjemmel via en mobil enhed, der ikke kan kontrolleres, f.eks. hvis denne er løbet tør for strøm eller gået i stykker.

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

Ved skifte check ind, hvor kunden har opgraderet til DSB 1'. skal kunden være opmærksom på opgraderingen forsvinder. Kunden skal foretage check ud, opgradér til DSB 1' og foretage check ind igen. Rejsen bliver kædet sammen som en rejse, og kunden betaler kun ét tillæg.

Hvis der ikke er foretaget check ud, kan kunden fortsætte sin rejse (sammenkædning) med de midlertidige ændringer ved at foretage skifte check ind inden for samme zone og inden for 30 minutter. Hvis der er foretaget check ud kan -de midlertidige ændringer gentages på en Check Ind Ekstrastander 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.rejse-kort.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. [Med undtagelse af kontrolafgiften for togrejser med Arriva Tog. Denne udgør 1.000 DKK for voksne og unge, og 500 DKK for børn og hunde. For cykler er afgiften 250 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.

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

2.7.3.1. Særligt for børn under 12 år

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

2.7.4. Identifikation

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

Kunden skal på forlangende kvittere for modtagelse af kontrolafgift. Kunden skal ved sin underskrift bekræfte rigtigheden af de angivne oplysninger, hvor det er påkrævet.

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

2.7.5. Pendlere

Kunder, der har et gyldigt personligt pendlerkort, 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 til modtageren af kontrolafgiften. Betales gælden ikke efter en eller flere rykkere, overdrages fordringen til inddrivelse [via hos Gældsstyrelsen](#) ~~under SKAT~~. Ved overtagelse af gælden beregner Gældsstyrelsen sig et gebyr, der tillægges gælden.

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

2.8. Misbrug af rejsehjemmel

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

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

Misbrug af rejsehjemmel kan være strafbart. Misbrug [kan](#) medføre, 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 [2417](#)).

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.

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.

Kørestolsbrugeren skal placere kørestolen ~~skal placeres~~ som anvist i bussen. ~~Manuelle~~ ~~K~~kørestolen skal være bremsset og spændt med sikkerhedssele, hvis der er installeret en sele i bussen.

Elektriske kørestole skal være slukket under kørslen, og det anbefales at sikkerhedssele anvendes, hvis der er en sele i bussen.

Specifikationer for vægt og mål fremgår af selskabernes hjemmesider jf. afsnit 17.

3.2. Ledsagerordning

Personer med permanent eller midlertidigt handicap kan rejse til nedsat pris mod forevisning af enten Ledsagerkort Danmark, medlemskort til Dansk Blindesamfund eller medlemskort til Synscenter Refnæs. Personer med permanent eller midlertidigt handicap kan desuden få en ledsager med på rejsen til nedsat pris. Både indehaver af Ledsagerkort/medlemskort og en eventuel ledsager kan rejse på hver sin enkeltbillet til børnepris. Personer med kundetypen handicap kan medbringe en ledsager, der rejser til børnepris, på sin rejsekortrejse. Kunden skal checke sin ledsager ind på sit

rejsekort som 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", id-vest eller tilsvarende officielt skilt (forudsat, at kunden kan fremvise særligt id-kort).

3.3. Medtagning af hjælpemidler

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

I busser kan der højst være 2 enheder, medmindre 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 [eller fare](#).

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. 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. Vær opmærksom på, at der kan være lokale regler, der vedrører cykler, blandt andet spærretider og priser for medtagning af cykler. Se mere information på selskabernes hjemmeside (afsnit 17).

Busser

Cykler kan medtages i en række busser. Se mere information på selskabernes hjemmeside (afsnit 17).

Cykler medtaget inde i bussen skal være under opsyn på hele turen, og hvis muligt fastspændt og fastholdt under kørslen.

4.3.1 Generelt

Der kan være tidspunkter, hvor cykler ikke må medbringes. Hvis der er tidsbegrænsninger, er det ikke tilladt at færdiggøre rejsen med cyklen, selv om rejsen er påbegyndt, inden tidsbegrænsningen startede (se nærmere om tidsbegrænsninger på selskabernes hjemmeside, jf. afsnit 21).

Der kan medtages 1 cykel pr. kunde. Det er personalet, som vurderer, om der er plads.

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 ikke medtages. Børnecykler og børneløbehjul betragtes som legetøj, hvis de ikke overstiger målene for håndbagage. Disse kan derfor medtages gratis.

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

For priser og nærmere bestemmelser henvises til selskabernes hjemmesider (se afsnit 17).

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

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

(El)løbehjul, der ikke overholder kravene for bagage jf. afsnit 4.2, skal overholde øvrige regler for cykelmedtagning jf. afsnit 4.3.1. DSB kan have særlige regler for medtagning af (el)løbehjul i Intercitytog og IntercityLynetog. Se venligst DSBs hjemmeside (se afsnit 17).

I S-tog og Øresundstog kan der medtages tandemcykler. I Regionaltog, InterCity, InterCityLyn og Arriva Tog kan tandemcykler tages med i visse tog, når adgangsforholdene tillader det, og togpersonalet i øvrigt skønner, at der er plads. I internationale tog kan tandemcykler ikke medtages. For priser og vilkår, se selskabernes hjemmeside (se afsnit 17).

Tog, metro, havnebusser og Aarhus Letbane

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

Busser

På Bornholm medtages cykler i alle busser.

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

På Fyn kan cykler medtages i de regionale busser, dog ikke i Uddannelsesruter.

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 under opsyn på hele turen og hvis muligt fastspændt og fastholdt under kørslen.

Generelt

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

Der kan medtages 1 cykel pr. kunde.

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

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

Det er gratis at medtage cykler i S-tog, havnebusser, samt i lokalbanetog i 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 Uddannelsesruterne. I Nordjyske Jernbaners tog kan kunden gratis medtage cykel, når kunden benytter et rejsekort personligt eller et pendlerkort/periodekort (pladsreservation er påkrævet i myldretiden).

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

4.3.1. Supplerende regler om cykler

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

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

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

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

På Fyn kan cykler medtages i de regionale busser, dog ikke uddannelsesruter. Cykler kan medtages i bybusser i Odense og Svendborg, dog ikke i tidsrummet mellem kl. 7.00 og 9.00 på hverdage. Der er særlige regler for cykelmedtagning i tog mellem Danmark og Tyskland.

4.3.2. Særligt om ladecykler, (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.

Ladecykler 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, være bremsset og hvis muligt fastholdes under kørslen. Barnet kan sidde i barnevognen, forudsat at barnet er fastspændt og under opsyn. Der må ikke sidde flere børn i vognen, end den er beregnet til.

4.5. Særlig bagage

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

5. Dyr

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

Det er desuden tilladt at medtage større hunde, forudsat at hunden er i snor og under kundens kontrol. Ved større hunde forstås hunde, som ikke transporteres i en taske, et bur eller lignende. For større hunde og hunde i "hundevogn" betales børnepris. Der må højst medtages 1 hund i snor eller i "hundevogn" pr. kunde. Det er altid personalet, der vurderer, om der er plads, og personalets anvisninger skal følges. Se dog afsnit 5.1.

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

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

5.1. Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr

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

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

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

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

6. Mad og drikke

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

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

7. Mobiltelefoner, computere med videre

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

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

7.1. Særligt om stillezoner

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

8. Standsning

8.1. Behovsstandsning i tog

På visse stationer på DSB's, Arriva Togs, Nordjyske Jernbaners og lokalbanernes strækninger anvendes behovsstandsning. Stationer med behovsstandsning fremgår af køreplanen. Toget standser kun på disse stationer ~~kun~~, hvis der er kunder, der skal af eller på toget. at optage eller afsætte. Kunder, der ønsker at blive afsat på en station med behovsstandsning, skal benytte "Stop"- knappen i toget inden ankomst. Kunder, der ønsker at blive optaget på stationer med behovsstandsning skal aktivere passagersignal på perronen, hvis et sådant forefindes, eller hvis det ikke forefindes tydeligt give sig visuelt til kende for lokomotivføreren.

8.2. Standsning mellem busstoppesteder

I byerne standser busserne kun ved de faste stoppesteder, som er anført i køreplanerne. Hvis de trafikale forhold uden for byerne tillader det, og der er mere end 600 meter mellem stoppestederne, kan kunden på de fleste almindelige buslinjer stige af og på bussen, selv om der ikke er et stoppested. En sådan strækning er en vinkestrækning. Vinkestrækningerne kan fremgå, når kunden søger i Rejseplanen. Specielle linjetyper (fx X-busser, R-busser, S-busser, U-busser mm.) standser KUN ved de anførte stoppesteder. Når en kunde ønsker at komme med bussen på en vinkestrækning, skal der gøres tydeligt tegn i god tid. Når det er mørkt, bør der bruges lommelygte eller refleks for at fange chaufførens opmærksomhed.

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

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

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

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

Se særlige regler for check ind og check ud på selskabernes hjemmesider ([afsnit 17](#)).

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

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

9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer

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

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

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

10. Forbud mod rygning

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

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

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

Henvendelse kan ske til de respektive selskaber [\(se afsnit 17 for kontaktinformation\)](#).

12. Afvisning og bortvisning

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

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

Afvisning eller bortvisning kan ske ved politiets hjælp.

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

13. Erstatning

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

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

Jernbaneselskabet erstatter skade på kunder, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under kundens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning, hvis betingelserne for erstatning i øvrigt er opfyldt. Det betyder blandt andet, at skaden skal være en direkte følge af jernbanetransporten.

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

Jernbaneselskabet erstatter skader på og tab af genstande, som kunden medtager som håndbagage, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under kundens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning, hvis betingelserne for erstatning i øvrigt er opfyldt. Det betyder blandt andet, at skaden skal være en direkte følge af jernbanetransporten. Erstatning for håndbagage kan ikke overstige 17.200-600 DKK (2019/2020) [2] for hver kunde.

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

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

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

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

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

13.2. Erstatning i forbindelse med buskørsel

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

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

Trafikselskabets kundecenter kan vejlede om, hvordan kunden kan anmelde kravet til busselskabet, se afsnit 17 for kontaktoplysninger.

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

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

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

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

14. Driftsforstyrrelser

Ved forsinkelse eller aflysning er kunden omfattet af

- Rejsetidsgaranti for rejser med Arriva, Nordjyske Jernbaner og DSB inkl. S-tog, eller

- Rejsegaranti for rejser med trafikselskaberne (bus, lokalbanetog og Letbanen ved Aarhus) eller
- Rejsegaranti for rejser med Metro eller
- Forordningen om jernbanepassagerers rettigheder (jævnfør nedenfor afsnit 14.2)

14.1. Rejsetidsgaranti og rejsegaranti

Ved rejsetidsgaranti forstås: en kompensation, enten i form af en ny billet, eller en økonomisk kompensation, der beregnes ud fra forsinkelsens størrelse. [Der tilbydes ikke refusion af udgifter til alternativ befordring på egen foranledning \(fx taxa\). Rejsetidsgaranti kan søges af kunder, der har oplevet forsinkelser på rejsekort med Arriva Tog, Nordjyske Jernbaner og DSB.](#)

Ved rejsegaranti forstås: en refusion af udgifter til alternativ befordring (~~herunder fx~~ taxa), når forsinkelse eller forbigåelse forårsager ventetid. [Rejsegaranti kan søges af kunder, der har oplevet forsinkelser på rejser med bus, lokaltoget, metro og Aarhus Letbane. Kunden skal søge yderligere information hos det selskab, der er blevet benyttet, da forsinkelsen skete:](#)

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 \(tog herunder metro, herunder lokalbaner, tog og Letbanen\)](#), ~~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 eller metro.

15. Hittegods

Fundne genstande afleveres til personalet. Penge, værdipapirer, særligt værdifulde smykker og lignende afleveres snarest herefter til politiet, jævnfør lov om hittegods. Andre glemte genstande opbevares af selskaberne i en kortere periode, hvorefter de afleveres til politiet. I busser kan andre glemte genstande opbevares hos den operatør, der kører ruten. For nærmere oplysning om glemte genstande, herunder hvor længe de opbevares, henvises til det selskab, der er kørt med.

Selskaberne forbeholder sig ret til at bortskaffe letfordærlige varer, herunder fødevarer samt genstande af ringe værdi m.v.

16. Klager

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

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

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

Selskaberne er tilsluttet Ankenævnet for Bus, Tog og Metro. Har kunden modtaget en skriftlig afgørelse fra et af selskaberne, som kunden ikke er tilfreds med, kan kunden klage skriftligt til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro (www.abtm.dk), Automatikvej 1, 2860 Søborg, tlf. 88 88 82 16.

[Kunder, der har modtaget en skriftlig afgørelse fra DSB, har også mulighed for at klage videre til DSB's Kundeambassadør \(kundeambassadoeren.dk\).](#)

17. Kundeservice

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

For information og henvendelser vedrørende rejsekort:

Rejsekort Kundecenter

Tlf. 70 11 33 33

www.rejsekort.dk

For informationer og henvendelser vedrørende regionale og nationale rejser med tog

DSB Kundecenter

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

www.dsb.dk

Arriva Tog Kundecenter

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

www.arriva.dk

NT Kundecenter

Tlf. 98 11 11 11

www.NordjyllandsTrafikselskab.dk

For information og henvendelser vedrørende Sjælland

DOT Kundecenter

Tlf.: 70 15 70 00

www.dinoffentligetransport.dk

For information og henvendelser vedrørende Bornholm

BAT-din bus på Bornholm Kundecenter

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

www.bat.dk

For information og henvendelser vedrørende Fyn og Jylland

Arriva Tog Kundecenter

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

www.arriva.dk

DSB Kundecenter

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

www.dsb.dk

FynBus Kundecenter

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

www.fynbus.dk

Midttrafik Kundecenter

Tlf. 70 21 02 30

www.Midttrafik.dk

NT Kundecenter

Tlf. 98 11 11 11

www.NordjyllandsTrafikselskab.dk

Sydtrafik Kundecenter

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

www.sydtrafik.dk

Øvrige adresser

Lokaltog A/S

Jættevej 50

4100 Ringsted

www.lokaltog.dk

E-mail til: post@lokaltog.dk

Metroselskabet I/S

Metrovej 5

2300 København S

Midtjyske Jernbaner kundeinformation

for Lemvigbanen: tlf. 97 82 00 19

www.mjba.dk

Nordjyske Jernbaner A/S

Skydebanevej 1 B

9800 Hjørring

Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3

2500 Valby

Vestbanen A/S

Østergade 17

6840 Oksbøl

18. Ændring af rejseregler

Disse rejseregler kan ændres ved opslag på selskabernes hjemmesider.

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

Ændringer som følge af ny lovgivning eller myndighedskrav, der sættes i kraft med kort varsel, kan medføre at de angivne varsler, i helt særlige tilfælde, ikke kan overholdes.

19. Ikrafttræden

Ikrafttrædelsesdato 1. januar ~~2020~~2021.

Samtidig ophæves: [Fælles landsdækkende rejseregler - 1. juni 2019.](#)

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

20. Lovgivning

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

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

Færdselsloven, jævnfør lovbekendtgørelse nr. ~~2018-11-21 nr. 1324-1386 af 11. december 2013.~~

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

~~Lov om pakkerejser, jævnfør lov nr. 472 af 30. juni 1993. Lov 2017-12-26 nr. 1666 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer.~~

Bekendtgørelse om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro), bkg. nr. ~~112573 af 10. september 2017, 2. februar 2009.~~

Bekendtgørelse om regulering af erstatnings- og forsikringsbeløb i henhold til jernbaneloven, ~~2017-10-09 nr. 1125-bkg. nr. 1161 af 6. oktober 2015.~~

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

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

21. Nærmere oplysninger om produkter og priser

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

Metro: <https://dinoffentligetransport.dk/find-og-koeb-billet/>

Movia: <https://dinoffentligetransport.dk/find-og-koeb-billet/>

BAT: bat.dk/billetter-takster/

Arriva: arriva.dk/kort-og-billetter

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

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

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

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

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

22. Bilag

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

KAPITEL IV FORSINKELSE, IKKE-OPNÅET TILSLUTNINGSFORBINDELSE OG AFLYSNING

Artikel 15

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

Artikel 16

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

- a) refusion af billetens fulde pris på de betingelser, som gjaldt ved købet, for den eller de dele af rejsen, der ikke er gennemført, og for den eller de dele, som allerede er foretaget, hvis rejsen ikke længere tjener noget formål i forhold til passagerens oprindelige rejseplan, samt i givet fald en returrejse til afgangsstedet ved første lejlighed. Refusionen betales på de betingelser, som gælder for udbetaling af erstatning, jf. artikel 17, eller
- b) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted ved først givne lejlighed, eller
- c) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted på et senere tidspunkt efter passagerens ønske.

Artikel 17

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

- a) 25 % af billetprisen i tilfælde af en forsinkelse på 60-119 minutter.
- b) 50 % af billetprisen i tilfælde af en forsinkelse på 120 minutter eller mere.

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

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

Når befodringskontrakten gælder en returrejse, beregnes erstatningen for forsinkelse på enten ud- eller returrejsen i forhold til halvdelen af billetens pris. På samme måde beregnes prisen for en forsinket tjeneste i en hvilken som helst anden form for befodringskontrakt, 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 befodrning 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.