

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

10. december 2021 kl. 10.00

FynBus

J.nr.: 202106-36351

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
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen
Kunde- og Kommunikationschef Martin Bødker Krogh

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Revision af FynBus' strategi 2021-2023	3
2. Markedsføringspuljen 2022	5
3. Forslag til trafikplan 2022-2025	8
4. Evaluering af billetprodukter	10
Sager til drøftelse:.....	13
Sager til orientering:.....	14
5. Forventet regnskab 2021 efter 9 måneder	14
6. Ny optimeringsplatform i FlexDanmark	22
7. Prisernes betydning for vognenes omsætning i flextrafikken	23
8. FynBus' bestyrelse, funktionsperioden 2018 – 2021.....	26
9. Meddelelser	32
10. Eventuelt.....	32

SAGER TIL BESLUTNING:

1. REVISION AF FYNBUS' STRATEGI 2021-2023

Resumé:

Direktøren fremlægger en revision af Strategi 2021-2023 til godkendelse. Strategien skal sætte retningen for FynBus' prioriteringer og indsatser i de kommende år.

Det overordnede mål for Strategi 2021-2023 er fortsat, at det skal være nemmere og grønnere at rejse med FynBus, men samtidigt har den grønne omstilling fået en større vægt i den igangværende strategiperiode. Hvordan den kollektive trafik ser ud, når Corona-krisen er overstået, er også et centralt tema, ikke mindst fordi FynBus fortsat påvirkes af virussen. Strategien er baseret på fire fokusområder: Mobilitet, Flere kunder, Grøn omstilling og Sikker drift.

Sagsfremstilling:

I 2018 vedtog FynBus sin første flerårige strategi under overskriften: "Det skal være nemt at være kunde i FynBus". I løbet af perioden 2018-2020 har FynBus gennemført en række af de planlagte aktiviteter og målsætninger, især har det været målet af få kunderne til at tage Rejsekortet til sig, efter det blev indført i 2017.

2020 blev imidlertid et noget anderledes år end forventet. Fokus blev flyttet fra de strategiske mål. Det var ikke længere relevant at skaffe flere kunder til den kollektive trafik, der blev tværtimod lagt mange kræfter i at håndtere Corona-krisen.

FynBus har også fastlagt rammerne for et fælles udbud af buskørsel i 2024 med grøn omstilling som omdrejningspunkt. Der har været en tæt dialog mellem FynBus, kommunerne og Region Syddanmark i løbet af 2020 og 2021, og der tegner sig et billede af, at Fyn og Langeland kan være tæt på CO2-neutralitet allerede fra august 2024.

Strategien for 2021-2023 indeholder fortsat 3 hoveddele:

- Udvikling og forbedring af den kollektive trafik
- Den kollektive trafik efter Corona
- Grøn omstilling

Målsætningerne for den grønne omstilling på busområdet er fastlagt og der nu en plan, der sikrer en ambitiøs grøn omstilling inden for de givne økonomiske rammer, således at det serviceniveau, som kunderne kender i dag, ikke forringes.

På flexområdet er udviklingen ikke så langt fremme som på busområdet, men der arbejdes med en plan, der over en årrække sikrer den grønne omstilling, også på flexområdet. grønne drivmidler.

Corona har påvirket den kollektive trafik, og det er ikke givet, at man kommer tilbage til det kendte fra før Corona-krisen. Der skal sættes mål for en vækst i passagertallet i fremtiden, dette også set i lyset af behovet for at holde trængslen i trafikken nede. Derfor skal der udvikles nye løsninger, der modsvarer kundernes rejsebehov, hvor hjemmearbejde forventes at komme til at få et større omfang.

Den grønne omstilling og tilpasning til kundernes nye behov skal være med til at sikre, at den kollektive trafik også i fremtiden vil bidrage til at reducere trængsel i byerne samt forbedre klimaet. Visionen fra 2018 lever fortsat: Kollektiv trafik skal ikke fravælges, fordi det er bøvlet og besværligt, men tilvælges, fordi det er nemt og pålideligt – og godt for miljøet.

Strategien indeholder fire indsatsområder. For hvert indsatsområde er der fastlagt en række mål, som fremgår af vedlagte strategioplæg, se bilag 1.1.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslag til revideret Strategi 2021-2023.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 1.1 *Strategi 2021-2023*

2. MARKEDSFØRINGSPULJEN 2022

Resumé:

I budget 2022 er der afsat en pulje på kr. 2,5 millioner til ekstraordinær markedsføring og kampagner. Det er FynBus' bestyrelse, der godkender anvendelsen af disse midler.

Administrationen indstiller, at der frigives en ramme på kr. 600.000 til gennemførelse af en kampagne, der skal markedsføre sammenhængende kollektive trafik i Odense, når letbanen kører og bybusnettet er omlagt. Kampagnen er planlagt til afvikling op til og efter indvielsen af letbanen i Odense og kampagneforløbet planlægges i samarbejde med Odense Kommune og Odense Letbane, ligesom Svendborgbanen forventes inddraget i dele af kampagneelementerne.

Endvidere indstiller administrationen, at der frigives en ramme på kr. 400.000 til gennemførelse af en kampagne, der skal markedsføre kollektiv trafik som et miljørigtigt alternativ til bilen. Kampagnen planlægges gennemført i samarbejde med Sydtrafik i februar/marts 2022.

Sagsfremstilling:

FynBus gennemfører hvert år en række markedsføringsaktiviteter, der enten har til formål at fastholde eksisterende kunder eller at tiltrække nye kunder.

Bynet-kampagne

I 2022 vil FynBus i samarbejde med Odense Kommune og Odense Letbane gennemføre en kampagne, der skal sikre kendskabet til den sammenhængende kollektive trafik i Odense efter åbningen af letbanen, og som skal sikre en tryk overgang til det nye trafiksystem, når letbanen kører og det nye busnet er implementeret. Svendborgbanen forventes også inddraget i dele af kampagneelementerne.

Kampagnen vil udbrede tre primære budskaber:

- "Nu bliver det let": Den kollektive trafik i Odense bliver bedre, og det bliver lette og mere komfortabelt af rejse i byen.
- Sådan kommer du rundt (Rejseplanen)
- Én billet til det hele og lettest med et rejsekort.

Kampagnens strategiske fokus er på de nuværende kunder. Målgruppen er eksisterende kunder i den kollektive trafik i Odense og opland. Målet er at give kunderne kendskab til det nye trafiksystem og lette overgangen fra det gamle til det nye. Herudover forventes det, at navnlig letbanen vil tiltrække nye kunder, som også vil kunne benytte de øvrige tilbud indenfor den kollektive trafik i Odense og oplandet til Odense.

Der etableres en fælles platform "Rejs i Odense", som vil blive markedsført som en samlet paraply for al rejse i Odense. Her præsenteres det samlede transportsystem, hvad enten rejsen foregår med bybus, regionalbus, letbane eller Svendborgbanen. En særlig tilpasset version af rejseplanen vil allerede inden letbanens åbning kunne give kunderne indblik i, hvordan trafikken hænger sammen, når letbanen åbner, og det nye busnet er implementeret.

Kampagne vil blive understøttet af kampagnesitet "rejsei odense.dk", der giver alle mulighed for at planlægge rejsen og få nem adgang til fx bestilling af rejsekort og/eller andre billettyper.

Det indstilles, at der frigives en ramme på kr. 600.000 inkl. moms til dækning af omkostningerne ved en kunderettet kampagne, som skal gennemføres i 2022, med start når datoen for åbning af letbanen er offentliggjort. Den afsatte ramme skal dække idéudvikling, materialer, annoncering, webbaseret landingpage mm.

Kampagnens effekt vil blive vurderet på følgende parametre:

- Kampagnens synlighed, og
- Kundetilfredsheden blandt kunder i FynBus og Odense Letbane,
- Passagertal

Evaluering af kampagnen vil ske som en del af den samlede evaluering af strategi 2021-2023 under punktet "Nyt bynet i Odense.

Klima-/miljø-kampagne

I 2022 vil FynBus gennemføre en klima-/miljø-kampagne, der skal gøre udvalgte målgrupper i stand til at koble ønsket om at handle klima- og miljørigtigt med at benytte den kollektive trafik. Kampagnen udvikles i samarbejde med trafikskabet Sydtrafik, og kampagnens omkostninger deles ligeligt mellem de to samarbejdspartnere.

Kampagnen har fire overordnede målsætninger:

- At gøre vores eksisterende kunder opmærksomme på, at de gør noget godt for miljøet/klimaet, når de tager bussen.
- At brande trafikskabet som et miljø- og klimavenligt alternativ til bilen.
- At motivere nye kunder til at tage bussen.
- At øge bevidstheden om, at vi alle kan gøre noget.

Kampagnens strategiske fokus er på de nuværende kunder. Målgruppen er primært unge og yngre voksne. Målet er at give kunderne kendskab til deres klimavalg, at brande bussen som det mere klimavenlige valg fremfor bilen og dermed sikre fastholdelse og øget brug af bussen i andre situationer, end fx kun til pendling. Det er forventningen, at de eksisterende kunder, når de er bevidstgjort omkring bussernes klimamæssige effekt, vil fungere som ambassadører for den kollektive trafik og dermed får kampagnen også en effekt i forhold til nye kunder. Af den seneste kundetilfredshedsundersøgelse fremgår det, at anbefalingsvilligheden fra kunderne aldrig har været større end nu. Dette vil forsøgt udnyttet i denne kampagne.

Kampagne understøttes af hjemmesiden fynbuspendlertjek.dk, der giver alle mulighed for at planlægge en rejse og få indblik i såvel pris som miljøbelastning.

Det indstilles, at der frigives en ramme på kr. 400.000 inkl. moms til dækning af omkostningerne ved en kunderettet kampagne, som skal gennemføres fra slutningen af februar og ind i marts 2022, og med et yderligere fremstød i efteråret 2022. Den afsatte ramme skal dække idéudvikling, materialer, annoncering, konkurrence, webbaseret landingpage mm.

Kampagnens effekt vil blive vurderet på følgende parametre:

- Kampagnens synlighed.
- Vækst i antallet af rejsende, der i kundetilfredshedsundersøgelse 2022, erklærer sig enig i at "hensynet til miljøet spiller ind i mit valg af transportmiddel".
- Vækst i antallet af rejsende, som en del af strategimålet om at få kunderne tilbage i bussen.

Evaluering af kampagnen vil ske som en del af den samlede evaluering af strategi 2021-2023 under punktet, udbredelse af viden (om grøn omstilling).

Økonomi

Der er afsat en ramme på i alt kr. 2,5 millioner til ekstraordinær markedsføring og kampagner i 2022. Med bestyrelsens godkendelse af indstillingerne vedr. de to kampagner vil det resterende beløb udgøre kr. 1,5 millioner.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender anvendelsen af kr. 600.000 til bynet-kampagne.
- godkender anvendelsen af kr. 400.000 til klima-/miljøkampagne.

Vedtagelse:

3. FORSLAG TIL TRAFIKPLAN 2022-2025

Resumé:

Forslag til Trafikplan 2022-2025 fremlægges, med henblik på, at den nuværende bestyrelse drøfter oplægget, og overdrager den videre behandling til den nye bestyrelse, der skal godkende det endelige oplæg i 2022.

Tidsplan og proces for Trafikplan 2022-2025 blev godkendt på bestyrelsesmødet den 16. marts 2021.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 16. marts 2021 vedtog bestyrelsen den endelig proces for Trafikplan 2022-2025 med følgende hovedtidsplan:

Mar. 2021:	Bestyrelsen godkender plan for Trafikplan 2022-2025
Mar. - apr. 2021:	Administrative møder med ejerne
Maj 2021:	Faglige temamøder for administration og politikere
Juni - okt. 2021:	Oplæg til Trafikplan 2022-2025 udarbejdes og drøftes administrativt med ejerne
Nov. 2021:	Bestyrelsen præsenteres for oplæg til Trafikplan 2022-2025
Mar. 2022:	Ny bestyrelse godkender endeligt oplæg til Trafikplan 2022-2025
Mar. - maj 2022:	Officiel høring af oplæg til Trafikplan 2022-2025, hvor FynBus gerne deltager i politiske udvalgmøder
Juni 2022:	Ny bestyrelse godkender Trafikplan 2022-2025

Administrationen har nu udarbejdet et forslag til Trafikplan. Der har, som planlagt, været afholdt temamøder med input fra eksterne samarbejdspartnere og interessenter, samt været afholdt administrative møder med alle kommuner og Region Syddanmark.

Som en del af processen skal den nuværende bestyrelse i efteråret 2021 præsenteres for et oplæg til Trafikplan 2022-2025, inden det overdrages til den nye bestyrelse, der vedtager det endelige oplæg, sender planen i høring og derefter vedtager den endelige Trafikplan 2022-2025.

I vedlagte forslag til trafikplan, bilag 3.1, er der beskrevet fokusområder og de konkrete handlinger FynBus vil se på i planperioden:

Fokusområderne er følgende:

- FynBus og kollektiv trafik er klar til nye samfundsopgaver
- Kollektiv trafik skal hænge (endnu) bedre sammen
- Kollektiv trafik skal bidrage til grøn omstilling
- Kollektiv trafik skal være attraktiv for nye kunder
- Ny mobilitet på Fyn
- Det regionale busnet skal gentænkes
- Bustrafik Odense, og de andre byer
- Kollektiv trafik i landområder

Der peges i Trafikplanen på følgende handlinger:

- Udvikling, forenkling og effektivisering af det regionale busnet
- Grønne udbud af buskørsel og flextrafik
- Vinde bilistkunder til kollektiv trafik
- Tilgængelighed – fysiske og psykiske udfordringer
- Udvidet samarbejde om stoppesteder og knudepunkter
- Forsøg med samkørsel som del af kollektiv trafik
- Samspillet mellem bussen og cyklen
- Et tidssvarende udbud af billetprodukter
- De rette salgskanaler
- Tættere på kunden

Høringsprocessen i foråret 2022 vil blive endeligt koordineret med ejerne, når mødekalenderne for de respektive politiske udvalg er fastlagt.

Der er fortsat forventningen at Trafikplan 2022-2025 kan vedtages inden sommerferien 2022.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender foreløbigt oplæg til Trafikplan 2022-2025 og overdrager til den nye bestyrelse.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 3.1 *Forslag til Trafikplan 2022-2025*

4. EVALUERING AF BILLETPRODUKTER

Resumé:

FynBus har siden 2020 idriftsat en række forsøg med nye kommercielle produkter.

Administrationen fremlægger en evaluering af forsøgene og forslag til at bibeholde en del af de nye kommercielle produkter.

Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelse har i de seneste år besluttet forsøg med en række nye kommercielle produkter, der var planlagt til evaluering ½-1 år efter idriftsættelse. På grund af COVID-19 er nogle af produkterne sat i drift med forsinkelse.

Der laves en samlet evaluering af de kommercielle produkter, der i oversigtsform er beskrevet nedenfor i Tabel 1 med dato for det bestyrelsesmøde, hvor det blev besluttet at idriftsætte produktet, det planlagte idriftsættelsestidspunkt og faktiske idriftsættelsestidspunkt.

Fælles for alle produkter er, at de var planlagt til endelig evaluering i 2021, dog var 3-dages turistbilletten allerede planlagt til evaluering ultimo 2020.

Tabel 1 Oversigt over kommercielle produkter

Produkt	Besluttet på bestyrelsesmøde	Planlagt idriftsættelse	Faktisk idriftsættelse
3-dages turistbillet	20. april 2020	Juni 2020	Juni 2020
Kombinationsbillet Kunst&Bus	1. oktober 2020	Februar 2021	September 2021
Fyn Rundt månedskort for pensionister	11. december 2020, 4. juni 2021 (ny pris og tidsplan)	Januar 2021	Juli 2021
Aftenbillet Odense	11. december 2020	Januar 2021	September 2021
Langeland årskort til pensionister	11. december 2020	Januar 2021	Januar 2021
Ta' en ven med gratis	4. juni 2021	Juli 2021	Juli 2021

Da alle produkter sælges digitalt på mobilapp og webshop, og der ikke sker validering i bussen, har FynBus alene tal for antal solgte produkter, men ingen information om, hvor og hvor ofte produkterne benyttes i busserne.

3-dages turistbillet

Produktet blev som planlagt sat i markedet til sommerferien 2020, og skulle have været evalueret ultimo 2020. Da Corona påvirkede den udenlandske turistsæson i 2020, er også turistsæsonen 2021 taget med i evalueringen.

3-dages turistbilletten tilbydes til 125 kr. pr. person eller 375 kr. for grupper på 4 personer. Billetten tilbydes kun i udvalgte turistperioder.

Produktet blev vurderet til at være budgetneutralt.

Der er i 2021 solgt i alt 440 3-dages turistbilletter, svarende til en samlet indtægt på 55.000 kr. Til sammenligning er i samme periode solgt 8.537 almindelige turistbilletter til 1 dag.

Generelt er antallet af turistbilletter i forhold til 2019 faldet med omkring 50 %. FynBus har dog en forventning om at komme tilbage på niveau med 2019.

Produktet er blev indarbejdet som en del af den markedsføring, der er i forhold til turisterne og medfører kun minimale administrationsomkostninger for FynBus.

Produktet er relativt marginalt, men da det er stort set budgetneutralt og da den potentielle omsætning, endnu ikke er set anbefales det at produktet indtil videre indgår som et fast kommercielt produkt.

Kombinationsbillet Kunst&Bus

FynBus tilbyder i samarbejde med Johannes Larsen Museet, Faaborg Museum og Kunstmuseum Brandts en kombineret billet til bus og museumsentre til i alt 135 kr., hvoraf busdelen dækker 50 kr. Der kan på billetten rejses frit på hele Fyn på gyldighedsdagen.

Forsøget var planlagt til at forløbe i foråret 2021, men blev på grund af COVID-19 udskudt til september 2021.

Produktet har fået god, positiv medieomtale og har betydet et godt samarbejde med kunstmuseerne, der nu også markedsfører bussen på deres hjemmesider.

Der er i september og oktober 2021 solgt i alt 8 kombinationsbilletter.

Samarbejdet med kunstmuseerne har givet FynBus en model for nye fremtidige kombinationsbilletter.

Selve produktet forventes ikke at generere noget markant salg. Til gengæld giver det FynBus adgang til andre salg- og informationsplatforme, hvilket i sig selv har en værdi for FynBus. Det er derfor anbefalingen, at produktet fastholdes så længe, der er et godt og proaktivt samarbejde med kunstmuseerne.

Fyn Rundt månedskort til pensionister

Pensionister har fra juli 2021 kunnet få et månedskort dækkende alle busruter i FynBus' område til en pris á 250 kr. pr. måned.

Forventningen var, at produktet kunne medføre en indtægtsnedgang på 0,2-0,3 mio. kr. årligt

Der er i perioden juli til og med november solgt 318 månedskort, svarende til gennemsnitligt 64 kort pr. måned. På årsbasis svarer det til en omsætning på ca. 0,2 mio. kr.

Odense Ældreråd udtrykker stor tilfredshed med produktet.

Der var i vurderingen af indtægtstabets anslået, at op mod 190 pendlerkort til pensionister om måneden ville skifte til dette produkt, hvilket dog ikke er tilfældet. Den reelle indtægtsnedgang er således væsentlig lavere end antaget. Produktet anbefales fastholdt og markedsført yderligere overfor pensionister.

Aftenbillet Odense

Fra august 2021 har det været muligt at købe en aftenbillet i Odense til 30 kr., med mulighed for ubegrænset rejse med busserne i Odense Kommune i tidsrummet kl. 18-24.

Der var en forventning om et potentielt indtægtstab på 0,65 mio. kr. årligt, fordelt ligeligt mellem Odense Kommune og Region Syddanmark. Forudsætningen var, at op mod 115.000 rejser på mobilbillet eller kontantbillet i Odense med fordel kunne skifte til dette produkt.

I september og oktober 2021 er solgt i alt 130 billetter, svarende til ca. 65 billetter pr. måned. I forhold til forventningen svarer det til en yderst marginal andel, og det tyder på, at der ikke er et reelt marked for billetten med den nuværende prissætning.

Med det nuværende niveau for salg af aftenbilletten svarer det til en årlig omsætning på ca. 25.000 kr. I forhold til omsætningen i Odense, har produktet stort set ikke genereret rejser, og bør lukkes ned igen, hvis ikke niveauet ændrer sig markant i november og december.

Produktet bør således afvente en endelig afklaring i starten af 2022.

Langeland årskort til pensionister

Efter forespørgsel fra Langeland Kommune blev pensionister på Langeland fra 1. januar 2021 tilbudt et årskort til 365 kr., svarende til 1 kr. om dagen.

Der var en forventning om indtægtstab på 90.000 kr. fordelt med 40.000 kr. til Langeland Kommune og 50.000 kr. til Region Syddanmark. I disse tal lå en forudsætning om, at ca. 200 pensionister ville skifte til årskortet.

Der er til og med september 2021 solgt i alt 78 årskort, svarende til en samlet indtægt på knap 30.000 kr. Langt det største salg har været i 1. kvartal.

Det reelle indtægtstab har således været væsentligt mindre end forventet, men det er stadig vurderingen, at det samlede indtægtstab vil kunne løbe op i 90.000 kr.

Langeland Kommune forventer inden bestyrelsesmødet at have afklaret, om de fortsat ønsker at tilbyde produktet til deres pensionister. I givet fald anbefales det at fastholde årskortet for pensionister på Langeland.

Ta' en ven med gratis

Dette produkt løber til udgangen af 2021 og giver pendlerkortkunder mulighed for at tage en ven med gratis i weekenden.

Der er i forudsætningerne opgjort et potentielt indtægtstab på 75.000 kr. om måneden.

Der er ingen registreringer af antallet af gratis rejser, men baseret på erfaringer fra kontrolpersonalet vurderes brugen meget begrænset.

Produktet bør ses som et element i loyalitetsprogram for faste kunder og med baggrund i ovennævnte anbefales det at fastholde produktet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender, at FynBus fastholder nedenstående kommercielle produkter
 - 3-dages turistbillet
 - Kombinationsbillet Kunst&Bus
 - Fyn Rundt månedskort til pensionister
 - Langeland årskort til pensionister
 - Ta' en ven med gratis
- og at aftenbillet i Odense evalueres endeligt i 1. kvartal 2022.

Vedtagelse:

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:**5. FORVENTET REGNSKAB 2021 EFTER 9 MÅNEDER****Resumé:**

I henhold til vedtaget årshjul fremlægger administrationen forventet regnskab 2021 (FR2021) efter 9 mdr. til orientering.

Ejerbidraget på busdriften efter 9 mdr. er i forhold til forventet regnskab efter 6 mdr. steget med 1,3 mio. kr. inkl. COVID-19 kompensation, og ejerbidraget for flextrafik inkl. COVID-19 kompensation er steget 0,3 mio. kr.

FR2021 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.

FR2021 efter 9 mdr. er kommenteret i forhold til budget 2021, og afvigelserne fremgår af tabel 1 vedr. busdriften og tabel 8 vedr. flextrafik.

Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2021 (FR2021) efter 9 måneder til orientering.

FR2021 er kommenteret i bilag 5.1 i forhold til budget 2021 og fra regnskabsmaterialet i bilag 5.2

FR2021 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

FORVENTET REGNSKAB 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 2019 til forventet regnskab 2021

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afgivelse B 2021 - FR 2021
Busdrift					
Indtægter	-195,8	-131,7	-195,6	-148,3	-47,3
Kørselsudgifter	487,2	491,7	474,5	513,7	-39,2
Fællesudgifter *	78,0	79,0	81,1	80,6	0,5
Ejerbidrag busdrift	369,4	439,0	360,1	446,1	-85,9
Covid-19 kompensation	0,0	68,4	0,0	-67,1	67,1
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	369,4	370,6	360,1	378,9	-18,8
Flextur/Plustur					
Indtægter	-2,6	-2,6	-4,7	-3,0	-1,7
Kørselsudgifter	14,2	7,4	12,4	8,6	3,8
Fællesudgifter	5,5	6,5	5,2	5,1	0,1
Ejerbidrag Flextur/Plustur	17,1	11,3	12,9	10,7	2,2
Covid-19 kompensation	0,0	6,7	0,0	3,0	-3,0
Ejerbidrag Flextur/Plustur incl. Covid-19 komp.	17,1	18,0	12,9	13,7	-0,8
Ejerbidrag i alt excl Covid-19 komp.	386,5	450,4	373,0	456,8	-83,8
Covid-19 kompensation i alt	0,0	-61,7	0,0	-64,1	64,1
Ejerbidrag i alt	386,5	388,6	373,0	392,6	-19,6

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2021 at udgøre 392,6 mio. kr. Det er en merudgift på 19,6 mio. kr., svarende til en stigning på 5,3 % i forhold til budgettet for 2021. Den væsentligste årsag skyldes øget entreprenørudgifter pga. udskydelse af nyt Bynet i Odense fra oktober 2021 til februar 2022, samt en stigning i Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2021 at falde med 47,3 mio. kr. i forhold til budgettet. Der forventes COVID-19 kompensation for 56 mio. kr. vedrørende passagerindtægterne. Se uddybning nedenfor. Desuden er der indregnet takstændring fra 2020 til 2021.

Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 2 herunder.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2019 til forventet 2021

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
FynBus	-195,8	-131,7	-195,6	-204,2	8,7
Region Syddanmark	-105,6	-73,2	-106,2	-109,7	3,5
Assens	-3,4	-2,8	-3,4	-3,4	0,0
Faaborg - Midtfyn	-3,4	-2,7	-3,3	-3,3	0,0
Kerteminde	-1,5	-1,1	-1,5	-1,6	0,0
Langeland	-1,7	-1,4	-1,7	-1,7	0,0
Middelfart	-2,5	-1,7	-2,5	-2,6	0,1
Nordfyn	-2,7	-2,0	-2,6	-2,7	0,0
Nyborg	-3,0	-2,1	-3,0	-3,0	0,1
Odense	-62,4	-38,3	-61,9	-67,0	5,1
Svendborg	-9,6	-6,3	-9,6	-9,4	-0,2

I nedenstående tabel 3 ses udviklingen i passagertallet.

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2019 til forventet 2021

Passagerer (1.000)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
FynBus	14.521	9.472	13.678	9.245	-4.433
Region Syddanmark	5.452	3.641	5.155	3.503	-1.652
Assens	323	203	299	176	-123
Faaborg - Midtfyn	315	216	294	192	-102
Kerteminde	147	104	157	101	-56
Langeland	276	191	272	180	-92
Middelfart	173	102	154	94	-60
Nordfyn	285	181	271	152	-119
Nyborg	288	190	262	178	-84
Odense	6.423	4.075	6.036	4.132	-1.904
Svendborg	839	569	778	537	-241

Passagertallet falder med 4,4 mio. passagerer i FR2021 som følge af COVID-19.

Entreprenørudgifter

Forventet 2021 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. I estimatet er indarbejdet allerede kendte ændringer af kørselsudgifter fra august 2021 og frem.

Derudover er der for forventet 2021 indarbejdet reduktion i udgifter til drivmidler i 1. kvartal 2021, samt ekstra rengøring hele 2021. Der er ikke indregnet yderligere effekt af eventuelt kommende tiltag i relation til COVID-19, bortset fra rute 44 til SDU i Odense og natbusser i regionen frem til august 2021.

Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 4 herunder.

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2019 til forventet 2021

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
FynBus	487,2	491,7	474,5	502,9	-28,4
Region Syddanmark	188,2	190,9	189,0	192,3	-3,4
Assens	16,4	16,8	16,4	16,8	-0,4
Faaborg - Midtfyn	23,3	23,8	23,7	24,4	-0,7
Kerteminde	6,8	6,5	6,4	6,6	-0,2
Langeland	7,0	6,4	6,1	6,4	-0,4
Middelfart	11,6	11,5	11,2	11,5	-0,4
Nordfyn	14,3	14,4	14,0	14,4	-0,4
Nyborg	14,3	14,5	14,2	14,7	-0,5
Odense	175,3	177,3	166,3	187,4	-21,2
Svendborg	30,0	29,6	27,4	28,3	-0,9

2021:

Entreprenørudgifterne forventes i 2021 at udgøre 502,9 mio. kr., hvilket svarer til en merudgift på 28,4 mio. kr. eller en stigning på 6,0 % i forhold til budgetteret. Der er følgende forklaringer:

Udvikling:	Mio. kr.
Budget 2021 bruttoudgifter i alt	474,5
Trafiksekskaberne i Danmarks omkostningsindeks 3,26% højere	15,0
16.380 flere køreplantimer. Primær stigning i Odense pga. udskydelse af nyt Bynet 2021. Herudover mindre stigninger i Region Syddanmark, Svendborg og Nyborg, samt fald i Assens, Faaborg-Midtfyn og Nordfyn	13,6
Ny kontrakteffekt Langeland (ændring af drivmiddel)	0,2
Ændring i kørselssammensætning	0,1
Odense: Elbusser og ikke realiseret besparelser	2,0
Reduktion i udgifter til drivmidler i henhold til aftale med vognmændene	-0,9
Merudgift til ekstrarengøring af knudepunkter	3,7
Merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. COVID-19	7,2
Variabel kørsel	-2,1
Direkte henførbare udgifter	0,8
Øvrige udgifter: incitamentskontrakt, bod, rejsegaranti og endestationer	-0,5
COVID-19 kompensation	-10,7
Forventet regnskab 2021 bruttoudgifter i alt	502,9

Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken region eller de enkelte kommuner. Det vil sige udgifter til FynBus' administration, rejsekortsystemet med mere. Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser.

FynBus ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2021 64,6 mio. kr. FynBus forventer i 2021 et merforbrug på 7,1 mio. kr., som føres på rammestyling/overførsel. Dette skyldes den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgør ca. 6,7 mio. kr. Merudgiften til investering i rejsekortudstyr skal dækkes af rammestyingsprincippet for den ordinære ramme og forventes afdraget i 2024, hvorefter rammen nedskrives i 2025 med 0,8 mio. kr. Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 15,0 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 2019 til forventet 2021

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
Driftsrelaterede udgifter	10,1	11,2	10,2	10,8	-0,6
Salgsrelaterede udgifter	15,0	14,0	16,2	16,9	-0,6
Administrative udgifter	36,5	34,2	38,1	37,3	0,8
Ordinær ramme	61,6	59,4	64,6	65,0	-0,4
Udgifter Rejsekort	14,5	14,5	15,0	15,0	0,0
Investering Odense Letbane	0,0	0,1	0,0	6,7	-6,7
Rammestyling / Overførsel	0,5	4,2	0,0	-7,1	7,1
Anlægsudgifter	1,3	0,9	1,5	1,0	0,5
I alt	78,0	79,0	81,1	80,6	0,5

Anlægsbudgettet finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus' anlægskartotek. Anlægskartoteket består af FynBus' bygninger, materiel (herunder IT-hardware og software).

De aktuelle anlægsprojekter forventes i 2021 at udgør 1,0 mio. kr. og er specificeret herunder:

- Forbedring af Trafikinformation (2021 projekt)

Flexitur og Plustur

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

Tabel 6 herunder viser udviklingen i ejerbidraget fra 2019-21 på ejerniveau.

Tabel 6: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2019 til forventet 2021 i løbende priser

Ejerbidrag Flextur/Plustur (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
FynBus	17,1	11,3	12,9	13,7	-0,8
Region Syddanmark	0,7	0,8	0,9	0,9	0,0
Assens	3,2	1,8	1,9	1,9	0,0
Faaborg - Midtfyn	5,1	3,3	3,0	3,5	-0,6
Kerteminde	1,5	1,0	1,1	1,1	0,0
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
Middelfart	1,2	0,9	1,9	1,9	0,0
Nordfyn	3,4	2,0	2,5	2,8	-0,3
Nyborg	0,5	0,4	0,3	0,3	0,0
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,0
Svendborg	1,2	1,0	1,1	1,1	0,0

Ejerbidraget forventes at udgøre 13,7 mio. kr., hvilket er en merudgift på 0,8 mio. kr., som primært kan henføres til vaccinationskørsel i Faaborg-Midtfyn og Nordfyn kommune. Udgiften til vaccinationskørsel søger kommunerne selv kompensation for og den indgår derfor ikke i FynBus' forventning til COVID-19 kompensation.

COVID-19 har desuden betydet større krav til planlægning af kørsel herunder bl.a. mere solokørsel, hvilket har øget omkostningerne per tur. Ved fremskrivning af 4. kvartal er anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i 3. kvartal.

Flexkørsel

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 2019-2020:

Tabel 7: Antal personture i perioden regnskab 2019 til forventet regnskab 2021

Antal personture	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
Handicapkørsel	142.027	90.066	140.592	106.860	-33.732
Anden kørsel	226.473	144.253	285.088	237.606	-47.483
Handicap- og anden kørsel	368.500	234.319	425.681	344.466	-81.214
Flextur/Plustur*	138.982	73.515	128.328	82.433	-45.895
I alt	507.482	307.834	554.008	426.899	-127.109
Siddende patientbefordring	235.034	205.106	238.000	210.000	-28.000
I alt	742.516	512.940	792.008	636.899	-155.109

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

Samlet set er der et fald på 20 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 24 % vedr. handicapkørsel, fald på 17 % vedr. anden kørsel og fald på 36 % vedr. Flextur/Plustur i forhold til budgettet.

Faldet i personture skyldes især COVID-19, hvor kørslen siden foråret 2020 har været væsentligt reduceret. Forventningen til 2021 tager udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 1. – 3. kvartal 2021 tillagt en forventning om, at kunderne vender tilbage i 4. kvartal til nær budgetteret niveau.

Faldet ved Flextur/Plustur skyldes tillige, at de fleste kommuner i februar 2020 indførte nyt telekoncept, hvorfor Budget 2021, der er lagt i sommeren 2020, ikke er helt tilpasset det nye koncept.

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 8.

Tabel 8: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2019 til forventet regnskab 2021

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
Indtægter	-5,7	-4,7	-6,4	-5,5	-0,9
Entreprenørudgifter	66,5	47,5	75,2	63,1	12,1
Flex udgifter, netto	60,8	42,7	68,8	57,6	11,2
Fællesudgifter	18,9	18,9	20,2	20,3	-0,1
Ejerbidrag	79,7	61,6	89,0	77,9	11,0
Covid-19 kompensation	0,0	14,8	0,0	8,1	-8,1
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	79,7	76,5	89,0	86,0	3,0

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.

Forventet regnskab 2021 efter 2. kvartal viser et ejerbidrag på 86,0 mio. kr. Dette svarer til en mindreudgift på 3,0 mio. kr. eller ca. 3,3 % i forhold til budgettet. Mindreudgiften kan primært henføres til Faaborg-Midtfyn Kommune. Faaborg-Midtfyn Kommune har i 2021 valgt at placere nye kørselsordninger hos FynBus. Da budget 2021 blev lagt, var priserne for de nye kørselsordninger ikke kendt. De faktiske priser er i gennemsnit lavere end budgetteret og derfor forventes det, at budget 2021 kan korrigeres, så kommunens bidrag til COVID-19 kompensation kan reduceres.

Fællesudgifter

Forventet regnskab efter 3. kvartal 2021 for fællesudgifterne viser 25,4 mio. kr., hvilket svarer til budgettet. På løn forventes en mindre udgift, som opvejes af merudgift til udvikling af CPlan og Flextrafiks andel af FynBus IT-omkostninger.

Budget 2022

I sagsfremstillingen for budget 2022 fra bestyrelsesmødet 14. oktober 2021 var indtægterne ca. 4 mio. kr. for lave i forhold til Bilag 1.1 Notat Forventet regnskab 2021 og budget 2022 hovedtal samt Bilag 1.2. Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2021 og budget 2022, samt budgetoverslag 2023-2025. Budgettal til brug i 2022 tager altid udgangspunkt i Bilag 1.2. Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2021 og budget 2022.

Det er tillige de regnskabs- og budgettal, der er gennemgået bilateralt med administrationerne hos ejerne i budgetprocessen. Derfor anser FynBus' administration tallene i Bilag 1.2. Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2021 og budget 2022 som det godkendte budget for 2022.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager forventet regnskab 2020 efter 9 mdr. til efterretning
- tager orientering om budget 2022 til efterretning.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 5.1 *Notat, Forventet regnskab 2020, hovedtal*

Bilag 5.2 *Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2020*

6. NY OPTIMERINGSPLATFORM I FLEXDANMARK

Resumé:

Planlægningsystemet i FlexDanmark står over for udskiftning grundet teknisk forældelse. I den forbindelse har FlexDanmark lavet udbud af udvikling af en ny optimeringsplatform (NOP). Bestyrelsen blev på bestyrelsesmødet 22. august 2019 orienteret om processen. Størstedelen af udbuddet er nu afsluttet og forventningerne til de økonomiske konsekvenser er genberegnet. FynBus forventer at implementerer den ny optimeringsplatform primo 2024.

Administrationen fremlægger status.

Sagsfremstilling:

Trafikselskaberne driver, supporterer og udvikler via den fælles forening FlexDanmark et IT-system, Planet, til drift og håndtering af flextrafik, herunder Flextur, handicapkørsel, patientbefordring og lukkede kommunale befordringsordninger. På landsplan blev der i flextrafikken udført 4,7 mio. enkeltture i 2020 med en omsætning på over 1 mia. kr.

Planet er i dag et gammelt, men velfungerende system til håndtering og koordinering af behovstyret kørsel, som understøtter trafikselskaberne i at løfte forpligtelserne over for regioner, kommuner og borgere. Den fremtidige drift er imidlertid udfordret af, at Planet-systemet er tæt på sin teknologiske udløbsdato. På baggrund heraf har FlexDanmark igangsat proces med udskiftning af optimeringsplatformen og har nu afsluttet udbud af kernesystemet og støttesystemer.

Bestyrelsen i FynBus blev den 22. august 2019 præsenteret for forventet budget for den ny optimeringsplatform.

Der er nu indgået kontrakt med Netcompany. Den samlede kontraktsum holder sig inden for det fastsatte budget, dog med en reduktion. FynBus' andel udgør fremover ca. 11,5 mio. kr. pr. år.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

7. PRISERNES BETYDNING FOR VOGNENES OMSÆTNING I FLEXTRAFIKKEN

Resumé:

FynBus har undersøgt sammenhængen mellem vognenes timepris i flextrafikken, og vognenes omsætning for at efterprøve den generelle opfattelse i branchen af, at "det er de billigste vogne, der får flest kørsler".

Administrationen fremlægger undersøgelsens resultater.

Sagsfremstilling:

FynBus har undersøgt sammenhængen mellem vognenes timepris i flextrafikken, og vognenes omsætning.

Analysen blev gennemført for at vurdere timeprisens betydning, og efterprøve den generelle opfattelse der er i branchen af, at "de billigste vogne får tildelt de fleste kørsler".

Når der gennemføres udbud af flexkørsel, skal hver vognmand afgive et tilbud på en timepris. Den tilbudte timepris registreres i planlægningssystemet "Planet", og indgår derefter i beregningen af prisen på en konkret flextur. Andre parametre indgår også, som eksempelvis bilens aktuelle placering i forhold til kørselsopgaven, og bilens størrelse og vogntype. Den generelle opfattelse er, at de billigste tilbud/vogne får flest kørsler, hvilket bl.a. har haft den konsekvens, at vognmanden har kunnet få mere kørsel ved at tilbyde medarbejderne dårlige løn- og ansættelsesvilkår.

Indkøb af kørselsopgaver

De vognmænd som trafikselskaberne har kontrakt med, stiller vogne til rådighed for trafikselskaberne, enten som:

- **Garantivogne:** Vogne der stilles til rådighed i et kontraktuelt fastsat tidsrum. Garantivogne betales for hele tidsrummet vognen er stillet til rådighed – uanset udnyttelsesgraden af vognen.
- **Variable vogne:** Vogne der stilles til rådighed for trafikselskaberne i et tidsrum vognmanden vælger. Vognen kan stilles til rådighed med minutters varsel, eller i en fast rytme. Der er ikke nogen forpligtelse for vognmanden til at stille vognen til rådighed. Variable vogne betales kun for den kørsel, der pålægges vognen.

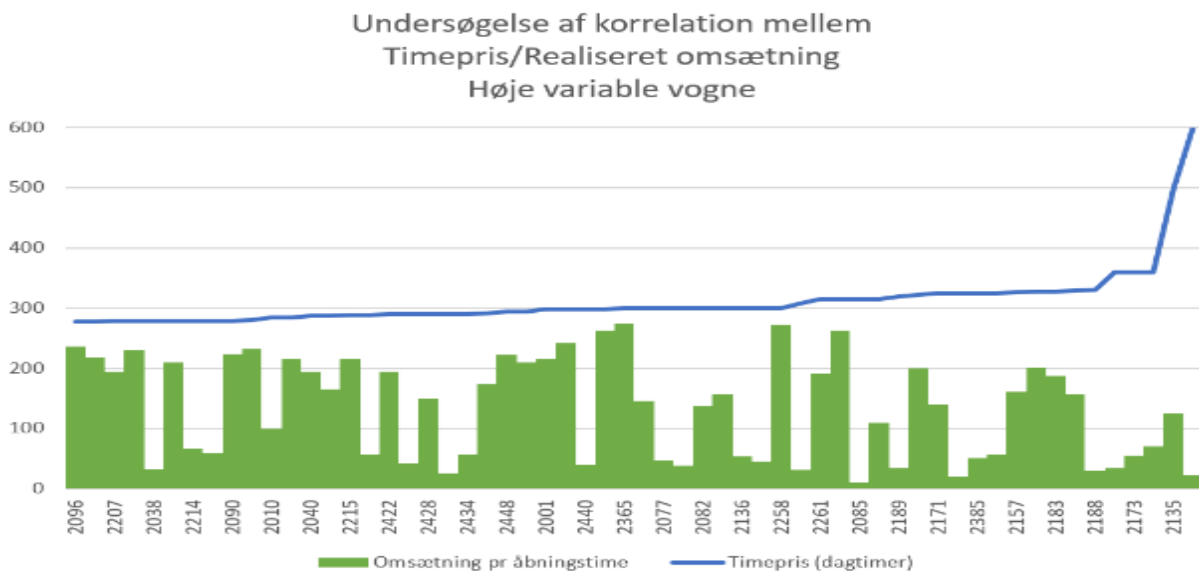
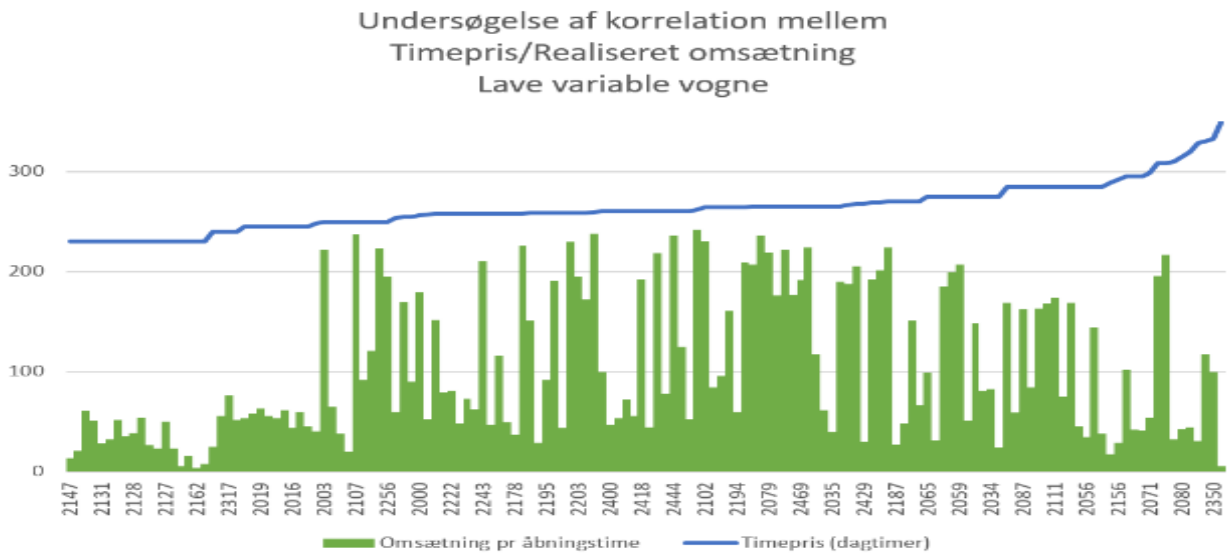
Tildeling af kørsel sker ved en daglig og kontinuerlig "omvendt auktion", hvor kørsel udbydes og tildeles den billigste, kvalificerede vogn, der kan udføre kørslen inden for de givne servicerammer og den angivne åbningstid.

Undersøgelsen

Da planlægningssystemet tildeler kørsel til billigste, kvalificerede vogn, har det været opfattelsen, at den tilbudte timepris for kørsel udgør en væsentlig faktor i antallet af tildelte kørsler til variable vogne.

Det var derfor forventet, at der ville være en systematisk sammenhæng mellem den realiserede omsætning pr. åbningstime og den tilbudte timepris for variabel kørsel.

Nedenfor vises to illustrationer af sammenhængen mellem pris og omsætning for henholdsvis lave og høje variable vogne.



I illustrationerne ovenfor er omsætningen pr. åbningstime (pr. vogn) sorteret efter den tilbudte timepris i stigende orden. De angivne tal på X-aksen er unikke vognløb.

Der er ikke, som ellers forventet, en systematisk sammenhæng mellem omsætning pr. åbningstime og den tilbudte timepris. Hvis der var en sådan sammenhæng, ville omsætningen pr. time (de grønne søjler) stige proportionalt med stigningen i de tilbudte priser.

Det ses, at de lave vogne der har de mindste timepriser, også er de vogne der har den mindste omsætning.

En stor del af de vogne der har en tilbudspris på ca. 250 kr. pr. time, og derved, har en omsætning pr. time der ligger omkring 80% af timeprisen. Det ses dog samtidigt at en stor del af vognene, med samme pris, har en betydeligt lavere omsætning, set i relation til tilbudsprisen.

Det konkluderes på den baggrund, at den tilbudte timepris ikke er det dominerende konkurrenceparameter i forbindelse med variable rammeaftaler, og at det derfor ikke er "de billigste vogne, der får de fleste kørsler".

Konkurrenceparametre

Planlægningssystemet har følgende konkurrenceparametre, der har indflydelse på om en vogn får tildelt den udbudte kørsel:

- Vognens specifikationer (lille vogn, liftvogn, plads til kørestol mv.)
- Pris (timepris)
- Åbningstidens placering på døgnet
- Åbningstidens varighed
- Afstand fra beregnet position til afhentning, og
- Afstand fra aflevering til hjemsted (hjemzone).

Ved gennemgang af konkurrenceparametrene er det umiddelbart afstanden fra det sted, vognen konkret befinder sig, f.eks. på Odense Universitetshospital, til det sted vognen skal hen, der er mest afgørende, og som gør vognen til billigste, kvalificerede vogn.

Den gennemsnitlige beregnede rejsetid er 40 minutter pr tur. Hvis 2 køretøjer har en forskel på 5 minutter i fremkørselstid til afhentning, betyder det, at vognen med længst fremkørselstid skal være mere end 12,5% billigere end den anden vogn for at få tildelt kørslen.

Spredningen mellem de laveste priser og de højeste priser (spredning mellem 1. kvartil og 3. kvartil) for de aktive vognløb er henholdsvis:

- **Lav vogn:** 9,4% og
- **Høj vogn:** 10,4%

Denne prisforskel er en del mindre end de nævnte 12,5%.

Konklusionen er, at tidsforskellen skal være mere end 5 min. før en lavere tilbudspris slår igennem og vognen tildes kørslen. Med andre ord har den konkrete placering af vognen større vægt end den tilbudte prisforskel, når den billigste vogn er mere end 5 min. fra stedet, hvor vognen skal benyttes.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

8. FYNBUS' BESTYRELSE, FUNKTIONSPERIODEN 2018 – 2021

Resumé:

Den afgående bestyrelse for FynBus har nu siddet i fire år – eller en hel valgperiode – og beskæftiget sig udviklingen af den kollektive buskørsel og flexkørslen, rejseregler, takster, Trafikplan, grøn omstilling og mange andre forhold ved den kollektive trafik på Fyn og Langeland. I sagen beskrives i en række udvalgte korte nedslag de mange beslutninger og drøftelser bestyrelsen har været igennem i perioden 2018 – 2021.

Sagsfremstilling:

2018

Trafikplanen 2018-2021

Udarbejdelse af en Trafikplan for det område et trafikselskab er tilknyttet er en af de opgaver, der specifikt er nævnt i Lov om Trafikselskaber. Trafikplanen beskriver den udvikling, trafikselskabet planlægger for området med hensyn til ruter, afgang, knudepunkter, stoppesteder, samarbejde med kommuner og region vedr. overordnede mål for trafikken på buskørsel og flextrafik. Trafikplanen er et centralt dokument i trafikselskabets arbejde og samarbejde med ejerkredsen. Arbejdet med trafikplan 2014 – 2017 pågik før den nuværende bestyrelse tiltrådte, men er besluttet af den nuværende bestyrelse. På samme måde overdrager den nuværende bestyrelse en påbegyndt Trafikplan 2022 – 2025 til den kommende bestyrelse.

Takstreform med Takst Vest

Takst Vest blev endeligt implementeret i 2018. Med Takst Vest gik trafikselskaberne og togoperatørerne i Jylland og på Fyn sammen om en reform af takstsystemet, der har gjort det lettere for passagerne i den kollektive trafik, fordi der blev sikret ensartethed og gennemskelighed i taksterne.

Farvel til SMS-billetten efter 10 års tro tjeneste

Som det første trafikselskab i Danmark indførte FynBus i 2009 en sms-billet. Sms-billetten har været en succes men blev overhalet af andre web-baserede løsninger – og ikke mindst Rejsekortet, som FynBus indførte i 2017. Der blev derfor besluttet at udfase SMS-billetten.

Cyklen gratis med regionalbusser, samt bybusserne i Odense og Svendborg efter en forsøgsperiode

Det var længe et ønske at kunne tage cykler med i busserne. Som cyklist opleves muligheden for at tage et stykke af vejen med bussen som en lettelse, bussen kan forlænge cyklens "aktionsradius". En række tekniske udfordringer lykkedes og dermed fik kunderne en ekstra mulighed for mobilitet.

Arbejdsklausulen – etablering af kontrolpanel

FynBus indførte en Arbejdsklausul i 2014 for at sikre Flex-chaufførerne løn og arbejdsforhold, der svarer til landsdækkende overenskomster på området. Efter flere års erfaringer med kontrol af løn- og arbejdsforhold besluttede FynBus sammen med arbejdsmarkedets parter at etablere et Kontrolpanel, således at kontrollen med løn- og arbejdsforhold kan drøftes og evalueres i et fælles forum. Første møde i Kontrolpanelet blev afholdt i 2018.

Tilgængelighed til den kollektive trafik:

De talende busser: Mennesker med funktionsnedsættelser har flere barrierer for at benytte den kollektive trafik end andre. Med synsnedsættelser er det svært at orientere sig på et stoppested eller et knudepunkt, med hensyn til at vide hvor bussen holder og hvilken bus der er tale om. Løsningen var at sørge for, at bussen selv kunne fortælle hvilken rute, den kører og mod hvilken destination. Deraf overskriften "De talende busser".

900 demensvenlige chauffører: Demens er også en barriere for at kunne begå sig i den kollektive trafik. I Samarbejde med Odense kommune og Alzheimerforeningen udviklede FynBus et "Mælkebøttekort", som kan vises til chauffør og kontrollører og på den måde gøre opmærksom på, at lidt ekstra hjælp kan være nødvendigt. At de mange chauffører deltager er et stort bidrag til at mindske barrierer for de demente, og løfter i sig selv fokus på mentale funktionsnedsættelser.

Rejsekort for alle:

FynBus indførte Rejsekortet i januar 2017 efter at have sagt farvel til FynBus' eget elektroniske kort kaldet KVIK-kortet. I overgangsfasen i 2017 vekslede FynBus ca. 90.000 KVIKkort til Rejsekort. I 2018 blev kampagner for at få flere passagerer til at anskaffe sig et rejsekort gennemført med succes. Kampagnen "Rejsekort til alle" gav også resultat, og samlet set var der ved udgangen af 2018 udstedt 125.000 Rejsekort.

2019:

Fri ind- og udstigning – Frit Flow – i busserne

Med Rejsekortets udbredelse og dermed andre roller for chaufførerne giver det mening at lade passagerne benytte andre døre i bussen end fordøren til indstigning. Dermed er ideen om frit flow ud og ind ad alle døre i bussen skabt. Frit Flow understøttes af, at placeringen af Check Ind og Check Ud standere i princippet kan ske ved alle døre. Frit flow betyder også, at indstigning og udstigning kan ske hurtigere, og at tiden brugt ved stoppestedet bliver mindre. Det er positivt for passagererne og for FynBus' ejerkreds, da køretiden generelt bliver kortere.

Tillægget for at køre med Natbussen (50% oven i billetprisen) fjernes i 2019

Billetprisen for at køre med Natbussen har altid været forhøjet 50 % i forhold til dag- og aftentimerne. Dette blev afskaffet i 2019. Det syntes ikke rimeligt, at taksterne skulle være anderledes om natten end i de øvrige af døgnets timer.

Temadag om elbusser

Den 9. august 2019 afholdt FynBus en Temadag med spørgsmålet: Skal de fynske busser køre på el i fremtiden? Deltagere var politikere og embedsmænd fra kommuner og region samt interessenter fra busbranchen. Anledningen var – ud over den grønne transport el-busser repræsenterer – at sondere interessen for at kommuner og region kunne gå sammen i fælles udbud og grøn omstilling af busflåden.

FynBus' Klimastrategi:

Bestyrelsen besluttede december 2019, i forlængelse af temadagen om elbusser, at FynBus skal udarbejde en Klimastrategi som sikrer, at den kollektive trafik – og herunder visiteret flexkørsel – har mindst muligt klimaaftryk ift. det lokale miljø og det globale klima.

Kontrolpanel og arbejdsklausul

Efter beslutningen om etablering af et kontrolpanel i 2018 med repræsentanter for arbejdsmarkedets parter er der i 2019 gennemført kontrol af 25 vognmænd og 10 underleverandører mht. flexchaufførernes løn- og arbejdsvilkår. 13 gennemførte kontrolforløb viste blandt andet, at der blandt arbejdsgivere med overenskomst ikke var tilfælde af dårligere forhold end beskrevet i en landsdækkende overenskomst. De afsluttede kontroller blandt vognmænd uden overenskomst resulterede bl.a. i bedre arbejdsforhold for chauffører, som fx har fået nye ansættelsesbeviser, korrekt udbetalt og efterbetalt løn og pension.

Studerende fra bil til bus

I 2018 gennemførtes et stort projekt "Studerende fra bil til bus" som havde til formål at lære de unge og deres opfattelse af transport og kollektiv trafik at kende, deres transportvaner, adfærd mm. og på den baggrund udvikle kampagner og andre måder at tiltrække de unge som kunder i den kollektive trafik frem for at købe en bil. En varieret tilgang i 2019 med konkurrencer, opsøgende besøg på uddannelsesinstitutioner, møde med de unge i deres miljø mm. skabte stor opmærksomhed. Projektet var i stand til at italesætte 'transport' som noget man kan forholde sig til og vælge aktivt, hvilken form for transport man kan vælge – ikke mindst den grønne kollektive trafik og trængsel på vejene. På den baggrund var det muligt at medvirke til en kultur, så de unge påvirkes til at holde fast i den kollektive transport efter deres uddannelsesforløb.

Pendlercheck

Hvad koster det egentligt at køre i bil til mit uddannelsessted eller mit arbejde? Er der muligheder i den kollektive trafik jeg overser, som faktisk er billigere? Det er nemt som bilist at 'glemme' hvad de faktiske omkostninger er ved at køre i bil – og der er mange myter om, at der ikke er en bus der passer til mit behov, det tager meget længere tid end med min bil og at busserne i øvrigt altid er forsinkede! Projektet Pendlercheck skabte overblik over hvor meget man kan spare ved bustransport i stedet for en bil – og hvilken tidsforskel der er på en given rute. Myterne kan aflives, både hvad prisforskel, tidsforskel og rettidighed angår.

Passagertilfredshed både i busserne og i flexbilerne!

I de årlige målinger af kundetilfredshed for buspassagerer og flex-passagerer viste det sig i 2019, at den generelle kundetilfredshed var meget høj i både busser og flexbiler. Tallene viste ikke mindst, at tilfredsheden også blandt rejsekort-kunder er høj.

Bæredygtig transport på skoleskemaet

FynBus mener, at det skal være nemt at bruge den kollektive trafik. Det blev i 2019 omsat til et undervisningsrum på FynBus.dk, hvor uddannelsesinstitutioner kan tage den kollektive trafik med ind i undervisningen i fag som dansk, samfundsfag, innovation og teknologi.

Bæredygtig transport – FN's Verdensmål

FynBus har i samarbejde med UngOdense, Cyklisternes By og Odense Letbane gennemført et projekt, hvor 17 unge uddannelsessøgende arbejdede med virksomheders udfordringer – og samtidig gav løsningsforslag til, hvordan transporten i Odense kan gøres bæredygtig. 10 heldagsaktioner blev gennemført med henblik på FN's verdensmål.

Flere passagerer i busserne

Efter indførelsen af Rejsekort på Fyn og Langeland i 2017 er der gennemført regelmæssige kampagner med henblik på at få flere passagerer i busserne. Det overordnede mål er at 150.000 fynboer skal have et rejsekort i 2020. Ultimo 2018 var der 125.000 fynske rejsekortkunder og ultimo 2019 var 134.000 fynboer/langelændere rejsekortkunder! Indsatsen fortsætter i 2020 og 2021.

Fælles Fynsk udbud

Arbejdet med et fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling påbegyndes, og der sigtes mod muligheden for et fælles udbud af buskørsel fra 2023-2024, Et fælles udbud kan samtidigt omfatte omstilling til grøn energi.

2020:

FynBus' Klimastrategi:

Bestyrelsen besluttede december 2019, at FynBus skal udarbejde en Klimastrategi. I 2020 blev det besluttet, at FynBus sammen med kommuner og region skal arbejde med etablering af et fælles fynsk udbud af grøn buskørsel med mest miljø for pengene som principgrundlag. I 2020 har Region Syddanmark og alle de fynske kommuner og Langeland indgået klimasamarbejdsaftaler med regeringen eller Transportministeriet mhp. at

opnå 0-emission (dvs. el eller brint) eller CO2-neutrale (dvs. biogas, biodiesel) busser ifm. alle nye udbud af bybusser, lokalruter, regionalruter og kommunale busser fra 2021.

Grønt regnskab:

Som supplement til det traditionelle økonomiske regnskab har FynBus besluttet at udarbejde et grønt regnskab. Først for den kollektive buskørsel og dernæst for flexkørslen. Fra 2020 og frem vil der foreligge tal for forbrug og udledninger fordelt på ejerkommuner og region.

Busbanden fra Morud

FynBus fejrer sammen med Morud det længst varende samarbejde med lokale bus-entusiaster, foreløbigt 7 år. der har fastholdt og udbygget kundegrundlaget i deres egen by.

Uddannelsessøgende i busserne

Fynske uddannelsessøgende deltog i en konkurrence, hvor de med video skulle give et bud på hvordan man får flere studerende og uddannelsessøgende til at benytte bussen i stedet for bilen. For FynBus gav det indblik i en række reklamefilm, som kan bruges i arbejdet med de uddannelsessøgende.

Corona-nedlukning

11. marts 2020 blev store dele af samfundet nedlukket for at mindske spredningen af Covid-19. Den kollektive trafik måtte i samme øjeblik reagere med begrænsninger og indskrænkninger i antallet af passagerer i busserne, afstandskrav, synlig rengøring, afskærmning ift. chaufføren, stop for natbusser mm. gældende for både busser og flextrafik. Passagertallet faldt til omkring 20 % af normalen, og der blev fra centralt hold etableret ordninger med statslig understøttelse af den kollektive trafik, så entreprenører, chauffører og andre kunne blive betalt som vanligt.

Stigende snyde-procenter efter nedlukning

FynBus' kontrollørkorps måtte efter den delvise åbning i sommeren 2020 konstatere, at snydeprocenten på 10 % i gennemsnit var højere end tidligere set i FynBus. Det blev besluttet at sætte kontrolafgiften op til 1.250 kr. Da der samtidig var en forholdsvis stor del af billetsnyderne, der ikke ville vise ID overfor kontrollørerne, var det i alt for mange tilfælde nødvendigt at få politiets hjælp til identifikation. Derfor indførtes også særligt gebyr på ekstra 750 kr. for at gøre det nødvendigt at tilkalde politiet.

Kunderne i Corona-perioden

FynBus gennemførte i 2020 en kundeundersøgelse for at få større indblik i passagerernes tanker om buskørsel i en Corona-periode. Målet var at få kunder tilbage til busserne samt fastholde kunder. Langt de fleste kunder stoler på, at FynBus håndterer sikkerheden bedst muligt, og følger de retningslinjer der udstikkes. Synlig rengøring af busserne er et vigtigt element for kundernes tryghed. FynBus fik også flere bud på hvordan kunderne føler sig trygge og derfor fortsat vil benytte den kollektive trafik.

150.000 fynske Rejsekortkunder

Tilfredsheden med busserne – og ikke mindst Rejsekortet, er stor på Fyn og Langeland: ved udgangen af 2020 er målet på 150.000 rejsekort på Fyn og Langeland nået, hvilket er en vigtig milepæl ift. Rejsekortets udbredelse på Fyn.

Elbusser i Odense Kommune

I forbindelse med aftalen om forlængelse af kontrakten om buskørsel i Odense Kommune, blev der indsat 20 elbusser i kørslen i 2021.

Elektriske ramper

Med indsættelsen af elbusserne i Odense er der elektriske ramper i ca. halvdelen af bybusserne i Odense samt i alle regionalbusser. Elektriske ramper rulles ud på resten af Fyn og Langeland efterhånden som busserne fornyes i forbindelse med nye kontrakt med entreprenørerne. Dermed er en stor barriere fjernet, således at kørestolsbrugere kan komme med bussen uden hjælp.

Arbejdsklausulen

Januar 2020 gjorde FynBus status på arbejdet med Arbejdsklausulen, som forpligter FynBus' samarbejdspartnere til at tilbyde deres ansatte ifm. flexkørslen løn- og arbejdsvilkår svarende til landsdækkende overenskomster på området. Resultatet var bl.a., at de vognmænd, der er medlem af en arbejdsgiverforening, har overenskomst – og de der ikke har overenskomst, er alle blevet kontrolleret. Efterfølgende er det blevet konstateret, at organisationsprocenten blandt vognmændene er steget og at der er rettet op på løn- og arbejdsvilkår på de enkelte vognmænd, herunder, at pension indbetales til et pensionsselskab.

Gratis weekendkørsel i Svendborg

Svendborg Kommune besluttede, at bybusserne i Svendborg by pr. 28. november 2020 og frem skal være gratis lørdag og søndag. Målet er at hjælpe det lokale erhvervsliv ved at gøre det nemmere at køre ind til bymidten.

FynBus' bestyrelse blev udvidet fra 9 til 11 medlemmer

Som følge af en lovændring blev det muligt at indfri et længe næret ønske om, at alle de fynske kommuner og Langeland kan være repræsenteret i FynBus' bestyrelse. Dette blev muligt som følge af en ændring af lov om trafikskaber i 2019. I marts 2020 faldt det formelle endeligt på plads, og dermed kan alle ni kommuner i FynBus' repræsentantskab være medlem af bestyrelsen.

2021:

189.000 rejsekort på Fyn

Med udgangen af november 2021 er antallet af rejsekort hos kunder på Fyn og Langeland nu 189.000. Målet for 2020 på 150.000 rejsekortkunder er dermed overgået med længder.

FynBus' Strategi 2021 – 2023 og Trafikplan 2022 - 2025

Bestyrelsen vedtog strategien for FynBus 2021 – 2023 i januar måned. Strategien lægger fortsat vægt på, at det skal være nemt for kunderne at benytte den kollektive trafik, hvad enten det er busserne eller flex-kørslen. Den grønne omstilling på Fyn og Langeland er ligeledes en vigtig opgave, og fremtræder med det stærke fokus som det vigtigste enkeltinitiativ sammen med udarbejdelse af en Trafikplan for 2022 – 2025. Trafikplanen lægger i sig selv rammer for FynBus' indsats den næste fire år. Bestyrelsen godkender oplæg til Trafikplan på sit sidste møde i december og overgiver hermed den nye bestyrelse 2022 – 2025 den endelige godkendelse af Trafikplanen.

Reklamer på og i busser

I januar vedtog bestyrelsen et regelsæt for reklamer på og i busserne, efter flere mulige modeller for reklamer havde været i høring hos Region Syddanmark og kommunerne. Regelsættet beskriver bl.a. at reklamer skal være lovlige, sømmelige, hæderlige, og være udformet med behørig social ansvarsfølelse, og at det er entreprenørens opgave at sikre sig, at reklamerne på og i busserne er lovlige og opfylder de beskrevne retningslinjer i regelsættet.

Status for forsøg med kontrol af ansættelsesforhold for flextrafik-chauffører.

I januar blev der givet en status på forsøget med kontrol af ansættelsesforhold for flextrafik-chauffører, og i marts forelå en evaluering af forsøget. I forsøgsperioden valgte 84 chauffører at deltage i undersøgelsen.

Forsøget viste, at der var en del usikkerhed blandt chaufførerne omkring deres overenskomstforhold, men også at chaufførerne kun i begrænset omfang gav udtryk for kritik af deres løn- og ansættelsesforhold. Det blev besluttet at fortsætte forsøget i resten af 2021.

Elbusser på regionale ruter

Transportministeren gav tilsagn om projektmidler til forsøg med regionale el-busser på 3,977 mio.kr. Projektet vil understøtte tre elbusser, som i første del af forsøget vil køre en regional rute på Nordfyn. Forsøget skal blandt andet give ny viden om hvordan elbusser og batteri-teknologien klarer sig på længere ruter. Projektet er igangsat oktober 2021 og løber til ultimo 2026.

Ansættelse af to ekstra kontrollører

Det forøgede fokus på kontrol – på baggrund af stigende snydeprocent – medfører, at der er brug for flere kontrollører. Også i 2021 er antallet steget, nu med to ekstra kontrollører.

Beslutning om rammen for fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling

Rammerne for fællesudbud af buskørsel og grøn omstilling godkendes i marts måned. Efter fremlæggelse for de politiske udvalg i kommunerne, opdeles udbuddet i to pakker, med henholdsvis el som drivmiddel og med funktionskrav om mest miljø- og klimaeffekt for pengene. Pakkeopdelingen godkendes endeligt i september måned. Med en beslutning om rammerne for udbuddet fortsætter processen med den grønne omstilling for buskørslen frem mod kontraktstart i 2024.

Initiativer med henblik på flere passagerer i busserne

Med en 'WinBack'-kampagne sættes der ind for at vinde tabte kunder tilbage til den kollektive trafik efter Corona. Kodeordet er 'tryghed' som skal ses i sammenhæng med opfattet smitterisiko i den kollektive trafik, både busser og flexbiler. Kundeundersøgelser har vist, at passagerne generelt er trygge ved FynBus' måde at håndtere risikoen.

Forskellige tiltag besluttet, som gør det nemmere for kunderne:

- Tilbud til faste kunder: "Ta' en ven med gratis"
- Gratis kørsel for børn under 16 år i Assens Kommune
- Spærretid for cykler i busserne er fjernet
- Udvidelse af rejsegaranti, som nu også omfatter de elektriske ramper i busserne, hvis de ikke virker.

Grøn omstilling på Flex-området:

Med en drøftelse af grøn omstilling på Flexområdet påbegyndtes arbejdet frem mod en handleplan. Udgangspunktet for en kommende handlingsplan er at følge regeringens ambition om en 70% reduktion af CO2-udledningen i 2030. Der samarbejdes med Sydtrafik, Midttrafik og Dansk Persontransport i arbejdet frem mod den grønne omstilling.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

9. MEDDELELSER

- Whistleblowerordning
- Coronapas

10. 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

STRÅLE G12021 2023

FYNBUS

2. UDGAVE → 2022



DET SKAL VÆRE NEMMERE OG GRØNNERE

I 2018 vedtog FynBus sin første flerårige strategi under overskriften ”Det skal være nemt at være kunde i FynBus”. I perioden fra 2018 til 2020 har FynBus gennemført en række planlagte aktiviteter og målsætninger, især har det været målet af få kunderne til at tage rejsekortet til sig, efter det blev indført i 2017.

Årene 2020 og dele af 2021 har været markant anderledes, idet FynBus under Corona-restriktionerne måtte flytte fokus fra de strategiske mål, idet det fx ikke længere var relevant at skaffe flere kunder til den kollektive trafik under lockdown. I stedet er kræfterne blevet brugt på at håndtere den aktuelle Corona-situation og dens afledte konsekvenser. Parallelt hermed har FynBus arbejdet med at planlægge et fælles busudbud i 2024 med grøn omstilling som omdrejningspunkt. Der har således været en tæt dialog mellem kommunerne, Region Syddanmark og FynBus i både 2020 og 2021, og nu tegner der sig et klart billede af, hvordan den grønne omstilling skal foregå på Fyn og Langeland.

Strategien for 2021-23 indeholder 3 hoveddele:

- *Det skal være nemt, og ikke mindst oplagt, at benytte FynBus som et alternativ til bilen*
- *Den kollektive trafik efter corona*
- *Grøn omstilling*

Målsætningerne for den grønne omstilling er efterhånden blevet klarere, og FynBus arbejder sammen med sine ejere om en plan, der skal sikre en ambitiøs grøn omstilling inden for de givne økonomiske rammer, så det serviceniveau, som kunderne kender i dag, ikke forringes.

Corona har påvirket den kollektive trafik, og det er ikke givet, at vi hurtigt kommer tilbage til det, som vi kendte før Corona-tiden. Tværtimod vil der være behov for at udvikle nye løsninger, der modsvarer kundernes ændrede rejsebehov. Der vil også fortsat skulle gøres en stor indsats for at vinde kunderne tilbage.

Den grønne omstilling og tilpasning til kundernes nye behov skal være med til at sikre, at den kollektive trafik også i fremtiden vil bidrage til at reducere trængsel i byerne og forbedre klimaet. Målet for de kommende 10 år er, at kollektiv trafik tilvælges, fordi det er godt for miljøet og fremkommeligheden. FynBus skal sikre, at den kollektive trafik er attraktiv, pålidelig, og nem at bruge.

PEJLEMÆRKER

FynBus' strategi sigter efter tre pejlemærker:

KUNDEN I CENTRUM

Siden etableringen i 2007 har FynBus arbejdet målrettet på at have en åben og imødekommende relation til kunderne. Kundernes synspunkter er vigtigt brændstof for FynBus i udviklingen af den kollektive trafik.

Igennem årene er billetprodukterne udviklet, så det skal være så nemt og attraktivt som muligt at benytte den kollektive trafik på tværs af bus, tog og flextrafik.

FynBus tilstræber at være en åben organisation, hvor kunderne og offentligheden trygt kan henvende sig og opleve at blive taget alvorligt.

SIKKER DRIFT

"Bus til tiden" er det vigtigste kundeløfte som FynBus kan give. FynBus tilstræber, sammen med entreprenørerne og chaufførerne, at sikre en høj rettidighed og undgå aflysninger. Kunderne skal opleve høj punktlighed indenfor såvel bus- som Flex-kørsel, og FynBus har derfor fortsat sat høje ambitionsmål for begge systemers rettidighed.

Sikker drift er også, at trafikinformationerne er rettidige, og Rejseplanen er til at stole på. Rejseplanens "opetid" er på mere end 99%.

LØBENDE KVALITETSUDVIKLING

Fokus på kvaliteten forudsætter, at FynBus som organisation er i stand til at lære af den respons som kunder og andre interessenter giver. FynBus holder fast i et princip om, at alle væsentlige fejl skal give anledning til forbedringer og organisatorisk læring. Det er samtidig også vigtigt hele tiden at fokusere på de forbedringer, der kan gøre produktet bedre, mere attraktivt og nemmere at benytte.

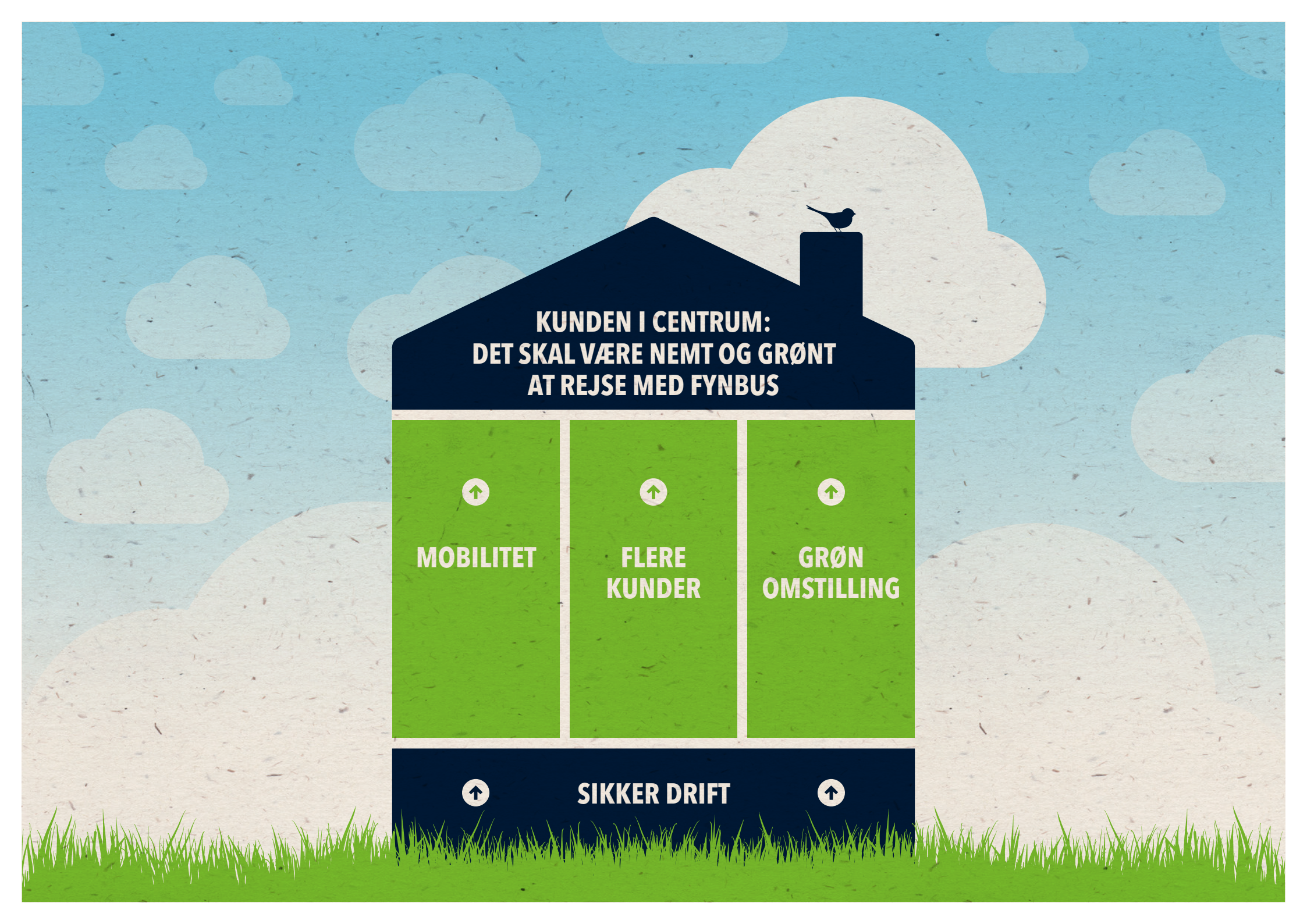
FOKUSOMRÅDER

I 2021 udmøntes FynBus' strategi i tre følgende fokusområder:

MOBILITET

FLERE KUNDER

GRØN OMSTILLING



**KUNDEN I CENTRUM:
DET SKAL VÆRE NEMT OG GRØNT
AT REJSE MED FYNBUS**



MOBILITET



**FLERE
KUNDER**



**GRØN
OMSTILLING**



SIKKER DRIFT





MOBILITET

FynBus skal medvirke til, at der eksisterer et optimeret og sammenhængende trafiksystem på Fyn og Langeland, hvor flest mulige borgere har mulighed for at vælge kollektiv trafik til og fra arbejde, skole eller fritid. FynBus skal tilrettelægge rutebetjeningen således at "flest mulige får den bedste mulige betjening for pengene". Samtidig skal FynBus understøtte øvrige mobilitetsstilbud, så borgerne samlet set er bedre i stand til at undvære bilen. FynBus skal sikre, at borgerne er orienteret om muligheden for brugen af Flex- og Plustur og anser det som et relevant alternativ til bilen og relevant i forhold til de transportbehov borgeren har.

MÅL 1: *En ny mobilitetsplan, der fokuserer på en sammenhængende kollektiv trafik på Fyn og Langeland.*

MÅL 2: *Etablering af en række nye synlige knudepunkter, der binder togstrækninger, letbane, busruter, flexkørsel og private transportformer sammen.*

MÅL 3: *Et nyt bynet i Odense, der binder bybusnet, letbane, Svendborg-banen og de regionale ruter tæt sammen.*

MÅL 4: *Øget fokus på brugen af Flex- og Plustur.*

1 FORBEDRET REGIONAL BUSBETJENING

I 2022 skal vedtages en ny 4-årig Trafikplan 2022-2025. Arbejdet med planen har stået på siden starten af 2021 og har inddraget ejerkredsen og eksterne samarbejdspartnere. Et centralt element i planen vil være fokus på en revideret regional busbetjening. Udgangspunktet vil være Region Syddanmarks nye principper for den regionale busbetjening fra 2020 samt regionens økonomiske ramme til regional buskørsel. Et nyt regionalt busnet vil forventeligt træde i kraft i starten af 2023 og have fokus forbedringsmuligheder for flest mulige, herunder etablering af et såkaldte R-busnet med flere afgang mellem Odense og udvalgte byer, hurtige og direkte forbindelser i myldretiden samt tilpasning til den økonomiske ramme.

3 STOPPESTEDER OG KNUDEPUNKTER

FynBus har ca. 3.500 stoppesteder, som er inddelt i forskellige kategorier, afhængig af hvordan de betjenes og benyttes. FynBus vil i den kommende strategiperiode arbejde på at optimere stoppestederne, hvor målet blandt andet er, at centrale knudepunkter opleves som trygge og kundevenlige, og med en række faciliteter, eksempelvis aflåst cykleparkering, opladning af elcykler og gode ventefaciliteter. Stoppestederne skal være relevante, så kunderne har lyst til at bruge dem. Trafikinformationen på disse stoppesteder målrettes behovet, og der skal i vid udstrækning etableres digital trafikinformation. Endelig skal stoppestederne medvirke som et væsentligt element i at skabe sammenhæng mellem busser, flexkørsel, privat samkørsel og andre mobilitetsformer, herunder Plustur.

01

02

03

04

2 NYT "BYNET2021+" I ODENSE

I forbindelse med letbanens start i 2022, er der forberedt et nyt bybusnet i Odense, der indebærer ændringer på en række af de eksisterende bybusruter. Samlet går ændringerne under betegnelsen "Bynet2021+". Samtidig har Arriva, fra december 2020, overtaget ansvaret for driften af Svendborg-banen, der kører mellem Odense og Svendborg med flere stop i Odense. FynBus' opgave bliver at gøre det nemt og overskueligt for byens borgere at benytte det nye trafiksystem, både hvad angår sammenhængende køreplaner og god trafikinformation. Det er forventningen, at samspillet mellem "Bynet2021+", Arrivas overtagelse af Svendborgbanen og den nye letbane vil give nye og bedre muligheder for at udbrede brugen af den kollektive trafik i Odense, samt give bedre forbindelser til omegnskommunerne.

4 MOBILITET

FynBus arbejder med mobilitet på flere måder, dels via Rejseplanen, hvor andre mobilitetsformer som bycykler, luftfart, delebiler, taxa mm. kobles sammen med den kollektive trafik, og dels via samarbejde med kommunerne om forskellige former for private samkørsel uden for byerne. Rejseplanen spiller en vigtig rolle for den traditionelle kollektive trafik, men Rejseplanen skal også medvirke til at binde busserne sammen med Plustur og Flextur. Via Rejseplanen får kunderne en nemmere adgang til Flextur og Plustur, og gennem selvbetjening bliver løsningerne nemmere at administrere. Rejseplanens og FlexDanmarks systemer skal udvikles, så de bliver mere kundevenlige og bedre understøtter et sammenhængende trafiksystem.



FLERE KUNDER

FynBus har tabt mange kunder de seneste fem år. Efter en periode med årlig vækst, frem mod et toppunkt i 2015, hvor FynBus havde 18,5 millioner passagerer, er det gået væsentligt tilbage. Ved udgangen af 2021 forventes tallet at ligge på 9,25 millioner passagerer. Uden tilstedeværelsen af Corona ville det samlede passagertal formentlig have ligget omkring 14-15 millioner. Der er flere årsager til passagertabet. Målet er nu at vinde så mange kunder som muligt tilbage, og samtidigt tiltrække nye. En forudsætning er, at kunderne føler sig trygge i den kollektive trafik. En anden, at bilister og andre trafikanter opnår et grundigt kendskab til de muligheder, FynBus tilbyder. Gode og relevante produkter og transportløsninger, markedsført så de er målrettet kunderne og deres behov, er et væsentligt skridt i bestræbelserne på at tiltrække flere passagerer, tillige med at eksisterende kunder skal fastholdes og anspores til at rejse mere.

MÅL 1: De kunder der er tabt i 2020 på grund af Coronavirussen skal vindes tilbage. Når det igen er muligt at køre med fuld kapacitet, skal det samlede passagertal op på 14,5 mio. passagerer inden for 2024 eller 24 mdr.

MÅL 2: Kundernes kendskab til Rejseplanen skal øges.

MÅL 3: Kundernes kendskab til Flex- og Plustur skal øges.

MÅL 4: Gennemførelse af samarbejdsprojekt med busentreprenører om markedsføring af den kollektive bustrafik.

6 MARKEDSFØRE BILLETPRODUKTER

FynBus skal markedsføre sine eksisterende billetprodukter til relevante målgrupper med henblik på at fastholde eksisterende kunder, samt skabe øget salg og flere kunder i den kollektive trafik. FynBus skal desuden markedsføre nye fleksible pendlerprodukter i takt med at disse udvikles og implementeres. FynBus' billetportefølje skal tydeliggøres overfor kunderne, så det bliver let for kunderne at finde og vælge den rigtige billet. Markedsføringen gennemføres i samarbejde med relevante samarbejdspartnere, hvis dette er relevant, fx andre trafikskaber, ejerkommuner og lignende. FynBus udvikler og igangsætter markedsføringskampagner, og dette sker i samarbejde med Sydtrafik, hvor det giver mening.

8 STRATEGISK SAMARBEJDE MED ENTREPRENØRER

FynBus vil i næste strategiperiode tage initiativ til at øge samarbejdet med busoperatørerne om at få kunderne tilbage i den kollektive trafik. Den nuværende arbejdsdeling indebærer, at operatørernes primære opgave er at sikre en pålidelig drift og en god service i mødet med kunderne. Operatørernes kvalitetssikring er en afgørende faktor i forhold til kundernes tilfredshed og loyalitet. FynBus vil undersøge og iværksætte forsøg med et tættere samarbejde om at tiltrække og fastholde kunder.

05

06

07

08

5 UDVIKLING OG TILPASNING AF PRODUKTER OG TILBUD

FynBus skal fortsat udvikle trafiktilbud og billetprodukter, så de passer til kundernes behov. FynBus vil fortsætte arbejdet med fokus på erhvervsområder og her udvikle metoder til afdækning af behov og indgåelse af strategiske aftaler med fx erhvervsvirksomheder. FynBus vil desuden fortsætte og udbygge indsatsen i forhold til de unge og de ældre brugere af kollektiv trafik, herunder Flex- og Plustur. Herudover skal markedsanalyse hjælpe FynBus til at udpege områder, hvor det er mest oplagt en forbedre den regionale busbetjening, ligesom et fokus på udvalgte målgrupper og efterfølgende produktudvikling skal have til formål at tiltrække flere og nye kunder til FynBus.

7 MARKEDSFØRE TRANSPORTLØSNINGER

Skal rejsen ske med bussen eller med flextrafikken eller måske med flere transportaktører, fx letbane, tog eller taxa? En af FynBus' vigtige opgaver er at markedsføre den kollektive bustrafik i samspil med andre transportformer. Her er Rejseplanen et af de allervigtigste redskaber, idet Rejseplanen netop udstiller den sammenhæng som FynBus indgår i med andre aktører. Derfor er en væsentlig del i markedsføringen af transportløsninger at markedsføre Rejseplanen i en FynBus-kontekst. Kunderne skal kende Rejseplanen og bruge Rejseplanen. Dermed udbredes også sammenhængen i den kollektive trafik.

GRØN OMSTILLING

Klima, miljø og bæredygtighed er for alvor sat på dagsordenen indenfor den kollektive trafik og flextrafikken. Folketinget har endnu ikke sat specifikke mål op for den kollektive trafik. Det overordnede mål er en reduktion af CO₂-udledningen med 70% inden 2030. Transportministeren har lagt op til, at der indgås aftaler med kommuner og region om udfasning af dieselbusser. FynBus planlægger et fælles udbud, med kontraktstart i 2024, som i bedste fald kan resultere i at CO₂-udledningen er reduceret med 100%. Inden for flextrafikken er målene indtil videre fastsat i EU's "Clean Vehicle Directive", som fastlægger, at biler i flextrafikken ikke må udlede mere end 50 gram CO₂ pr. km. FynBus skal sikre, at både kollektive transportløsninger og den visiterede kørsel er bæredygtig og miljørigtig. Samtidig skal kendskabet til såvel den kollektive trafiks, som flextrafikkens positive indvirkning på såvel nærmiljø som klimabelastning udbredes.

MÅL 1: *De regionale ruter er CO₂- neutrale senest fra 2025, ved brug af bæredygtig biodiesel.*

MÅL 2: *Alle bybusser på Fyn skal være emissionsfri i 2027.*

MÅL 3: *Alle flexbiler, der har kontrakt med FynBus, skal som minimum overholde EU's "Clean Vehicle Directive", hvilket indebærer en maksimal udledning af CO₂ på 50g pr. km.*

9 RÅDGIVNING OM KLIMA OG MILJØ PÅ TRANSPORTOMRÅDET

I forbindelse med den grønne omstilling har kommunerne og regionen efterspurgt en øget rådgivnings-kompetence fra FynBus. I 2020 og 2021 har FynBus opbygget en god viden. Dette vil fortsætte i den kommende strategiperiode. Der skal i 2022 udarbejdes et udbudsgrundlag for den grønne omstilling. Her skal der blandt andet kunne tages stilling til eventuel placering af gastankningsanlæg og lade-stationer til el-busser, som måske skal etableres i sammenhæng med udstyr til ladning af kommunale køretøjer og privatbiler. FynBus skal tilegne sig det store overblik over brændselsformer, bus- og bil-teknologier og lovgivning, og rådgive ejerkredsen i forhold til den grønne omstilling for både busser og flexbiler.

11 UDBREDELSE AF VIDEN

FynBus skal gennemføre interessentrettede aktiviteter, der har til formål at tydeliggøre den kollektive trafiks rolle i forhold til miljø, klima og bæredygtighed. Der skal gennemføres målrettede aktiviteter i forhold til udvalgte målgrupper, så de bliver i stand til at koble ønsket om at handle, med at benytte den kollektive trafik. Den grønne omstilling skal skaffe flere kunder i den kollektive trafik.

09

10

11

10 GRØN OMSTILLING AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

Rammer for fælles grønt udbud af buskørsel er vedtaget og processen frem mod et udbud og den efterfølgende iværksættelse og implementering er iværksat. Alt sammen i tæt samarbejde med de deltagende kommuner.

FynBus skal tillige iværksætte initiativer, der arbejder hen mod implementering af "Clean Vehicle Directive" på flexområdet.

SIKKER DRIFT

Under visionerne om mobilitet, tiltrækning og fastholdelse af kunder og den grønne omstilling ligger et solidt fundament af sikker drift, der betyder, at der kommer en bus eller en flextaxi som lovet, at bussen kører til tiden, at flexbilen kommer som aftalt, at der kan købes en billet, at køreplanen er opdateret, at rejsekortet virker og regner den rigtige pris ud på rejsen og meget mere. Sikker drift hviler på en lang række interne servicemål, hvis opfyldelse garanterer, at grundproduktet er i orden. At den sikre drift altid er sikker, kræver et fokus fra FynBus' egen organisation, og for at sikre fokus har FynBus opstillet en række interne driftsmål, der hele tiden monitoreres og følges op på. Også i den nuværende strategiperiode skal FynBus arbejde med sikker drift og at de interne servicemål virker som et solidt fundament under de tre store strategiske fokusområder.

MÅL 1: 90 % af alle busafgange må være max. 3 minutter forsinket.

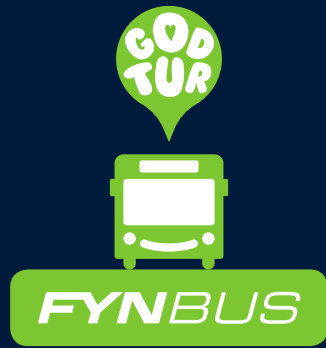
MÅL 2: 94 % af alle flexbiler skal være rettidige.

MÅL 3: 85 % af alle telefonopkald til FynBus skal besvares inden for 120 sekunder.

MÅL 4: Skriftlige henvendelser til FynBus skal besvares inden for 5 arbejdsdage.

MÅL 5: FynBus' kunder skal vurdere den samlede tilfredshed med FynBus som "meget god".







Forslag til Trafikplan 2022-25

**Sammenhængende trafik på Fyn
Flere passagerer i kollektiv trafik
Ny mobilitet på Fyn
Grøn omstilling
God tilgængelighed**

Indhold

Trafikplan 2022-25 for FynBus

Indledning

- 3 Forord, Bestyrelsesformand og Direktør
- 4 Trafikplanens formål
- 5 Trafikplanen i proces

FynBus går nye veje

- 6 FynBus og kollektiv trafik er klar til nye samfundsopgaver
- 8 Kollektiv trafik skal hænge (endnu) bedre sammen
- 9 Kollektiv trafik skal bidrage til grøn omstilling
- 10 Kollektiv trafik skal være attraktiv for nye kunder
- 11 Ny mobilitet på Fyn
- 12 Det regionale busnet skal gentænkes
- 13 Bustrafik Odense, og de andre byer
- 14 Kollektiv trafik i landområder

Handlingsplan 2022-25

- 15 De udvalgte handlinger
- 16 Udvikling af det regionale busnet
- 18 Grønne udbud af buskørsel og flextrafik
- 19 Vinde bilistkunder til kollektiv trafik
- 20 Tilgængelighed – fysisk og psykiske
- 21 Stoppesteder og knudepunkter
- 22 Samkørsel og kollektiv trafik
- 23 Bussen og cyklen
- 24 De rette produkter og salgskanaler
- 25 Tættere på kunden

Partnere og Netværk

- 26 Alene kommer FynBus ikke i mål
- 27 Nyttige links og bilag

Forord

Forslag i høring

Det du læser nu er FynBus' forslag til en 4-årig trafikplan. Her har vi valgt at fokusere på aktuelle og vigtige udfordringer i den fynske mobilitet, som der bør gøres noget ved i 2022-25.

Efter Corona

Den seneste tid har været svær for den kollektive trafik. På pressemøder kunne vi se myndighederne opfordre til, at man blev væk fra den kollektive trafik, mens Corona-virussen prægede hverdagen. Efter en periode med meget få passagerer er langt de fleste kunder heldigvis hurtigt vendt tilbage til busserne, men de sidste lader vente på sig.

Flere passagerer – nye passagerer

Derfor bliver en af de store udfordringer for FynBus i de kommende år at vinde tabte kunder tilbage, samt at overbevise nye kunder om fordelene ved at benytte den kollektive trafik.

Selv om det har været en historisk vanskelig tid, er der dog alligevel udsigt til optimisme. Samfundet står nemlig overfor en række store udfordringer, som den kollektive trafik er en nøglespiller i at løse.

Den grønne omstilling

Den største af disse udfordringer er klimaet. Det er en bunden opgave at reducere CO₂-udledningen fra transporten mest muligt – mindst med 70 % i 2030, men meget gerne mere og tidligere.

Vi har ambitioner om, at de fossile brændsler skal helt ud af busserne og de taxier, der kører Flextrafik, over de kommende år. Vi er allerede godt i gang, fx med nye elbusser på mange ruter i Odense, samt

forsøg med regionale elbusser og elbiler i flextrafikken.

Kommunerne og Region Syddanmark har indgået klimasamarbejdsaftaler med transportministeriet, hvor de forpligter sig til, at nye busser skal være grønne. Den ambition skal vi føre ud i livet, når store dele af buskørslen skal udbydes i perioden 2024-2027.

Vores mål er, at ingen busser kører på fossilt brændstof, når vi er færdige med det arbejde.

Trængsel på vejene

En anden stor udfordring er den stigende trængsel på vejene. Danskerne får flere og flere biler, og det giver problemer med pladsen på vejene – også selv om flere biler kommer til at køre på el. En elbil fylder det samme som enhver anden bil, så de problemer bliver kun større over de kommende år.

Kombinationen af et attraktivt kollektivt trafiktilbud og bedre busfremkommelighed er centrale værktøjer til at mindske disse udfordringer.

Når der skal rekrutteres nye kunder til den kollektive trafik, giver det derfor god mening, at der er særligt fokus på at flytte bilister til busserne for at modvirke trængslen. Det er i øvrigt også rigtig godt for klimaet.

Kollektiv trafik i landområder - nye måder

I FynBus forfølger vi gode løsninger for såvel byerne som for de mange, der bor uden for de større byer. Vi vil bidrage til at understøtte vækst, bosætning, trivsel og grøn omstilling på hele Fyn og Langeland.

Derfor er der også behov for at tænke i nye løsninger og samarbejder, så vi får udbredt nye og innovative mobilitetsformer, der kan hjælpe med at give

muligheder for at rejse på steder, hvor det ikke kan betale sig at køre rundt med en stor bus.

Trafikplan 2022-25

FynBus har tradition for at involvere og inddrage politikere, embedsmænd og øvrige interessenter, når vi udvikler forslag til nye initiativer i den kollektive trafikbetjening og sammenfatter dem i en sammenhængende trafikplan. Det gør vi også i denne omgang. Vi takker for alle bidrag og har gjort god brug af råd og anbefalinger.

Forslaget til Trafikplan 2022-25 redegør for, hvordan vi ser på de fremtidige udfordringer i den fynske mobilitet, og hvad vi kunne tænke os at gøre sammen med kommuner og region for at give den kollektive trafik en vigtig rolle i den grønne omstilling og sikre en god sammenhæng i trafiktilbuddet i den fynske hverdag.

Vi håber, at du finder planen interessant, og at du har lyst til at bidrage med dine synspunkter i den offentlige høring af trafikplanen.

Med venlig hilsen

Morten Andersen
Formand for bestyrelsen

Carsten Hyldborg
Direktør i FynBus

Trafikplanens formål

Sammenhæng til det overordnede tognet

Ifølge lov om Trafikselskaber skal FynBus hvert fjerde år lave en trafikplan, der beskriver serviceniveau og prioriteringer i den kollektive trafik på Fyn og Langeland.

Med udgangspunkt i den Statslige Trafikplan 2017-32 (de statslige planlagte initiativer for togbetjeningen i Danmark) skal FynBus i sin trafikplan redegøre for de udviklingsinitiativer, der overvejes over de kommende 4 år.

I den kommende periode er der især tre store projekter, der har betydning for den kollektive trafik på Fyn:

§ 9.Lov om Trafikselskaber

Trafikselskabet udarbejder med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert fjerde år en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikselskabet, jf. § 5. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag.

Nye store trafikprojekter i sigte

Kortere rejsetider fra Odense til København

Kortere rejsetid og hyppigere afgang med tog til København vil få flere rejsende til Odense Banegård Center fra hele Fyn. FynBus har som opgave at sørge for, at busbetjeningen øges i takt med at der kommer flere togafgange.

Ny højhastighedsbane på Vestfyn

Anlægget af en ny togbane på Vestfyn (mellem Holmstrup og Kauslunde) er planlagt til at være færdig tidligst i 2026. I trafikplanperioden 2022-25 vil FynBus optimere busbetjeningen på de nuværende vestfynske togstationer (særligt Årup Station). Samtidig er det målet at forbedre busbetjeningen på udvalgte stationer på Svendborg-banen.

Odense Letbane åbner

Et særligt fokus i den kommende periode er at koordinere busserne med Odense Letbane, så fynske busrejsende let kan skifte til og fra dette nye højklassede kollektive trafiktilbud i den fynske hovedby.

Trafikplanens betydning for region og kommuner

I Trafikplan 2022-25 redegøres for de områder, hvor FynBus i de næste fire år vil spille en ny rolle og forstærke sin indsats som regionalt trafikselskab i det fynske område.

Region og kommuner planlægger på forskellig vis for vækst, udvikling og grøn omstilling i det fynske område. Trafikplanen følger op på dette med sammenhængende svar på udfordringer og nye muligheder i den fynske trafikale infrastruktur.

Målet er en bæredygtig og sammenhængende mobilitet på Fyn, hvor borgere og virksomheder har adgang til moderne og effektive kollektive og private transportmuligheder.

Række ud mod partnere i den kollektive trafik

Trafikplan 2022-25 vil også være det bagvedliggende dokument og grundlag for at indgå samarbejder om en række projekter og udviklingstiltag, der skal fremme den kollektive trafik i de kommende år.

Trafikplanen i proces

UNDER UDARBEJDELSE I 2021

Tværgående trafikfaglighed i FynBus

Forslag til Trafikplan 2022-25 er blevet udarbejdet af tværfaglige teams i FynBus' administration.

Medarbejdere med kompetencer indenfor økonomi, køreplanlægning, markedsudvikling, grøn omstilling og kommunikation har identificeret de aktuelle udfordringer i den fynske kollektive mobilitet og udarbejdet tværfaglige løsningsforslag.

Afstemt med eksterne partnere og eksperter

Undervejs i trafikplanprocessen har FynBus været i dialog med kolleger i de andre trafikselskaber og eksterne eksperter.

Især med afholdelse af ekstern workshop i foråret 2021 blev trafikplanens tankegods udfordret både i bredden og i dybden.

Dialog med embedsmænd i region og kommuner

Der har i flere omgange været tæt dialog om trafikplanens elementer med ledere og øvrige embedsmænd i region og kommuner.

Det er vigtigt at trafikplanen tager udgangspunkt i kommunernes og regionens ønsker til den kollektive trafik, nye større udviklingstiltag og den lokale klimainsats.

I HØRING - FORÅRET 2022

Høring hos ejerne

Forslag til Trafikplan 2022-25 fremlægges i høring hos region og kommuner i foråret 2022.

Her får regionens og kommunernes fagudvalg mulighed for at behandle forslaget og give et høringssvar, om hvorvidt helheden og detaljerne i trafikplanen er dækkende for lokale synspunkter.

Høring af foreninger og borgere

Der vil også blive muligheder for borgerne og foreninger med interesse for den kollektive trafikbetjening at give høringssvar til trafikplanen.

Efter høringsperioden rettes trafikplanen til

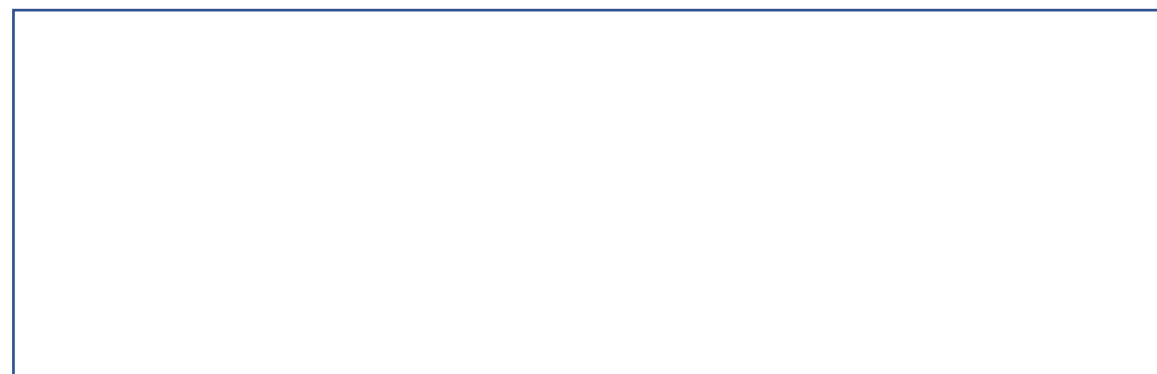
Når høringssvarene er kommet ind, tager FynBus' bestyrelse stilling til, i hvilket omfang trafikplanen skal tilrettes før godkendelse.

VEDTAGELSE AF TRAFIKPLAN 2022-25

FynBus Bestyrelse

Det er planen at FynBus' bestyrelse indarbejder de indkomne høringssvar og endeligt vedtager trafikplanen i juni måned 2022.

Trafikplanen offentliggøres og sendes til bl.a. Region Syddanmark, de fynske kommuner og Trafikstyrelsen.



Trafikplan proces

FynBus går nye veje 2022-25

FynBus og kollektiv trafik er klar til nye samfundsopgaver

Bidrag til vækst og trivsel

Kollektiv trafik i form af tog, busser, letbane, flextrafik og færger er en vigtig del af den trafikale infrastruktur på Fyn og Langeland. God mobilitet for alle grupper bidrager til vækst i erhverv og uddannelsesniveau og giver lige muligheder og styrker trivsel for alle grupper på eller udenfor arbejdsmarkedet.

Sammenhængskraft mellem land og by

Hverdagens mobilitet går på tværs af by og land, og på tværs af kommunegrænserne. Der skal være yderligere muligheder for bosætning og lokalisering af nye erhverv på Fyn og øerne. Kollektive trafiktilbud, som er koordineret med kommunernes byplanlægning, skal sikre god tilgængelighed til alle dele af Fyn og Langeland.

Kollektiv trafik og grøn omstilling

Danmark har sat et ambitiøst mål om 70 % reduktion af CO₂-udledningen i 2030. Transportområdets bidrag er betydeligt (op mod 25 %). FynBus og de øvrige regionale trafikselskaber vil bidrage til den grønne omstilling ved at indføre fossilfrie drivmidler i busser og flextrafik-biler, samt give muligheder for at begrænse privatbilismens stigende omfang og CO₂-belastning.

Ressourceforbrug og trængsel på vejene

Der er en stigende bevidsthed om at begrænse forbruget af jordens ressourcer. På trafikområdet er der en ny dagsorden omkring at begrænse behovet for nye veje (asfalt) og bekymring over det hurtigt stigende antal private biler, der medfører trængsel i byerne og lange køer på vejene. Det giver store samfundsmæssige tab af arbejdstid. Her kan opgradering af den kollektive trafik på eksisterende skinner og veje være en del af løsningen.

Livskvalitet og sundhed

Kollektive trafikløsninger kan bidrage til mindre luft- og støjforurening i trafikafviklingen. Ligesom kollektive rejser i tog og bus kan modvirke stress og risikoen for trafikulykker og dermed bidrage til forbedret livskvalitet. Kollektiv trafik kan få trafikanten op af bilsædet og styrke motion og sundhed ved at gang og cykling bliver en del af en sammenhængende rejse.

Trafiktilbud og lige adgang

Den kollektive trafik bidrager til en social ligestilling ved at tilbyde relevante rejser til personer uden biladgang. Herunder at sikre tryghed og tilgængelighed for udsatte grupper med fysisk eller psykisk handicap.

Nye transportvaner i sigte?

Kan bil nr. 2 erstattes af et Rejsekort og en elcykel? Kan der blive færre køreture i bil nr. 1 ved samkørsel eller ved at opdage fordelene i kollektiv trafik på nogle dage eller til nogle udvalgte rejseformål? Vil hjemmearbejde udbredes og give færre bilrejser og tilskyndelse til flere kollektive rejser? Kan vi reducere antallet af erhvervsskole- eller gymnasieelever, der begynder at bruge bil til skole, når de bliver 18 år?

Kan ønsket om ny grøn og sund adfærd give nye kollektive trafik kunder?

FynBus vil samarbejde med mobilitetspartnere og afprøve nye løsninger i trafikplanperioden 2022-25.

Bidrag til Verdensmål

FynBus anerkender FN's Verdensmål som en velegnet overordnet ramme for udvikling af den kollektive trafik.

FN Verdensmål 3

Sundt liv og trivsel for alle samfundsgrupper

Ved at tilskynde til gang og cykling til bus/tog. Mulighed for tryk og ikke stressende rejse i kollektive løsninger.

FN Verdensmål 8

Anstændige løn- og arbejdsforhold

Ved at sikre arbejdstagerrettigheder for chauffører i busser og flextrafik.

FN Verdensmål 9

Fremme bæredygtig infrastruktur og øget adgang til informations- og kommunikationsteknologi

Ved at skabe effektive og tilgængelige transportkorridorer og knudepunkter for den kollektive trafik, og udvikle digitale rejseinfo- og billetsystemer.

FN Verdensmål 11

Bæredygtige byer og lokalsamfund

Kollektiv trafik kan medvirke til bilfri byer og fleksibel mobilitet i landområder.

FN Verdensmål 13

Klimaindsats

Kollektiv trafik kan bidrage til CO₂ besparelser ved

kollektive løsninger og indførelse af grønne drivmidler i busserne.

FN Verdensmål 17

Partnerskaber for bæredygtig udvikling

Kollektiv trafik kan indgå partnerskaber med offentlige og private partnere om udbredelse af kollektive trafikløsninger.

Kollektiv trafik skal hænge (endnu) bedre sammen

Sammenhæng til den landsdækkende trafik

Det er afgørende for den fynske mobilitet, at busbetjeningen af de større stationer på togstrækningen over Fyn styrkes, så det bliver nemt at skifte til og fra tog mod Sjælland og Jylland

Især skal busforbindelserne til Odense Banegård Center fortsat styrkes fra alle byer og egne på Fyn. Her vil flere busafgange være en afgørende forudsætning for at den kollektive trafik får fremgang.

Busser, tog og letbane skal passe sammen

Der skal udvikles et optimalt samspil i det kollektive trafikssystem på Fyn. Bus, tog og letbane skal fungere sammen og sikre en hurtig og effektiv rejse med koordinerede skift, hvis rejsen skal fortsætte. Der skal sikres et godt samarbejde mellem Odense Letbane, DSB, Arriva og FynBus om denne opgave.

For FynBus er det vigtigt, at de regionale busser og bybusser styrker betjeningen af vigtige togstationer på Fyn og letbanestationerne i Odense. I trafikplanperioden vil der udover hovedstationerne Odense, Nyborg, Svendborg og Middelfart være særlig fokus på:

- Hjallesø Station
- Ringe Station
- Langeskov Station
- Aarup Station

Fastholde stjernedækning af hele Fyn

Det regionale busnet på Fyn skal fortsat sikre og

udbygge mulighederne for god busbetjening fra kystbyerne, de mellemliggende større byer og ind til Odense. Bussen skal være attraktiv, både for pendlere og besøgs- og ærinderejser i et større opland ind til Odense.

Den rejsende skal hurtigt (og sikkert) frem

FynBus vil sammen med kommunerne arbejde på bedre busfremkommelighed – især i de større byer - og fortsat have fokus på høj driftsstabilitet.

Attraktive knudepunkter og effektive korridorer

Det skal gøres lettere og mere attraktivt at skifte transportmiddel i de fynske knudepunkter. Der arbejdes i trafikplanperioden med opgradering af stoppesteder og knudepunkter i udbygget samarbejde med kommunerne. I de fynske trafikkorridorer skal busbetjeningen være effektiv med mange afgange i myldretiderne og få stop.

Flextrafik i små byer og på landet

I tyndtbefolkede egne på Fyn og øerne skal tilbuddet om afhentning ved egen dør i Flextur og Plustur sikre en sammenhængende rejse til det endelige rejsemål og/eller større stoppesteder og togstationer. Samtidig undersøgelse muligheder for at erstatte de mindst benyttede busafgange med en flexbus-løsning.

Cyklen som en vigtig del af den kollektive rejse

Cyklen er vigtig som tilbringer til stoppesteder og stationer. Der skal være bedre og mere sikre parkeringsmuligheder for cykler ved større stoppesteder, så man eksempelvis sikkert kan parkere sin elcykel på de centrale knudepunkter og stoppesteder. Muligheden for opladning af elcykler vil også blive undersøgt i planperioden.

Let tilgængelighed trafikinformation – fysisk og digitalt

Der skal sættes nye standarder for god trafikinformation – på mobiltelefonen og ved stoppestederne. Belægningsdata til kunderne giver overblik over, hvilke afgange, der har bedst plads. Trafikinfo-beskeder videreudvikles og gøres mere brugervenlige i samarbejde med de øvrige trafikelskaber.

Kollektiv trafik skal bidrage til grøn omstilling

Den kollektive trafik skal være mere klimavenlig

Generelt skal den kollektive trafik gå foran i den grønne omstilling. Gennem klimasamarbejdsaftaler med staten sættes tempoet for en mere klimavenlig kollektiv kørsel. Den teknologiske udvikling går stærkt. Elbussernes batterier bliver hastigt bedre, og brint er undervejs som et muligt drivmiddel i tung transport. FynBus følger udviklingen tæt, og drøfter løbende med kommunerne og regionen, op til de beslutninger der skal træffes i forbindelse med de kommende udbud.

Grønne udbud af kørsel

Der vil i trafikplanperioden blive forberedt og gennemført nye og klimavenlige udbud af buskørsel for alle kommuner på Fyn.

Der ligger en plan for nye udbud fra 2024-27.

Elbusser på hele Fyn

Elbusser vil være et fremtidigt syn på hele Fyn inden for en overskuelig årrække. Ud over at reducere udledningen af CO₂ markant, udleder de ikke forurening lokalt, fx partikler og NO_x, hvilket giver gevinster for det lokale miljø og fynboernes sundhed.

Nogle kommuner undersøger mulighederne for at køre på biodiesel i en overgangsperiode.

Elbiler i flextrafikken

Også de mindre biler i flextrafikken skal i fremtiden køre på vedvarende energi. Formodentlig flest som elbiler. Dette sikres gennem de nye udbud i perioden, og et tæt samarbejde med taxibranchen.

Mere kollektiv trafik og mindre bilkørsel på Fyn

Der vil ligge en stor CO₂-besparelse ved at få flere (bilister) til at vælge kollektiv trafik. I trafikplanperioden vil FynBus samarbejde med region og kommuner om realistiske målsætninger og gennemtænkte indsatser for at vinde nye kunder og reducere bilkørslen på Fyn.

Kollektiv trafik som supplement til bilen

Privatbilen er i øjeblikket det dominerende transportmiddel på Fyn, men kan aflastes i brug af hensyn til klimaet til fordel for flere ture på cykel og med kollektiv trafik. Nye attraktive kollektive løsninger skal udvikles og muliggøre et personligt bidrag til klimaindsatsen.

Grønt regnskab og samarbejde med kommuner og region om klimamål

FynBus følger løbende med i den teknologiske udvikling, sammenfatter ny viden om trafikens CO₂-belastning på Fyn. Sammen med region og kommuner skal der udvikles klimamål med tilhørende grøn regnskab, der kan følge og dokumentere effekterne af den grønne omstilling.

FynBus' eget bidrag til grøn omstilling

Trafikselskabet vil også sikre, at selv mindre bidrag til et bedre klima i egen (og entreprenørernes) praksis realiseres.

Grønne regnskaber skal dokumentere det nedadgående fynske CO₂-aftryk fra kollektiv transport.

Mål	Fossilfri	Emissionfri
Bybusser	Senest 2025	Senest 2030
Regionalbusser	Senest 2025	Senest 2030
Lokalbusser	Senest 2030	
Flextrafik-biler	Senest 2030	
Tog	Senest 2030	

Eksempel fra NT

Kollektiv trafik skal være attraktiv for flere kunder

Flere kunder – bedre produkt

Det er et nationalt mål, at der skal flere kunder i den kollektive trafik. Derfor skal produktet forbedres, så det opleves som et attraktivt alternativ til privatbilismen.

I trafikplanperioden skal det afklares, om staten, regionen og kommunerne vil investere i bedre kollektiv trafik. Hos FynBus er vi optimistiske omkring mulighederne for større investeringer i trafiktilbuddet set i lyset af den voksende bevidsthed om den enorme klimaudfordring hos både myndigheder, der arbejder med stadigt mere ambitiøse klimaplaner, og hos borgere, der søger efter hvordan de kan leve og transportere sig mere klimavenligt.

Fokus på kunder

FynBus har et indgående kendskab til kundesegmenter og markedsandele.

Vi skal ikke kun koncentrere os om den kollektive trafiks traditionelle kernekunder – f.eks. børn, unge, ældre og lavindkomstgrupper. Vi skal også sørge for, at den kollektive trafik er et attraktivt tilbud til dem, der tager bilen på arbejde – så vi reducerer trængslen og CO₂-udslippet. Og vi skal levere et tilbud, der betyder at familier kan undvære bil nummer to eller tre i garagen.

Elever på ungdomsuddannelser skal fastholdes i den kollektive trafik, så de ikke køber egen bil, så snart de har muligheden. Derfor skal de opleve den kollektive trafik som et godt, grønt og relevant tilbud.

Samtidig skal det være nemt at gå til den kollektive trafik, så man tænker grønt og lader bilen stå, når den kollektive trafik er et konkurrencedygtigt alternativ.

Vi skal udnytte FynBus' livsfasemodel og målrette markedsføring mod udvalgte målgrupper med nye kampagner om de mange fordele ved at benytte den kollektive trafik.

Nye billetprodukter

For at gøre den kollektive trafik attraktiv, skal vi fortsat tilbyde kommercielle produkter, hvor det er relevant – som f.eks. aften- og weekendbilletter til understøttelse af fritidsrejser, nye pensionistkort, kombinationsbilletter, bedre turistprodukter, arrangementsbilletter, tag en ven med-tilbud og så videre.

Dette skal balanceres med ambitionen om at holde udbuddet af billetprodukter til den enkelte kunde enkelt og overskueligt.

Data og viden er central

I FynBus' data- og analyseafdeling udarbejdes der befolkningsfremskrivninger, analyser af arbejdspladsudvikling, data om bilrådighed, passagertal og analyser af rejsemønstre baseret på rejsekortdata.

De hårde data suppleres med kundeundersøgelser i marken og udvidet brug af kundepaneller og fokusgrupper til at kvalificere den indsamlede viden og teste nye idéer.

Desuden hjælper f.eks. kontrollører og chauffører med kvalitetstjek af data - dvs. om det dataene viser stemmer overens med det, der opleves ude i bussen.

Tryghed for de rejsende

Nye rejsende skal være trygge ved at rejse med kollektiv trafik. FynBus og kommunerne skal have fokus på at adgangsveje til og fra stoppesteder og stationer er trygge, og at f.eks. belysning, udsigtsforhold og ventefaciliteter ved stoppestederne gennemses og opgraderes.

God tilgængelighed for handicappede

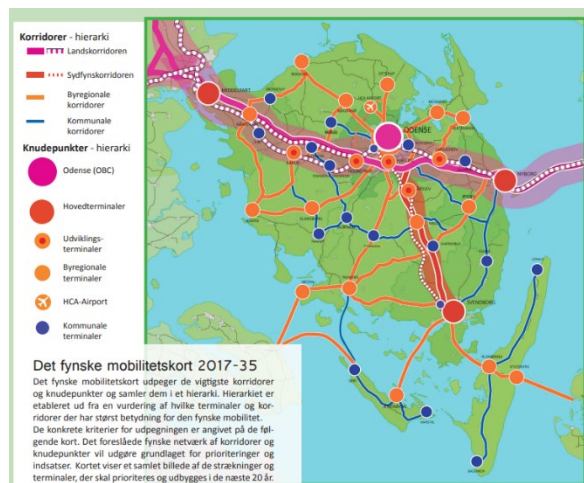
FynBus er stolt over sin indsats og position som et handicapvenligt trafiksselskab. Denne position skal fastholdes og videreudvikles for at sikre, at den kollektive trafik er for alle.

F.eks. gør de elektriske ramper det muligt for kørestolsbrugere at tage bussen uden at skulle have en hjælper med. Dermed fjernes en barriere for bevægelseshæmmede.

Tilsvarende skal der tænkes videre i løsninger som gør det muligt trygt at tage bus og flextrafik, for mennesker med synshandicap og demens, samt andre med særlige udfordringer.

Når der tænkes i god tilgængelighed for mennesker med handicap, er der også mange andre grupper, der får glæde af tiltagene, f.eks. ældre og bevægelseshæmmede børn og voksne.

Den sammenhængende rejse på Fyn



FynBus som en større del af rejsen på Fyn

FynBus vil i trafikplanperioden udvide fokus og involvere sig mere aktivt i alle elementer af rejsen fra begyndelsen til rejsemålet - den sammenhængende rejse på tværs af forskellige mobilitetsformer.

First mile - last mile

Det første og sidste stykke af rejsen (first mile og last mile) er særlig interessant for FynBus. Hvordan kan kunden hjælpes bedst hen til stoppestedet, og hvordan kommer kunden helt frem til rejsemålet? Den sammenhængende rejse kan bestå af mange forskellige transportformer (gang, elløbehjul, cykel, samkørsel, delebil, bus, tog, privat samkørsel). Den rejsende bestemmer selv sammensætningen af turen – og den kan varieres efter behov.

Målet er, at flere rejsende ser det som en oplagt mulighed at kollektiv trafik indgår i rejsen. Det kræver en ændring af rejsevaner og adfærd.

For at nå dette mål er det nødvendigt at FynBus samarbejder med regionen, kommuner og private aktører om de rette faciliteter, samt nødvendige informationer og services.

Elløbehjul som tilbringer til kollektiv trafik

Det er populært i byerne og især blandt unge at køre på elløbehjul. Dette er en individuel og frihedsskabende transportform, som kan bruges hen til bussen eller toget og let medbringes på rejsen.

Cyklen som tilbringer til kollektiv trafik

Danmark er et cykelland, hvor næsten alle har en cykel. Der er generelt gode cykelvilkår, men der mangler måske lidt omsorg for og forkælelse af de cyklende.

Her tænkes på sikre cykelstier hen til stoppesteder og knudepunkter, samt gode muligheder for sikker cykelparkering.

Kollektiv trafik som supplement og aflastning for cyklen

Nogle cyklister (også på elcykel) foretrækker at cykle hele vejen hver dag på arbejde eller til uddannelse. Men somme tider blæser, regner og sner det og nogle dage føles turen for lang – her er kollektiv trafik en mulighed for aflastning på de længere ture. Bussen kan tages hele vejen, men cyklen kan også tages med i bussen et stykke af vejen.

Samkørsel og kollektiv trafik

Der kører rigtig mange private biler rundt uden passagerer. Men det bliver lettere at planlægge samkørsel med naboer, kolleger eller medstuderende i private samkørselsapps som f.eks. Ta`Med, GoMore

og Nabogo.

FynBus vil i trafikplanperioden undersøge mulighederne for at spille en rolle i forhold til samkørsel på Fyn. Herunder undersøge, hvordan kollektiv trafik kan samtænkes med dette produkt.

Flextur og Plustur – en service mellem bus og taxa

I landdistrikter og mindre byer har FynBus og kommunerne to tilbud - Flextur og Plustur – for at køre den rejsende fra bopæl til stoppested eller helt til rejsemålet.

Ordningerne vil fortsætte i trafikplanperioden og evalueres efter 1-2 år. FynBus vil også undersøge perspektiverne i at erstatte rutekørsel med en flexbus-løsning på de afgang og steder hvor der er meget få passagerer.

Flere informationer i Rejseplanen

Større fokus på den sammenhængende rejse stiller krav om flere relevante oplysninger for kunden:

- Integration med private samkørselsordninger
- Info om stoppestedsforhold (cykelparkering, læ, kørestolsvenlighed, forhold for blinde mm.)
- Mulighed for at tage cyklen med i bus eller tog

Mobility as a service (MaaS)

Information til kunderne om den sammenhængende rejse er en forpligtelse for trafiksekskaberne. FynBus vil om nødvendigt supplere Rejseplanen med egen FynBus app med informationer om de lokale fynske rejsetilbud.

Det regionale net skal gentænkes



Det regionale busnet på Fyn

Udvikling og tilpasning på det regionale busnet på Fyn

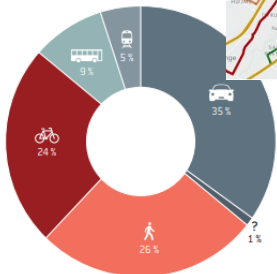
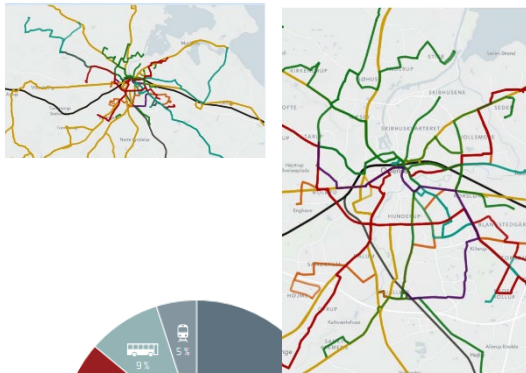
FynBus vil i trafikplanperioden 2022-25 arbejde videre med at udvikle og effektivisere det regionale busnet.

Tilpasningen skal ske med udgangspunkt i Region Syddanmarks principper for kollektive trafik (juni 2020) og Mobilitetsplan for Region Syddanmark.

Formålet med revisionen af det regionale busnet er at tilpasse ruter samt det betjeningsmæssige omfang til både den regionale økonomiske ramme for buskørsel og behovet og efterspørgslen på Fyn.

Der skal findes nye balancer i den regionale bustrafik, hvor nettet forenkles og ressourcerne prioriteres, hvor passagerpotentialer er størst. Der skal vurderes på både antallet af busser og køreplantimer i den regionale busbetjening.

I byerne kan kollektiv trafik vokse i omfang



13

III. 44.1: Fordeling i antallet af ture i Aarhus indenfor Ringgaden 2013-2015 (kilde: Mobilitetsplan Aarhus Midtby).

Odense

Odense får nyt bybusnet i 2022, som sammen med letbanen dækker kommunen bedst muligt. FynBus vil i samarbejde med kommunen i trafikplanperioden og løbende foretage tilpasninger, der sikrer, at det nye busnet justeres efter behov og passagerudvikling.

Flere passager i letbanen

Når Odense Letbane åbner, påtager FynBus sig en opgave med at understøtte passagerudviklingen ved at optimere køreplanerne, så det er nemt at skifte til og fra letbanen. Blandt andet med bedre mulighed for at skifte mellem bus og letbane ved Hjallesø Station.

Forbedrede forhold for busser

I samarbejde med Trafikstyrelsen og FynBus har Odense kommune igangsat busfremkommelighedsprojekter for ca. 18 mio. kr. frem mod 2023.

Projekterne omfatter:

- udvidelse af buslommer på ringvejen
- Nyt signalanlæg med busbane ved Hjallesø St.
- Busbane på Rismarksvej og nye stoppesteder
- fremskudte og optimerede stoppesteder på Hjallesøvej og Svendborgvej
- Signalprioritering til busserne fra 2022

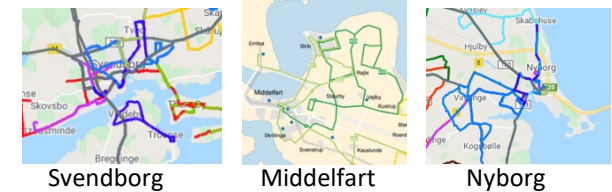
Desuden planlægges der skærme med realtidinformation på 20 udvalgte stoppesteder.

Flere buspassagerer – færre biler

Odense kommune har store klimaambitioner og vil reducere bilkørslen i kommunen. FynBus vil gerne samarbejde om denne ambition og udvikle forslag til, hvordan den kollektive busbetjening kan udvikles i Odense.

Det er en fælles ambition at bidrage til CO₂-reduktioner. Overgangen til elbusser vil desuden reducere den lokale forurening og bidrage til bedre miljø og sundhed.

Kystbyer med bybusser



Stor andel uden bil

I de lidt større byer på Fyn er der mange indbyggere der ikke har en bil (unge, lavindkomstgrupper og ældre), og som derfor er afhængige af kollektiv transport. I landdistrikterne er bilejerskabet mere udbredt.

Et bustilbud i byerne, og fra oplandet og ind til byerne er afgørende for både adgang til arbejdspladser, uddannelse og ærinder.

Klimatilpasning og fredeligt bymiljø

Svendborg, Middelfart og Nyborg er optaget af at forbedre klima, miljø og sundhed. Trafikafvikling med busser og færre biler kan fredeliggøre de attraktive købstadsmiljøer. Bussen kan supplere gang og cykling i byen på de lange strækninger, og medvirke til at man kan komme ind til centrum uden at køre i bil.

Gratis bybuskørsel?

Flere kommuner har arbejdet med tanken om at gøre lokalkørsel i byerne gratis for at give en bedre service og få flere passagerer i busserne. Fynbus vil i trafikplanperioden undersøge denne og andre muligheder for at skaffe flere passagerer i den kollektive trafik i byerne.

Handlingsplan 2022-25

Realiseringen af trafikplanen sker løbende gennem planperioden 2022-25 i form af en række handlinger som bestyrelse og administration i fællesskab sætter i gang.

I de følgende afsnit redegøres for 9 prioriterede handlinger som FynBus vil sætte i gang for at få flere passagerer, bidrage til den grønne omstilling og tage et større ansvar for den samlede mobilitet på Fyn.

Handlingerne har forskellig status:

Flere af de 9 beskrevne handlinger bygger videre på allerede igangværende processer og lægger nye bidrag til.

Andre handlinger er test- og forsøgsprojekter for at skabe ny viden og grundlag for beslutninger om videre tiltag.

Endelig er der en sidste kategori af handlinger, som er nyudviklinger af trafikskabs kerneopgaver og som i trafikplanperioden lægges op til beslutning i bestyrelsen, om der er opbakning til at gennemføre.

Timing og igangsættelse af handlinger

Trafikplanen har et 4-årigt perspektiv og de nævnte handlinger på de følgende sider igangsættes, når det af FynBus anses for mest hensigtsmæssigt.

Det er afgørende for igangsættelse at de rette forudsætninger er til stede. Det vil sige villighed og evne til handling ved de partnere, der skal indgå i projekter og initiativer er til stede.

Nogle handlinger har kort tidshorizont, mens andre har en karakter, så de typisk vil løbe over en årrække.

FynBus' administration forbereder sig

Ud fra de korte beskrivelser af de udvalgte 9 handlinger vil FynBus forberede initiativerne. Ved at udarbejde detaljerede projektbeskrivelser og etablere de nødvendige projektorganisationer med interne og eksterne projektdeltagere.

De udvalgte handlinger:

1. Udvikling af det regionale busnet
2. Grønne udbud af buskørsel og flextrafik
3. Vinde bilistkunder til kollektiv trafik
4. Tilgængelighed – fysisk og psykiske udfordringer
5. Stoppesteder og knudepunkter
6. Samkørsel og kollektiv trafik
7. Bussen og cyklen
8. De rette produkter og salgskanaler
9. Tættere på kunden

Trafiksystemet på Fyn – det regionale net

Handling 1

Udvikling, forenkling og effektivisering af det regionale busnet

Formål

Formålet med udvikling af det regionale busnet er at få flere passagerer i de regionale busser og en bedre service for de eksisterende kunder, ved en effektivisering af ressourcerne. Denne effektivisering vil lægge vægt på, at tilpasse ruter og det betjeningsmæssige omfang til behovet og efterspørgslen på Fyn. FynBus vil derfor arbejde med nye metoder for at sikre en bedre balance i den regionale bustrafik, hvor nettet forenkles og styrkes der hvor passagerpotentialet er størst.



16

At få flere og nye kunder kræver dels en udbygget service i den kollektive busbetjening, men også en forenkling af det nuværende rutenet. Det vil FynBus udvikle i trafikplanperioden. Her tænkes først og fremmest på erhvervspendlere ind til Odense fra kystbyerne og de øvrige større byer på Fyn, så flere kan undvære bil nr. 2 eller køre mindre i bil nr. 1.

Derudover også de unge og uddannelsessøgende, der skal kunne komme til tekniske skoler, gymnasier og videregående uddannelser på en attraktiv måde.

Ønsket om at udbygge det regionale rutenet, hvor der er et stort passagergrundlag, kræver en effektivisering af det øvrige rutenet. Her skal en ny og effektiv form for kollektiv trafik indtænkes.

Det gældende hovedprincip i det regionale rutenet er stjernestrukturen, hvor alle fynske byer er forbundet med Odense. Denne struktur fastholdes, men revurderes i forhold til at nye rejsemål i Odense, så som letbanestationer, vigtige togstationer (f.eks. Hjallesø st.) Nyt OUH og udvidet SDU måske skal betjenes på nye måder.

Handling

Udviklingen i det regionale rutenet skal ske med udgangspunkt i Region Syddanmarks principper for kollektive trafik (juni 2020) og Mobilitetsplan for Region Syddanmark.

Etablering af højfrekvent rutenet

FynBus vil udarbejde forslag til udbygget rutenet med direkte ruteføring og hyppige afgang i myldretiden.

Et sådant rutenet vil givet få stop ved attraktive knudepunkter og rejsetiden reduceres så vidt muligt.

Princippet for disse ture er at prioritere ressourcerne der, hvor kundepotentialet er størst. Det vil sige at styrke busbetjeningen på hovedstrækningerne.

Det er hensigten at fremme en passagertilvækst ved at styrke betjeningen på hovedstrækningerne og evt. omlægge/reducere i det underliggende regionale net.

Forsøg med busprioritering og BRT

FynBus vil sammen med regionen og især Odense Kommune i trafikplanperioden undersøge potentialet ved busfremkommelighedsprojekter på udvalgte strækninger.

Principper for busfremkommelighed kan være anlæg af egentlige busbaner, signalprioritering, fremskudte stoppesteder mv.

Særligt er akse fra Kerteminde, gennem Odense og til f.eks. Glamsbjerg eller Assens interessant, da denne rute i forvejen har mange passagerer og har potentiale til passagertilvækst.

Nye U-ruter

FynBus vil i højere grad tilpasse rutenettet så flest mulige uddannelsessøgende kan nå deres uddannelsesinstitution med et acceptabelt tidsforbrug. Den nye aftale om elevfordeling på de gymnasiale uddannelser forventes i trafikplanperioden at medføre nye rejsemønstre som FynBus skal understøtte gennem rutetilpasninger

Mulig omdannelse af eksisterende ruter

FynBus vil se nærmere på at omdanne rute 110-111, 130-132 og rute 920 til pendler- og U-ruter, da disse ruter har få passagerer uden for dagtimerne på hverdage

Flexbus som supplement til regional kørsel

FynBus vil forberede forslag og igangsætte forsøg i samarbejde med region og kommuner om at lade Flexbus erstatte busafgange eller -ruter med meget få passagerer ved at give kunden mulighed for at bestille flextrafik-kørsel mellem de stoppesteder, der fremgår af køreplanen. Flexbus giver således regionen mulighed for at opretholde et kørselstilbud på tider og steder, hvor en bus ikke er den rigtige løsning.

Derudover vil FynBus arbejde for at gøre Flexbus tilgængelig i Rejseplanen.

Implementering

Tidsplan

FynBus vil i løbet af 2022 på baggrund af nye analyser af det regionale busnet udarbejde forslag til nyudvikling af rutenet og kørsel, som kan skaffe flere passagerer til den kollektive trafik samt tilpasse rutenettet til den regionale økonomiske ramme.

Dele af den nye og tilpassede køreplan vil forventeligt kunne gælde fra januar 2023.

Nye tiltag vil formentlig blive udført som forsøg i en periode, for derefter ved positivt resultat være en fast del af køreplanen i slutningen af trafikplanperioden.

Kommunerne

Dialog mellem FynBus og kommunerne om mulige alternative kommunale tiltag, der kan erstatte eller supplere ændringerne i den ændrede regionale kørsel fra 2023.



Grøn omstilling og den kollektive trafik

Handling 2

Grønne udbud af buskørsel og flextrafik i 2023-27

Formål

Kommunerne og regionen har som mål at busserne som minimum skal være CO₂-neutrale på landet og emissionsfrie i byerne senest i 2030. Der er indgået klimasamarbejdsaftaler med Transportministeriet for både kommunerne og regionen i 2021.

Klimasamarbejdsaftalerne betyder også, at fra 2021 vil alle nye bybusser være emissionsfri, og alle nye lokal- og regionalbusser CO₂-neutrale.

Gennem de kommende udbud vil FynBus sikre, at den kollektive trafik hurtigst muligt gennemgår en grøn omstilling, der resulterer i fremtidig brug af vedvarende drivmidler, som f.eks. el, biodiesel eller biogas.

FynBus vil sikre klimavenlig kollektiv transport, der ikke belaster miljøet og reducerer CO₂-udledningen med minimum 70 %.

Handling

Der er lagt en tidsplan og kontraktstart for de kommende udbud af buskørsel, med grøn omstilling af drivmidlerne:

August 2024: Kontraktstart for Nordfyns, Kerteminde, Langeland og Assens med minimum CO₂-neutralt drivmiddel.

August 2024: Kontraktstart for Svendborg, Nyborg og Middelfart med el som drivmiddel.

August 2025: Kontraktstart for Faaborg-Midtfyn med biogas eller el som drivmiddel.

December 2026: Evt. kontraktstart for regional buskørsel med el som drivmiddel.

August 2027: Kontraktstart for Odense Kommune med el som drivmiddel.

Herefter er alle bybusser emissionsfri og alle lokal- og regionalbusser som minimum CO₂-neutrale.

Flextrafik

EU stiller krav til offentlige indkøb af kørsel, og Clean Vehicles Directive forudsætter at mindst 34,7% af de biler, der indgås kontrakt om allerede nu, højst må udlede 50g CO₂ pr. km. I 2025 skal yderligere 34,7 % være emissionsfrie. Liftvogne er undtaget fra dette direktiv. Disse krav sætter en klar retning for udviklingen imod en grønnere flåde af køretøjer i Flextrafikken.

FynBus arbejder tæt sammen med de øvrige trafikkselskaber og branchen om at sikre en grøn omstilling som tager hensyn til økonomien for såvel det offentlige som den enkelte vognmand. Konkret vil kravene i de kommende udbud forsøge at sikre en

sammenhæng mellem økonomi, forsyningsikkerhed og grøn omstilling. En væsentlig udfordring er, at el-biler ikke kan køre langt nok i øjeblikket. FynBus vil i trafikplanperioden undersøge mulighederne for emissionsfri flextrafikførsel.

Status 2021

- 20 elbusser i Odense.
- 3 elbusser i den regionale buskørsel, rute 140.
- Ca. 4 mio. kr. til bio-diesel på de regionale ruter i 2022-2026.
- Langelands lokalruter kører på HVO-diesel.
- 2 elbiler i flextrafikken

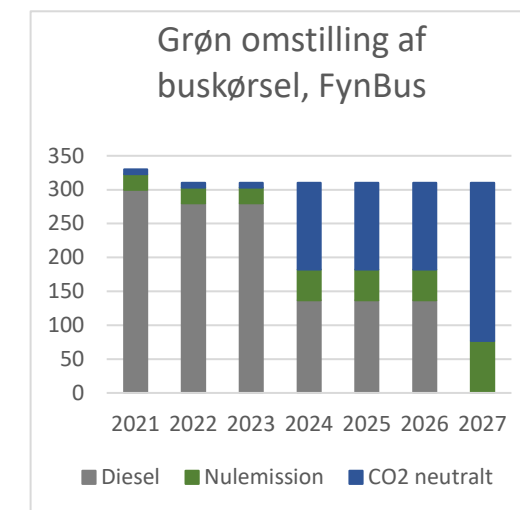
Gennemførelse og partnere

Region Syddanmark

Dialog mellem FynBus og regionen skal sikre, at udbuddet af den regionale buskørsel i 2025 overholder Klimasamarbejdsaftalen og at der sikres CO₂ eller emissionsfrie drivmidler.

Kommunerne

Dialog mellem FynBus og kommunerne om gennemførelse af de nye grønne udbud og igangsætning af de nye mere klimavenlige kørsler.



Grøn omstilling og den kollektive trafik

Handling 3

Vinde bilistkunder til den kollektive trafik

Formål

De bedste nye kunder til den kollektive trafik er dem, der i dag kører i hver sin bil.

At konvertere en bilist til bruger af den kollektive trafik giver langt den største gevinst for både klima, miljø og trængsel.

FynBus skal derfor arbejde målrettet med adfærdsændringer og kampagner, der får bilister til at vælge bus, tog og letbane i stedet.

At få flere passagerer i busserne efter de senere års passagertab – især under Coronakrisen – vil også give en væsentlig styrkelse af økonomien i den kollektive trafik.

Som middel til at skaffe nye kunder og konvertere bilister skal FynBus arbejde med et forbedret dokumentationsgrundlag.

Handling

Et bedre tilbud

For at få flere passagerer kræver det en styrkelse af den kollektive trafik på de strækninger, hvor der er et kundepotentiale – især hvis bilister skal overbevises om, at kollektiv trafik er et alternativ. Det

forudsætter at frekvensen øges til mindst 4 afgang i timen i de tæt befolkede områder, og gerne 5-7 afgang i myldretiden.

Grøn adfærd og synlige klimagevinster

Fynbus skal igangsætte initiativer og kampagner til at synliggøre klimaeffekten og andre fordele ved at tage bussen, således at der kan skabes en bevidsthed ved kunderne omkring deres valg og fravalg.

F.eks. kan klimaeffekten eller trængselsproblemerne blive synliggjort ved kampagner.

FynBus vil udnytte ny viden om grøn adfærd og nye transportvaner til at påvirke en adfærdsændring, der får flere til at vælge kollektiv trafik.

Bidrag til klimahandlingsplaner

Der skal udvikles et tæt samarbejde med bl.a. Odense Kommune vedr. deres klimahandleplan, hvor der også er fokus på ny bæredygtig adfærd og grøn mobilitet.

FynBus vil også tilbyde regionen og andre kommuner på Fyn deltagelse i et sådant samarbejde.

Dokumentation af klimaeffekt

Der eksisterer i dag flere beregninger og typer af dokumentation for bilernes CO₂- og klimabelastning. Der opereres med mange forskellige forudsætninger og der optræder derfor mange forskellige nøgletal. I FynBus bruger vi allerede Passagerpulsens regnegrundlag.

I trafikplanperioden vil FynBus dykke dybere ned i kilderne til den eksisterende dokumentation og regnemetoder, og sammen med regionen og de fynske kommuner finde en fælles standard for dokumentation, som kan bruges og sammenlignes på

tværs i regionens og kommunernes klimaplaner og -initiativer.

Grønt regnskab for FynBus

Der blev til årsberetning 2020 lavet et første grønt regnskab for FynBus. Dette er et godt udgangspunkt og skal udbygges med flere og nye parametre. Ligesom flextrafik også skal med på sigt.

Gennemførelse og partnere

Fagkundskab

FynBus vil med baggrund i anerkendt klimadokumentation rådføre sig om at få valgt de bedste og mest operationelle standarder.

Region Syddanmark og kommunerne

FynBus vil indgå i et tæt samarbejde med især kommunerne om tiltag til at gøre borgernes adfærd mere bæredygtig og begrænse privatbilisme og trængsel – især omkring de større byer på Fyn. Dialog mellem FynBus og ejerkredsen skal sikre, at indsatser for grønnere transportadfærd og dokumentationen for bilernes klimabelastning og erstatning med kollektive bus- og togrejser er koordineret.

Tilgængelighed

Handling 4

Tilgængelighed for personer med fysiske og psykiske udfordringer

Formål

FynBus vil fastholde og udbygge sin position som handicapvenligt trafikelskab og vil løbende sikre en bedre tilgængelighed for alle typer af kunder i den kollektive trafik på Fyn.

De kundegrupper, der ikke har biladgang, er kernekunder i det offentlige trafiktilbud, og der skal tages udstrakte hensyn til deres særlige behov.

For FynBus er tilgængelighed og muligheden for at benytte den kollektive buskørsel og flexkørsel for så mange grupper som muligt af afgørende betydning.

I nedenstående skema 2 vises FynBus' samlede indsats:

Skema 2: Samlet oversigt over FynBus' indsatsområder for tilgængelighed

Hvor/Hvem	Hvad	Hvornår	Samarbejdspartner
FynBus' hjemmeside	Tilgængelig for blinde/synshandicappede	Løbende	Dansk Blindesamfund, Digitaliseringsstyrelsen
Busserne samt interessenter	Elektriske ramper	Fra 2014 og ved nye udbud	Handicap organisationerne, Entreprenører
	Manuelle ramper	Fra 2008	Entreprenører
	Udråb	Ved tidligere og nye udbud	Dansk Blindesamfund, Entreprenører
Chauffører/ansatte	Brugertest af elektriske ramper	2019	Handicaporganisationerne
	Instruktion om demens Certificering	2018 og fremad	Alzheimerforeningen, Odense Kommune
	Mælkebøtte kort	2020	Demensvenlig Odense, Alzheimerforeningen, Odense Kommune

FynBus arbejder derfor løbende med at gøre den offentlige transport på Fyn tilgængelig for alle kundetyper, herunder mennesker med et fysisk eller psykisk handicap såsom bevægelseshæmmede, synshæmmede, hørehæmmede og demensramte.

Handling

Nyt tilgængelighedsforum

FynBus inddrager løbende brugerne af den kollektive trafik og der er et tæt samarbejde med handicaporganisationerne.

For at intensivere dette brugersamarbejde vil FynBus oprette et tilgængelighedsforum, med det formål at inddrage relevante interessenter, drøfte forslag til indsatser og lignende samt at bringe forslag og nye ideer ind i indsatsen for tilgængelighed i et forum med bred repræsentation.

Handlingsplan for øget tilgængelighed

Der vil i samarbejde med det nye tilgængelighedsforum blive udarbejdet en handlingsplan, der inddrager og nyttiggør viden, erfaringer og inspiration til fremme af tilgængelighed til busserne og flextrafikken på Fyn og Langeland.

Der bliver tale om en evaluering og videreudvikling af kendte og nye initiativer og faciliteter:

- Elektriske ramper i alle busser, i forbindelse med udbud
- Udfasning af manuelle ramper
- Tilgængelighed ved stoppesteder
- Udråb i busserne og oplæsning af tekst ved infoskærme
- Hjemmeside og digital kommunikation med mennesker med handicap

Gennemførelse og partnere

Vigtige eksterne partnere

Dansk Handicap Forbund, Dansk Blindesamfund, Alzheimerforeningen, Demensvenligt Odense i Odense Kommune, FynBus Regions ældrerådet og Det Regionale Passagerråd er vigtige samarbejdspartnere for udvikling af god tilgængelighed. Dertil kommer busentreprenørerne.

Region Syddanmark

Dialog mellem FynBus og regionen skal sikre, at øget tilgængelighed for mennesker med handicap løbende udbygges i forbindelse med nye udbud af den regionale kørsel.

Kommunerne

Dialog mellem FynBus og kommunerne skal sikre, at lokale handicaporganisationer via Tilgængelighedsforum høres og at både kommuner og trafikelskab følger op på initiativer for øget tilgængelighed.

Den sammenhængende rejse på Fyn

Handling 5

Udvidet samarbejde om stoppesteder og knudepunkter

Formål

Kvaliteten og funktionaliteten ved stoppestederne trænger til et løft i trafikplanperioden.

FynBus og kommunerne er nemlig enige om, at stoppestederne er en central del af den kollektive trafik. Stoppestederne kan desuden være vigtige mødesteder for privat samkørsel og for sammenhængende rejser bestående af flere transportformer som f.eks. bus, Plustur, delebiler, cykler, løbehjul osv.

Stoppestederne kan være - eller blive - knudepunkter for mobilitet.

Handling

Fælles målsætning for stoppestederne

FynBus' bestyrelse har i 2020 vedtaget en kategorisering af stoppestederne med en angivelse af, hvad der er anbefalet af udstyr og funktioner på forskellige kategorier af stoppesteder.

FynBus vil i trafikplanperioden sammen med kommunerne arbejde videre med den vedtagne kategorisering af stoppestederne.

Målet er en minimumsstandard for tilgængelighed, information, udstyr og vedligehold, der er så præcis som muligt for hver kategori.

Fælles overblik over stoppestederne

FynBus vil færdiggøre en fælles database over stoppestederne, og vil arbejde for, at der aftales et forpligtende samarbejde med kommunerne om at anvende databasen til at dele viden om stoppestedernes aktuelle tilstand.

Løft af stoppestederne

FynBus vil samarbejde med vejmyndighederne om at få minimumsstandarderne implementeret på stoppestederne. Det er her kunderne kommer til at mærke, at det bliver lettere og mere behageligt at tage en tur med bussen eller at foretage en sammenhængende rejse, hvor man skifter på knudepunktet.

Nye måder at samarbejde

Det er kommunerne eller staten, der som vejmyndighed har ansvaret og udgifterne i forbindelse med stoppestederne.

FynBus vil, sammen med kommunerne og regionen belyse mulighederne for, at trafikskabet overtager en del af ansvaret for stopstedernes inventar og evt. vedligehold, som der er givet mulighed for i den seneste revision af Lov om Trafikskaber. Det vil forudsætte, at der også findes en løsning ift. finansiering.

Muligheder for ekstern finansiering

FynBus vil afsøge mulighederne for ekstern medfinansiering hos Trafikstyrelsen, fonde og puljer til opgradering af stoppesteder på Fyn. Herunder samarbejde med kommunerne om at udnytte mulighederne for at opnå medfinansiering af vejinfrastruktur i forbindelse med nye byudviklingsprojekter i de fynske by- og landområder.

Gennemførelse og partnere

Vigtige, eksterne partnere

FynBus vil fortsat opsøge viden om udvikling af stoppesteder og knudepunkter i de andre trafikskaber og rådføre sig hos nationale og internationale eksperter i den kollektive trafiks infrastruktur.

Region Syddanmark

Fortsat dialog mellem FynBus og regionen om vigtigheden af at udbygge stoppesteder og knudepunkter med ny og relevant service for de rejsende i hele det fynske område.

Kommunerne

Tæt samarbejde mellem FynBus og kommunerne om at opgradere stoppesteder og knudepunkter.

Vejmyndigheder

Tæt samarbejde mellem FynBus og vejmyndighederne om at opgradere stoppesteder og knudepunkter.

Den sammenhængende rejse på Fyn

Handling 6

Forsøg med samkørsel som del af kollektiv trafik

Formål

FynBus vil gerne forfølge alle elementer i at sikre mobiliteten på Fyn, også uden for trafikskabets normale kerneopgave. Formålet er at understøtte, at kunderne har en bred vifte af mobilitetsbud til rådighed, gerne i Rejseplanen, og at de dermed gradvist vil begynde at se sig selv som "mobilister" frem for kun fx "bilister" eller "buskunder". Jo flere der er mobilister, jo bedre er det for trængslen på vejene og for klimaet. Og her kommer den private samkørsel ind i billedet.

Den teknologiske udvikling har gjort det lettere og hurtigere at planlægge privat samkørsel i bil via apps. Det har medført en øget interesse fra kommunerne for enten at kunne koble samkørsel med den kollektive trafik (en sammenhængende rejse), eller for at kunne vælge mellem privat samkørsel og bus, alt efter hvad der giver mest mening på rejsetidspunktet. Det kan f.eks. være, at det passer, at man får et lift i bil fra hjemadressen og ind til stationen, hvor man hopper på letbanen. Eller at det passer med bussen til gymnasiet om morgenen, men

om eftermiddagen passer det bedre at køre sammen i bil, fordi man har fået tidligere/senere fri.

Forsøg skal afdække om privat samkørsel i kombination med kollektiv transport kan give mening for kunderne.

Handling

Forsøg med samkørsel

Forsøg afviklet i samarbejde med kommuner og private udbydere af samkørselstjenester vil kunne afdække, hvorvidt privat samkørsel kan styrke såvel den kollektive trafik som den samlede mobilitet på Fyn.

Enkelte kommuner har allerede indgået samarbejdsaftaler med private samkørselstjenester, og flere aftaler forventes at følge i 2022.

FynBus vil i trafikplanperioden samarbejde med både de private aktører og kommunerne/regionen om gennemførelse af forsøg med organiseret samkørsel. Og i forlængelse af MaaS-tankegangen vil FynBus arbejde for, at Rejseplanen bliver kundens indgang til både kollektiv transport og til privat samkørsel.

Nødvendig afklaring

I forsøgene er der behov for afklaring af en række forhold fx:

- Hvad er FynBus' rolle ift. app-udbyderen: samarbejdspartner, markedsføringspartner eller kontraktejer
- Hvad betyder brug af samkørsel for brug af bussen
- Kan/skal diverse Pendlerkort kunne bruges som billet i samkørselsapps

- Hvordan sikres, at Rejseplanen også bruges af kunderne til at finde privat samkørsel

Hvis forsøgene falder positivt ud i praksis, og der kan måles en styrkelse af kundernes samlede mobilitet, kan de afprøvede eller tilpassede ordninger gøres permanente.

Gennemførelse og partnere

Vigtige, eksterne partnere

FynBus vil fortsætte dialogen med samkørselstjenester om forsøg med organiseret samkørsel i de fynske kommuner.

FynBus vil samarbejde med relevante og interesserede uddannelsesinstitutioner og/eller arbejdspladser om forsøg.

Kommunerne

FynBus samarbejder med interesserede kommuner om forsøg med organiseret samkørsel som del af den kollektive trafikbetjening. Hvis forsøgene falder positivt ud, kan de afprøvede ordninger udvides til flere kommuner eller hele Fyn.

Region Syddanmark

Dialog mellem FynBus og regionen om udvikling af mulighederne i samkørsel som del af den kollektive trafikbetjening på Fyn. Herunder sikre sammenhængen til regionens mobilitets- og klimaplaner.

Den sammenhængende rejse på Fyn

Handling 7

Samspelet mellem bussen og cyklen

Formål

Cyklen er stadig et vigtigt transportmiddel: Den er god for sundheden, miljøet og trængslen på vejene. Og med elcykler tilføjes der ekstra kilometer til begrebet "cykelafstand".

FynBus vil i trafikplanperioden derfor fortsat have fokus på at udvikle samspelet mellem cykel og kollektiv transport. Det skal være nemmere at vælge en sammenhængende rejse bestående af bus og cykel.

Handling

Cyklen på vej til og ved stoppestedet

Hvis adgangsvejene er trafiksikre og stoppestedet har gode muligheder for, at man kan parkere sin cykel sikkert, kan cyklen være det, kunden vælger til første del af rejsen ("first mile").

At forbedre kvaliteten af cykelparkeringsmulighederne ved stoppestedet ligger i arbejdet med at sikre stoppestederne de rigtige faciliteter og funktioner, og at adgangsvejene til stoppestederne er anvendelige (se Handling 5: *Udvidet samarbejde om stoppesteder og knudepunkter*).

På lejet cykel fra stoppestedet til arbejdet

FynBus vil undersøge mulighederne for at samarbejde med en kommune og et erhvervsområde om at stille lejecykler til rådighed, hvor kunden f.eks. kan cykle gratis eller billigt mellem erhvervsområdet og nærmeste knudepunkt.

Det peger udover FynBus' kerneopgave, men understøtter muligheden for, at kunden lettere kan være mobilist, der i Rejseplanen kan finde og vælge sammenhængende transport bestående af bus og cykel.

Cyklen med ind i bussen

FynBus har allerede arbejdet med en række tiltag, der gradvist har gjort det lettere at få sin cykel med i bussen. I trafikplanperioden vil FynBus undersøge, om der er mulighed for at gøre det endnu lettere.

Fx:

- Undersøge om flex-arealet i bussen bør udvides i nyt udbud (også fordel for kørestole og barnevogne)
- Undersøge mulighederne for et reservationssystem til flex-arealet (cykler, kørestole, barnevogne)
- Undersøge muligheden for at medtage cykler i stativ foran på de fynske busser (som i USA).
- Undersøge muligheden for at indsætte særlige cykelbusser (busser med plads til mange cykler), hvori der fx kan reserveres plads til cyklen.
- Undersøge om der er sæsonbestemte behov for flere cykler i busserne – fx i turistperioder – og hvordan man kan tage højde for dette

Kampagner om miljø og sundhed ift. cykel og bus

FynBus vil derudover engagere sig i kampagner, gerne i samarbejde med eksterne aktører, hvor miljø- og sundhedsaspektet ved cyklen og den kollektive transport fremhæves.

Gennemførelse og partnere

Vigtige, eksterne partnere

FynBus vil samarbejde med alle relevante eksterne aktører på området for samspil mellem cykel og bus. Det gælder Cyklistforbundet, Cyklistforeninger, Entreprenører, SDU-forskere ift. sundhed og miljø, Turistforeninger (Bike Island fx), cykeludlejningsfirmaer mfl.

Kommunerne

Dialog mellem FynBus og kommunerne om opgradering af cykelstier og gode adgangsforhold og cykel-P ved stoppesteder og knudepunkter.

Vejmyndighederne

Dialog mellem FynBus og vejmyndighederne om opgradering af cykelstier og gode adgangsforhold og cykel-P ved stoppesteder og knudepunkter.

Region Syddanmark

Dialog mellem FynBus og regionen om udvikling af mulighederne for cyklisterne hænger tæt sammen med regionens mobilitetsplan.

Nye kunder og nye billetprodukter

Handling 8

De rette produkter og salgskanaler

Formål

Antallet af passagerer skal øges ved at tilbyde relevante og tilpassede billetprodukter, samt gøre det let for kunden at vælge den rigtige billet og købe den.

Handlingen skal være med til at fastholde eksisterende kunder og gøre den kollektive trafik mere tilgængelig for nye og mere sporadiske kundegrupper.

Handling

Udbuddet af billetprodukter skal videreudvikles

Samarbejde om standardprodukter

FynBus tilbyder sammen med de øvrige trafikskaber et standardiseret udvalg af billetprodukter, der er ens på tværs af landet og baseret på rejsekort-systemet.

FynBus' primære salgskanal er rejsekortet, som suppleret med Rejseplanen om nogle år bliver til en fælles, landsdækkende Mobility as a Service-app, hvor man også kan købe sin billet.

Sideløbende skal FynBus' egne digitale og fysiske løsninger videreudvikles og opgraderes, så man kan

så meget som muligt fra sin telefon, eller har adgang til alternativer, hvis man ikke ejer en smartphone.

Udvikling af kommercielle produkter

Samtidig vil FynBus fortsat tilbyde nye og relevante kommercielle produkter, baseret på analyser af kundepotentialer. Formålet er at gøre den kollektive trafik attraktiv – også for nye kunder, samt medvirke til at udnytte buskapaciteten bedre ved f.eks. at tilbyde billigere rejser uden for myldretiden.

Udvikling af ny app

I den kommende periode igangsættes udviklingen af en ny version af FynBus' smartphone-app, der både skal gøre det lettere at købe enkeltbilletter og kommercielle produkter, samt eventuelt udvides, så den også tilbyder flere af de kendte standardprodukter.

Nemmere at vælge rigtigt

Der skal være fokus på, at udbuddet af billetprodukter er nemt at overskue, så man er sikker på, at man får den bedste billet til rejsen.

Fysiske salgssteder

Da der ikke sælges billetter på Odense Letbanes stationer og tog, har FynBus etableret et samarbejde med en række salgssteder nær letbanestationerne, så sporadiske rejsende og besøgende i byen har mulighed for at købe en billet i umiddelbar nærhed af rejsens begyndelse.

I trafikplanperioden vil FynBus desuden forbedre turisternes mulighed for at købe billetter til den kollektive trafik, herunder ved at indgå aftaler med turistbureauer om salg af fysiske billetter til udenlandske turister.

Eksterne salgskanaler

I takt med at nye mobilitetsformer introduceres vil FynBus sammen med andre aktører på dette marked tilpasse billetudbuddet, så det bliver så let som muligt at foretage kombinationsrejser med flere transportmidler.

Gennemførelse og partnere

Vigtige eksterne partnere

Standardprodukterne i den kollektive trafik udvikles i tæt samarbejde med de øvrige trafikskaber og rejsekort-selskabet. Kommercielle produkter kan udvikles i samarbejde med andre trafikskaber, eller som særlige fynske produkter. Disse kan udvikles og markedsføres i partnerskab med andre aktører, fx attraktioner som busserne giver forbindelse til.

FynBus samarbejder allerede med en række salgssteder, og i forbindelse med lanceringen af letbanen i Odense samarbejdes med nye salgssteder nær de nye stationer for at tilbyde køb af fysiske billetter.

Turismeorganisationer og turistattraktioner er desuden vigtige samarbejdspartnere, der har kontakt med mange potentielle rejsende.

Samarbejdet med eksterne partnere styrker den fælles markedsføring af bussen som det grønne transportvalg.

Kommunerne

Borgerservicecentre mm. kan hjælpe især kunder, der har svært ved det digitale, med at bestille og genopfylde billetter og kort.

Nye kunder og nye billetprodukter

Handling 9

Tættere på kunden

Formål

FynBus skal kontinuerligt udvikle sin viden om kunderne og arbejde med nye metoder til kundeinvolvering, ligesom allerede eksisterende metoder skal videreudvikles og forbedres.

Formålet er at gøre produktet bedre, og at blive bedre til at nå ud til eksisterende og nye kundegrupper.

Gennem kundeinvolvering får FynBus mulighed for at få kvalificeret feedback fra kunder, f.eks. for at teste tiltag, inden de lanceres.

Handling

Kundeinvolvering

Over de kommende år skal FynBus fortsat arbejde målrettet med at involvere kunderne, både kvantitativt og kvalitativt.

Det kan f.eks. være gennem eksisterende og nye kanaler på sociale medier, gennem kundeinvolvering og via de faste kvartalsvise kundetilfredshedsundersøgelser, samt mere målrettede kundeundersøgelser om konkrete emner.

Etablering af kundepaneller

FynBus vil i trafikplanperioden undersøge muligheden for etablering af kundepaneller, som det fx kendes fra andre trafikselskaber. Kundepaneller giver mulighed for at arbejde med konkrete målgrupper, fx aldersafgrænset, geografisk afgrænset eller produktspecifikt. FynBus skal indhente erfaringer fra de øvrige trafikselskaber og på den baggrund udvikle et koncept for, om og hvordan FynBus kan understøttes af kundepaneller og lignende initiativer, hvor man involverer og lytter til kunderne.

Gennemførelse og partnere

Vigtige eksterne partnere

Passagerpulsens har etableret regionale passagerråd. FynBus deltager i det regionale passagerråd for Fyn og Langeland, som en del af baggrundsgruppen, og får herigennem input, som FynBus kan handle på og forholde sig til, ligesom FynBus her kan bede Passagerrådet om hjælp og input i forbindelse med planlægning af nye tiltag og aktiviteter. Passagerpulsens gennemfører desuden løbende diverse kundeundersøgelser, som bidrager med vigtig viden, der kan bruges i arbejdet med at udvikle og forbedre den kollektive trafik.

Partnere og Netværk

Alene kommer FynBus ikke i mål

Nye initiativer udvikles sammen

Der er i den kollektive trafik mange aktører i et broget samspil og med mange forskellige roller. Derfor er det afgørende at tænke på tværs af organisationer og myndigheder, når nye initiativer til at fremme den kollektive trafik skal forberedes og gennemføres.

FynBus har et godt overblik over store dele af den brogede familie, og vil i trafikplanperioden benytte og udvikle sit netværk.

Nogle gange for at få et godt råd og lytte til erfaringer fra anden side, og andre gange invitere ind til mere eller mindre formelt samarbejde med forventede fordele for begge parter.

Busentreprenører og taxivognmænd

De vigtigste samarbejdspartnere for FynBus er de busselskaber og taxivognmænd, der hver dag udfører den kørsel, som FynBus planlægger. Både chauffører og ledelse i disse vigtige partnervirksomheder bidrager hver dag med værdifuld viden og sparring om både drift og udvikling af den kollektive trafik.

Trafikstyrelsen

Transportministeriet er trafiksekskabernes fagministerium, som har indgående fagligt kendskab til den kollektive trafik.

FynBus vil fortsat sammen med kommunerne holde øje med støttemuligheder og puljeordninger til nyudvikling af infrastruktur til den kollektive trafik

De andre trafiksekskaber

FynBus har jævnligt kontakt med ledelse og ansatte i de øvrige danske trafiksekskaber. Det store netværk med dygtige faglige kolleger skal vedligeholdes og udbygges.

Danmark er ikke større end at alle faglige kræfter og gode erfaringer skal benyttes på tværs af de danske regioners trafiksekskaber.

Region Syddanmark

Regionen er på den ene side ejer af FynBus (sammen med ni fynske kommuner) og bestiller af den regionale bustrafik.

Samtidig oplever FynBus at regionen er en vigtig sparringspartner for udvikling af den kollektive trafik på Fyn.

FynBus vil i trafikplanperioden udbygge sin dialog med regionens embedsmænd og politikere, om at udnytte mulighederne for nyudvikling af den kollektive trafik.

Herunder at koordinere initiativer i FynBus med regionens klima- og mobilitetsstrategier.

De fynske kommuner

Der er en god og tæt dialog med politikere og ansatte i kommunerne om at finde den rette håndtering og regulering af den kollektiv trafik, som et vigtigt led i hverdagens mobilitet.

Det bliver spændende i trafikplanperioden at afsøge nye muligheder for at kombinere de ambitiøse klimaplaner i kommunerne med nye indsatser i den kollektive trafik, ligesom der skal tages nye skridt for privat-offentligt samarbejde om forsøg med organiseret samkørsel.

Øvrige partnere

FynBus har en række øvrige samarbejdspartnere, som igennem en årrække har samarbejdet med på forskellig vis.

Bl.a. har nedenstående organisationer bidraget ved Temamøde i Odense foråret 2021 og givet gode råd Trafikplan 2022-25 for FynBus.

Keolis

Tide Bus Danmark A/S

Vejdirektoratet

DSB/ARRIVA

DI Transport

Dansk Person Transport

Fynske handicaporganisationer

Forbrugerrådet/Passagerpuls

FDM, Nabogo

Dansk Cyklistforbund, lokalafdelinger Fyn

FynBus håber at ovenstående og ikke nævnte øvrige samarbejdspartnere i trafikplanperioden vil tage positivt imod en invitation og bidrage til udvikling af den kollektive trafik på Fyn.

Nyttige links og bilag

Trafikplan 202-25 for FynBus bygger ovenpå en række rapporter og interne tekniske notater.

Nedenfor er oplistet nogle af de vigtigste

FynBus

Trafikplan 2017-21

FynBus strategi 2021-23

Årsrapport og regnskab 2020

Tekniske notater (Trafikplan 2022-25)

Trafikstyrelsen

Den statslige Trafikplan 2017-32

Region Syddanmark

Aftale mellem regionen og staten om grøn omstilling af den kollektive trafik

Syddansk Mobilitetsstrategi 2020

Klimastrategi – Grøn omstilling i Syddanmark

De fynske kommuner

Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35

Odense Kommune

Klimahandleplan 2022 - bl.a. om bæredygtig mobilitet

Handlingsplan for Mobilitet og Byrum 2017-24

De øvrige kommuner

De andre Trafikselskaber

NT Mobilitetsplan 2017-20

MOVIAS Mobilitetsplan 2020

Midttrafik Trafikplan 2019-22

Sydtrafik Trafikplan 2018-22

Bilag 5.1

Forventet regnskab 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	5
Forventet Regnskab 2021	6
Hovedtal bus- og telekørsel	6
Passagerindtægter og passagerudvikling	6
Entreprenørudgifter	9
Fællesudgifter	11
Flextur og Plustur	13
Flexkørsel	16
Udviklingen i personture	16
Ejerbidrag	17
Entreprenørudgifter	18
Fællesudgifter	19
Tjenestemandspensioner	19
Resultat	20
Præmiebetaling	20
Pensionsbalance	21

INDLEDNING

FynBus aflægger forventet regnskab for 2021 efter 9 måneder til orientering.

Det forventede regnskab består af følgende dokumenter:

- Bilag 5.1 Notat forventet regnskab 2021
- Bilag 5.2 Talmateriale forventet regnskab 2021

Det forventede regnskab er udarbejdet med baggrund i resultatet fra 2020, realiserede resultater for 9 måneder i 2021, kendte ændringer for 2021 samt et estimat på konsekvenserne af Covid-19.

Notatet beskriver de samlede resultater for FynBus, hvor tallene er vist i bilag 5.2 og er kommenteret i forhold til budget 2021.

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

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.

VÆSENTLIG UDVIKLING OG FORUDSÆTNINGER.

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

Covid-19

Budget 2021 er udarbejdet i august 2020, hvor en kompensationsaftale for 2021 endnu ikke var vedtaget og hvor omfanget af konsekvenserne fra Covid-19 stadig var meget uvisse. For indtægter og passagerer er budget 2021 udarbejdet med henblik på at vise en situation uden Covid-19. Merudgifter til ekstrarengøring, værnemidler mv. er udeladt af budget 2021.

I november 2020 indgik regeringen, KL og Danske regioner en kompensationsaftale for 2021 med en ramme på 362 mio. kr. Før sommerferien blev kompensationsaftalen for 2021 udvidet, så den dækker hele 2021 og er derved identisk med aftalen for 2020.

Passagerer

Budget 2021 er udarbejdet med henblik på at vise en situation uden Covid-19. Regnskab 2020 endte på 9,5 mio. passagerer. Covid-19 krisen har stor indflydelse på det forventede passagertal i 2021. Der forventes et passagertal i 2021 på 9,2 mio. Beregningen er foretaget med baggrund i passagertal for årets første 9 måneder samt forventningerne til Covid-19 resten af året.

Passagertallet for flextrafik er baseret på foreløbige regnskabstal for årets første 9 måneder samt en forventning om, at passagerne vender tilbage til nær budgetteret niveau i 4. kvartal.

Indtægter

Udbruddet af Covid-19 har store og direkte konsekvenser for indtægterne fra buskørslen i forventet regnskab 2021.

KL og Danske regioner har indgået aftale med regeringen om, at kompensationsaftalen vedr. Covid-19 vil dække hele 2021. På den baggrund er der i forventet regnskab 2021 indregnet Covid-19-kompensation for hele 2021 op til budget.

I skønnet for forventet regnskab 2021 er der hen over månederne indregnet en stigende tendens hen mod en normalisering fra før Covid-19. En fuld normalisering af indtægtsniveauet forventes på nuværende tidspunkt først i 2023.

Afvigelsen fra budget 2021 til forventet regnskab 2021 svarer som udgangspunkt til den forventede kompensation fra regeringen. Kompensationen vedr. indtægterne forventes at udgøre 56 mio. kr. i forventet regnskab 2021.

Takster

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

Samlet set er priserne hævet med 1,1 % i henhold til takststigningsloftet for 2021. Den væsentligste ændring er en ændring af Rejsekort Classic med 3,6 %.

Indtægtsdeling

Det nationale hovedprincip for indtægtsdeling er, at den ejer, der finansierer transportarbejdet også skal have indtægten.

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

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

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

Parterne i Takst Vest samarbejdet har nu udarbejdet en fælles løsningsmodel for deling af ungdomskort. Der vil derfor blive foretaget endelig afregning for perioden 2018-2020. Der er afregnet aconto med DSB og Arriva for 2021, men det forventes ligeledes, at ungdomskortmodellen anvendes til endelig afregning af 2021.

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

Der er fortsat et mindre udestående med især DSB om den fremtidige afregningsmodel for skolekort.

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.

Periodekort- og ungdomskortindtægterne er fordelt til den enkelte ejer ud fra ruter, ejerandel, passagertal og gns. dagspris.

Udgifter fra indtægtsdelingen for periodekort og ungdomskort i Bus&Tog-sammenhæng ejerfordeles efter samme fordelingsnøgle som FynBus' periodekort og ungdomskort.

Tilsvarende indtægtsfordeling er foretaget for skolekort.

Entrepreneurudgifter

Forventningen til 2021 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan med start i august 2021. 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 2021 medtaget udgifter til ekstrarengøring baseret på foreløbige beregninger. Fra 1. oktober blev satsen for ekstrarengøring reduceret fra 100 kr. til 50 kr. pr. bus pr. dag.

I 1. kvartal 2021 er der indregnet en reduktion af udgifter til drivmidler, baseret på aftale med vognmænd, i forhold til ruter, der ikke er kørt i januar pga. nedlukning. I 2. kvartal har der i Regionen været reduktion i forhold til natbusser og i Odense har rute 44 til SDU været indstillet.

I de kommuner, hvor der allerede eksisterer viden om fremtidige ændringer er disse medtaget.

Omkostningsindeks kørselsudgifter

Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) på diesel forventes at være 3,26 % højere end budgetteret.

Odense har fra ultimo april 2021 indsat elbusser på udvalgte ruter. Elbusserne anvender elindeks i stedet for det almindelige omkostningsindeks. Effekten af dette er indregnet i kørselsudgifterne.

Langeland indsætter i forbindelse med ny kontrakt fra august 2021, busser der kører på biodiesel(HVO). I den forbindelse anvendes HVO-indekset. Effekten af dette er ligeledes indregnet i kørselsudgifterne.

Odense Letbane

Konsekvenserne vedr. Odense Letbane er indarbejdet i budget 2021 med opstart 1. september 2021 og opstart af nyt Bynet 1. oktober 2021. Opstart af Odense Letbane er udskudt til 1. januar 2022 og nyt Bynet forventes at starte 1. februar 2022. De ændrede konsekvenser er indarbejdet i forventet regnskabet 2021.

FORVENTET REGNSKAB 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 2019 til forventet regnskab 2021

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
Busdrift					
Indtægter	-195,8	-131,7	-195,6	-148,3	-47,3
Kørselsudgifter	487,2	491,7	474,5	513,7	-39,2
Fællesudgifter *	78,0	79,0	81,1	80,6	0,5
Ejerbidrag busdrift	369,4	439,0	360,1	446,1	-85,9
Covid-19 kompensation	0,0	68,4	0,0	-67,1	67,1
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	369,4	370,6	360,1	378,9	-18,8
Flextur/Plustur					
Indtægter	-2,6	-2,6	-4,7	-3,0	-1,7
Kørselsudgifter	14,2	7,4	12,4	8,6	3,8
Fællesudgifter	5,5	6,5	5,2	5,1	0,1
Ejerbidrag Flextur/Plustur	17,1	11,3	12,9	10,7	2,2
Covid-19 kompensation	0,0	6,7	0,0	3,0	-3,0
Ejerbidrag Flextur/Plustur incl. Covid-19 komp.	17,1	18,0	12,9	13,7	-0,8
Ejerbidrag i alt excl Covid-19 komp.	386,5	450,4	373,0	456,8	-83,8
Covid-19 kompensation i alt	0,0	-61,7	0,0	-64,1	64,1
Ejerbidrag i alt	386,5	388,6	373,0	392,6	-19,6

2021:

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2021 at udgøre 392,6 mio. kr. Det er en merudgift på 19,6 mio. kr., svarende til en stigning på 5,3 % i forhold til budgettet for 2021. Den væsentligste årsag skyldes øget entreprenørudgifter pga. udskydelse af nyt Byenet i Odense fra oktober 2021 til februar 2022, samt en stigning i Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks.

Passagerindtægter og passagerudvikling

2021:

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2021 at falde med 47,3 mio. kr. i forhold til budgettet. Der forventes Covid-19 kompensation for 56 mio. kr. vedrørende passagerindtægterne. Se uddybning nedenfor. Desuden er der indregnet takstændring fra 2020 til 2021.

Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 2 herunder.

For alle ejere indeholder forventet regnskab 2021 afregninger fra Bus&Tog-samarbejdet for årene 2018 og 2019, og disse er holdt ude af beregningen af Covid-19-kompensationen.

Foruden Bus&Tog-afregningerne gælder det for Odense Kommune og Region Syddanmark, at der forventes større indtægter i forventet regnskab 2021 end forudsat i budget 2021 på henholdsvis 2,4 og 0,7 mio. kr. Det skyldes, at budget 2021 indeholder en reduktion i indtægtsniveauet i efteråret 2021, som følge af opstart af Letbanen og det nye Bynet. Budget 2021 er udgangspunktet for hjemtagelse af kompensation, men da forudsætningerne i budget 2021 er ændret, da er Odense Kommune og Region Syddanmark berettiget til yderligere kompensation end vist i budget 2021. Den ekstra kompensation er indregnet i forventet regnskab 2021.

Endelig er der i forventet regnskab 2021 for Svendborg Kommune indregnet mindreindtægter som følge af Svendborgs forsøg med gratis buskørsel i weekender. Da gratis buskørsel ikke var indregnet i budget 2021, og fordi gratiskørsel ikke er omfattet af reglerne for kompensation, da kan Svendborg Kommune ikke kompenseres fuldt ud op til budget 2021.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2019 til forventet 2021

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
FynBus	-195,8	-131,7	-195,6	-204,2	8,7
Region Syddanmark	-105,6	-73,2	-106,2	-109,7	3,5
Assens	-3,4	-2,8	-3,4	-3,4	0,0
Faaborg - Midtfyn	-3,4	-2,7	-3,3	-3,3	0,0
Kerteminde	-1,5	-1,1	-1,5	-1,6	0,0
Langeland	-1,7	-1,4	-1,7	-1,7	0,0
Middelfart	-2,5	-1,7	-2,5	-2,6	0,1
Nordfyn	-2,7	-2,0	-2,6	-2,7	0,0
Nyborg	-3,0	-2,1	-3,0	-3,0	0,1
Odense	-62,4	-38,3	-61,9	-67,0	5,1
Svendborg	-9,6	-6,3	-9,6	-9,4	-0,2

Tabel 3 viser indtægterne fordelt på produkttyper.

Tabel 3: Udviklingen i produkttyper for perioden regnskab 2019 til forventet 2021

Mio. kroner (årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
Indtægter fordelt på hovedgrupper					
Kontantbilletter	-21,3	-4,8	-18,8	-3,9	-14,9
Mobilbilletter	-15,6	-15,7	-12,4	-18,7	6,3
Rejsekort Classic	-57,5	-42,6	-62,1	-47,6	-14,5
Pendlerkort	-19,3	-0,5	-20,2	-8,6	-11,6
Ungdomskort	-51,0	-39,6	-47,2	-31,5	-15,7
Skolekort	-9,4	-8,2	-9,2	-8,1	-1,1
Statstilskud	-12,7	-12,8	-12,8	-12,8	0,0
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-8,4	-5,8	-11,6	-13,2	1,6
Øvrige indt. og salgsudgifter	-0,6	-1,7	-1,2	-3,9	2,7
Covid-19 kompensation	0,0	60,2	0,0	-56,0	56,0
Indtægter i alt	-195,8	-131,7	-195,6	-204,2	8,7
Kontantandel	11%	4%	10%	2%	

2021:

Alle væsentlige ændringer kan tilskrives Covid-19.

Muligheden for at købe kontantbilletter i busserne har i en periode i starten af 2021 været suspenderet. Som følge heraf er der indregnet en yderligere vandring primært mod mobilbilletter.

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

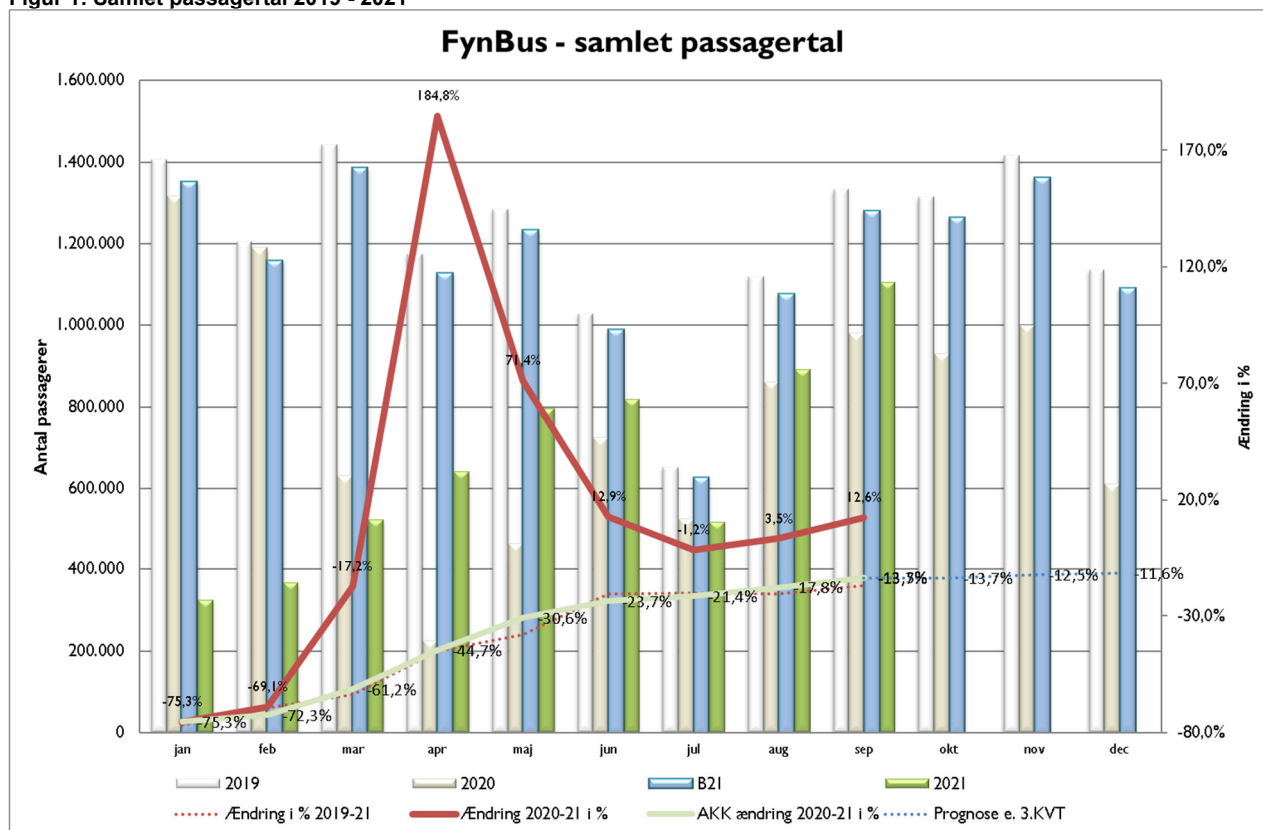
I nedenstående tabel 4 ses udviklingen i passagertallet.

Tabel 4: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2019 til forventet 2021

Passagerer (1.000)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
FynBus	14.521	9.472	13.678	9.245	-4.433
Region Syddanmark	5.452	3.641	5.155	3.503	-1.652
Assens	323	203	299	176	-123
Faaborg - Midtfyn	315	216	294	192	-102
Kerteminde	147	104	157	101	-56
Langeland	276	191	272	180	-92
Middelfart	173	102	154	94	-60
Nordfyn	285	181	271	152	-119
Nyborg	288	190	262	178	-84
Odense	6.423	4.075	6.036	4.132	-1.904
Svendborg	839	569	778	537	-241

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

Figur 1: Samlet passagertal 2019 - 2021



Figur 1 viser, at der har været en tilbagegang i passagertallet i årets første 9 måneder med – 13,5 % fra 2020 til 2021. Figuren viser også, at der i april til juni var tale om en større passagerfremgang efter genåbningen i forhold til 2020 og at passagerfremgangen er aftaget i 3. kvartal. I figur 1 vises endvidere en prognose for passagertallet i forhold til budget 2021 beregnet efter 3. kvartal.

Entreprenørudgifter

Forventet 2021 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. I estimatet er indarbejdet allerede kendte ændringer af kørselsudgifter fra august 2021 og frem. Ændringerne er primært i Faaborg-Midtfyn, Langeland og Odense. I Langeland starter nyt udbud op fra august 2021, de forventede ændringer i priser er indregnet. I Odense er der indsat el busser fra ultimo april 2021. I Regionen er der ikke indregnet indsættelse af el busser i forventet 2021.

Derudover er der for forventet 2021 indarbejdet reduktion i udgifter til drivmidler i 1. kvartal 2021, samt ekstra rengøring hele 2021. Der er ikke indregnet yderligere effekt af eventuelt kommende tiltag i relation til Covid-19, bortset fra rute 44 til SDU i Odense og natbusser i regionen frem til august 2021.

Tabel 5: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2019 til forventet 2021

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
FynBus	487,2	491,7	474,5	502,9	-28,4
Region Syddanmark	188,2	190,9	189,0	192,3	-3,4
Assens	16,4	16,8	16,4	16,8	-0,4
Faaborg - Midtfyn	23,3	23,8	23,7	24,4	-0,7
Kerteminde	6,8	6,5	6,4	6,6	-0,2
Langeland	7,0	6,4	6,1	6,4	-0,4
Middelfart	11,6	11,5	11,2	11,5	-0,4
Nordfyn	14,3	14,4	14,0	14,4	-0,4
Nyborg	14,3	14,5	14,2	14,7	-0,5
Odense	175,3	177,3	166,3	187,4	-21,2
Svendborg	30,0	29,6	27,4	28,3	-0,9

2021:

Entreprenørudgifterne forventes i 2021 at udgøre 502,9 mio. kr., hvilket svarer til en merudgift på 28,4 mio. kr. eller en stigning på 6,0 % i forhold til budgetteret. Der er følgende forklaringer:

Udvikling:	Mio. kr.
Budget 2021 bruttoudgifter i alt	474,5
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 3,26% højere	15,0
16.380 flere køreplantimer. Primær stigning i Odense pga. udskydelse af nyt By-net 2021. Herudover mindre stigninger i Region Syddanmark, Svendborg og Nyborg, samt fald i Assens, Faaborg-Midtfyn og Nordfyn	13,6
Ny kontrakt effekt Langeland (ændring af drivmiddel)	0,2
Ændring i kørselssammensætning	0,1
Odense: Elbusser og ikke realiseret besparelser	2,0
Reduktion i udgifter til drivmidler i henhold til aftale med vognmændene	-0,9
Merudgift til ekstrarengøring af knudepunkter	3,7
Merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19	7,2
Variabel kørsel	-2,1
Direkte henførbare udgifter	0,8
Øvrige udgifter: incitamentskontrakt, bod, rejsegaranti og endestationer	-0,5
Covid-19 kompensation	-10,7
Forventet regnskab 2021 bruttoudgifter i alt	502,9

2021:

Som det fremgår af tabel 6, bruges der samlet 21 driftsbus flere, dette er i Odense, og skyldes Odense letbanes forsinkelse og derved Bynet 2021. Der er 16.380 flere køreplantimer end budgetteret. De flere køreplantimer, er hovedsageligt i Odense, men også mindre stigninger i Region Syddanmark, Svendborg, Langeland, Middelfart og Nyborg. I Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Nordfyn er der færre køreplantimer.

Tabel 6: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2019 til forventet 2021

Ejer		R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
FynBus	Driftsbusser	337	337	316	337	-21
	Køreplantimer	613.716	612.621	597.049	613.429	-16.380
Region Syddanmark	Driftsbusser	108	107	107	107	-
	Køreplantimer	253.664	254.651	254.115	255.068	-953
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	-
	Køreplantimer	15.523	15.595	15.418	15.322	96
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	39	40	40	40	-
	Køreplantimer	24.379	23.664	25.002	24.880	122
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	-
	Køreplantimer	8.278	7.705	7.739	7.707	32
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	-
	Køreplantimer	9.686	9.111	8.732	8.752	-20
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	-
	Køreplantimer	13.418	13.038	12.646	12.675	-29
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	-
	Køreplantimer	15.897	15.367	15.453	15.344	109
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	-
	Køreplantimer	17.202	17.135	17.185	17.285	-100
Odense	Driftsbusser	77	77	56	77	-21
	Køreplantimer	216.146	216.643	201.300	216.605	-15.305
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	-
	Køreplantimer	39.523	39.712	39.459	39.791	-332

Fællesudgifter

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

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

Ved 1. kvartalsregnskab 2018 blev det vedtaget at den ordinære ramme nedskrives fra 65,6 mio. kr. til 60,9 mio. kr., mod at udgifterne til rejsekortet vises separat.

2021:

FynBus ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2021 64,6 mio. kr. FynBus forventer i 2021 et merforbrug på 7,1 mio. kr., som føres på rammestyring/overførsel. Dette skyldes den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgør ca. 6,7 mio. kr. Merudgiften til investering i rejsekortudstyr skal dækkes af rammestyringsprincippet for den ordinære ramme og forventes afdraget i 2024, hvorefter rammen nedskrives i 2025 med 0,8 mio. kr.

En konsekvens af Covid-19 har medført, at der er udskudte aktiviteter fra 2020 for ca. 1,6 mio. kr., som dækker over IT-projekter, uddannelse mv.

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 15,0 mio. kr. og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer.

Tabel 7: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2019 til forventet 2021

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
Driftsrelaterede udgifter	10,1	11,2	10,2	10,8	-0,6
Salgsrelaterede udgifter	15,0	14,0	16,2	16,9	-0,6
Administrative udgifter	36,5	34,2	38,1	37,3	0,8
Ordinær ramme	61,6	59,4	64,6	65,0	-0,4
Udgifter Rejsekort	14,5	14,5	15,0	15,0	0,0
Investering Odense Letbane	0,0	0,1	0,0	6,7	-6,7
Rammestyling / Overførsel	0,5	4,2	0,0	-7,1	7,1
Anlægsudgifter	1,3	0,9	1,5	1,0	0,5
I alt	78,0	79,0	81,1	80,6	0,5

Anlægsbudgettet finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus' anlægskartotek. Anlægskartoteket består af FynBus' bygninger, materiel (herunder IT-hardware og software).

De aktuelle anlægsprojekter forventes i 2021 at udgør 1,0 mio. kr. og er specificeret herunder:

- Forbedring af Trafikinformation (2021 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 2019 til forventet 2021 uden rammestyring og anlægsudgifter

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
FynBus	76,1	73,9	79,6	86,7	-7,1
Region Syddanmark	34,7	33,8	36,2	40,3	-4,0
Assens	1,8	1,7	1,8	1,9	-0,1
Faaborg - Midtfyn	2,6	2,4	2,5	2,6	-0,1
Kerteminde	0,9	0,9	0,9	0,9	-0,1
Langeland	1,0	1,0	1,0	1,1	-0,1
Middelfart	1,4	1,4	1,5	1,6	-0,1
Nordfyn	1,7	1,6	1,7	1,8	-0,1
Nyborg	1,8	1,8	1,9	2,0	-0,1
Odense	25,7	24,8	27,5	29,6	-2,2
Svendborg	4,5	4,4	4,7	5,0	-0,3

Note: incl. rejsekortsudgifter og investering i Odense Letbane

Flextur og Plustur

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

Tabel 9 herunder viser udviklingen i ejerbidraget fra 2019-21 på ejerniveau.

Tabel 9: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2019 til forventet 2021 i løbende priser

Ejerbidrag Flextur/Plustur (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
FynBus	17,1	11,3	12,9	13,7	-0,8
Region Syddanmark	0,7	0,8	0,9	0,9	0,0
Assens	3,2	1,8	1,9	1,9	0,0
Faaborg - Midtfyn	5,1	3,3	3,0	3,5	-0,6
Kerteminde	1,5	1,0	1,1	1,1	0,0
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
Middelfart	1,2	0,9	1,9	1,9	0,0
Nordfyn	3,4	2,0	2,5	2,8	-0,3
Nyborg	0,5	0,4	0,3	0,3	0,0
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,0
Svendborg	1,2	1,0	1,1	1,1	0,0

2021:

Ejerbidraget forventes at udgøre 13,7 mio. kr., hvilket er en merudgift på 0,8 mio. kr., som primært kan henføres til vaccinationskørsel i Faaborg-Midtfyn og Nordfyn kommune. Udgiften til vaccinationskørsel søger kommunerne selv kompensation for og den indgår derfor ikke i FynBus' forventning til Covid-19 kompensation.

I februar 2020 startede nyt telekørselskoncept Flextur og Plustur. Budget 2021 blev udarbejdet på et tidspunkt, hvor Flextur og Plustur var nyt, og det ikke var kendt, hvordan kunderne ville tage imod det nye koncept. Siden foråret 2020 har efterspørgslen tillige været påvirket af Covid-19.

Forventningen til 2021 tager udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 1. – 3. kvartal 2021 tillagt en forventning om, at kunderne vil være tilbage på næsten budgetteret niveau i 4. kvartal.

Covid-19 har desuden betydet større krav til planlægning af kørsel herunder bl.a. mere solokørsel, hvilket har øget omkostningerne per tur. Ved fremskrivning af 4. kvartal er anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i 3. kvartal.

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

Tabel 10: Produkt- og ejerfordelte rejser i telekørslen i perioden regnskab 2019 til forventet regnskab 2021

Flextur/Plustur samlet - Antal rejser						
Ture	Produkt	R 2019	R 2020	B2021	FR 2021	Afvigelse FR2021- B2021
FynBus	Telependler	8.972	858	-	-	-
	Telerute	5.381	4.585	6.533	4.695	-1.838
	Telecity	9.077	2.035	-	-	-
	Teletaxa	115.552	9.638	1.250	726	-524
	Teletaxa - Flextur		44.710	95.170	59.020	-36.150
	Teletaxa - Plustur		11.689	25.375	17.992	-7.383
	Total		138.982	73.515	128.328	82.433
RSD	Telerute	3.997	3.511	5.100	3.964	-1.136
	Total	3.997	3.511	5.100	3.964	-1.136
Assens	Teletaxa	25.920	1.772		10	10
	Teletaxa - Flextur		6.718	20.160	7.692	-12.468
	Teletaxa - Plustur		2.293	3.840	2.924	-916
	Total	25.920	10.783	24.000	10.626	-13.374
Faaborg- Midtfyn	Telependler	3.772	422			-
	Telerute	131	39	250	103	-147
	Teletaxa	38.146	3.293			-
	Teletaxa - Flextur		16.541	24.000	18.754	-5.246
	Teletaxa - Plustur		2.813	6.000	4.505	-1.495
	Total	42.049	23.108	30.250	23.362	-6.888
Kerteminde	Telependler	724	41			-
	Teletaxa	11.677	902			-
	Teletaxa - Flextur		5.013	6.800	6.227	-573
	Teletaxa - Plustur		1.263	3.400	2.455	-945
	Total	12.401	7.219	10.200	8.682	-1.518
Langeland	Telerute	676	594	425	283	-142
	Total	676	594	891	283	-608
Middelfart	Telecity	4.129	990			-
	Teletaxa	7.621	592			-
	Teletaxa - Flextur		5.626	16.000	9.105	-6.895
	Teletaxa - Plustur		846	2.000	2.330	330
	Total	11.750	8.054	18.000	11.435	-6.565
Nordfyns	Telependler	2.137	201			-
	Teletaxa	23.667	2.001			-
	Teletaxa - Flextur		4.784	17.040	7.755	-9.285
	Teletaxa - Plustur		2.084	6.960	2.757	-4.203
	Total	25.804	9.070	24.000	10.512	-13.488
Nyborg	Telependler	782	89			-
	Telerute	115	41	298	50	-247
	Teletaxa	3.517	255	-		-
	Teletaxa - Flextur		1.686	1.530	1.994	464
	Teletaxa - Plustur		990	765	865	100
	Total	4.414	3.061	2.593	2.909	316
Odense	Telerute	407	399	410	294	-116
	Teletaxa	630	399	1.250	716	-534
	Total	1.037	798	1.660	1.010	-650
Svendborg	Telependler	1.557	105			-
	Telerute	55	1	50		-50
	Telecity	4.948	1.045			-
	Teletaxa	4.374	424			-
	Teletaxa - Flextur		4.342	9.640	7.494	-2.146
	Teletaxa - Plustur		1.400	2.410	2.156	-254
	Total	10.934	7.317	12.100	9.649	-2.451

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 2021 har placeret hos FynBus.

Assens, Faaborg-Midtfyn og Nordfyns kommune har valgt at anvende Cplan (FynBus' eget planlægningssystem) til deres planlagte kørsel. Her står kommunen og vognmænd for en større del af administration og planlægning end tidligere.

Tabel 11: Kørselsordninger hos Flextrafik ved 3. kvartal 2021

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

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

Det fremgår af tabel 11, at kommunerne anvender FynBus i 67 ud af de i alt 112 mulige ordninger.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i antal personture for perioden 2019 til 2021 vist.

Tabel 12: Antal personture i perioden regnskab 2019 til forventet regnskab 2021

Antal personture	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
Handicapkørsel	142.027	90.066	140.592	106.860	-33.732
Anden kørsel	226.473	144.253	285.088	237.606	-47.483
Handicap- og anden kørsel	368.500	234.319	425.681	344.466	-81.214
Flextur/Plustur*	138.982	73.515	128.328	82.433	-45.895
I alt	507.482	307.834	554.008	426.899	-127.109
Siddende patientbefordring	235.034	205.106	238.000	210.000	-28.000
I alt	742.516	512.940	792.008	636.899	-155.109

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

Samlet set er der et fald på 20 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 24 % vedr. handicapkørsel, fald på 17 % vedr. anden kørsel og fald på 36 % vedr. Flextur/Plustur i forhold til budgettet.

Faldet i personture skyldes især Covid-19, hvor kørslen siden foråret 2020 har været væsentligt reduceret. Forventningen til 2021 tager udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 1. – 3. kvartal 2021 tillagt en forventning om, at kunderne vender tilbage i 4. kvartal til nær budgetteret niveau.

Faldet ved Flextur/Plustur skyldes tillige, at de fleste kommuner i februar 2020 indførte nyt telekoncept, hvorfor Budget 2021, der er lagt i sommeren 2020, nok ikke helt er tilpasset det nye koncept.

Ejerbidrag

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 13.

Tabel 13: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2019 til forventet regnskab 2021

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
Indtægter	-5,7	-4,7	-6,4	-5,5	-0,9
Entreprenørudgifter	66,5	47,5	75,2	63,1	12,1
Flex udgifter, netto	60,8	42,7	68,8	57,6	11,2
Fællesudgifter	18,9	18,9	20,2	20,3	-0,1
Ejerbidrag	79,7	61,6	89,0	77,9	11,0
Covid-19 kompensation	0,0	14,8	0,0	8,1	-8,1
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	79,7	76,5	89,0	86,0	3,0

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 2019 til forventet regnskab 2021

Ejerbidrag for Flexkørsel (mio. kroner i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
Assens	18,1	10,9	12,5	12,5	0,0
Faaborg-Midtfyn	9,1	7,4	27,3	24,3	-3,0
Kerteminde	7,1	4,5	5,6	5,5	0,0
Langeland	2,8	2,4	2,4	2,4	0,0
Middelfart	1,8	1,3	1,8	1,8	0,0
Nordfyn	16,9	15,2	17,4	17,4	0,1
Nyborg	3,0	2,3	2,5	2,5	0,0
Odense	10,8	7,9	10,3	10,2	0,0
Svendborg	2,8	2,0	2,6	2,6	0,0
Ærø	0,5	0,3	0,4	0,4	0,0
Region Syddanmark	6,8	7,4	6,2	6,3	0,1
I alt	79,7	61,6	89,0	86,0	-3,0

Forventet regnskab 2021 efter 2. kvartal viser et ejerbidrag på 86,0 mio. kr. Dette svarer til en mindreudgift på 3,0 mio. kr. eller ca. 3,3 % i forhold til budgettet. Mindreudgiften kan primært henføres til Faaborg-Midtfyn kommune. Faaborg-Midtfyn kommune har i 2021 valgt at placere nye kørselsordninger hos FynBus. Da budget 2021 blev lagt, var priserne for de nye kørselsordninger ikke kendt. De faktiske priser er i gennemsnit lavere end budgetteret og derfor forventes det, at budget 2021 kan korrigeres, så kommunens bidrag til Covid-19 kompensation kan reduceres.

Entreprenørudgifter

2021:

Forventet regnskab 2021 efter 3. kvartal for entreprenørudgifterne viser 63,1 mio. kr., hvilket er en mind-reudgift på 12,1 mio. kr. i forhold til budget 2021.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 15: Entreprenørudgifter i perioden regnskab 2019 til forventet regnskab 2021

Mio. kroner (årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
Handicapkørsel	28,0	19,2	26,1	22,5	3,6
Anden kørsel	38,3	27,6	49,0	40,6	8,5
I alt	66,3	46,8	75,2	63,1	12,1

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

Der forventes en mindreudgift på entreprenørudgifter til Handicapkørsel på 3,0 mio. kr. svarende til et fald på 12% i forhold til budgettet. For anden kørsel forventes en mindreudgift på 8,5 mio. kr. svarende til 17%.

Covid-19 har betydet større krav til planlægning af kørsel herunder bl.a. mere solokørsel, hvilket har øget den gennemsnitlige omkostning pr. tur. Forventningen til entreprenørudgifterne er baseret på foreløbige

regnskabstal for 1. – 3. kvartal og ved fremskrivning af 4. kvartal er der på kommuneniveau som udgangspunkt anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i 3. kvartal.

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 16: Entreprenørudgifter pr. persontur

Kroner pr. tur (årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
Handicapkørsel	197,2	213,4	182	211	-28
Anden kørsel	169,9	195,9	174	172	3
Handicap og anden kørsel	180,4	202,5	177	183	-6
Flextur/Plustur	102,1	100,7	97	104	-8
I alt	158,9	178,2	158	168	-10

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

Entreprenørudgiften pr. persontur forventet efter 3. kvartal i 2021 er overordnet på 168 kr., hvilket er 10 kr. mere end budgetteret. Merudgiften skyldes øgede omkostninger under Covid-19 i form af mere solokørsel og lavere samkørselgrad/mindre kædekørsel.

Fællesudgifter

Forventet regnskab efter 3. kvartal 2021 for fællesudgifterne viser 25,4 mio. kr., hvilket svarer til budgettet. På løn forventes en mindre udgift, som opvejes af merudgift til udvikling af CPlan og Flextrafiks andel af FynBus IT-omkostninger.

Tabel 17: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2019 til forventet regnskab 2021

Mio. kroner (årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
Fællesudgifter. Flextur/Plustur	5,5	6,5	5,2	5,1	0,1
Fællesudgifter, flexområdet	18,9	18,9	20,2	20,3	-0,1
Fællesudgifter, i alt	24,5	25,4	25,4	25,4	-0,1

TJENESTEMANDSPENSIONER

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

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

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

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

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

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

Resultat

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

FynBus budgetterede med et underskud på 11,6 mio. kr. i 2021 og budgettet indeholdt pensionering af 1 tjenestemand i 2021. Dette er efterfølgende udskudt og forventet afkast på obligationsbeholdningen medfører at der forventes et underskud på 11,1 mio. kr.

Tabel 18: Pensionsresultat regnskab 2019 til forventet 2021

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-13,2	-9,7	-8,6	-8,8	0,2
Udgifter til pensioner	18,5	19,1	20,0	19,7	0,3
Nettoudgifter pension	5,3	9,4	11,4	11,0	0,5
Administrative udgifter	0,2	-0,0	0,2	0,1	0,0
Resultat pension	5,5	9,4	11,6	11,1	0,5

Indtægterne forventes at udgør 8,8 mio. kr. i 2021, hvilket er en merindtægt på 0,2 mio. kr.

Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger består af:

- 3,6 mio. kr. i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er på niveau med budget.
- 1,9 mio. kr. i afkast af obligationsbeholdning, som er en merindtægt på 0,1 mio. kr. Aktie- og obligationsmarkederne er de seneste år været meget volatile og derfor kan der opleves større udsving end hidtil i afkastet.
- 3,3 mio. kr. i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er på niveau med budget.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner forventes at udgør 19,7 mio. kr. Det er en mindredgift på 0,3 mio. kr.

De eksterne administrative udgifter udgør 0,1 mio. kr., hvilket er på niveau med budget. Udgifterne kan henføres til eksterne udgifter til udbetalingsadministration, bankgebyrer, revisionspåtegning mv.

Indtægten fra Sampension på 3,3 mio. kr. 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 2021 at udgør 1,8 mio. kr. og er en merudgift på 0,1 mio. kr.

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 45,5 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2021.

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 Fyn-Bus' administration.

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel.

Table 19: Præmiebetaling regnskab 2019 til forventet 2021

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

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. 31/12-20 409,5 mio. kr. mod tidligere 425,1 mio. kr. pr. 31/12-20.

FynBus pensionsforpligtelser omfatter 108 tjenestemænd. Heraf er 9 pr. 30/6-21 stadig tjenestegørende.

Kollektiv trafik					
Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)
Indtægter:					
Enkeltbilletter, total	36.828	20.529	31.160	22.575	-8.585
- Kontantbilletter	21.269	4.841	18.763	3.873	-14.890
- SMS-billetter	15.559	15.688	12.397	18.702	6.305
Rejsekort classic	57.537	42.581	62.120	47.586	-14.534
Periodekort, total	79.658	48.284	76.702	48.199	-28.502
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	19.254	485	20.232	8.584	-11.648
- Ungdomskort	50.955	39.578	47.220	31.509	-15.712
- Skolekort	9.449	8.221	9.250	8.107	-1.143
Kompensation fra Staten	12.692	12.836	12.779	12.817	38
Bus / tog samarbejde	8.434	5.842	11.596	13.230	1.634
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	1.861	3.220	1.713	5.313	3.601
Salgsprovision og - gebyrer	-1.843	-1.561	-615	-1.700	-1.086
Øvrige indtægter	630	-3	101	242	141
Indtægter i alt	195.798	131.727	195.555	148.262	-47.293
Covid-19 indtægtskompensation(+ er lig med kompensation for manglende indtægter)	0	60.172	0	55.977	55.977
Indtægter i alt incl. Covid-19 kompensation	195.798	191.900	195.555	204.239	8.683
Busruter udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)
Bruttoudgifter:					
- Entreprenørkontrakter	473.217	475.975	456.290	497.262	-40.972
- Incitamentsaftale	2.993	3.142	3.960	3.140	820
- Dubleringskørsel	7.652	7.359	8.360	6.251	2.109
- Bod	-684	-192	-221	-198	-23
- Rejsetidsgaranti	83	30	102	56	46
- Endestationer/rutebilstationer	44	399	1.000	1.288	-288
- Direkte henbørbare driftsrelaterede udgifter	2.547	4.144	2.534	5.580	-3.046
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	1.369	882	2.500	300	2.200
Bruttoudgifter, busruter	487.221	491.738	474.526	513.679	-39.153
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	291.424	360.011	278.970	365.417	-86.447
Covid-19 omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	0	-8.128	0	-10.785	10.785
Bruttoudgifter, busruter incl. Covid-19 kompensation	487.221	483.609	474.526	502.894	-28.368
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter) incl. Covid-19 kom.	291.424	291.710	278.970	298.655	-19.685
Fællesudgifter:					
- Driftsrelaterede udgifter	10.122	11.160	10.237	10.846	-609
- Salgsrelaterede udgifter	14.978	14.022	16.242	16.854	-612
- Administrative udgifter	36.470	34.185	38.147	37.338	809
- Rejsekort udgifter	14.501	14.501	15.013	15.013	0
- Investering Odense Letbane	0	59	0	6.697	-6.697
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	548	4.244	0	-7.109	7.109
- Anlægsudgifter	1.332	858	1.500	1.000	500
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	77.951	79.030	81.139	80.639	500
Covid-19 omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	0	-116	0	-369	369
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme incl. Covid-19 kompensation	77.951	78.914	81.139	80.269	870
Årets ejerbidrag busdrift	369.374	439.040	360.109	446.056	-85.947
Covid-19 kompensation(+ lig med kompensation for manglende indtægter og øget merudgifter)	0	68.417	0	67.132	67.132
Årets ejerbidrag busdrift incl. Covid-19 kom.	369.374	370.623	360.109	378.924	-18.815

Kollektiv trafik					
Flexitur/Plustur (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)
- Indtægter	2.609	2.571	4.667	2.961	-1.706
- Entreprenørudgifter	14.190	7.406	12.384	8.580	3.804
Flexitur/Plustur nettoudgifter	11.581	4.835	7.717	5.619	2.098
- Fællesudgifter (Flextrafik)	5.545	6.492	5.181	5.098	83
Årets ejerbidrag Flexitur/Plustur	17.126	11.326	12.898	10.716	2.181
Covid 19-kompensation(+ er merudgift og - er mindreudgift, så ejerbidrag er lig B2020)	0	6.683	0	2.987	-2.987
Årets ejerbidrag Flexitur/Plustur incl. Covid-19 kom.	17.126	18.009	12.898	13.704	-806
Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)					
Årets underskud kollektiv trafik	385.952	446.122	373.007	463.882	-90.874
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	386.501	450.366	373.007	456.773	-83.765
Covid-19 kompensation i alt	0	-61.734	0	-64.145	64.145
Årets underskud kollektiv trafik incl. Covid-19 Kom.	385.952	384.389	373.007	399.737	-26.730
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital incl. Covid-19 Kom.	386.501	388.633	373.007	392.628	-19.621

Restfinansiering og likviditet					
Restfinansiering					
	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)
Ejerbetaling af busdrift	386.501	388.633	373.007	392.628	-19.621
Opkrævet aconto for året	390.542	384.442	362.620	366.314	3.693
Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)	-4.041	4.190	10.387	26.314	15.928
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel					
	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)
Afregning for foregående regnskabsår	-549	-3.889	-8.507	-6.162	2.345
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedvis to år efter regnskabsåret)	1.056	17.053	2.801	2.801	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	11	178	29	29	0
Opkrævet aconto for året	390.542	384.442	362.620	366.314	3.693
Årets samlede likvide tilskud	391.060	397.784	356.944	362.982	6.038

Nøgletal					
	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)
Busruter					
Passagerantal*bus	14.521.000	9.472.000	13.678.000	9.245.000	-4.433.000
Driftsbusser	337	337	316	337	20
Køreplantimer	613.716	612.621	597.049	613.429	16.380
køreplankm	18.478.905	18.488.724	18.203.786	18.529.005	325.218
Passagerer/køreplantime	24	15	23	15	-8
Passager/antal indbyggere	29	19	28	19	-9
Køreplantime/antal indbyggere	1	1	1	1	0
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	40	27	41	29	-12
Indtægter/passagerer (kr.)	13	14	14	16	2
indtægter/køreplantim (kr.)	319	215	328	242	-86
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	794	803	795	837	43
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	475	588	467	596	128
Årets underskud/køreplantime (kr.)	629	728	625	756	131
Ejerbidrag/km (kr.)	20	24	20	24	4
Flextur/Plustur					
Passagerantal Flextur/Plustur (personture)	138.982	73.515	128.328	82.432	-45.896
Antal minutter (incl. Servicetid)	1.639.551	796.296	1.380.264	1.057.623	-322.641
Antal km (direkte rejse)	992.855	515.990	887.360	663.309	-224.050
Nettoudgifter/personstur (kr.)	83	66	60	68	8
Bruttoudgifter/personstur (kr.)	102	101	97	104	8
Fællesudgifter/personstur (kr.)	40	88	40	62	21
Ejerbidrag/km (kr.) (Direkte)	17	22	15	16	2
Ejerbidrag/minut (kr.)	10	14	9	10	1
Kollektiv trafik i alt					
Indbyggerantal	499.207	499.289	491.813	493.660	1.847
Passagerantal i alt	14.659.982	9.545.515	13.806.328	9.327.432	-4.478.896
Årets underskud/passagerer (kr.)	27	47	27	50	23
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	774	902	758	925	167

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

Tjenestemandspensioner					
Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)
Salg af busser	0	0	0	0	0
Nettohusleje - Gammelsø	3.478	3.595	3.599	3.619	20
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbev Odense Kommune	6.723	3.006	1.725	1.866	141
Pensionsudbetaling fra Sampension	3.015	3.091	3.282	3.286	4
Indtægter i alt	13.216	9.692	8.606	8.771	165
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	18.515	19.074	20.034	19.729	305
Ekstern administration	164	-30	180	140	40
Udgifter i alt	18.680	19.044	20.214	19.869	345
I alt	5.463	9.351	11.608	11.098	510

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007					
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	0	0	0	0	0
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	467	466	477	515	38
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.088	1.086	808	891	83
Præmiebetaling til Sampension	1.555	1.553	1.285	1.406	121
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	518	375	384	383	-1
i alt	2.072	1.928	1.669	1.789	120

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)
Handicapkørsel (SBH) - ekskl. Demens					
Indtægter	-5.335	-4.438	-5.982	-5.013	-969
Entreprenørudgifter	27.995	19.192	25.490	21.575	3.916
Fællesudgifter	5.150	5.389	5.184	5.200	-17
Ejerbidrag	27.810	20.143	24.692	21.762	2.931
Personture	142.027	90.066	140.592	102.615	-37.978
Handicapkørsel (SBH) - Demens					
Indtægter	-25	-141	-138	-218	80
Entreprenørudgifter	130	614	655	927	-272
Fællesudgifter	22	2	110	109	1
Ejerbidrag	127	476	628	818	-190
Personture	590	2.768	2.900	4.246	1.346
Lægekørsel					
Indtægter	-3	-4	0	-1	1
Entreprenørudgifter	2.181	1.943	2.900	2.007	893
Fællesudgifter	491	659	638	633	5
Ejerbidrag	2.668	2.598	3.538	2.639	899
Personture	14.814	11.890	18.900	13.206	-5.694
Speciallægekørsel					
Indtægter	-3	-2	0	-1	1
Entreprenørudgifter	1.468	1.295	1.622	1.463	159
Fællesudgifter	211	250	232	230	1
Ejerbidrag	1.675	1.543	1.853	1.692	161
Personture	6.358	4.934	6.875	6.017	-858
Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	196	200	258	178	79
Fællesudgifter	19	34	26	26	0
Ejerbidrag	215	235	284	204	80
Personture	578	561	770	604	-166
Paragrafkørsel					
Indtægter	-4	-3	-8	-18	10
Entreprenørudgifter	285	251	380	470	-90
Fællesudgifter	61	78	83	82	1
Ejerbidrag	342	326	454	534	-80
Personture	1.847	1.504	2.450	2.501	51
Genoptræningskørsel					
Indtægter	-9	-4	0	-1	1
Entreprenørudgifter	3.790	2.954	3.757	3.503	254
Fællesudgifter	939	1.015	921	985	-64
Ejerbidrag	4.720	3.965	4.678	4.486	192
Personture	31.860	22.526	32.750	27.488	-5.262
Special genoptræningskørsel					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	432	539	613	505	107
Fællesudgifter	53	78	75	75	0
Ejerbidrag	485	617	688	580	108
Personture	1.610	1.723	2.220	1.585	-635

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)
Aktivitetkørsel					
Indtægter	-293	-132	-275	-205	-70
Entreprenørudgifter	5.779	3.589	5.077	4.033	1.044
Fællesudgifter	1.263	984	1.025	1.133	-109
Ejerbidrag	6.748	4.441	5.827	4.962	865
Personture	44.606	22.254	40.280	29.669	-10.611

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)
Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	2.467	1.761	2.282	1.986	296
Fællesudgifter	639	692	637	630	7
Ejerbidrag	3.106	2.453	2.918	2.616	302
Personture	19.592	14.190	19.850	14.636	-5.214
Specialskolekørsel					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	20.383	14.545	31.290	23.957	7.333
Fællesudgifter	3.025	2.110	4.851	4.764	87
Ejerbidrag	23.408	16.655	36.141	28.721	7.420
Personture	96.527	58.540	152.133	120.104	-32.029
Center for voksenundervisning					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	160	133	221	331	-111
Fællesudgifter	35	63	51	51	0
Ejerbidrag	195	196	272	382	-110
Personture	1.017	741	1.460	2.104	644
CPR-kørsel/Job og ressource					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	0	0	1.348	-1.348
Fællesudgifter	0	2	0	0	0
Ejerbidrag	0	2	0	1.348	-1.348
Personture	0	0	0	14.833	14.833
Dagcenterkørsel					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.203	435	628	782	-154
Fællesudgifter	218	156	159	157	2
Ejerbidrag	1.421	592	787	939	-152
Personture	7.058	2.622	4.500	4.860	360
Flexruter					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	2	0	0	0	0
Fællesudgifter	1	11	0	0	0
Ejerbidrag	2	11	0	0	0
Personture	16	0	0	0	0

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)
Siddende patientbefordring					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter ^{^)}	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	6.820	7.391	6.200	6.253	-53
Ejerbidrag	6.820	7.391	6.200	6.253	-53
Personture	235.034	205.106	238.000	210.000	-28.000
^{^)} Entreprenørafregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik					
Covid-19 kompensation	0	-12	0	0	0
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Covid-19 Kom.	6.820	7.379	6.200	6.253	-53
Flextrafik i alt ekskl. Flextur/Plustur*					
Indtægter	-5.672	-4.724	-6.402	-5.456	-946
Entreprenørudgifter	66.472	47.452	75.173	63.065	12.107
Fællesudgifter	18.946	18.915	20.191	20.327	-137
Ejerbidrag Flextrafik i alt	79.745	61.643	88.961	77.937	11.024
Personture i alt	603.534	439.425	663.681	554.466	-109.214
Covid-19 kompensation	0	14.843	0	8.063	-8.063
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Covid-19 Kom.	79.745	76.486	88.961	86.000	2.962
Nøgletal**					
Entreprenørudgifter pr. personture	159	178	158	168	10
Ejerbidrag/personetur	177	213	173	193	20

* Flextur/Plustur afregnes under busregnskabet

**Nøgletal er inkl. Flextur/Plustur og ekskl. siddende patient befordring