

# DAGSORDEN

## FYNBUS BESTYRELSESMØDE

4. juni 2021 kl. 10.00

FynBus

J.nr.: 202101-34557

### 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

## INDHOLD

Sager til beslutning: .....	3
1. FynBus' Årsberetning 2020 .....	3
2. Revision af takst og tidsplan – "Fyn rundt" månedskort til pensionister .....	4
3. Tilbud til faste kunder – "Ta' en ven med gratis" .....	5
Sager til drøftelse:.....	7
4. Grøn omstilling på flexområdet.....	7
Sager til orientering:.....	12
5. Budgetforslag 2022 og forventet regnskab 2021 efter 4 mdr.....	12
6. Status på kapacitet i busserne .....	21
7. Meddelelser .....	24
8. Eventuelt.....	24

## SAGER TIL BESLUTNING:

### 1. FYNBUS' ÅRSBERETNING 2020

#### **Resumé:**

*FynBus' Årsberetning 2020 fremlægges til godkendelse.*

#### **Sagsfremstilling:**

Administrationen fremlægger årsberetning for 2020. Årsberetningen skildrer de vigtigste resultater og begivenheder i og omkring FynBus i 2020.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender FynBus' Årsberetning 2020.

#### **Vedtagelse:**

#### **Bilag:**

Bilag 1.1 FynBus' Årsberetning 2020

## 2. REVISION AF TAKST OG TIDSPLAN – ”FYN RUNDT” MÅNEDSKORT TIL PENSIONISTER

### Resumé:

*”Fyn rundt” månedskortet til pensionister er som følge af nedlukning grundet COVID-19 ikke sat i markedet endnu. Der er derfor foreslået en revideret tidsplan, ligesom også prisen for produktet foreslås nedjusteret fra 300 kr. til 250 kr. som konsekvens af den generelle nedjustering af taksterne for pendlerkort til pensionister i januar 2021.*

### Sagsfremstilling:

Bestyrelsen godkendte på mødet 11. december 2020 et forsøg på 6 måneder med ”Fyn rundt” månedskort til pensionister, startende fra takstskiftet pr. 17. januar 2021. Prisen for månedskortet blev placeret mellem prisen for 2 zoners pendlerkort til pensionister (238 kr. pr. måned i 2020) og et 3 zoners pendlerkort til pensionister (320 kr. pr. måned i 2020), og blev sat til 300 kr.

På grund af nedlukningen som følge af COVID-19 er produktet endnu ikke introduceret for kunderne, men det forventes at kunne ske fra 1. juli 2021, hvorefter forsøgsperioden vil løbe til udgangen af december 2021.

Der var i prissætning af produktet ikke taget højde for den forestående nedjustering af taksterne for pendlerkort til pensionister med virkning fra takstskiftet i 2021, hvor prisen for pendlerkort blev nedjusteret til følgende:

- 2 zoners pendlerkort til pensionister: 238 kr. pr. måned
- 3 zoners pendlerkort til pensionister: 283 kr. pr. måned

Det vurderes fortsat vigtigt, at kortet prismæssigt ligger mellem priserne for pendlerkort til 2 og 3 zoner, og FynBus vil derfor foreslå, at prisen ændres fra 300 kr. til 250 kr. i forsøgsperioden.

I forhold til de økonomiske forudsætninger vurderes ændringen at have marginal betydning. Forsøgsperioden vil således fortsat kunne afklare, om produktet vil kunne genere flere rejser, og om indtægtsprovenuet vil kunne fastholdes eller forøges.

Produktet tilbydes på FynBus’ mobil app og webshop.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender prisændringen og den reviderede tidsplan for ”Fyn rundt” månedskort til pensionister.

### Vedtagelse:



### 3. TILBUD TIL FASTE KUNDER – ”TA’ EN VEN MED GRATIS”

#### Resumé:

*I bestræbelserne på at få kunderne tilbage i bussen efter COVID-19 har FynBus udfærdiget et oplæg til et tilbud til de faste pendlerkunder om at ”Ta’ en ven med gratis” i weekender, hvor der typisk er god plads i busserne. Det skal bidrage til at aktivere ambassadøreffekten hos de nuværende kunder samt introducere nye kunder til bussen.*

*Et forsøg i tre måneder i 2021 vil på den korte bane potentielt medføre en mindre indtægt på 225.000 kr., men det vil samtidigt kunne skabe en væsentlig markedsføringsmæssig værdi.*

#### Sagsfremstilling:

##### Baggrund

FynBus har i en årrække haft nedgang i antallet af passagerer, og der er behov for at tænke i nye tiltag og at anvende nye metoder for at få flere kunder til at benytte bussen. For nye kunder, der aldrig eller kun i et begrænset omfang har taget bussen før, kan det være en barriere i sig selv at skulle sætte sig ind i, hvor bussen kører, hvordan man bruger bussen, hvilken billet man skal vælge, og hvordan man køber den. Derfor kan det hurtigt blive den nemme løsning – at gøre, som man plejer og vælge bilen. Nogle vil måske mene, at bussen kun er for de ”indviede”.

For at hjælpe nye kunder på vej ind i bussen kan eksisterende kunder blive FynBus’ ambassadører. Det kan være deres ven/veninde, ægtefælle, mor/far, bedsteforældre eller nabo, der tages med på tur i bussen.

##### Idéen

Konceptet ”Ta’ en ven gratis med” kendes allerede fra andre brancher. Blandt andet tilbyder forlystelsesparker, biografteater og fitnesscentre, at deres faste og loyale kunder én gang om året eller på udvalgte dage kan ”Ta’ en ven gratis med”.

Virksomhedens kunder er de bedste ambassadører, og det gælder formentligt også i busverdenen. Der er mange måder at aktivere ambassadøreffekten, og en af dem kan være at tilbyde FynBus’ faste kunder med pendlerkort og ungdomskort at tage en ven gratis med på busturen i weekenden, hvor der generelt er god kapacitet til rådighed.

##### Formål og effekt

Formålet med tiltaget er:

- At introducere nye kunder til bussen gennem FynBus’ eksisterende kunder
- At få nye kunder til at vælge bussen frem for bilen
- At øge trygheden hos nye kunder og give dem en god førstegangsoplevelse med bussen

Målsætning og effekten for tiltaget er:

- Kundetilvækst i form af nye kunder introduceret til bussen
- Øget antal af fritidsrejser i fx weekenden, hvor der i forvejen er plads i bussen
- Merværdi til pendlerkort-kunderne
- Øget kundeloyalitet

### Økonomi

Ved at kunderne kan tage en ven med gratis, er der risiko for et indtægtstab. Det kan være svært at vurdere hvor stort et indtægtstab, det vil medføre i de tre måneder – og især at sammenligne det med den værdi, som det kan give for eksisterende pendlerkort-kunder, samt at vurdere antallet af nye betalende kunder i bussen efterfølgende.

Med en forudsætning om at ca. 10% af rejsende på pendlerkort i weekenden følges med en betalende ven, vil indtægtstab pr. måned være ca. 75.000 kr. baseret på 2019-tal. Hvis der regnes med en gennemsnitspris for en rejse på ca. 17 kr., skal der ca. 4.400 nye rejser til pr. måned for at finansiere indtægtstab. Det vil sige passagertallet samlet set skal stige med 0,3 %.

### Forsøgsperiode og evaluering

Konceptet afprøves som et forsøg i en tre måneders periode, der igangsættes snarest. Såfremt det er muligt, opstartes forsøget fra 1. juli 2021, hvor man i forsøgsperioden kan tage en ven gratis med i alle weekender. Den økonomiske risiko forventes samlet set at være et indtægtstab på ca. 225.000 kr.

Ved at sammenligne brugen af pendlerprodukter og de betalende kunder med måling af passagerer via passagertællesystemet i busserne, kan effekten af forsøget måles. Derudover kan FynBus' kundeambassadører og kontrollører være ekstra synlige i busserne i udvalgte weekender i perioden for yderligere at kvalificere effekten ved for eksempel i udvalgte weekender at tale med kunderne og høre, hvad de synes om tilbuddet.

Tiltaget tænkes markedsført uden større omkostninger for FynBus, der højst beløber sig på 10.000 kr., og dækkes af markedsføringsbudgettet. Markedsføringstiltagene omfatter blandt andet:

- Nyhed på hjemmesiden samt pressemeddelelse
- Facebookopslag der kan deles, og hvor man kan tage den person, man gerne vil have med – "hvem vil du ta' med på busturen, og hvor skal I hen"?
- Information på skærmene i bussen
- Postkort/flyers til uddeling i busserne og i kundecenteret

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender projekt "Ta' en ven gratis med" i en tre måneders forsøgsperiode, og
- forelægges evaluering af projektet på bestyrelsesmødet i december 2021.

### **Vedtagelse:**

## SAGER TIL DRØFTELSE:

### 4. GRØN OMSTILLING PÅ FLEXOMRÅDET

#### Resumé:

*FynBus har på busområdet iværksat en grøn omstilling. På flexområdet skal der udarbejdes en handlingsplan for grøn omstilling.*

*Administrationen fremlægger oplæg til drøftelse om grøn omstilling på flexområdet.*

#### Sagsfremstilling:

##### Baggrund

FynBus har iværksat en grøn omstilling på busområdet, som sigter mod at opfylde de aftaler som Region Syddanmark, Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Langeland, Middelfart, Nordfyns, Nyborg, Odense og Svendborg kommuner har indgået med Transportministeren.

Aftalerne indebærer at:

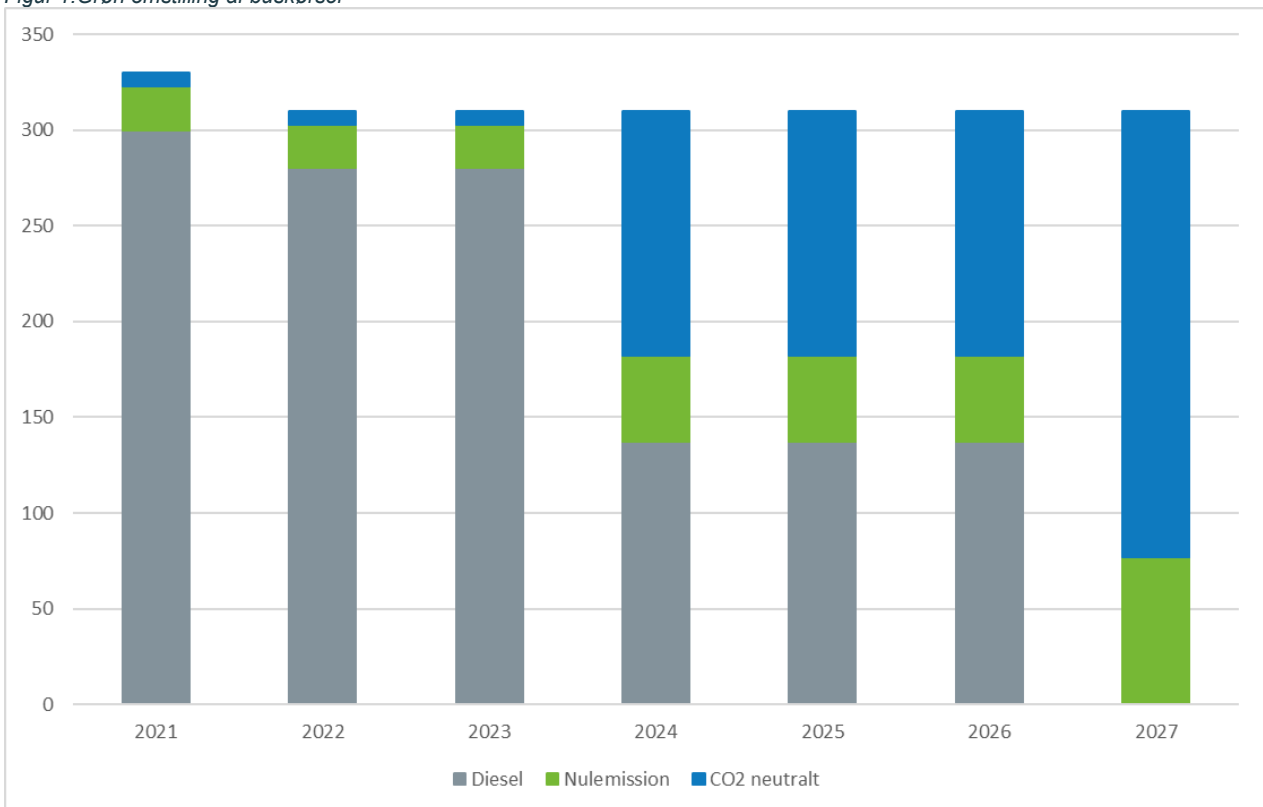
- alle nye bybusser fremover skal være emissionsfri, hvilket i praksis, i den første årrække, betyder el-busser.
- alle nye regionalbusser og fælleskommunale busser skal være CO<sub>2</sub>-neutrale fra 2021.
- alle busser på lokalruter skal være CO<sub>2</sub>-neutrale fra 2021.

Aftalen forventes realiseret som følger:

- De ca. 110 regionale busser og fælleskommunale busser vil som minimum være CO<sub>2</sub> neutrale i forbindelse med en ny kontrakt fra december 2026. Indtil da vil der være forsøg med 3 el-busser, og der vil blive anvendt biodiesel inden for en ramme på 4 mio. kr.
- De ca. 150 busser på de lokale ruter vil få nye kontrakter fra august 2024. Busserne vil som minimum være CO<sub>2</sub>-neutrale.
- Størstedelen af de ca. 20 busser i Svendborg Kommune vil fra august 2024 være el-busser.
- Alle bybusser i Odense vil fra 2027 være el-busser. Indtil da vil der være 20 el-busser, 18 hybridbusser og 14 dieselbusser.

I figur 1 herunder ses udvikling i den grønne omstilling på busområdet.

Figur 1: Grøn omstilling af buskørsel



Note: 2022: Reduktion af Odense Bybusser grundet letbanen.

2024: 45 nulemissions busser. Ikke alle kommuner har truffet beslutning om drivmiddel fra 2024.

2027: Busserne på de regionale ruter vil som minimum være CO<sub>2</sub>-neutrale, og indgår derfor i den blå søjle.

### Flexområdet

På flexområdet er der endnu ikke udarbejdet en handlingsplan, men udgangspunktet for en kommende handlingsplan er at følge regeringens ambition om en 70% reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen i 2030.

FynBus sætter et forberedende arbejde i gang sammen med Sydtrafik og Midttrafik og i samarbejde med brancheforeningen Dansk Persontransport.

Det primære regelgrundlag er for øjeblikket Clean Vehicle Directive (CVD) som fastlægger at følgende krav til flextrafik:

- Indtil udgangen af 2025 skal minimum 37,4% af biler udleder maksimalt 50g CO<sub>2</sub> pr. km.
- Fra 1. januar 2026 og til udgangen af 2030 skal minimum 37,4% af biler udlede 0g CO<sub>2</sub> pr. km.
- En del af bilerne er ikke omfattet af direktivet. Det gælder M1 køretøjer indrettet til kørestolstransport, dvs. liftbiler.

### Den teknologiske udvikling

Bil-teknologien er under hastig udvikling, og der udbydes stadig flere hybrid- og el-biler i markedet. Samtidig består flåden af flexbiler, med meget få undtagelser, i øjeblikket af dieselmotorer. Disse biler skal udfases over en årrække for at kunne leve op til de krav, der stilles i CVD. Det må også forventes, at der kommer nærmere retningslinjer fra de danske myndigheder.

### *Diesel-biler*

Diesebilerne er inddelt i energiklasser, hvor der stilles krav til rækkevidden, målt i km/liter. De nuværende krav har haft virkning siden 31.12 2020, således at bilerne som minimum skal opfylde følgende krav:

- Biler, der anvendes til erhvervsmæssig persontransport, registreret før 1. januar 2021: Energiklasse A+, og
- Biler, der anvendes til erhvervsmæssig persontransport, registreret 1. januar 2021 eller senere: Energiklasse A++.

De diesebiler, der opfylder kravene, vil fortsat udlede så meget CO<sub>2</sub>, at de ikke kan opfylde kravet i CVD, gældende fra 2025, hvor udledningen fra en "ren bil" højst må være 50 g CO<sub>2</sub> pr. km.

I det omfang diesebiler skal være en del af flåden frem til 2030, kan en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen i praksis kun opnås ved anvendelse af bio-diesel.

### *Batteridrevne el-biler (emissionfrie)*

Det vurderes for nuværende, at der fortsat vil være udfordringer med en effektiv drift baseret på el-biler, dog afhængigt af vogntype.

Situationen i øjeblikket vurderes således:

Store liftbiler (vogntyperne 5, 6 & 7), som udgør ca. 25 % af flåden:

- Rækkevidde er for kort (ca. 115-230 km)
- Tophastighed er for lav (80-100 km/t)
- Det vil tage op til 5 timer at lade bilen op til 80% batterikapacitet

Små liftbiler (vogntype 4), som udgør ca. 10% af flåden:

- Rækkevidde er for kort, og svarer til de store liftbiler (ca. 150-250 km)
- Tophastigheden er tilstrækkelig (130 km/t)
- Ladetiden er tilfredsstillende. Det vil tage ca. 30 minutter at lade bilen op til 80% batterikapacitet

Små vogne (vogntype 2), som udgør ca. 65% af flåden:

- De små biler, svarende til personbiler af typen sedan og stationcar har en tilstrækkelig tophastighed og rækkevidde
- Disse parametre testes i nuværende kontraktperiode med 2 forsøgsbiler, der er stationeret i Middelfart. Det vurderes allerede nu, at der skal tages særlige hensyn til disse biler i den daglige planlægning. Hvis dette bliver generelt gældende for el-biler i en periode, vil flextrafikken samlet set blive dyrere.

### *Ladeinfrastruktur*

På nuværende tidspunkt er ladeinfrastrukturen ikke tilstrækkelig til at understøtte en omstilling til batteridrevne el-biler, da der allerede er ved at opstå knaphed på ladepunkter i forhold til privatbilismen. En tvunget omstilling af den kommercielle transport til batteridrevne el-biler vil bidrage yderligere til knapheden, da kommercielle køretøjer generelt vil have behov for at lade oftere, og dermed vil optage en større del af ladestanderne.

Ladeinfrastrukturen i Danmark er under udbygning. Udbygningen understøttes dels af en pulje, der giver tilskud til oprettelse af ladestander enkeltvist, samt af en direkte statslig infrastrukturplan for lynladekapacitet. Hvorvidt initiativerne er tilstrækkelige til at understøtte en storstilet omlægning, er endnu ikke klarlagt, så der bør også overvejes alternative biltyper til at understøtte grøn omstilling på flexområdet.

### *Hybrid-biler (lavemission)*

Hybridbiler kan inddeles i:

- Mildhybrider, der akkumulerer bremsekraft til el og anvender den akkumulerede strøm til at nedbringe brændstofforbruget ved acceleration. Mildhybrider bruger generelt 10-20% mindre brændstof til at gennemgå test under WLTP-normen end sammenlignelige konventionelle biler. WLTP-normen er den brændstofnorm, der anvendes, når biler testes i EU.
- Plug-in Hybrider, der oplades og anvender el som hoveddrivmiddel til dele af kørslen – typisk kørsel ved lav hastighed – og til samme formål som ved mildhybrider. Plug-in hybrider bruger generelt 50-70% mindre brændstof til at gennemgå test under WLTP-normen end sammenlignelige konventionelle biler.

Selv om praktisk anvendelse viser, at hybridbilerne er mindre brændstofeffektive end det der er angivet i normen, er disse køretøjer stadig mere brændstofeffektive end konventionelle biler, og kan dermed bidrage til at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen.

Der er pt. et stort udvalg af plug-in hybridbiler til privat brug, men kun få kommercielle køretøjer. Det forventes dog, at udbuddet af plug-in hybrider i kassevogns- og minibussegmentet vil øges væsentligt, da det er lettere og billigere at fabrikere et brugbart lavemissions-køretøj af denne type, end det er at udvikle og producere en brugbar emissionsfri variant.

### *Brint-biler (emissionsfrie)*

Brintteknologien er på nuværende tidspunkt ikke et indsatsområde for bilproducenter. Det er udelukkende Honda og Toyota, der satser på et marked for brintkøretøjer.

Der er blandt producenter og transportanalytikere en generel forventning om, at brint kan blive den dominerende emissionsfrie teknologi for kommercielle køretøjer, da teknologien understøtter lang rækkevidde og hurtig optankning af drivmiddel.

### Plan for grøn omstilling på flexområdet

Trafikselskaberne Sydtrafik, Midttrafik og FynBus er fælles om at udbyde flexkørslen, primært på grund af den siddende patienttransport for Region Syddanmark og Region Midtjylland.

De nuværende 2-årige kontrakter udløber i februar 2023.

Trafikselskaberne påbegynder i august 2021 forberedelse af udbuddet af de kontrakter, der skal træde i kraft 1. marts 2023. Udbuddet skal offentliggøres i maj 2022.

FynBus har kontakt til brancheforeningen Dansk Persontransport, med henblik på at involvere vognmændene i den grønne omstilling, så overgangen bedst muligt tager hensyn til:

- Virksomhedsøkonomi
- Driftsikkerhed
- Samfundsøkonomi
- Miljøkrav

Nogle af de nøglespørgsmål der skal belyses er:

- Hvornår skal branchen overgå til biler, der lever op til nye krav?
- Hvordan sikres den bedst mulige udnyttelse af eksisterende materiel, inden det udfases?
- Hvilke kontraktlige virkemidler kan bedst understøtte grøn omstilling, herunder overvejelser om forskellige kontraktlængder, funktionskrav og bonusmodeller?
- Hvilke indfasningsmodeller kan bedst understøtte balancegangen mellem de 4 hensyn: virksomhedsøkonomi, driftssikkerhed, samfundsøkonomi og miljøpåvirkning?

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter sagen.

**Vedtagelse:**

## SAGER TIL ORIENTERING:

### 5. BUDGETFORSLAG 2022 OG FORVENTET REGNSKAB 2021 EFTER 4 MDR.

#### Resumé:

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2021 (FR2021) efter 4 måneder, budgetforslag 2022 (BF2022) og budgetoverslag for 2023 - 2025 til orientering.

BF2021 er udarbejdet i august 2020 og viser en situation uden COVID-19. FR2021 giver et estimat af COVID-19 konsekvenserne i 2021 for kollektiv trafik og Flextrafik. I BF2022 er COVID-19 konsekvenser udeladt.

Indtægterne i FR2021 er 68,6 mio. kr. under budget og skyldes passagerfrafaldet pga. COVID-19.

Udgifterne til rutekørsel i FR2021 er 35,0 mio. kr. større end budget. Det skyldes hovedsageligt at Trafikselskabernes indeks er 2,72 % højere end på budgettidspunktet. Derudover kommer 15.800 flere køreplantimer end budgetteret, primært pga. udskydelse af nyt Bynet i Odense. Der er merudgifter til ekstrarengøring på 11,8 mio. kr.

Fællesudgifterne i FR2021 er 8,4 mio. kr. højere end budget. Merforbruget vedrører investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane på 6,7 mio. kr., samt udskudte aktiviteter fra 2020 pga. COVID-19. Merforbruget afholdes via den ordinære ramme.

Ejerbidrag til telekørsel forventes at være 2,5 mio. kr. lavere end budget og skyldes lavere aktivitetsniveau pga. COVID-19.

Flextrafik (visiteret kørsel) forventer i FR2021 et mindreforbrug på 11,6 mio. kr. hvilket hovedsageligt skyldes et lavere aktivitetsniveau pga. COVID-19.

#### Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger budgetforslag 2022 og forventet regnskab 2021 efter 4 måneder. til orientering.

Budgetforslaget fremsættes jf. det økonomiske årshjul, så det kan indgå i budgetforberedelsen i Region Syddanmark og kommunerne.

Forventet regnskab 2021 (FR2021) er kommenteret i bilag 4.1 i forhold til budget 2021 (B2021). Budgetforslag 2022 (BF2022) er kommenteret i forhold til forventet regnskab 2021 (FR2021), samt kendte ændringer. Kommenteringen sker ud fra regnskabsmaterialet i bilag 4.2.

Budgetforslag 2022 og forventet regnskab 2021 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

FR 2021 indeholder forventninger om fuld COVID-19 kompensation i hele 2021, da aftalen med regeringen har følgende ordlyd: "Regeringen, KL og Danske Regioner er enige om, at der ikke indføres serviceforringelser i det kommunale og regionale kollektive trafikniveau i 2021 set i forhold til før COVID-19."

Den samlede kompensation for 2021 forventes at udgør 71,2 mio. kr. fordelt på busdrift og flextrafik med henholdsvis 79,8 mio. kr. og -8,6 mio. kr.

Aftalen for 2021 med en ramme på 362 mio. kr. er blevet udmøntet til Trafikselskaberne og FynBus' andel udgør 21,0 mio. kr., hvilket betyder, at i henhold til FR2021, er der usikkerhed om at få kompensation op til de 71,2 mio. kr. FynBus fortsætter på nuværende tidspunkt driften ud fra forudsætningen om fuld kompensation for 2021.



## FORVENTET REGNSKAB 2021 OG BUDGETFORSLAG 2022

### 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 budgetforslag 2022

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
<b>Busdrift</b>							
Indtægter	-195,8	-131,7	-195,6	-126,9	-186,9	-68,6	60,0
Kørselsudgifter	487,2	491,7	474,5	509,6	481,2	-35,0	28,3
Fællesudgifter *	78,0	79,0	81,1	81,1	81,2	0,0	0,0
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>369,4</b>	<b>439,0</b>	<b>360,1</b>	<b>463,8</b>	<b>375,5</b>	<b>-103,7</b>	<b>88,3</b>
Covid-19 kompensation	0,0	68,4	0,0	-81,1	0,0	81,1	-81,1
<b>Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.</b>	<b>369,4</b>	<b>370,6</b>	<b>360,1</b>	<b>382,7</b>	<b>375,5</b>	<b>-22,6</b>	<b>7,2</b>
<b>Telekørsel</b>							
Indtægter	-2,6	-2,6	-4,7	-3,1	-4,3	-1,5	1,2
Kørselsudgifter	14,2	7,4	12,4	9,5	11,4	2,9	-1,9
Fællesudgifter	5,5	6,5	5,2	4,0	4,7	1,2	-0,7
<b>Ejerbidrag telekørsel</b>	<b>17,1</b>	<b>11,3</b>	<b>12,9</b>	<b>10,4</b>	<b>11,8</b>	<b>2,5</b>	<b>-1,4</b>
Covid-19 kompensation	0,0	6,7	0,0	1,3	0,0	-1,3	1,3
<b>Ejerbidrag telekørsel incl. Covid-19 komp.</b>	<b>17,1</b>	<b>18,0</b>	<b>12,9</b>	<b>11,7</b>	<b>11,8</b>	<b>1,2</b>	<b>-0,1</b>
<b>Ejerbidrag i alt excl Covid-19 komp.</b>	<b>386,5</b>	<b>450,4</b>	<b>373,0</b>	<b>474,2</b>	<b>387,3</b>	<b>-101,2</b>	<b>86,9</b>
Covid-19 kompensation i alt	0,0	-61,7	0,0	-79,8	0,0	79,8	-79,8
<b>Ejerbidrag i alt</b>	<b>386,5</b>	<b>388,6</b>	<b>373,0</b>	<b>394,4</b>	<b>387,3</b>	<b>-21,4</b>	<b>7,1</b>

### 2021:

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2021 at udgøre 393,9 mio. kr. Det er en merudgift på 20,9 mio. kr., svarende til en stigning på 5,6 % 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.

B2021 er udarbejdet i august 2020, hvor en kompensationsaftale for 2021 endnu ikke var vedtaget og hvor omfanget af konsekvenserne fra COVID-19 stadig var uvisse. For indtægter og passagerer er B2021 udarbejdet med henblik på at vise en situation uden COVID-19. Merudgifter til ekstrarengøring, værnemidler mv. er ikke indeholdt i B2021.

### 2022:

I BF2022 forventes ejerbidraget at udgøre 386,8 mio. kr. svarende til en mindre-udgift på 7,1 mio. kr. i forhold til FR2021. Der er i BF2022 ikke indarbejdet COVID-19 relaterede udgifter eller kompensation.

I november 2020 indgik regeringen, KL og Danske regioner en kompensationsaftale for 2021 med en ramme på 362 mio. kr. I april 2021 estimeres det samlede tab at udgøre 1.260 mio. kr. for hele 2021. KL og Danske regioner forhandler i skrivende stund med regeringen om at få udvidet kompensationsaftalen til at dække hele 2021.

BF2022 er udarbejdet med de samme COVID-19 forudsætninger som B2021, hvilket betyder at udgifter til ekstrarengøring, manglende indtægter mv. ikke er indeholdt. Det er endnu uvist, om der kommer en kompensationsaftale for 2022. Der er pr. ultimo april indmeldt til Trafikselskaberne i Danmark, at FynBus forventer mindreindtægter på 18,7 mio. kroner og udgifter til ekstrarengøring på 11,5 mio. kroner. I alt 30, 2

mio. kr. vedrørende busdriften. Såfremt der ikke indgås en aftale om COVID-19 kompensation for 2022, kan det have betydning for ejerbidraget.

De vigtigste faktorer for både FR2021 og BF2022 er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

### Passagerindtægter og passagerudvikling

#### 2021:

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2021 at falde med 68,6 mio. kr. i forhold til budgettet. Der forventes COVID-19 kompensation for 69,6 mio. kr. Af tabel 2, som er inkl. COVID-19 kompensation, ses en merindtægt på 1,0 mio. kr. som kan henføres til udskydelse af Odense Bynet, samt gratiskørsel i Assens og Svendborg.

#### 2022:

BF2022 baseres på en fremskrivning fra situationen primo 2020, hvor COVID-19 ikke eksisterede. Desuden er der indregnet takstændring fra 2020 til 2021. Der forventes ingen takstændring fra 2021 til 2022. Dette medfører en forventet merindtægt på 60,0 mio. kr. i 2022 set i forhold til FR2021 jf. tabel 1.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
<b>FynBus</b>	-195,8	-131,7	-195,6	-196,5	-186,9	1,0	-9,6
Region Syddanmark	-105,6	-73,2	-106,2	-106,9	-104,5	0,7	-2,4
Assens	-3,4	-2,8	-3,4	-1,5	-1,5	-1,8	-0,1
Faaborg - Midtfyn	-3,4	-2,7	-3,3	-3,3	-3,2	0,0	0,0
Kerteminde	-1,5	-1,1	-1,5	-1,5	-1,5	0,0	0,0
Langeland	-1,7	-1,4	-1,7	-1,7	-1,7	0,0	0,0
Middelfart	-2,5	-1,7	-2,5	-2,5	-2,5	0,0	0,0
Nordfyn	-2,7	-2,0	-2,6	-2,6	-2,6	0,0	0,0
Nyborg	-3,0	-2,1	-3,0	-3,0	-3,0	0,0	0,0
Odense	-62,4	-38,3	-61,9	-64,3	-56,9	2,4	-7,4
Svendborg	-9,6	-6,3	-9,6	-9,2	-9,6	-0,3	0,3

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte passagerudvikling

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Passagerer (1.000)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
<b>FynBus</b>	14.521	9.472	13.678	8.695	13.225	-4.983	4.530
Region Syddanmark	5.452	3.641	5.155	3.260	5.000	-1.895	1.740
Assens	323	203	299	166	299	-133	133
Faaborg - Midtfyn	315	216	294	166	294	-128	128
Kerteminde	147	104	157	91	157	-66	66
Langeland	276	191	272	162	272	-110	110
Middelfart	173	102	154	88	154	-66	66
Nordfyn	285	181	271	149	271	-122	122
Nyborg	288	190	262	156	262	-106	106
Odense	6.423	4.075	6.036	3.968	5.738	-2.068	1.770
Svendborg	839	569	778	489	778	-289	289

Passagertallet forventes at falde med ca. 5,0 mio. passagerer i forhold til B2021, som følge af COVID-19. Det forventes ultimo 2021 at 85% af kunderne er tilbage i bussen igen. I BF2022 forventes det at passagertallet ultimo 2022 vil være på 95% af R2019.

#### Entreprenørudgifter

FR2021 og BF2022 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. I estimatet er indarbejdet allerede kendte ændringer af kørselsudgifter fra maj 2021 og frem. Ændringerne er primært i Faaborg-Midtfyn, Langeland og Odense kommuner. I Langeland Kommune 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.

Derudover er der for forventet FR2021 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 natbusser i regionen frem til september 2021.

I FR2021 forventes omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) at være 2,72 % højere end budgetteret. I BF2022 er der indregnet en stigning på 2,1 % i forhold til forventet 2021 på baggrund af TID's skøn.

Tabel 4 herunder viser tallene for alle ejere.

*Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2019 til budgetoverslag 2022*

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
<b>FynBus</b>	487,2	491,7	474,5	498,2	481,2	-23,7	17,0
Region Syddanmark	188,2	190,9	189,0	192,1	198,3	-3,2	-6,2
Assens	16,4	16,8	16,4	16,7	17,2	-0,3	-0,5
Faaborg - Midtfyn	23,3	23,8	23,7	24,2	25,0	-0,5	-0,7
Kerteminde	6,8	6,5	6,4	6,6	6,7	-0,2	-0,1
Langeland	7,0	6,4	6,1	6,3	6,7	-0,2	-0,4
Middelfart	11,6	11,5	11,2	11,5	11,8	-0,3	-0,3
Nordfyn	14,3	14,4	14,0	14,3	14,7	-0,3	-0,4
Nyborg	14,3	14,5	14,2	14,6	15,0	-0,4	-0,4
Odense	175,3	177,3	166,3	183,7	157,2	-17,5	26,5
Svendborg	30,0	29,6	27,4	28,2	28,9	-0,8	-0,7

#### 2021:

Entreprenørudgifterne forventes i 2021 at udgøre 498,2 mio. kr., hvilket svarer til en merudgift på 23,7 mio. kr. eller en stigning på 5,0 % i forhold til budgetteret.

Der er følgende forklaringer:

<b>Udvikling:</b>	<b>Mio. kr.</b>
<b>Budget 2021 bruttoudgifter i alt</b>	<b>474,5</b>
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 2,72% højere	12,6
Flere køreplantimer, 15.800 timer. Primær stigning i Odense pga. udskydelse af nyt Bynet 2021. Herudover mindre stigninger i Region Syddanmark og Nyborg, samt fald i Assens, Faaborg-Midtfyn og Nordfyn	13,3
Odense: Elbusser og ikke realiseret besparelser	2,0
Reduktion i udgifter til drivmidler i henhold til aftale med vognmændene.	-0,8
Merudgift til ekstrarengøring af knudepunkter	3,5
Merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. COVID-19	8,3
Variabel kørsel	-2,4
Direkte henførbare udgifter	-1,2
Øvrige udgifter: incitamentsaftale, bod, rejsegaranti m.m.	-0,2
COVID-19 kompensation	-11,4
<b>Forventet regnskab 2021 bruttoudgifter i alt</b>	<b>498,2</b>

2022:

BF2022 viser et fald i entreprenørudgifterne på 17,0 mio. kr. i forhold til forventet 2021.

Forklaringerne er følgende:

<b>Udvikling:</b>	<b>Mio. kr.</b>
<b>Forventet regnskab 2021 bruttoudgifter i alt</b>	<b>498,2</b>
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 2,1% højere	9,6
Færre køreplantimer, 49080 timer og Odense Bynet 2022	-33,3
Odense: Elbusser og ikke realiseret besparelser	1,8
Merudgift til ekstrarengøring af knudepunkter	-3,5
Ingen udgift til ekstra rengøring af busserne pga. COVID-19 i 2022	-8,3
Ingen reduktion i udgifter til drivmidler i 2021	0,9
Nyt udbud Langeland, timeprisændring, planlagte ændringer m.m.	0,2
Variabel kørsel	2,8
Direkte henførbare udgifter	1,2
Øvrige udgifter: incitamentsaftale, bod, rejsegaranti m.m.	0,2
COVID-19 kompensation	11,4
<b>Budgetforslag 2022 bruttoudgifter i alt</b>	<b>481,2</b>

Der er usikkerhed til den forventede besparelse ved nyt Bynet i Odense Kommune, da der stadig er enkelte faktorer, som endnu ikke er afklaret. Blandt andet udestår den endelig køreplan.

#### Fællesudgifter

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

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

Se samlede fællesudgifter i tabel 5 nedenfor.

Tabel 5: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
Driftsrelaterede udgifter	10,1	11,2	10,2	10,7	10,5	-0,5	0,2
Salgsrelaterede udgifter	15,0	14,0	16,2	17,5	17,3	-1,3	0,2
Administrative udgifter	36,5	34,2	38,1	38,1	38,1	0,1	0,0
<b>Ordinær ramme</b>	<b>61,6</b>	<b>59,4</b>	<b>64,6</b>	<b>66,3</b>	<b>65,9</b>	<b>-1,7</b>	<b>0,4</b>
Udgifter Rejsekort	14,5	14,5	15,0	15,0	15,3	0,0	-0,3
Investering Odense Letbane	0,0	0,1	0,0	6,7	0,0	-6,7	6,7
Rammestyring / Overførsel	0,5	4,2	0,0	-8,4	0,0	8,4	-8,4
Anlægsudgifter	1,3	0,9	1,5	1,5	0,0	0,0	1,5
<b>I alt</b>	<b>78,0</b>	<b>79,0</b>	<b>81,1</b>	<b>81,1</b>	<b>81,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

#### 2021:

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2021 64,6 mio. kr.

FynBus forventer i 2021 et merforbrug på 8,4 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 er, at der er udskudte aktiviteter fra 2020 for ca. 1,6 mio. kr., som dækker over IT-projekter, uddannelse mv.

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

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 at udgøre 1,5 mio. kr. og er specificeret herunder:

- FynBusbestilling i Fremtiden 0,5 mio. kr. (2019 projekt)
- Forbedring af Trafikinformation 1,0 mio. kr. (2021 projekt)

De ordinære fællesudgifter og udgifter til Rejsekort & Rejseplan 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.

#### 2022:

FynBus ramme for de ordinære fællesudgifter pris og løn-reguleres og udgør i BF2022 65,9 mio. kr.

Der er ikke ansøgt om anlægsprojekter i 2020, hvorfor udgiften hertil er 0.

#### Telekørsel/Flexitur og Plustur

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

#### 2021:

Ejerbidraget forventes at udgøre 11,7 mio. kr. inkl. COVID-19 kompensation, hvilket er en mindre-udgift på 1,2 mio. kr. Mindreforbruget kan tilskrives lavere fællesudgifter.

Forventningen til 2021 tager udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 1. kvartal 2021 tillagt en forventning om, at kunderne gradvist vender tilbage i 2. og 3. kvartal, for at være fuldt tilbage til budgetteret niveau i 4. kvartal.

#### 2022:

Ejerbidraget i 2022 forventes at udgøre 11,8 mio. kr., som er på niveau med FR2021.

Budgetforslaget tager udgangspunkt i kommunernes indmelding af forventet kørsel i 2022.

De fleste kommuner har valgt at fastholde B2021, mens Faaborg-Midtfyn og Middelfart kommuner har nedjusteret deres forventninger.

I nedenstående tabel 6 ses udviklingen på ejerniveau.

Tabel 6: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
FynBus	17,1	11,3	12,9	11,7	11,8	1,2	-0,1
Region Syddanmark	0,7	0,8	0,9	0,8	0,9	0,1	0,0
Assens	3,2	1,8	1,9	1,6	1,9	0,3	-0,3
Faaborg - Midtfyn	5,1	3,3	3,0	2,9	2,4	0,0	0,5
Kerteminde	1,5	1,0	1,1	1,0	1,1	0,1	-0,1
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Middelfart	1,2	0,9	1,9	1,7	1,4	0,2	0,3
Nordfyn	3,4	2,0	2,5	2,2	2,5	0,3	-0,3
Nyborg	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3	0,0	0,0
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
Svendborg	1,2	1,0	1,1	1,0	1,1	0,1	-0,1

#### Flextrafik

Flextrafik administrerer FynBus' bestillingskørsel og trafikstyring vedrørende de kommunale kørsler, handicapkørsel, flex- og plustur samt den siddende patientbefordring for Region Syddanmark.

Nedenstående tabel 7 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2019 – 2022.

Tabel 7: Antal personture i perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Antal personture	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	B2021	Afvigelse B 2021 - R 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
Handicapkørsel	142.027	90.066	140.592	108.312	142.876	-32.280	34.564
Anden kørsel	226.473	144.253	285.088	235.796	278.478	-49.292	42.682
<b>Handicap- og anden kørsel</b>	<b>368.500</b>	<b>234.319</b>	<b>425.681</b>	<b>344.108</b>	<b>421.354</b>	<b>-81.573</b>	<b>77.246</b>
Telekørsel*	138.982	73.515	128.328	85.738	117.728	-42.589	31.989
<b>I alt</b>	<b>507.482</b>	<b>307.834</b>	<b>554.008</b>	<b>429.846</b>	<b>539.082</b>	<b>-124.162</b>	<b>109.236</b>
Siddende patientbefordring	235.034	205.106	238.000	235.000	238.000	-3.000	3.000
<b>I alt</b>	<b>742.516</b>	<b>512.940</b>	<b>792.008</b>	<b>664.846</b>	<b>777.082</b>	<b>-127.162</b>	<b>112.236</b>

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

Samlet set er der et fald på 16 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 32 % vedr. handicapkørsel, fald på 17 % vedr. anden kørsel og fald på 33 % vedr. telekørsel 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. kvartal 2021 tillagt en forventning om, at kunderne gradvist vender tilbage i 2. og 3. kvartal for at være tilbage til budgetteret niveau i 4. kvartal.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår i tabel 8 herunder.

Tabel 8: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	B2021	Afvigelse B 2021 - R 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
Indtægter	-5,7	-4,7	-6,4	-4,9	-6,3	-1,5	-1,4
Entreprenørudgifter	66,5	47,5	75,2	61,6	75,3	13,5	13,7
<b>Flex udgifter, netto</b>	<b>60,8</b>	<b>42,7</b>	<b>68,8</b>	<b>56,7</b>	<b>69,0</b>	<b>12,0</b>	<b>12,2</b>
Fællesudgifter	18,9	18,9	20,2	20,6	19,7	-0,4	-0,9
<b>Ejerbidrag</b>	<b>79,7</b>	<b>61,6</b>	<b>89,0</b>	<b>77,4</b>	<b>88,7</b>	<b>11,6</b>	<b>11,3</b>
Covid-19 kompensation				8,6		-8,6	-8,6
<b>Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.</b>	<b>79,7</b>	<b>61,6</b>	<b>89,0</b>	<b>85,9</b>	<b>88,7</b>	<b>3,0</b>	<b>2,7</b>

2021:

FR2021 efter 1. kvartal viser et ejerbidrag på 85,9 mio. kr. Dette svarer til en mindreudgift på 3,0 mio. kr. eller ca. 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 B2021 blev lagt, var priserne for de nye kørselsordninger ikke kendt. De faktiske priser er lavere end budgetteret, og derfor forventes det, at B2021 kan korrigeres, så kommunens bidrag til COVID-19 kompensation kan reduceres.

2022:

Ejerbidraget forventes at stige i 2022 i forhold til FR2021. BF2022 er fremskrevet med udgangspunkt i kommunernes indmeldinger om forventet aktivitetsniveau. De fleste kommuner har valgt at fastholde budget 2021, hvorfor BF2022 ligger på niveau med B2021.

## Fællesudgifter

### 2021:

Forventet regnskab efter 1. kvartal 2021 for fællesudgifterne viser 24,6 mio. kr., hvilket er en mindre udgift på ca. 2,9 %, som primært ses på løn og i mindre grad FlexDanmark.

### 2022:

Fællesudgifterne forventes i 2022 at udgøre 24,4 mio. kr. Der er en mindre besparelse i forholdt til FR2021, som skyldes finansiering af udgifter til NOP udskydes til implementeringen af NOP, samt at der ikke gennemføres kundeundersøgelse i 2022.

Tablet 9: Oversigt fællesudgifter for tele- og flexområdet for perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Mio. kroner (årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	B2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
Fællesudgifter. Telekørsel	5,5	6,5	5,2	4,0	4,7	1,2	0,7
Fællesudgifter, flexområdet	18,9	18,9	20,2	20,6	19,7	-0,4	-0,9
<b>Fællesudgifter, i alt</b>	<b>24,5</b>	<b>25,4</b>	<b>25,4</b>	<b>24,6</b>	<b>24,4</b>	<b>0,7</b>	<b>-0,2</b>

## Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager budgetforslag 2022 og forventet regnskab 2021 efter 4 mdr. til efterretning.

## Vedtagelse:

## Bilag:

Bilag 5.1 Notat, Forventet regnskab 2021 og budgetforslag 2022, hovedtal

Bilag 5.2 Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2021 og budgetforslag 2022, samt budgetoverslag 2023 – 2025



## 6. STATUS PÅ KAPACITET I BUSSENE

### Resumé:

Fra 21. maj 2021 var alle elever tilbage i folkeskolen. Det samme gælder for studerende på erhvervs-, ungdoms- og voksenuddannelserne, mens fremmødet på de videregående uddannelser var 50%.

Administrationen orienterer om den aktuelle situation med en kapacitetsgrænse på 70% i busserne, om hvilke muligheder der er for eventuel udvidelse af kapaciteten og hvordan det sikres, at kapacitetsgrænserne ikke overskrides.

### Sagsfremstilling:

4. maj 2021 indgik regeringen aftale om, at alle børn og unge skulle hurtigt tilbage i skolerne, ligesom der blev åbnet for konferencer, spillesteder, teatre, biografteater mv. Fra 21. maj 2021 var alle elever tilbage i folkeskolen. Det samme gælder for studerende på erhvervs-, ungdoms- og voksenuddannelserne. Studerende på de videregående uddannelser var tilbage med 50% fremmøde.

Med genåbningen for skoleelever og studerende kunne et stigende antal kunder forventes, at vende tilbage til busserne.

I tabel 1 fremgår bussernes normale kapacitet samt nuværende kapacitetsgrænser gældende fra 6. april 2021.

Tabel 10: Kapacitetsgrænser i busserne

Busmodel	Normal kapacitet – antal passagerer	Kapacitetsgrænse pr. 6. april 2021 – antal passagerer
De små citybusser (Odense)	19	14
12-meter bus	73	45
Lokalbus	73	40
13 - 13,7 meter bus	89	50
U-ruterne	69	50
Ledbus	124	65

### Den aktuelle situation

Fra genåbningen af samfundet i efteråret 2020 har FynBus erfaret, at der er enkelte ruter, hvor der er en større risiko for, at FynBus kan komme til at opleve udfordringer med kapaciteten.

Dette gælder bl.a. buskørslen i Odense, efter indsættelse af de sidste 10 af i alt 20 nye el-busser i maj 2021. Indsættelsen af de sidste el-busser betyder et lille fald i kapaciteten, da el-busserne er 12-meter busser og erstatter 13 - 13,7-meter dieselbusser. Med de nuværende kapacitetsgrænser betyder det, at kapaciteten falder med 5 passagerer pr. bus.

Der findes en del ekstra busser i de forskellige kontrakter, som kan tages i anvendelse efterhånden, som det skulle blive nødvendigt.

### Mulighed for indsættelse af turistbusser

FynBus har undersøgt markedet for turistbusser. På nuværende tidspunkt vil det være muligt, at indgå aftaler om, at turistbusser skal udføre opgaver for FynBus, da de fleste turistbusser pt. ikke er i anvendelse pga. COVID-19.

Den gennemsnitlige timepris for en turistbus er 650 kr. ekskl. moms.

Hvis FynBus vælger at anvende turistbusser, vil de blive indsat på skole- eller uddannelseslinjer, hvor der er mindst mulig billettering, og flest faste kunder med skolekort m.m.

### Dialog med uddannelsesinstitutionerne

FynBus kontaktede i løbet af uge 19 alle uddannelsesinstitutioner, og bad dem oplyse, hvor mange elever de forventede ville mødes fysisk fra den 21. maj 2021. Årsagen hertil var, at det ikke var sikkert, at alle elever/studerende skulle deltage i undervisningen på uddannelsesinstitutionerne fra den 21. maj, selvom det igen var tilladt med fysisk fremmøde.

Alle uddannelsesinstitutioner meldte tilbage til FynBus, så FynBus havde det bedst mulige grundlag for at vurdere, om der er tilstrækkeligt kapacitet i busserne med den nuværende kapacitetsgrænse på 70%.

### Vurdering af kapacitet

FynBus vurderer løbende om bussernes kapacitet er ved at blive nået og en arbejdsgruppe mødes hver anden dag for at tage en status på, hvordan det går med kapaciteten i busserne og handle på det, hvis det bliver nødvendigt.

Der bruges følgende informationskilder:

- Input fra kommuner
- Telefonopkald fra kunder
- Input fra kunder via mail / Facebook
- Indmeldinger fra chauffører / entreprenører
- Data fra passagertællesystemet
- Input fra FynBus medarbejdere, der har deres gang i busserne (kontrollører og kundeambassadører)

### Kommunikation

Op til 21. maj 2021 orienterede FynBus kunderne om, at de trygt kunne tage bussen, fordi busdriften overvåges og der er mulighed for at indsætte ekstrabusser, hvis der bliver behov for det. FynBus opfordrer også kunderne til at rejse udenfor myldretiden, hvis de har mulighed for det.

FynBus har desuden fået produceret en animationsfilm, der fortæller kunderne hvordan passagertællesystemerne i busserne fungerer, og hvordan der vil blive reageret, hvis bussens maksimale kapacitet er ved at blive nået.

FynBus kommunikerer til sine kunder via FynBus.dk, Facebook, Instagram, via informationskærmen i busserne og ved trafikale knudepunkter.

For at understøtte kommunikationsindsatsen udsendte FynBus fredag i uge 21 et kundenyhedsbrev, der sætter fokus på temaerne tryghed, kapacitetsovervågning og Ungdomskort.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:**

## 7. MEDDELELSER

- Henvendelser vedr. flextrafik

## 8. 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



ARSB  
EER  
EEN  
N  
2020

FYNBUS

NOE  
20







# FORORD

Det startede ellers så godt i 2020. Strategien var klar; det skulle fortsat være nemt at være kunde i FynBus, men samtidig spøjte den grønne dagsorden så meget, så FynBus i sin strategi for 2020 både betonede det nemme, men også det grønne i forhold til kunder og interessenter. Det grønne udmøntede sig i planerne om et fælles fynsk udbud af busser med det formål at understøtte regeringens klimamål ved at arbejde for at give busflåden en mere klimavenlig profil. Alt sammen kombineret med en stor markedsføringsindsats, der skulle fortælle kunderne, at de ved at benytte den kollektive trafik fremfor bilen faktisk allerede var med til at gøre en positiv indsats i forhold til både klima og miljø.

I februar indledte FynBus således sin klima-helte-kampagne, der i al sin enkelthed gik ud på at sætte fokus på sammenhængen mellem at benytte den kollektive trafik og det afsatte klimaaftryk, men så kom Covid-19 til Danmark og satte en helt ny dagsorden. Ikke bare for den kollektive trafik, men for alt.

Nærmest fra den ene dag til den anden ændrede verden sig, og måden verden var indrettet på. Danskerne blev bedt om at ændre deres adfærd og næsten øjeblikkeligt satte det sine tydelige spor overalt i samfundet, også i den kollektive trafik.

I takt med den store nedlukning tyndede det ud blandt kunderne i busserne og i flextrafikken, fordi arbejdsstyrken enten blev sendt hjem eller også blev advaret mod at stimle sammen i den kollektive trafik. For at begrænse smittespredningen blev også den kollektive trafik underlagt en lang række restriktioner i forhold til hvor mange kunder, der måtte være i busserne, hvorvidt der måtte håndteres kontanter, hvilke døre kunderne skulle gå ud og ind af, samt hvor tæt kunderne måtte komme på chaufførerne. Og mens samfundet lukkede ned, fortsatte busserne og flextrafikken med at køre, for samfundet skulle holdes i gang, og udvalgte samfundsgrupper skulle stadig sikres mulighed for at blive transporteret til og fra arbejde.

Imens lukkede folkeskoler, ungdomsuddannelser og videregående uddannelser ned, hvilket også fik betydning for

den kollektive trafikbetjening for disse områder.

Så kom foråret og sommeren og håbet om, at pandemien var på tilbagetog. I juli måned var det nærliggende helt at glemme Covid-19, og da sommerferien var slut, og et nyt skoleår gik i gang, myldrede passagererne tilbage i busserne i et omfang, som man ikke troede muligt. I en periode var næsten 80 % af alle passagererne tilbage i busserne igen i takt med at smitteaftrykket faldt og restriktioner for passagerantal, kontantbetaling og åbne eller lukkede døre ændrede sig. Som bekendt blev Danmark ramt af anden bølge i efteråret. Dette sendte igen store dele af arbejdsstyrken hjem, medførte nedlukning af uddannelsessystemet og genindførelsen af en lang række smittebegrænsende restriktioner, og det hele kulminerede i december måned, da en stor del af landet, inklusive butikcentre og specialforretninger, blev lukket ned op mod jul.

I 2020 har FynBus oplevet en passagertilbagegang på 35 % i forhold til 2019. Den væsentligste årsag hertil er påvirkningen fra Covid-19 fra marts 2020. Tilbagegangen har generelt været størst for enkeltbilletter. Salget af enkeltbilletter i bussen har været indstillet i perioden marts til august 2020. Dette modsvares kun delvist af et øget salg af mobilbilletter i samme periode. Covid-19 har medført en passagertilbagegang for Rejsekort Classic på 30 %, Pendlerkort 33 % og Ungdomskort med 37 %. Passagertallet i bybusserne i Odense er samlet set faldet med 37 %, mens passagertallet på de regionale ruter er faldet med 33 %. Antallet af faste kunder er faldet med 17 % fra 2019 til 2020. Pendlerkort og Ungdomskort har klaret sig bedre end gennemsnittet med et fald på 15 %.

Som det vil fremgå af årsberetningen har Covid-19 fyldt ganske meget, men ikke alt. FynBus har nået meget under nedlukningen, ikke mindst har den grønne omstilling fyldt meget, men også mange andre projekter, der til trods for at det meste er foregået hjemmefra, faktisk er lykkedes.

Nu står vi så overfor nye udfordringer i 2021: Vi skal have kunderne tilbage i den kollektive trafik, vi skal sikre en grøn omstilling, og så skal vi fortsat gøre den kollektive trafik så attraktiv, at det bliver et naturligt tilvalg både for pendlere og fritidsrejsende.



---

**FORMAND MORTEN ANDERSEN**



---

**DIREKTØR CARSTEN HYLDORG JENSEN**



# TRAFIKSELSKABET

---

Trafikselskabet FynBus er et offentligt § 60-selskab stiftet den 1. januar 2007 ud fra loven om trafikselskaber. Selskabet er etableret for Region Syddanmark og kommunerne på Fyn, Langeland og Ærø. FynBus' vision er at skabe et fremsynet og veldrevet FynBus med basis i sikker drift.

FynBus planlægger buskørsel for Region Syddanmark og de 9 kommuner på Fyn og Langeland.

Det er regionen og kommunerne, der ejer FynBus. Ejerne beslutter rammerne for, hvordan busserne skal køre. FynBus rådgiver ejerne om, hvordan buskørslen kan planlægges bedst muligt og laver køreplanerne.

## BESTYRELSEN

---



MORTEN ANDERSEN (V)  
NORDFYNS KOMMUNE  
FORMAND



POUL ANDERSEN (A)  
REGION SYDDANMARK  
NÆSTFORMAND



FLEMMING MADSEN (A)  
SVENDBORG KOMMUNE



KRISTIAN NIELSEN (V)  
FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE



JESPER HEMPLER (SF)  
KERTEMINDE KOMMUNE

---

Regionen og kommunerne bestiller de ruter de ønsker hos FynBus. Passagerindtægterne dækker kun en del af den samlede udgift, og den ejer, der har bestilt en rute, betaler resten af udgifterne.

Selve buskørslen sendes i udbud. Den entreprenør, der vinder et udbud, udfører kørslen med sine egne busser og chauffører.

FynBus er ledet af en bestyrelse, der består af repræsentanter for ejerne, dvs. Region Syddanmark og de 9 kommuner. Bestyrelsen bestemmer blandt andet, hvad passagerne skal betale for at køre med busserne.

Ud over buskørsel koordinerer FynBus også Flextrafik, som blandt andet omfatter kørsel for svært bevægelseshæmmede, elevkørsel, aktivitets- og genoptræningskørsel, lægekørsel mv.



**ANDERS W. BERTHELSEN (A)**  
ODENSE KOMMUNE



**BO LIBERGREN (V)**  
REGION SYDDANMARK



**REGITZE TILMA (V)**  
MIDDELFART KOMMUNE



**ALBERT PEDERSEN (A)**  
NYBORG KOMMUNE

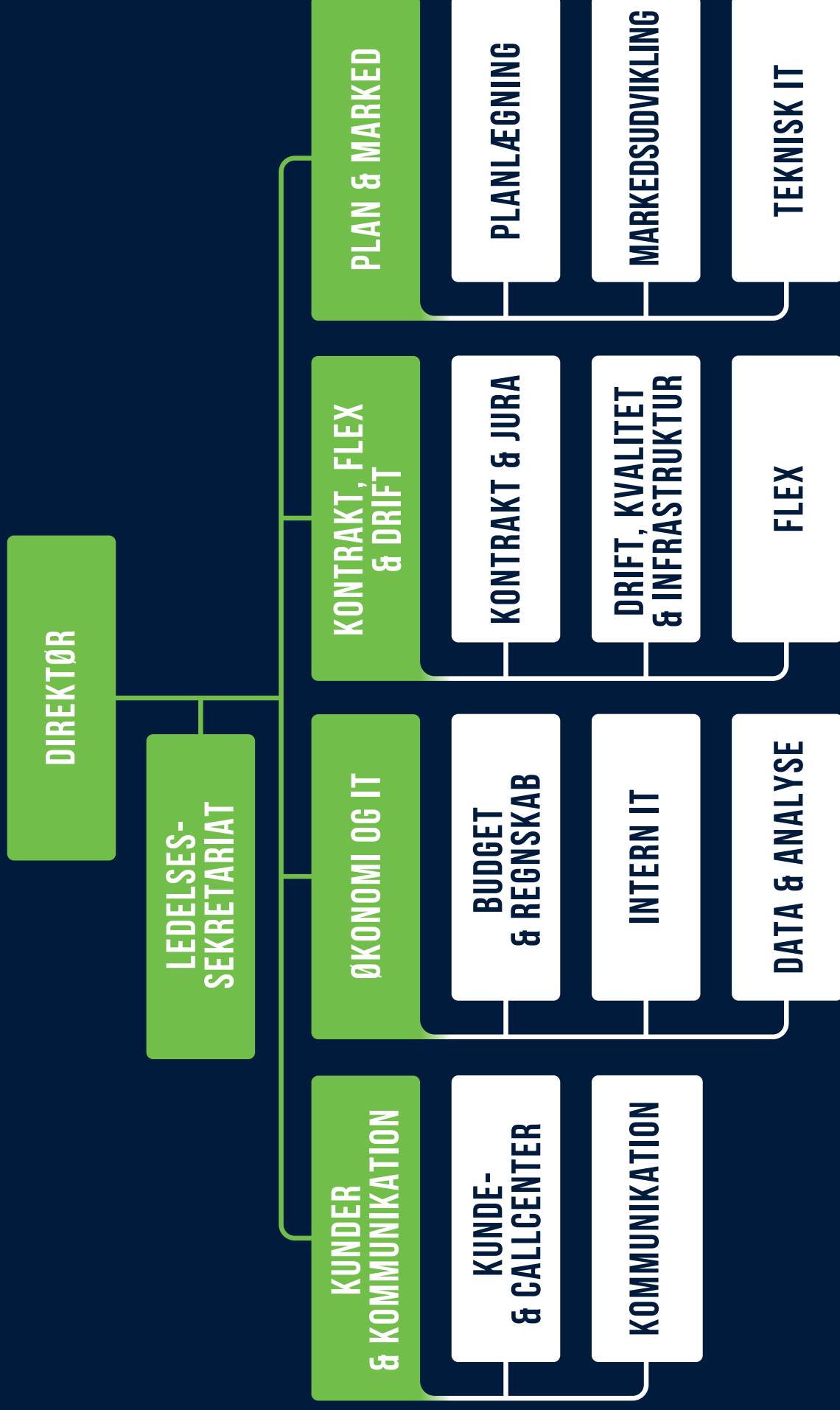


**LEIF ROTHE RASMUSSEN (A)**  
ASSENS KOMMUNE

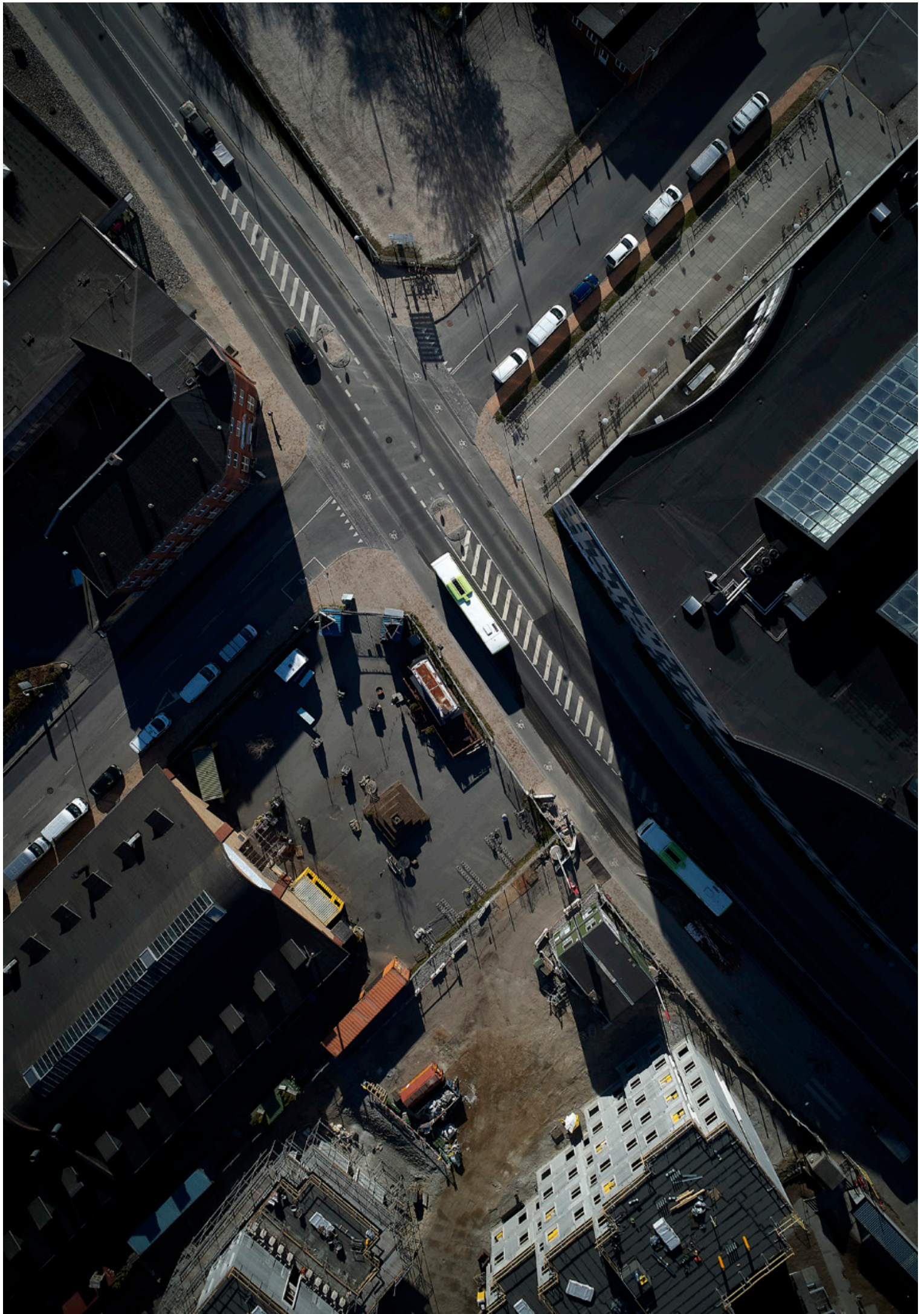


**JAN OLE JACOBSEN (V)**  
LANGELAND KOMMUNE

# ORGANISATIONEN









2020

KORT

FORT

ALLT:

## STAUS PÅ ARBEJDSKLAUSULEN

I januar offentliggjorde FynBus resultatet af en status på arbejdet med arbejdsklausulen, som FynBus iværksatte i efteråret 2019. Arbejdsklausulen forpligter FynBus' samarbejdspartnere til at tilbyde medarbejderne løn- og ansættelsesvilkår, som ikke er mindre gunstige end de vilkår, der gælder i henhold til en eksisterende landsdækkende overenskomst. Af statussen fremgik det blandt andet, at langt de fleste vognmænd, der kører for Flextrafik har overenskomst, og at de vognmænd der ikke har, alle er blevet kontrolleret i forhold til arbejdsklausulen. Udover kontrollerer i henhold til arbejdsklausulen gennemfører FynBus 4-500 vognkontroller årligt, hvilket svarer til størstedelen af vognparken. Det kan samtidig konstateres, at FynBus' kontrol har medvirket til, at organisationsprocenten blandt vognmændene er steget, at der er rettet op på løn- og arbejdsvilkår hos de enkelte vognmænd, og at det er sikret, at pension fremadrettet skal indbetales til et pensionsselskab.



## I MORUD ELSKER DE BYBUSSEN

I Morud elsker de deres bybus så meget, at de hvert eneste år, den 20. januar, fejrer bussens fødselsdag. Forhistorien er den, at det for 7 år siden lykkedes for borgerne i Morud at få forlænget en af bybuslinjerne i Odense Kommune så meget, at den kører helt til Morud, der ligger i Nordfyns Kommune. Vejen dertil var et solidt stykke græsrodsarbejde for at opnå målet, og herefter en vedvarende indsats for at bevare bussen,

blandt ved at markedsføre bussen massivt og få borgerne til at benytte den. Også i januar var der indkaldt til fødselsdag, hvor Busbanden fra Morud og FynBus inviterede borgerne til en vaskeægte fødselsdagsfejring i Dagli' Brugsen i Morud med brunsviger og kaffe. FynBus' kundeambassadører var naturligvis til stede og hjalp med til at fejre fødselsdagen og sprede det glade budskab om bybus mellem Morud og Odense.

I ❤️ 23

# 7 ÅR MED BYBUS TIL MORUD

20. JANUAR KL. 16-18

TAK FORDI DU  
TAGER BUSSEN

FYNBUS

## NYE TAKSTER

Helt så meget af fejre var der formentlig ikke, da FynBus den 19. januar gennemførte den årlige takstjustering, der denne gang ikke bød på de store ændringer for de fleste, men som betød at pensionisterne nu skulle betale lidt mere for et pendlerkort. Årsagen til prisstigningen her var et ønske om at harmonisere priserne for pensionisterne på landsplan, men da de fynske pensionister har haft bedre priser end de fleste, måtte prisen altså justeres i helhedens navn. Der kan dog stadig opnås en flot rabat på 38 % for de pensionister, der køber et pendlerkort.



## HER KOMMER PLUSTUR OG FLEXTUR

Mandag den 3. februar blev Teletaxi, Telecity og Telependlerordningerne på Fyn afløst af Plustur og Flexstur, som var en lidt anden måde at køre Flexkørsel på. Med Plustur blev det fra denne dag muligt at blive kørt fra fx privatadressen til det nærmeste busstoppested med Flex-taxi, hvorefter den videre tur foretages med bussen frem til bestemmelsesstedet. Samme tilbud gælder den modsatte vej. Med Flexstur kunne man fra denne dag køre mellem to adresser – også til og fra nabokommunen, noget der ikke var muligt før. Mange oplevede nu, at de kunne køre i et udvidet tidsrum og uden så mange begrænsninger som før, men også til en højere pris. Populært sagt forlænger Plustur rækkevidden af den kollektive transport, mens Flexstur er et tilbud, når der ikke kører bus eller tog.

## VELKOMMEN TIL EL-KØRESTOLENE

Fra lørdag d. 1. februar blev tilgængeligheden i den kollektive trafik på Fyn endnu bedre, nemlig da det fra nu af blev muligt for el-kørestolsbrugere at komme med bussen. Alle regionalbusser med lav indstigning har installeret el-ramper, mens ca. halvdelen af bybusserne i Odense har elektriske ramper, og de øvrige bybusser har manuelle ramper. I forbindelse med introduktionen af de nye rejseregler for el-kørestole gennemførte FynBus også en særlig informationsindsats for at få flere el-kørestolsbrugere til at benytte busserne.





## HANDICAPKØRSEL OVER LILLEBÆLT

Pr. 1. februar blev det muligt for brugere af den visiterede handicapkørsel at køre til og fra Fyn til det sydlige Jylland uden at skulle skifte til tog. FynBus' bestyrelse ændrede nemlig reglerne, så det nu blev muligt at tage hele turen med Flextrafikken. Samtidig blev prisen for at bruge den visiterede handicapkørsel også ændret, og den maksimale pris for en tur blev sat til kr. 150,- uanset hvor langt man kører.

## STOR TILFREDSHED MED REJSEKORTET PÅ FYN OG LANGELAND

Fynboer og langelændere har ingen problemer med at benytte rejsekortet, når de bruger den kollektive trafik. Det viste både aktuelle tal og den seneste tilfredshedsmåling, hvor man havde spurgt konkret ind til kundernes brug af kortet. Hele 78 % af de adspurgte brugere på Fyn og Langeland mente, at rejsekortet gør det nemt at bruge den kollektive trafik. Da rejsekortet blev indført tilbage i 2010 var der stor skepsis blandt danskerne, men den skepsis nåede aldrig rigtigt til Fyn. Da FynBus indførte rejsekortet i 2017 foregik det med stor tilfredshed fra de knap 93.000 fynske og langelandske kunder, der anskaffede sig kortet. Sidenhen er det kun fået fremad, og ved udgangen af 2020 var der udstedt over 150.000 rejsekort på Fyn og Langeland.



## Grønt og gratis til og fra arbejde?

Fra den 5. marts kan du tage rute 31 til din arbejdsplads på Logistikvej, og når du har fri, skal vi nok køre dig hjem igen. Og som om det ikke var nok, kan du prøve bussen gratis til og med maj måned!

**FYNBUS**

## FYNBUS I SAMARBEJDE MED ERHVERVSVIRKSOMHEDER

FynBus indledte i 2020 en række spændende samarbejder med erhvervsvirksomheder om at forbedre busbetjeningen med det formål at få flere til at benytte den kollektive trafik. Projekt "FynBusiness" involverer en række konkrete virksomheder, og formålet er at skaffe flere kunder i bussen fra erhvervskundesegmentet gennem direkte samarbejde med virksomhederne. Den 5. marts 2020 indledte FynBus et konkret forsøg med betjening af Logistikvej i Odense, som resultat af et tæt samarbejde med firmaet Alex Andersen, og senere på året blev et lignende forsøg iværksat i forhold til Lindø Industripark i Munkebo.



## KLIMAHELTENE KOMMER

I starten af marts indledte FynBus en stort anlagt klima-kampagne, hvis formål det var at sprede budskabet om, at kunder i den kollektive trafik er med til at gøre en forskel for både miljøet og klimaet, når de tager bussen fremfor at køre bil. FynBus gik faktisk så langt som til at udnævne sine kunder

til klimahelte, og indledte kampagnen med at dele gaver ud til kunderne, og takke dem for at bruge bussen. Gaven var et træ, som kunderne efterfølgende kunne plante i haven og også her bidrage til en CO<sub>2</sub>-reduktion. En ren win-win situation for klima og miljø.



**Når vi taler om klimahelte,  
er det faktisk dig, vi mener!**

Hver eneste gang du vælger bussen fremfor bilen, nedsætter du din CO<sub>2</sub>-udledning, mindsker partikelforureningen og gør trængslen på vejene mindre. Det er godt for miljøet, og derfor kærer vi dig hermed til klimahelt!

# PAS PÅ DIG SELV OG ALLE DE ANDRE.



**Bliv hjemme hvis du er syg.  
God bedring.**



**Nys og host i ærmet.**



**Vask/sprit hænder før  
og efter rejsen.**



**Hold afstand og fordel jer.**



**Lad andre stige af,  
før du stiger på.**



**Husk gyldigt ID og gyldig  
billet eller kort.**



**Følg chaufførens anvisninger  
og orienter dig på skærme  
og skilte.**



**Vi gør dagligt bussen  
grundigt ren.**



**Hold dig opdateret på  
FynBus.dk/coronavirus**

## CORONAVIRUSSEN KOM OGSÅ

Onsdag den 11. marts dukkede en helt ny serie alvorlige budskaber op på FynBus' digitale skærme, på Facebook og på hjemmeside, nemlig en række opfordringer til at følge sundhedsmyndighedernes råd om adfærd i den kollektive trafik i forhold til at holde afstand, begrænse rejseaktiviteten og holde sig hjemme, hvis man viste nogle tegn på sygdom. Fra at være noget man så i nyhederne eller på tv, ramte coronavirusen nu lige ned i danskernes hverdag, og altså også den kollektive trafik, der i tiden herefter indførte en lang række restriktioner og tiltag, der alle afspejlede de beslutninger der blev truffet af forskellige myndigheder i samfundet.

Der blev indført pladsbegrænsninger i busser og flextrafik for at forhindre smittespredning. I en periode blev muligheden for at betale med kontanter suspenderet, for så at vende tilbage igen, for så igen at blive suspenderet. I busser og flex-

biler blev pladserne tættest på chaufføren spærret. Der blev opfordret til, og sidenhen krævet, brug af mundbind i den kollektive trafik. I takt med at skoler og uddannelsesinstitutioner blev lukket, blev også buskørslen begrænset, ligesom de regionale natbusser i perioder blev indstillet, da nattelivet i flere omgang blev lukket ned. Også den generelle bustrafik blev i perioder begrænset, nemlig da mange arbejdspladser var lukket ned i foråret 2020. Rengøringen blev også intensiveret. På busområdet blev der indført synlig rengøring af kontaktflader for at betrygge kunderne i at benytte den kollektive trafik. Samtidig blev der oprustet på den almindelige rengøring både i busser og i flextrafikken. Den kollektive trafik har i hele perioden været kendetegnet ved stor omstillingsparathed og overordnet set har såvel entreprenører, chauffører og kunder været dygtige til at tilpasse sig.

TRYK

# TRYGGERE TRYGGEST

## KUNDER OG CORONA

Ovenpå et forår domineret af coronavirus, krav om mundbind, afstand og brug af håndsprit var det nærliggende at tro, at kunderne ville være bange for at vende tilbage til busserne. FynBus bad derfor firmaet WElearn om at gennemføre en kortlægning af kundernes holdning til og adfærd i den kollektive trafik med henblik på at fremkomme med anbefalinger til initiativer, der kan fastholde de eksisterende kunder, samt skaffe frafaldne kunder tilbage til bussen i kølvandet på co-

ronakrisen. Undersøgelsen viste, at langt de fleste kunder er trygge i de fynske busser, og har tillid til at trafikskabet på bedste vis håndterer de retningslinjer, der skal til for at skabe en tryk bustur. Rapporten kom også med forslag til en række initiativer, som skal øge sikkerheden og dermed medvirke til at kunderne fortsat benytter den kollektive trafik. Disse initiativer indgår i de overvejelser, FynBus gør sig i arbejdet med at få kunderne tilbage til bussen på den anden side af coronakrisen.

## ENDNU GRØNNERE BUSSE PÅ VEJ TIL ODENSE

I april kunne FynBus og Odense Kommune tilsammen glæde sig over nyheden om, at 20 nye elbusser var på vej til Odense og formentlig vil blive indsat i bytrafikken i april 2021. FynBus har på vegne af Odense Kommune forlænget aftalen med busoperatøren Keolis, og som et led i aftalen kommer 20 el-busser ud på vejene til foråret 2021. Busserne skal erstatte de ældre af dieselbusserne i Odense, og oplades på garageanlægget på Gammelsø i Odense.





**REJS LOVLIGT  
DET ER LAAA  
AAAAA  
AAAAA  
AAAAAANGT  
BILLIGERE!**

## STORE BØDER TIL BUSSNYDERE

Da FynBus i starten af maj genoptog den systematiske billetkontrol i busserne var resultatet overraskende negativt. Cirka 10% af alle kontrollerede kunder rejste uden gyldigt billet. Normalt plejer andelen af snydere at være meget lavere. Der til kom en lang række episoder med kunder, der nægtede at fremvise gyldigt ID, når kontrollørerne forlangte det. FynBus besluttede derfor at hæve kontrolafgiften fra 750 kroner til 1.200 kroner ved rejser uden billet, til yderligere 2.000 kroner, hvis man nægtede at vise ID og politiet må tilkaldes. I oktober faldt antallet af bussnydere og FynBus nedsatte efterfølgende afgiften til 750 kroner igen. Sidst på året afgjorde ABTM, Ankenævnet for bus, tog og Metro, at afgiftsforhøjelsen ikke var annonceret korrekt fordi det ikke fremgik af rejsereglerne, hvorefter FynBus tilbagebetalte det for meget opkrævede, til de kunder, der i perioden havde modtaget den forhøjede afgift.

## GYMNASIEELEVER BRUGER DA BUSSEN!

Trafikselskabet har henover flere måneder afholdt en videokonkurrence, hvor de fynske uddannelsessøgende, med et kamera i hånden, skulle give deres bud på, hvordan FynBus får flere studerende til at vælge bussen frem for bilen. Resultatet blev en lang række kreative og velproducerede små videofilm, og konkurrencen blev vundet af Mads og Oscar fra Svendborg

Gymnasium. Deres film vandt en overbevisende jordskredssejr, hvor de sikrede sig 66,9 % af alle afgivne stemmer på Facebook. For FynBus betød konkurrencen en række nye reklamefilm, der kan hjælpe med det fortsatte arbejde for at få unge mennesker til at blive ved med at køre bus, også selvom de er fyldt 18 år og har fået kørekort.



## CYKLER I BUSSEN

Cykler og busser behøver ikke at være hinandens modsætninger. Fra den 24. juni blev det nemlig muligt at medbringe sin cykel i de regionale busser og i bybusserne i Svendborg på alle afgange. I Odense er det dog ikke tilladt i tidsrummet fra 7-9, hvor der ofte er rigtig mange mennesker med bussen.

## KRITIK FRA DATATILSYNET

Flere medier skrev i juli måned, at FynBus havde fået kritik af Datatilsynet for såkaldt passagertracking eller rejsetracking. Det var dog ikke korrekt udlagt. FynBus fik kritik for, at trafikskabet ikke var gode nok til at fortælle kunderne om, hvordan deres rejsehistorik benyttes, men Datatilsynet har ikke givet FynBus kritik for at tracke selskabets kunder. Når man køber en billet via FynBus' mobil- og webtjenester, bliver man ikke tracket, slog FynBus efterfølgende fast på sin hjemmeside.



## DEMENSVENLIGE BUSCHAUFFØRER

Trafikskabet FynBus har i en årrække, sammen med Alzheimerforeningen og Odense Kommune, sat fokus på, at busserne på Fyn skal være for alle – også for mennesker med demens. I et samarbejde med Odense Kommune og Alzheimerforeningen præsenterede FynBus i september måned buschaufførerne for et skræddersyet læringsforløb om demens.

Formålet var at sætte chaufførerne i stand til at hjælpe mennesker med demens til at få en god og tryk bustur med få konkrete tiltag, som f.eks. at tale langsomt og være tålmodig i mødet med kunden. Herudover har FynBus i samarbejde med Odense Kommune udviklet et særligt tryghedskort. Kortet har til formål at gøre det mere trygt for mennesker med demens at tage bussen.





# Du er mit lys i mørket hvis du...



...Har reflekser på tøjet  
eller bruger refleksvest.

...Giver signal med din  
telefon eller en lygte.

...Får dig et refleksetui  
til dit buskort.

## HAR DU REFLEKSERNE I ORDEN?

I uge 43 satte FynBus, i samarbejde med GF Forsikrings fond, fokus på, hvor vigtigt det er, at de bløde trafikanter gør sig synlige i trafikken, særligt hvis de skal med bussen. Det er vigtigt for trafikanternes egen sikkerhed, men også for deres chance for at komme med bussen. Mange

buschauffører fortæller nemlig, at det kan være svært at se kunderne ved et mørkt busstoppested, hvis de ikke har reflekserne i orden. Derfor var FynBus, traditionen tro, klar med en lang række råd til, hvordan man gør sig ekstra synlig på et stoppested.

## GRATIS BYBUSSE I SVENDBORG

Svendborg Kommune besluttede, at bybusserne i Svendborg by skulle være gratis hver lørdag og søndag fra den 28. november og hele 2021. Initiativet blev indført for at give en hjælpende hånd til det lokale erhvervsliv ved at gøre det nemmere at komme ind til bymidten.

## FYNBUS, SYDTRAFIK OG MIDTTRAFIK ANKER BOD

Klagenævnet for Udbud har i to sager idømt FynBus, Sydtrafik og Midtrafik en bod for at have ændret et mindstekrav i et udbud, samt handlet i strid med ligebehandlingsprincippet. Det mener de tre trafikelskaber ikke, at de har gjort sig skyldige i. I december besluttede FynBus derfor, sammen med Sydtrafik og Midtrafik, at anke sagerne, idet man gerne vil have prøvet rigtigheden af de trufne afgørelser ved.







## FYNBUS OG ASSENS KOMMUNE INDGÅR KLIMAPARTNERSKAB

Flere passagerer i den kollektive trafik og flere grønne busser. Det er hovedingredienserne i det klimapartnerskab FynBus og Assens Kommune indgik i september. Partnerskabet skal bidrage til Assens Kommunes kommende klimastrategi og FynBus' strategi. Med underskriften forpligter begge partner sig til at arbejde for at nå Parisaftalens mål og blive CO2-neutrale senest i 2050. Mere konkret betyder det, at Assens Kommune forpligter sig til, at de i kommende udbud vil undersøge og indtænke grønne drivmidler på lokale busruter. Derudover vil kommunen arbejde for at øge muligheden for at kombinere bæredygtige transportformer som, cykel, bus, samkørsel mm.

## KONKURRENCE: VIS OS DIT MUNDBIND

Skærpede krav til brug af mundbind i den kollektive trafik kombineret med mange henvendelser om unge uden mundbind fik FynBus til at sætte fokus på problemet og opsøge ungdomsuddannelserne under hashtagget #huskbeskyttelse.

Samtidig udskrev trafikelskabet en fotokonkurrence med billetter til Tinderbox som hovedgevinst. Konkurrencen gav mange gode og sjove fotos af unge mennesker med mundbind i den kollektive trafik.



# ALLE BØRNENE GLEMTE MUNDBIND UNDTAGEN MONA...

Hun huskede det og fik både 2 billetter til TINDERBOX og lov til at komme med bussen ud af det!

**#HUSKBESKYTTELSE OG VIND!!! LÆS MERE PÅ [FYNBUS.DK/MUNDBIND](https://fynbus.dk/mundbind)**

# VI HAR FORTSAT **GLADE** KUNDER

Den store kundetilfredshedsundersøgelse måtte, som så meget andet, udskydes i 2020, da coronaen indtog Danmark i foråret. Den årlige kundetilfredshedsundersøgelse blev derfor først gennemført i efteråret, men spændingen var dog fortsat stor, da resultatet kom ind. 2020 var et år, der langt fra lignede året før, og hvordan ville det påvirke kundernes brug af og tilfredshed med FynBus.

FynBus kan glæde sig over, at kundetilfredshed fortsat ligger højt, til trods for at man på næsten alle parametre oplever en

lille tilbagegang i sammenligning med det meget flotte resultat fra 2019. Om coronaen er en afgørende faktor for det svagt faldende resultat er svært at afgøre, men den har helt sikkert ikke været en positiv medspiller.

Resultaterne angives på en skala fra 0 til 100, hvor resultater fra 65 svarer til "God" og resultater fra 75 svarer til "Meget god"

	INDEX SCORE*	UDVIKLING 2019 - 2020
<b>TILFREDSHED (TOTAL)</b>	<b>73,2</b>	<b>-3,4</b>
HVOR TILFREDS ER DU ALT I ALT MED DENNE BUSTUR?	76,5	-6,2
ER DINE FORVENTNINGER TIL FYNBUS BLEVET INDFRIET?	75,9	-2,3
FORESTIL DIG DET PERFEKTE TRAFIKSELSKAB - HVOR TÆT PÅ ELLER LANGT FRA DETTE IDEAL ER FYNBUS?	67,8	-0,9
<b>LOYALITET (TOTAL)</b>	<b>73,4</b>	<b>-2,4</b>
I HVILKEN GRAD VILLE DU ANVENDE FYNBUS, HVIS DU HAVDE ANDRE TRANSPORTMULIGHEDER PÅ SAMME STRÆKNING?	57,1	+2,3
I HVILKEN GRAD VIL DU ANBEFALE FYNBUS TIL F.EKS. VENNER, FAMILIE OG KOLLEGER?	72,1	-3,7
HVOR SANDSYNLIGT ER DET, AT DU VIL VÆLGE AT KØRE MED FYNBUS IGEN?	90,2	-6,7
<b>IMAGE (TOTAL)</b>	<b>74,6</b>	<b>-2,0</b>
I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET TROVÆRDIGT BUSSELSKAB?	77,9	-2,4
I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET PÅLIDELIGT BUSSELSKAB?	74,4	-3,6
I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET BUSSELSKAB MED ET GODT OMDØMME?	70,8	-0,6
<b>INCITAMENTSFAKTORERNE</b>		
INDEKLIMAET I BUSSEN	67,9	-7,3
BUSSENS INDVENDIGE RENGØRING	71,9	-4,4
CHAUFFØRENS KØRSEL	75,5	-6,4
CHAUFFØRENS KUNDESERVICE	73,6	-9,7
BUSSENS UDVENDIGE RENGØRING OG VEDLIGEHOLDELSE	75,3	-3,2
BUSSENS OVERHOLDELSE AF KØREPLANEN	72,5	-3,1

\*

## INDEX SCORE :

I tilfredshedsundersøgelserne, bruges der indekstal for de fleste spørgsmål. Dette betyder, at respondenternes svar genberegnes i en skala fra 0-100. Gennem en lang række undersøgelser, er der konsensus om fortolkningen af hvert niveau. Måden hvorpå de enkelte niveauer skal fortolkes er vist til venstre. Alle værdier på 75 og derover, skal fortolkes som "meget god". Dette signalerer, at det er mere vanskeligt at forbedre tilfredsheden fra 80 til 90, end det er 60 til 70, selv om forskellen i absolutte tal er den samme.

**FIND HELE KUNDETILFREDSHEDSUNDERSØGELSEN PÅ  
FYNBUS.DK/KONOMI-OG-STATISTIK**

# **GRØNNE BUSSE OG GRØNNE REGNSKABER**

**For trafikselskabet FynBus har året 2020 i den grad stået i den grønne omstillings tegn. Året har budt på arbejdet med at etablere et fælles fynsk udbud af buskørsel med grøn omstilling som tema, indkøb af elbusser samt udarbejdelsen af et grønt regnskab.**

**Alt det kan du læse mere om i denne artikel.**



## FÆLLES FYNISK UDBUD AF GRØN BUSKØRSEL

Arbejdet med et fælles fynsk udbud af buskørsel blev skudt i gang i april igennem drøftelser med repræsentanter for FynBus' ejerkreds, Region Syddanmark og de fynske kommuner, samt et dialogmøde med busentreprenører og busproducenter.

Drøftelserne med ejerkredsen har fastlagt rammen for et fælles udbud af buskørsel, og rammen for udbuddet ser ud som følger:

- **Kontraktstart i august 2024 eller august 2025**
- **Funktionsudbud med mest miljø- og klimaeffekt for pengene**
- **Udbud af en 8-årig kontrakt med mulighed for forlængelse i 2 X 2 år**
- **Mulighed for samspil mellem lokalruter og flextrafik indgår i udbudsgrundlaget**
- **Der udbydes to – tre pakker**
- **Der udbydes delaftaler for hver kommune**

FynBus' ejerkreds skal senest i midten af 2021 meddele FynBus, hvorvidt de ønsker at deltage i det fælles udbud. På forhånd har Odense kommune tilkendegivet, at de ikke deltager, da deres bybuskontrakter er forlænget til 2027. Herefter satser kommunen på el som drivmiddel i Odenses bybusser.

## INDKØB AF ELBUSSE

I foråret 2020 indgik FynBus på vegne af Odense Kommune en aftale med Keolis om indkøb af 20 elbusser. Elbusserne skal erstatte de ældre af dieselbusserne i Odense, og bliver indsat i bybus-nettet i 2. kvartal 2021. De nye elbusser vil blive opladt på garageanlægget på Gammelsø, og det er derfor ikke nødvendigt at bygge ladestationer i bybilledet.

Når letbanen kører og Odenses nye bynet er implementeret, vil bybusflåden i Odense bestå af 20 elbusser, 18-hybridbusser og 14 dieselbusser.

I sommeren 2020 blev der også afsat en statslig pulje på 75 mio. kr. til omstilling til flere grønne busser i den regionale bustransport. Region Syddanmark ansøgte, sammen med FynBus, om tilskud til et forsøg med en brint-bus samt et andet forsøg med tre elbusser. I december 2020 fik FynBus besked om, at forsøget med elbusser var blevet imødekommet.

FynBus skal derfor i det nye år beslutte, hvilke tre elbusser samt tilhørende ladeinfrastruktur, der skal indkøbes, samt planlægge hvilke rute(r), de tre nye busser skal indsættes på. Forventningen er, at elbusserne kører på en regional rute i løbet af 4. kvartal 2021.

## ET HÅNDSLAG FOR KLIMAET

I 2020 har Odense Kommune, Region Syddanmark og de øvrige kommuner på Fyn og Langeland alle indgået klimasamarbejdsaftaler med Regeringen eller Transportministeriet.

Klimasamarbejdsaftalerne afhænger af kommunernes og regionens egne målsætninger for omstilling til grøn kollektiv transport. Aftalen forudsætter, at omstillingen kan ske inden for det økonomiske råderum samt ikke går ud over serviceniveauet i den kollektive trafik. Aftalen indbefatter:

- **0-emission (el eller brint) i alle nye udbud af bybusser fra 2021**
- **CO2-neutrale eller 0-emissionsbusser (biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af busser på de lokale ruter samt regionale ruter fra 2021**
- **CO2-neutrale eller 0-emissionsbusser (biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af fælleskommunale busser fra 2021**

I forhold til ovenstående skal bemærkes, at Transportministeriet definerer biodiesel som værende et CO2-neutralt drivmiddel.

Flere kommuner og Region Syddanmark har derfor fokus på muligheden for at anvende bio-diesel som brændstof i eksisterende dieselbusser – enten i forbindelse med en overgang til andre teknologier eller som drivmiddel i en længere periode.

I det seneste udbud af buskørsel med kontraktstart august 2021 for Langeland kommune har kommunen besluttet, at lokalbusserne på Langeland skal køre på HVO-biodiesel. HVO-biodiesel giver en CO2-reduktion på op til 90 % sammenlignet med traditionel diesel.

## GRØNT REGNSKAB

I FynBus' strategi for 2018-2020 har trafikselskabet besluttet, at der som supplement til det traditionelle årsregnskab og årsberetning skal udarbejdes et såkaldt grønt regnskab.

Første version af et grønt regnskab vil have fokus på buskørsel. Efterfølgende bliver der udarbejdet et grønt regnskab for flextrafikken, når udledningsdata er stillet til rådighed.

FynBus' første grønne regnskab, der tager udgangspunkt i de planlagte køreplaner (ekskl. dubleringsbusser), viser, at buskørslen samlet i 2020 udledte ca. 14.800 tons CO<sub>2</sub>, ca. 30.500 kg. NO<sub>x</sub> og ca. 230 kg. partikler.

Her skal det bemærkes, at kollektiv trafik i 2020 i høj grad var påvirket af COVID-19 restriktioner, f.eks. aflysning af ruter og afgang grundet nedlukning af skoler og uddannelsesinstitutioner, aflysning af natbusser samt i få perioder indsættelse af ekstrabusser for at undgå trængsel i busserne.

## UDREGNINGSGRUNDLAGET FOR DET GRØNNE REGNSKAB

Busentreprenørerne, som kører for FynBus, har stillet busdata til rådighed. Disse data giver FynBus viden om bussernes udledning af CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og partikler.

Busdata indeholder alle relevante oplysninger på busserne. Det gælder også for reserve- og dubleringsbusser. I forhold til et grønt regnskab er de relevante data euro-normen samt antal af kilometer per forbrugt liter diesel. Realtidsdata indeholder den opnåede distance pr. pålagt bus pr. tur for planlagt buskørsel. Altså hvilken bus har kørt hvilken distance.

Ved at sammenkoble busdata og realtidsdata kan der udarbejdes en opgørelse for udledning af CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og partikler ved buskørsel.

Som afrunding er løs dubleringskørsel, som er ekstrabusser på udvalgte ture, først blevet koblet på i midten af 2020, og indgår derfor ikke i FynBus' grønne regnskab for 2020, men det vil det gøre fremadrettet.

## FORDELING AF UDLEDNING FOR KOMMUNERNE OG REGION SYDDANMARK

EJER	KØRT DISTANCE (KM)	BRÆNDSTOFFORBRUG (LITER)	CO <sub>2</sub> (TON)	NO <sub>x</sub> (KG)	PARTIKLER (KG)	ANTAL PASSAGERER (BUDGET 2020)	CO <sub>2</sub> -UDLEDNING PR. PASSAGER (KG)
ASSENS KOMMUNE	526.541	154.021	399	318	3	320.000	1,2
FÅBORG-MIDTFYN KOMMUNE	698.493	254.854	660	2.613	15	316.000	2,1
KERTEMINDE KOMMUNE	251.768	81.131	210	912	6	147.000	1,4
LANGELAND KOMMUNE	386.530	124.117	321	960	14	280.000	1,1
MIDDELFART KOMMUNE	423.856	141.285	366	181	2	177.000	2,1
NORDFYNS KOMMUNE	494.551	153.682	398	2.076	12	285.000	1,4
NYBORG KOMMUNE	526.498	170.431	441	2.449	26	285.000	1,5
ODENSE KOMMUNE	4.309.720	1.646.417	4.264	13.015	85	6.371.000	0,7
REGION SYDDANMARK	9.388.282	2.675.344	6.929	3.686	41	5.484.000	1,3
SVENDBORG KOMMUNE	989.575	301.079	780	4.197	26	848.000	0,9
I ALT	17.995.813	5.702.360	14.769	30.407	230	14.513.000	1,0

Tabellen viser, at den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning pr. passager er på 1,0 kg. Grundet COVID-19 og en reduktion i antallet af passagerer er der anvendt budget 2020 i tabellen.

**REALTIDSDATA MED  
PLANLAGT BUSKØRSEL**

**+**

**BUSDATA MED  
UDLEDNINGSAKTØR**

**=**

**GRØNT  
REGNSKAB**





# FYNBUS OG DEN STORE STYGG CORONAPANDEMI

BENSPÆND, UDFORDRINGER OG BESLUTNINGER

DAG FOR DAG | 2020

## **11. MARTS**

Fra og med den 11. marts indføres pladsbegrænsende foranstaltninger i bussen, der svarer til halv kapacitet. Samtidig påbegynder FynBus massiv skiltning i busser og på terminaler vedrørende adfærd i busserne: Hold afstand, rejs uden for myldretiden og bliv hjemme, hvis du har sygdoms- tegn. Der indgås aftale med entreprenørerne vedr. ekstraor- dinær rengøring i busserne, især hvad angår kontakflader i bussen som fx stopknapper, stænger og håndtag.

## **12. MARTS**

Den 12. marts lukker FynBus sin administration og beder sine medarbejdere om at arbejde hjemmefra. FynBus lukker sit kundecenter i Odense, og medarbejderne varetager herefter telefonbetjeningen af FynBus' kunder hjemmefra. Samtidig opretter FynBus en særlig Covid-19- hjemmeside, der samler al relevant kundeinformation om emnet. Busserne kører fortsat, og det samme gør flextrafikken, om end sidstnævnte registrerer et fald i efterspørgslen på flexkørsel.

## **13. MARTS**

Den 13. marts kører busserne stadig, men kunderne opfordres til kun at gennemføre nødvendige rejser. I busserne lukkes fordørene af hensyn til chaufførerne og kundernes sikkerhed. Kunderne skal i stedet gå ind og ud ad busserne via midt- eller bagdøren for at undgå unødvendig kontakt til chaufføren. Alle flexrejser foregår nu som solo-rejser, dvs. 1 kunde pr. vogn

## **16. MARTS**

Mandag den 16. marts indstilles de uddannelsesbusser, der betjener de fynske ungdomsuddannelser, ligesom en hel del ekstraafgange, der også er møntet på skoler og uddannelsesinstitutioner, indstilles. Også rute 44, der kører mellem OBC og SDU, indstilles. I flexvognene opfordres kunderne nu høfligst til IKKE at sætte sig ved siden af chaufføren for at undgå smittespredning.

## **17. MARTS**

Tirsdag den 17. marts skærper FynBus tonen og opfordrer kunderne til at holde afstand til hinanden og chaufføren. Middelfart Kommune beslutter som den første fynske kommune at indstille sin lokalbuskørsel pr. dags dato.

## **18. MARTS**

Onsdag den 18. marts spærrer FynBus af for brugen af de forreste sæder i busser for at forhindre smittespredning til buschaufførerne. Alle S-buslinjer i Odense, samt i det regionale system indstilles. Der er her primært tale om buslinjer, der betjener skoler og uddannelsesinstitutioner. Samtidig beslutter Assens og Kerteminde Kommune sig for at indstille størstedelen af deres lokalbusser med en anbefaling om, at kunderne i stedet anvender Flextur og Plustur.

## **19. MARTS**

Torsdag den 19. marts indstiller FynBus al kontantsalg i busserne. Det sker på opfordring fra transportministeren. Kunderne henvises i stedet til rejsekort. Alternativt til web eller app, når der skal købes en enkeltbillet.

## **20. MARTS**

Den 20. marts følger flextrafikken efter. Nu er det heller ikke længere muligt at betale med kontanterne her. Betaling håndteres i stedet kontantfrit af administrationen ved bestilling. Det er heller ikke længere tilladt at sidde på forsædet ved siden af chaufføren i flexbilerne. På busområdet besluttes det at indstille de regionale natbusser, ligesom Svendborg Kommune, Langeland Kommune, Nordfyns Kommune og Faaborg-Midtfyn Kommune indstiller lokalbuskørslen. Det er i samme områder muligt at benytte flextrafikken på fordelagtige vilkår.

## **23. MARTS**

Mandag den 23. marts beslutter også Nyborg Kommune sig for at indstille deres lokalbusser pr. dags dato. Bybusserne i Nyborg kører fortsat. Også her er det muligt i stedet at benytte flextrafikken på fordelagtige vilkår.

## **25. MARTS**

Den 25. marts træder nye køreplaner med reduceret kørsel i kraft for regionalbusserne, samt bybusserne i Odense. Kunderne får nye køreplaner, hvor der primært forsvinder busafgange uden for myldretiden, men også om eftermiddagen.

## **14. APRIL**

Den 14. april nærmer busdriften sig en normalisering, dog kører busserne fortsat med restriktioner i forhold til antal passagerer, indstigning, billettering og øvrig hensyntagen. Alle busser forsynes med skilte, der oplyser, hvor mange passagerer busserne maksimal kan medbringe.

## 15. APRIL

Den 15. april går de lokale skolebusser og regionale uddannelsesbusser nu i gang med at transportere de elever, der nu vender tilbage til skolerne. Det drejer sig om de små klasser i folkeskolerne, samt 3.g'erne fra landets gymnasieskoler. Brugen af busserne er dog underlagt restriktioner, så smittespredningen fortsat begrænses.

## 4. MAJ

Mandag den 4. maj genoptager FynBus' kontrollører den systematiske billetkontrol i busserne, efter at have haft indstillet kontrollen de seneste uger på grund af coronavirusen. Resultatet er overraskende negativt. Hvor "snydeprocenten" normalt befinder sig under 2 %, ligger den efter mandagens billetkontrol på hele 10 %. FynBus varsler nu mere alvorlige sanktioner mod snydere.

## 18. MAJ

Fra mandag den 18. maj kan flere kunder nu tage bussen, idet sundhedsmyndighedernes ændring af afstandskravet fra 2 til 1 meter medfører at den kollektive trafik igen må øge kapaciteten. Dette er også dagen, hvor bøden for at køre uden billet hæves. Med virkning fra i dag har FynBus' bestyrelse besluttet, at kontrolafgiften sættes op fra 750 til 1200 kroner. Hvis det også er nødvendigt at tilkalde politiet, bliver taksten for en kontrolafgift 2000 kroner. Endelig er det også dagen, hvor FynBus' kundecenter i Odense igen åbner. Som mange andre steder bliver det dog med særlige forholdsregler. Åbningstiderne er lidt kortere, mens telefonerne er åbne som normalt.

## 27. MAJ

Onsdag den 27. maj rulles en ny skiltekampagne ud blandt kunderne på stoppestederne: På stoppestederne er det nemlig også vigtigt at kunderne husker at holde afstand, og derfor iværksætter FynBus ny skiltning på større stoppesteder, hvor der kan være risiko for "vente-trængsel".

## 10. JUNI

Fra og med onsdag den 10. juni iværksætter FynBus ekstra synlig rengøring af bussernes kontaktflader i myldretiden. Når bussen kører ind på et af de udvalgte knudepunkter, står der rengøringspersonale klar til at aftørre bussens kontaktflader med spritklude, inden bussen igen kører videre. Det er også på denne dag, at kunderne igen kan opleve, at den forreste dør i bussen igen åbnes for ind- og udstigning. FynBus' buschauffører får samtidig lov til at benytte mundbund og visir, såfremt de ønsker dette.



## **1. JULI**

Den 1. juli modtager FynBus konklusionerne fra en undersøgelse af kundernes holdning til og adfærd i den kollektive trafik, som FynBus har bedt adfærdsbureauet WeLearn om at iværksætte med henblik på at fremkomme med anbefalinger til initiativer der kan fastholde de eksisterende kunder, samt skaffe frafaldne kunder tilbage til bussen i kølvandet på Covid-19/coronakrisen. Undersøgelsen fortæller at langt de fleste kunder er trygge i de fynske busser, og de har tillid til at trafikskabet på bedste vis håndterer de retningslinjer, der skal til for at skabe en tryk bustur.

## **7. AUGUST**

Fredag den 7. august opfordrer FynBus direkte sine kunder, både i busser og flextrafik, til altid at have mundbind på i den kollektive trafik. Opfordringen sker i kølvandet på Sundhedsstyrelsen opfordring til danskerne om at have et mundbind liggende i tasken, som kan bruges i fx den kollektive trafik, hvis man vurderer at afstandsreglen på 1 meter er svær at overholde.

## **10. AUGUST**

Fra mandag den 10. august oplever FynBus nu, at mange kunder vender tilbage og at passagertallet stiger. Selvom enkelte afgang har indeholdt det maksimale antal passagerer, har FynBus ikke for mange ombord. Det kan FynBus fastslå ud fra det passagertællesystem, der er opsat i regionalbusserne og bybusserne i Odense, kombineret med indmeldinger fra chaufførerne. I forlængelse af FynBus' opfordring til kunderne vedr. mundbind, har chaufførerne i flextrafikken nu mulighed for at udlevere et mundbind til de kunder, der måtte have glemt det, eller ikke har haft mulighed for selv at købe et.

## **21. AUGUST**

Den 21. august genindsættes natbusserne efter en lang coronapause. Indsættelsen sker som konsekvens af beslutningen om at nattelivets åbningstid udvides til klokken 02.00.

## **22. AUGUST**

Lørdag den 22. august træder regeringens landsdækkende krav om mundbind i kraft. Det betyder at alle, der benytter den kollektive trafik i Danmark skal bære mundbind.

## **24. AUGUST**

Mandag den 24. august besøger FynBus' kundeambasadorer busterminalen i Odense og deler mundbind ud til kunderne for at minde dem om mundbindskravet. Der deles forbavsende få mundbind ud. Kunderne har forstået budskabet.



## **31. AUGUST**

Fra og med mandag den 31. august har kunderne igen mulighed for at betale med kontanter i busserne. I kommunikationen med kunderne betones det, at FynBus helst ser, at kunderne fortsat benytter rejsekort eller mobilbillet, når de skal med bussen.

## **7. SEPTEMBER**

Mandag den 7. september besøger FynBus' kundeambassadører busterminalen i Odense fra morgenstunden for at dele håndsprit og mundbind ud til kunderne. Det handler om at øge kundernes bevidsthed om adfærd i den kollektive trafik, så det fortsat er sikkert at tage bussen. En tilsvarende aktion gennemføres i Svendborg.

## **8. SEPTEMBER**

På baggrund af stigende smittetal i Odense Kommune og indførelse af yderligere restriktioner sender FynBus den 8. september sit administrative personale hjem samtidig med en yderligere skærpelse af budskabet til kunderne vedr. adfærden i den kollektive trafik.

## **24. SEPTEMBER**

Den 24. september bliver de regionale natbusser igen indstillet på grund af stigende smittetryk.

## **30. NOVEMBER**

Den 30. november lukkes FynBus' kundecenter igen kortvarigt på grund af smitteudbrud blandt personalet, men åbner igen den 3. december.

## **9. DECEMBER**

Den 9. december forlænger Transport- og Boligministeriet kravet om brug af mundbind i den kollektive trafik til og med 1. marts 2021. Samme dag lukker FynBus sit kundecenter ned for fysisk fremmøde. Personalet arbejder i stedet hjemmefra.

## **30. DECEMBER**

Den 30. december indstilles U-ruterne foreløbig til og med 17. januar. I Odense lukkes rute 44, samt E- og S-afgange også ned. FynBus tilbyder i stedet Flextur til buspris.

# ÅRSREGNSKAB LIGHT\*: DRIFTSREGNSKAB

## REGNSKABSOPGØRELSE (UDGIFTSBASERET)

(1.000 KR.)	REGNSKAB 2020	BUDGET 2020	REGNSKAB 2019
INDTÆGTER FRA BUSDRIFT	-198.132	-209.041	-200.948
EJERBIDRAG FRA BUSDRIFT	-388.633	-395.557	-386.501
INDTÆGTER KOLLEKTIV TRAFIK I ALT	-586.765	-604.598	-587.449
INDTÆGTER FRA FLEXTRAFIK	-4.724	-5.839	-5.672
EJERBIDRAG FRA FLEXTRAFIK	-76.486	-75.447	-79.745
INDTÆGTER FLEXTRAFIK I ALT	-81.210	-81.285	-85.417
INDTÆGTER FRA PROJEKTER	-26	0	-1.008
INDTÆGTER FRA ØVRIGE	-3.595	-3.436	-3.478
INDTÆGTER I ALT	-671.596	-689.319	-677.353
UDGIFTER FRA BUSDRIFT	501.029	516.857	503.954
FÆLLESUDGIFTER	79.778	86.454	80.171
UDGIFTER KOLLEKTIV TRAFIK I ALT	580.807	603.311	584.125
UDGIFTER FRA FLEXTRAFIK	62.307	62.231	66.472
FÆLLESUDGIFTER	17.738	16.840	17.713
UDGIFTER FLEXTRAFIK I ALT	80.045	79.071	84.185
UDGIFTER FRA PROJEKTER	13	-	1.604
UDGIFTER FRA ØVRIGE	15.953	16.075	15.664
UDGIFTER I ALT	676.817	698.457	685.577
DRIFTSRESULTAT FØR FINANSIERING (- = OVERSKUD)	5.221	9.138	8.224
RENTER	-5.780	-1.413	2.770
RESULTAT AF ORDINÆR DRIFTSVIRKSOMHED (- = OVERSKUD)	-559	7.725	10.994
ANLÆGSUDGIFTER	3.026	3.414	3.250
RESULTAT I ALT (- = OVERSKUD)	2.467	11.139	14.245

## RESULTATDISPONERING

(1.000 KR.)	REGNSKAB 2020	BUDGET 2020	REGNSKAB 2019
TIL RAMMESTYRING VIA EGENKAPITAL	-4.244	0	-547
TIL EGENKAPITAL	6.711	11.139	14.792
RESULTAT I ALT (- = OVERSKUD)	2.467	11.139	14.245

# BALANCE

## AKTIVER

(1.000 KR.)	ULTIMO 2020	ULTIMO 2019
<b>MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER</b>		
GRUNDE OG BYGNINGER	35.328	37.699
TEKNISKE ANLÆG M.V.	33.590	39.624
INVENTAR MV.	153	187
ANLÆG UNDER UDFØRELSE	331	0
<b>IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER</b>		
IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER	1.542	2.862
ANLÆG UNDER UDFØRELSE	452	859
<b>MATERIELLE/IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER I ALT</b>	<b>71.396</b>	<b>81.231</b>
<b>FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER</b>	<b>214.834</b>	<b>222.412</b>
<b>ANLÆGSAKTIVER I ALT</b>	<b>286.230</b>	<b>303.643</b>
<b>OMSÆTNINGSAKTIVER</b>		
TILGODEHAVENDER	62.108	71.699
LIKVIDE BEHOLDNINGER	84.725	62.849
<b>OMSÆTNINGSAKTIVER I ALT</b>	<b>146.833</b>	<b>134.548</b>
<b>AKTIVER I ALT</b>	<b>433.064</b>	<b>438.191</b>

## PASSIVER

(1.000 KR.)	ULTIMO 2019	ULTIMO 2019
<b>EGENKAPITAL</b>	<b>-77.536</b>	<b>-73.714</b>
HENSATTE FORPLIGTIGELSER	409.452	425.059
LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTIGELSER	5.164	1.688
KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTIGELSER	95.983	85.159
<b>PASSIVER I ALT</b>	<b>433.064</b>	<b>438.191</b>

\* Find det samlede årsregnskab for 2020 på [FynBus.dk/konomi-og-statistik](https://fynbus.dk/konomi-og-statistik)

# 2021: VI SKAL HAVE KUNDERNE TILBAGE TIL DET GRØNNE OG NEMME!

Det er under tilblivelsen af denne sidste tekst til årsberetningen fortsat uvist, hvornår Covid-19 slipper taget, og befolkningen kan vende tilbage til noget, der minder om tiden før pandemien. Alligevel er håbet "FynBus-grønt", fordi vi i en tidshorisont, der løber til august måned, mener at kunne se en ende på det liv, vi har levet, siden Covid-19 ændrede alt i marts 2020.

Når befolkningen er vaccineret, håber vi på, at de sidste restriktioner kan ophæves, og vi igen kan vende tilbage til de mange spændende planer for den kollektive trafiks udvikling på Fyn og Langeland.

FynBus har ved indgangen til 2021 taget hul på en ny treårig strategiperiode, der består af tre hoveddele.

## **Den kollektive trafik efter Covid-19!**

### **Det skal være nemt, og ikke mindst oplagt, at benytte FynBus som et alternativ til bilen!**

#### **Grøn omstilling!**

Corona har påvirket den kollektive trafik, og det er ikke givet, at vi hurtigt kommer tilbage til det, som vi kendte før Covid-19. Der vil tværtimod vil der være behov for at udvikle nye løsninger, der modsvarer kundernes rejsebehov, hvor hjemmearbejde kommer til at få et større omfang. Der vil også skulle gøres en stor indsats for at vinde kunderne tilbage, og denne skal blandt andet tage udgangspunkt i at det skal føles trygt og sikkert at benytte den kollektive trafik.

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.

Selvom vi ser ind i et 2021, der fortsat er i Covid-19's jerngreb, har vi også en positiv tro på fremtiden på vegne af den kollektive trafik.





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



**MOBILITET**



**FLERE  
KUNDER**



**GRØN  
OMSTILLING**



**SIKKER DRIFT**



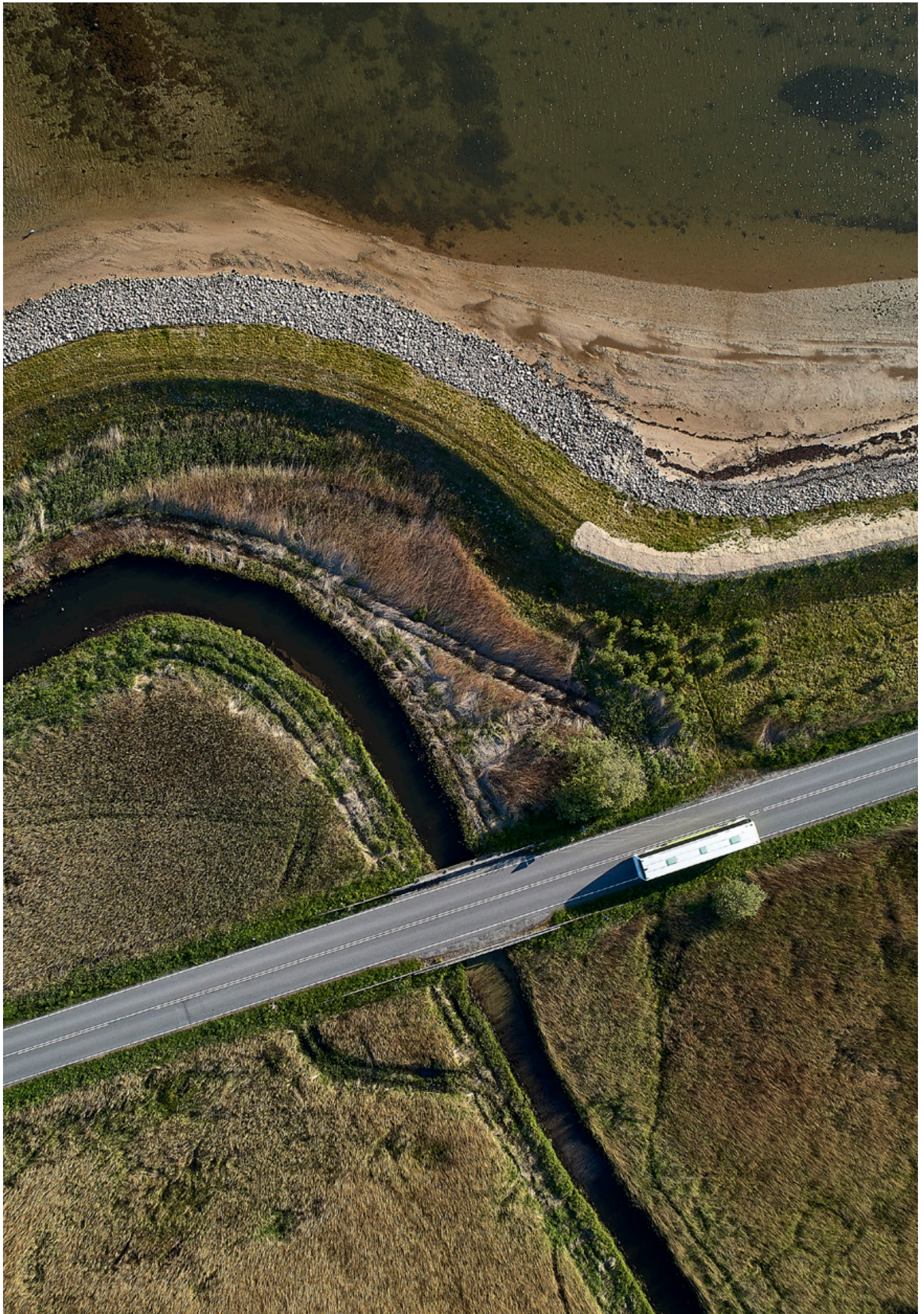














**Bilag 5.1**

## **Forventet regnskab 2021 og budgetforslag 2022, hovedtal**

### INDHOLD

Indledning .....	2
Væsentlig udvikling og forudsætninger .....	3
COVID-19.....	3
Passagerer.....	3
Indtægter .....	3
Takster .....	4
Entreprenørudgifter .....	5
Omkostningsindeks kørselsudgifter .....	5
Odense Letbane.....	5
Forventet Regnskab 2021 og budgetforslag 2022 .....	6
Hovedtal bus- og telekørsel .....	6
Passagerindtægter og passagerudvikling .....	7
Entreprenørudgifter .....	9
Fællesudgifter .....	12
Telekørsel/Flexkur 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 og budgetforslag for 2022, samt budgetoverslag 2023-2025.

Det forventede regnskab består af følgende dokumenter:

- Bilag 5.1 Notat Forventet regnskab 2021 og budgetforslag 2022
- Bilag 5.2 Talmateriale Forventet regnskab 2021 og budgetforslag 2022

Det forventede regnskab er udarbejdet med baggrund i resultatet fra 2020, realiserede resultater og 4 måneder i 2021, kendte ændringer for 2021 samt et estimat på konsekvenserne af COVID-19.

Budgetforslaget for 2022 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2021, tillagt kendte ændringer for 2022, prisreguleringer og takststigning.

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.

De ejerspecifikke notater og forventede regnskaber udsendes til FynBus' samarbejdspartnere hos ejerne. De gennemgås på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus i juni måned, hvor forventet regnskab 2021, budgetforslaget for 2022 samt overslagsår også drøftes i overensstemmelse med FynBus' økonomiske årshjul.



## VÆSENTLIG UDVIKLING OG FORUDSÆTNINGER.

I dette afsnit beskrives væsentlige forhold og forudsætninger i forhold til det forventede regnskab og budgetforslaget, 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. I april 2021 estimeres det samlede tab at udgøre 1.260 mio. kr. for hele 2021. KL og Danske regioner forhandler i skrivende stund med regeringen om, at få udvidet kompensationsaftalen til at dække hele 2021.

Budgetforslag 2022 er udarbejdet med de samme COVID-19 forudsætninger som budget 2021. Det er endnu uvist om der kommer en kompensationsaftale for 2022.

Forventet regnskab 2021 indeholder forventninger om fuld COVID-19 kompensation i hele 2021, da aftalen med regeringen har følgende ordlyd: *"Regeringen, KL og Danske Regioner er enige om, at der ikke indføres serviceforringelser i det kommunale og regionale kollektive trafikniveau i 2021 set i forhold til før COVID-19."*

Kompensationen består af følgende poster.

Busdrift:

- Indtægter 69,6 mio. kr.
- Bruttoudgifter 11,4 mio. kr.
- Fællesudgifter 0,1 mio. kr.
- Telekørsel -1,3 mio. kr.
- I alt 79,8 mio. kr.

Flextrafik: -8,6 mio. kr.

FynBus i alt 71,2 mio. kr.

Aftalen for 2021 med en ramme på 362 mio. kr. er blevet udmøntet til Trafikselskaberne, og FynBus' andel udgør 21,0 mio. kr., hvilket betyder, at i henhold til forventet regnskab 2021, er der usikkerhed om at få kompensation op til de 71,2 mio. kr. FynBus fortsætter på nuværende tidspunkt driften ud fra forudsætningen om fuld kompensation for 2021.

### 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 8,7 mio. Beregningen er foretaget med baggrund i passagertal for årets første 3 måneder samt forventningerne til COVID-19 resten af året.

For flextrafik er der i 2021 indregnet COVID-19 konsekvenser, mens 2022 tager udgangspunkt i kommunernes indmeldte aktivitetsniveau. Der vil ved den endelige budgetudarbejdelse i august ske en revurdering af forventningerne til aktivitetsniveauet.

### Indtægter

Udbruddet af COVID-19 har store og direkte konsekvenser for indtægterne fra buskørslen. Både i regnskab 2020 og i forventet regnskab 2021.

Budget 2021 er udarbejdet med henblik på at vise en situation uden COVID-19. Derved synliggøres effekten af COVID-19 på indtægtsniveauet, når der sammenlignes med forventet regnskab 2021, hvor konsekvenserne af COVID-19 er indregnet.

Afvigelsen fra budget 2021 til forventet regnskab 2021 svarer som udgangspunkt til den forventede kompensation fra regeringen, såfremt kompensationsaftalen udvides til at gælde for hele 2021. Kompensationen vedr. indtægterne forventes at udgøre 69,6 mio. kr. i forventet regnskab 2021.

I takt med den forventede genåbning af samfundet i foråret og hen over sommeren 2021 er der indregnet en stigning i indtægterne fra buskørslen, men usikkerheden forbundet hermed er naturligvis stor.

Budgetforslag 2022 er også udarbejdet med henblik på at vise en situation uden COVID-19. Derved kan effekten af COVID-19 på indtægtsniveauet synliggøres, når der sammenlignes med forventet regnskab 2022.

Der er på nuværende tidspunkt ikke indgået en aftale mellem parterne om kompensation af manglende indtægter i 2022.

### **Takster**

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

Samlet set er priserne hævet med 1,1 % i henhold til takststigningsloftet for 2021. Den væsentligste ændring er en ændring af Rejsekort Classic med 3,6 %. Takststigningsloftet for 2022 er 0,0 %. Der er derfor ikke indarbejdet takststigninger.

### **Indtægtsdeling**

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

Da DSBs og FynBus' rejsehjemler kan anvendes i både busser og tog sker indtægtsdelingen på 2 niveauer:

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

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

FynBus er pt. i dialog med DSB om den fremtidige afregningsmodel for skolekort og ungdomskort, da rammerne herfor skal fastlægges bilateralt. Parterne i Takst Vest samarbejder på at have en fælles løsningsmodel for deling af ungdomskort klar i 2021, og indtil da sker der aconto afregning med DSB og Arriva.

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

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

Kontantindtægter fordeles på ruteniveau på baggrund af rejsedata efter den ejer, der finansierer ruten. Det samme sker for Rejsekort.

For ruter med delt finansiering deles indtægterne efter antallet af køreplantimer ligesom udgifterne.

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

Tilsvarende indtægtsfordeling er foretaget for Ungdomskort og Skolekort.

### **Entreprenørudgifter**

Forventningen til 2021 og budgetforslag 2022 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. 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. Disse udgifter er ikke medtaget i budgetforslag 2022.

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

### **Omkostningsindeks kørselsudgifter**

Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes at være 2,72 % højere end budgetteret. I budgetforslag 2022 er der indregnet en stigning på 2,1 % i forhold til forventet 2021 på baggrund af skøn fra TID.

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, budgetforslag 2022 og i budgetoverslagsårene.

## FORVENTET REGNSKAB 2021 OG BUDGETFORSLAG 2022

### 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 budgetforslag 2022**

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
<b>Busdrift</b>							
Indtægter	-195,8	-131,7	-195,6	-126,9	-186,9	-68,6	60,0
Kørselsudgifter	487,2	491,7	474,5	509,6	481,2	-35,0	28,3
Fællesudgifter *	78,0	79,0	81,1	81,1	81,2	0,0	0,0
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>369,4</b>	<b>439,0</b>	<b>360,1</b>	<b>463,8</b>	<b>375,5</b>	<b>-103,7</b>	<b>88,3</b>
Covid-19 kompensation	0,0	68,4	0,0	-81,1	0,0	81,1	-81,1
<b>Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.</b>	<b>369,4</b>	<b>370,6</b>	<b>360,1</b>	<b>382,7</b>	<b>375,5</b>	<b>-22,6</b>	<b>7,2</b>
<b>Telekørsel</b>							
Indtægter	-2,6	-2,6	-4,7	-3,1	-4,3	-1,5	1,2
Kørselsudgifter	14,2	7,4	12,4	9,5	11,4	2,9	-1,9
Fællesudgifter	5,5	6,5	5,2	4,0	4,7	1,2	-0,7
<b>Ejerbidrag telekørsel</b>	<b>17,1</b>	<b>11,3</b>	<b>12,9</b>	<b>10,4</b>	<b>11,8</b>	<b>2,5</b>	<b>-1,4</b>
Covid-19 kompensation	0,0	6,7	0,0	1,3	0,0	-1,3	1,3
<b>Ejerbidrag telekørsel incl. Covid-19 komp.</b>	<b>17,1</b>	<b>18,0</b>	<b>12,9</b>	<b>11,7</b>	<b>11,8</b>	<b>1,2</b>	<b>-0,1</b>
<b>Ejerbidrag i alt excl Covid-19 komp.</b>	<b>386,5</b>	<b>450,4</b>	<b>373,0</b>	<b>474,2</b>	<b>387,3</b>	<b>-101,2</b>	<b>86,9</b>
Covid-19 kompensation i alt	0,0	-61,7	0,0	-79,8	0,0	79,8	-79,8
<b>Ejerbidrag i alt</b>	<b>386,5</b>	<b>388,6</b>	<b>373,0</b>	<b>394,4</b>	<b>387,3</b>	<b>-21,4</b>	<b>7,1</b>

2021:

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2021 at udgøre 393,9 mio. kr. Det er en merudgift på 20,9 mio. kroner, svarende til en stigning på 5,6 % 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.

2022:

I budgetforslag 2022 forventes ejerbidraget at udgøre 386,8 mio. kr. svarende til en mindreudgift på 7,1 mio. kroner i forhold til forventet regnskab 2021. Der er i budgetforslag 2022 ikke indarbejdet COVID-19 relaterede udgifter eller kompensation. Ultimo april 2021 er der indmeldt til Trafikselskaberne i Danmark, at FynBus forventer mindreindtægter på 18,7 mio. kroner og udgifter til ekstrarengøring på 11,5 mio. kroner. I alt 30,2 mio. kr. vedrørende busdriften. Såfremt der ikke indgås en aftale om COVID-19 kompensation for 2022, kan det have betydning for ejerbidraget.

Af tabel 2 herunder, vises ejerfordelingen af COVID-19 relaterede mindreindtægter og merudgifter til ekstrarengøring mv.

Tabel 2: Forventet mindreindtægter og merudgifter pga. COVID- 19 i 2022.

<b>BF 2022</b> <b>Eventuel Covid-19 kompensation*</b> <b>(mio. kr. i årets priser)</b>	<b>Indtægter</b>	<b>Udgifter</b>	<b>Total</b>
<b>FynBus</b>	18,7	11,5	30,2
Region Syddanmark	10,0	4,4	14,4
Assens	0,3	0,4	0,7
Faaborg - Midtfyn	0,1	0,8	0,9
Kerteminde	0,2	0,2	0,4
Langeland	-0,2	0,1	0,0
Middelfart	0,5	0,2	0,7
Nordfyn	0,5	0,4	0,9
Nyborg	0,4	0,3	0,7
Odense	6,0	4,0	10,0
Svendborg	1,0	0,6	1,6

\*Tabellen viser forventet covid-19 kompensationstal for 2022, som er indrapporteret til TID 28/4-2021

De vigtigste faktorer for både forventet regnskab 2021 og budgetforslag 2022 er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

### **Passagerindtægter og passagerudvikling**

2021:

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2021 at falde med 68,6 mio. kroner i forhold til budgettet. Der forventes COVID-19 kompensation for 69,6 mio. kroner. Se uddybning nedenfor.

2022:

Budgetforslag 2022 baseres på en fremskrivning fra situationen primo 2020, hvor COVID-19 ikke eksisterer. Desuden er der indregnet takstændring fra 2020 til 2021. Der forventes ingen takstændring fra 2021 til 2022. Dette medfører en forventet merindtægt på 60,0 mio. kroner i 2022 set i forhold til forventet regnskab 2021. Endelig er der fratrukket indtægter som følge af opstart af Letbanen og det nye Bynet samt gratiskørsel i Assens Kommune og Svendborg Kommune.

Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 3 herunder.

Det bemærkes, at Odense Kommune og Region Syddanmark forventes at have 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 af 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.

I budgetforslag 2022 er der fratrukket henholdsvis 7,4 og 2,4 mio. kr. i indtægter fra buskørslen som følge af det nye Bynet.

Det omvendte gør sig gældende for Assens Kommune og Svendborg Kommune, som begge i 2021 har indført forskellige former for gratis buskørsel på deres lokalruter. Da gratis buskørsel ikke var indregnet i budget 2021, og fordi gratiskørsel ikke er omfattet af reglerne for kompensation, så kan Svendborg Kommune og Assens Kommune altså ikke kompenseres fuldt ud op til deres henholdsvis budgetter i 2021.



I budgetforslag 2022 er gratiskørsel indregnet hos Assens Kommune, mens forsøget slutter hos Svendborg ved udgangen af 2021.

**Tabel 3: Passagerindtægter for perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022**

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
<b>FynBus</b>	-195,8	-131,7	-195,6	-196,5	-186,9	1,0	-9,6
Region Syddanmark	-105,6	-73,2	-106,2	-106,9	-104,5	0,7	-2,4
Assens	-3,4	-2,8	-3,4	-1,5	-1,5	-1,8	-0,1
Faaborg - Midtfyn	-3,4	-2,7	-3,3	-3,3	-3,2	0,0	0,0
Kerteminde	-1,5	-1,1	-1,5	-1,5	-1,5	0,0	0,0
Langeland	-1,7	-1,4	-1,7	-1,7	-1,7	0,0	0,0
Middelfart	-2,5	-1,7	-2,5	-2,5	-2,5	0,0	0,0
Nordfyn	-2,7	-2,0	-2,6	-2,6	-2,6	0,0	0,0
Nyborg	-3,0	-2,1	-3,0	-3,0	-3,0	0,0	0,0
Odense	-62,4	-38,3	-61,9	-64,3	-56,9	2,4	-7,4
Svendborg	-9,6	-6,3	-9,6	-9,2	-9,6	-0,3	0,3

Tabel 4 herunder viser indtægterne fordelt på produkttyper.

**Tabel 4: Udviklingen i produkttyper for perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022**

Mio. kroner (årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
<b>Indtægter fordelt på hovedgrupper</b>							
Kontantbilletter	-21,3	-4,8	-18,8	-2,0	-18,1	-16,7	16,0
Mobilbilletter	-15,6	-15,7	-12,4	-18,9	-11,9	6,5	-7,0
Rejsekort (KVIKKort mm)	-57,5	-42,6	-62,1	-42,9	-59,9	-19,2	17,0
Pendlerkort	-19,3	-0,5	-20,2	-9,2	-19,5	-11,0	10,2
Ungdomskort	-51,0	-39,6	-47,2	-29,7	-46,2	-17,6	16,5
Skolekort	-9,4	-8,2	-9,2	-6,4	-7,3	-2,8	0,9
Statstilskud	-12,7	-12,8	-12,8	-12,8	-12,4	0,0	-0,4
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-8,4	-5,8	-11,6	-5,5	-11,2	-6,1	5,7
Øvrige indt. og salgsudgifter	-0,6	-1,7	-1,2	0,5	-0,5	-1,7	1,1
Covid-19 kompensation	0,0	60,2	0,0	-69,6	0,0	69,6	-69,6
<b>Indtægter i alt</b>	<b>-195,8</b>	<b>-131,7</b>	<b>-195,6</b>	<b>-196,5</b>	<b>-186,9</b>	<b>1,0</b>	<b>-9,6</b>

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.

2022:

Budgetforslag 2022 baseres på en fremskrivning fra situationen primo 2020, hvor COVID-19 ikke eksisterer. Se yderligere ovenfor.

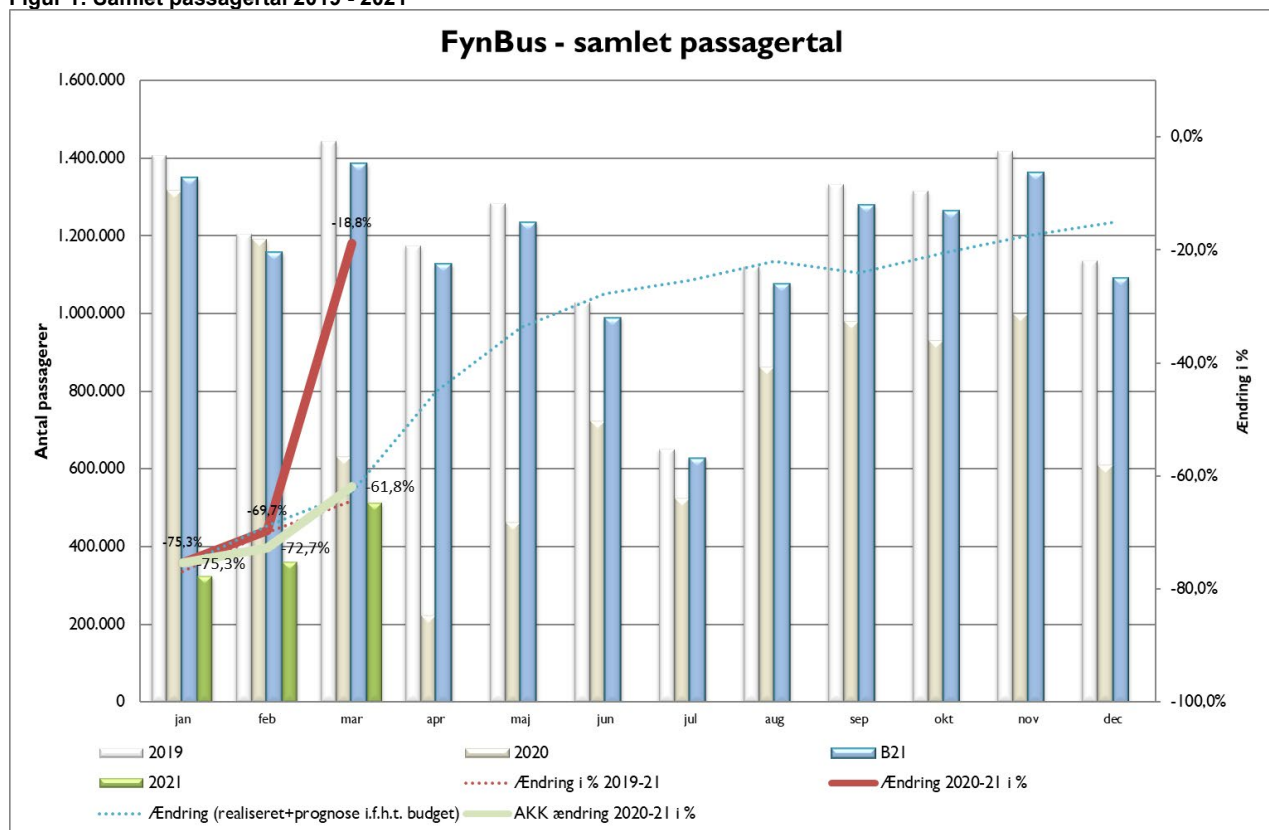
I nedenstående tabel 5 ses udviklingen i passagertallet.

**Tabel 5: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022**

Passagerer (1.000)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
<b>FynBus</b>	14.521	9.472	13.678	8.695	13.225	-4.983	4.530
Region Syddanmark	5.452	3.641	5.155	3.260	5.000	-1.895	1.740
Assens	323	203	299	166	299	-133	133
Faaborg - Midtfyn	315	216	294	166	294	-128	128
Kerteminde	147	104	157	91	157	-66	66
Langeland	276	191	272	162	272	-110	110
Middelfart	173	102	154	88	154	-66	66
Nordfyn	285	181	271	149	271	-122	122
Nyborg	288	190	262	156	262	-106	106
Odense	6.423	4.075	6.036	3.968	5.738	-2.068	1.770
Svendborg	839	569	778	489	778	-289	289

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 3 måneder med – 61,8 % fra 2020 til 2021. Figuren viser også, at der i marts også var tale om et mindre fald i passagertallet i forhold til 2020. Figur 1 viser endvidere en prognose for passagertallet i forhold til budget 2021.

### Entrepenørudgifter

Forventet 2021 og budgetforslag 2022 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. I estimatet er indarbejdet allerede kendte ændringer af kørselsudgifter fra maj 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.

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 natbusser i regionen frem til september 2021.

**Table 6: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022**

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
<b>FynBus</b>	487,2	491,7	474,5	498,2	481,2	-23,7	17,0
Region Syddanmark	188,2	190,9	189,0	192,1	198,3	-3,2	-6,2
Assens	16,4	16,8	16,4	16,7	17,2	-0,3	-0,5
Faaborg - Midtfyn	23,3	23,8	23,7	24,2	25,0	-0,5	-0,7
Kerteminde	6,8	6,5	6,4	6,6	6,7	-0,2	-0,1
Langeland	7,0	6,4	6,1	6,3	6,7	-0,2	-0,4
Middelfart	11,6	11,5	11,2	11,5	11,8	-0,3	-0,3
Nordfyn	14,3	14,4	14,0	14,3	14,7	-0,3	-0,4
Nyborg	14,3	14,5	14,2	14,6	15,0	-0,4	-0,4
Odense	175,3	177,3	166,3	183,7	157,2	-17,5	26,5
Svendborg	30,0	29,6	27,4	28,2	28,9	-0,8	-0,7

2021:

Entreprenørudgifterne forventes i 2021 at udgøre 498,2 mio. kroner, hvilket svarer til en merudgift på 23,7 mio. kroner eller en stigning på 5,0 % i forhold til budgetteret. Der er følgende forklaringer:

<b>Udvikling:</b>	<b>Mio. kroner</b>
<b>Budget 2021 bruttoudgifter i alt</b>	<b>474,5</b>
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 2,72% højere	12,6
Flere køreplantimer, 15.800 timer. Primær stigning i Odense pga. udskydelse af nyt Bynet 2021. Herudover mindre stigninger i Region Syddanmark og Nyborg, samt fald i Assens, Faaborg-Midtfyn og Nordfyn	13,3
Odense: elbusser og ikke realiseret besparelser	2,0
Reduktion i udgifter til drivmidler i henhold til aftale med vognmændene.	-0,8
Merudgift til ekstrarengøring af knudepunkter	3,5
Merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. COVID-19	8,3
Variabel kørsel	-2,4
Direkte henførbare udgifter	-1,2
Øvrige udgifter: incitamentsaftale ,bod, rejsegaranti m.m	-0,2
COVID-19 kompensation	-11,4
<b>Forventet regnskab 2021 bruttoudgifter i alt</b>	<b>498,2</b>

2022:

Budgetforslag 2022 viser et fald i entreprenøruddgifterne på 17,0 mio. kroner i forhold til forventet 2021. Forklaringerne er følgende:

Udvikling:	Mio. kroner
<b>Forventet regnskab 2021 bruttoudgifter i alt</b>	<b>498,2</b>
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 2,1% højere	9,6
Færre køreplantimer, 49080 timer og Odense Bynet 2022	-33,3
Odense: elbusser og ikke realiseret besparelser	1,8
Merudgift til ekstrarengøring af knudepunkter	-3,5
Ingen udgift til ekstra rengøring af busserne pga. COVID-19 i 2022	-8,3
Ingen reduktion i udgifter til drivmidler i 2021	0,9
Nyt udbud Langeland, timeprisændring, planlagte ændringer m.m	0,2
Variabel kørsel	2,8
Direkte henførbare udgifter	1,2
Øvrige udgifter: incitamentsaftale ,bod, rejsegaranti m.m	0,2
COVID-19 kompensation	11,4
<b>Budgetforslag 2022 bruttoudgifter i alt</b>	<b>481,2</b>

Der er usikkerhed til den forventede besparelse ved nyt Bynet i Odense, da der stadig er enkelte faktorer, som endnu ikke er afklaret. Blandt andet udestår den endelig køreplanen.

2021:

Som det fremgår af tabel 7, bruges der samlet 21 driftsbus flere, dette er i Odense, og skyldes Odense letbanes forsinkelse og derved Bynet 2021. Der er 15.799 flere køreplantimer end budgetteret. De flere køreplantimer, er hovedsageligt i Odense, men også mindre stigninger i Region Syddanmark, Langeland og Nyborg. I Assens, Faaborg-Midtfyn og Nordfyn er der færre køreplantimer.

**Tabel 7: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2019 til BF 2022**

Ejer		R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
FynBus	Driftsbusser	337	337	316	337	316	-21	21
	Køreplantimer	613.716	612.621	597.049	612.848	563.768	-15.799	49.080
Region Syddanmark	Driftsbusser	108	107	107	107	107	-	-
	Køreplantimer	253.664	254.651	254.115	254.550	254.821	-435	-271
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	23	-	-
	Køreplantimer	15.523	15.595	15.418	15.339	15.472	79	-133
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	39	40	40	40	40	-0	0
	Køreplantimer	24.379	23.664	25.002	24.882	25.148	120	-266
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	9	0	-0
	Køreplantimer	8.278	7.705	7.739	7.721	7.716	18	5
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	7	-	-
	Køreplantimer	9.686	9.111	8.732	8.752	8.796	-20	-44
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	12	-	-
	Køreplantimer	13.418	13.038	12.646	12.646	12.743	-	-97
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	23	-	-
	Køreplantimer	15.897	15.367	15.453	15.314	15.387	139	-73
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	15	-	-
	Køreplantimer	17.202	17.135	17.185	17.256	17.329	-71	-73
Odense	Driftsbusser	77	77	56	77	56	-21	21
	Køreplantimer	216.146	216.643	201.300	216.605	166.515	-15.305	50.090
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	24	-	-
	Køreplantimer	39.523	39.712	39.459	39.783	39.841	-324	-58

2022:

Der er ca. 49.000 færre køreplantimer i budgetforslag 2022 end i forventet regnskab 2021. Det skyldes hovedsageligt indførelsen af nyt Bynet i Odense i 2022, hvilket også betyder en reduktion af antal busser med 21. Derudover er den primære årsag kalenderforskydninger mellem 2021 og 2022, hvor der i kommunerne kan være forskydninger i antal skoledage med 1,5%.

### Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken Region Syddanmark 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. kroner til 60,9 mio. kroner, mod at udgifterne til rejsekortet vises separat.

2021:

FynBus ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2021 64,6 mio. kroner. FynBus forventer i 2021 et merforbrug på 8,4 mio. kroner, som føres på rammestyring/overførsel. Dette skyldes den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgør ca. 6,7 mio. kroner. 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. kroner.

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

Udgifterne til Rejsekort & Rejseplan A/S er budgetteret til 15,0 mio. kroner og forventes at være på niveau med budgettet.

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

**Tabel 8: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022**

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
Driftsrelaterede udgifter	10,1	11,2	10,2	10,7	10,5	-0,5	0,2
Salgsrelaterede udgifter	15,0	14,0	16,2	17,5	17,3	-1,3	0,2
Administrative udgifter	36,5	34,2	38,1	38,1	38,1	0,1	0,0
<b>Ordinær ramme</b>	<b>61,6</b>	<b>59,4</b>	<b>64,6</b>	<b>66,3</b>	<b>65,9</b>	-1,7	0,4
Udgifter Rejsekort	14,5	14,5	15,0	15,0	15,3	0,0	-0,3
Investering Odense Letbane	0,0	0,1	0,0	6,7	0,0	-6,7	6,7
Rammestyring / Overførsel	0,5	4,2	0,0	-8,4	0,0	8,4	-8,4
Anlægsudgifter	1,3	0,9	1,5	1,5	0,0	0,0	1,5
<b>I alt</b>	<b>78,0</b>	<b>79,0</b>	<b>81,1</b>	<b>81,1</b>	<b>81,2</b>	0,0	0,0

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 at udgøre 1,5 mio. kroner og er specificeret herunder:

- FynBusbestilling i Fremtiden 0,5 mio. kr., (2019 projekt)
- Forbedring af Trafikinformation 1,0 mio. kr. (2021 projekt)

De ordinære fællesudgifter og udgifter til Rejsekort & Rejseplan 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 9 herunder.

**Tabel 9: Ordinære fællesudgifter i perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022 uden rammestyring og anlægsudgifter**

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
FynBus	76,1	73,9	79,6	88,0	81,2	-8,4	6,9
Region Syddanmark	34,7	33,8	36,2	41,1	37,5	-4,9	3,6
Assens	1,8	1,7	1,8	1,8	1,6	0,0	0,2
Faaborg - Midtfyn	2,6	2,4	2,5	2,8	2,6	-0,3	0,1
Kerteminde	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	-0,1	0,1
Langeland	1,0	1,0	1,0	1,2	1,0	-0,2	0,2
Middelfart	1,4	1,4	1,5	1,6	1,5	-0,1	0,1
Nordfyn	1,7	1,6	1,7	1,9	1,7	-0,2	0,2
Nyborg	1,8	1,8	1,9	2,0	1,9	-0,2	0,1
Odense	25,7	24,8	27,5	29,5	27,5	-2,1	2,0
Svendborg	4,5	4,4	4,7	5,1	4,9	-0,4	0,2

Note: incl. rejsekortsudgifter og investering i Odense Letbane

2022:

FynBus ramme for de ordinære fællesudgifter p/l-reguleres og udgør i budgetforslag 2022 65,9 mio. kroner. Der er ikke ansøgt om anlægsprojekter i 2022, hvorfor udgiften hertil er 0.

### Telekørsel/Flextur og Plustur

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

Tabel 10 herunder viser udviklingen i ejerbidraget fra 2019-22 på ejerniveau.

**Tabel 10: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022 i løbende priser**

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
FynBus	17,1	11,3	12,9	11,7	11,8	1,2	-0,1
Region Syddanmark	0,7	0,8	0,9	0,8	0,9	0,1	0,0
Assens	3,2	1,8	1,9	1,6	1,9	0,3	-0,3
Faaborg - Midtfyn	5,1	3,3	3,0	2,9	2,4	0,0	0,5
Kerteminde	1,5	1,0	1,1	1,0	1,1	0,1	-0,1
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Middelfart	1,2	0,9	1,9	1,7	1,4	0,2	0,3
Nordfyn	3,4	2,0	2,5	2,2	2,5	0,3	-0,3
Nyborg	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3	0,0	0,0
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
Svendborg	1,2	1,0	1,1	1,0	1,1	0,1	-0,1

2021:

Ejerbidraget forventes at udgøre 11,7 mio. kroner, hvilket er en mindre udgift på 1,2 mio. kroner. Mindreforbruget kan tilskrives lavere fællesudgifter.

Som følge af COVID-19 har efterspørgslen siden foråret 2020 været væsentligt reduceret og det er vanskeligt at forudsige, hvornår og i hvilken takt passagererne vil vende tilbage. I februar 2020 startede nyt telekørselskoncept Flextur og Plustur. Budget 2021 blev udarbejdet på et tidspunkt, hvor Flextur og Plustur var nyt og samtidig var kørselsomfanget påvirket af Covid.19. Da der endnu ikke har været en normal periode, er der stor usikkerhed til fremskrivningen af 2021 og budgetforslag 2022.

Forventningen til 2021 tager udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 1. kvartal 2021 tillagt en forventning om, at kunderne gradvist vender tilbage i 2. og 3. kvartal, for at være fuldt tilbage til 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 pr. tur. Ved fremskrivning af 2. og 3. kvartal er anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i 1. kvartal, mens det er den budgetterede omkostning/tur, der er anvendt i 4. kvartal.

2022:

Ejerbidraget i 2022 forventes at udgøre 11,8 mio. kr., som er på niveau med forventet regnskab 2021.

Budgetforslaget tager udgangspunkt i kommunernes indmelding af forventet kørsel i 2022.

De fleste kommuner har valgt at fastholde budget 2021, mens Faaborg-Midtfyn og Middelfart har nedjusteret deres forventning.

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

Tabel 11: Produkt- og ejerfordelte rejser i telekørslen i perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Telekørsel samlet - Antal rejser								
Ture	Produkt	R 2019	R 2020	B2021	FR 2021	BF2022	Afvigelse FR2021- B2021	Afvigelse BF2022- FR2021
FynBus	Telependler	8.972	858	-	-	-	-	-
	Telerute	5.381	4.585	6.533	3.861	6.433	-2.672	2.572
	Telecitcity	9.077	2.035	-	-	-	-	-
	Teletaxa	115.552	9.638	1.250	1.250	1.250	-0	0
	Teletaxa - Flextur		44.710	95.170	65.300	86.170	-29.870	20.870
	Teletaxa - Plustur		11.689	25.375	15.328	23.875	-10.047	8.547
	<b>Total</b>	<b>138.982</b>	<b>73.515</b>	<b>128.328</b>	<b>85.738</b>	<b>117.728</b>	<b>-42.589</b>	<b>31.990</b>
RSD	Telerute	3.997	3.511	5.100	2.994	5.000	-2.106	2.006
	<b>Total</b>	<b>3.997</b>	<b>3.511</b>	<b>5.100</b>	<b>2.994</b>	<b>5.000</b>	<b>-2.106</b>	<b>2.006</b>
Assens	Teletaxa	25.920	1.772					
	Teletaxa - Flextur		6.718	20.160	11.480	20.160	-8.680	8.680
	Teletaxa - Plustur		2.293	3.840	2.405	3.840	-1.435	1.435
	<b>Total</b>	<b>25.920</b>	<b>10.783</b>	<b>24.000</b>	<b>13.884</b>	<b>24.000</b>	<b>-10.116</b>	<b>10.116</b>
Faaborg- Midtfyn	Telependler	3.772	422					
	Telerute	131	39	250	141	250	-109	109
	Teletaxa	38.146	3.293					
	Teletaxa - Flextur		16.541	24.000	21.601	20.000	-2.399	-1.601
	Teletaxa - Plustur		2.813	6.000	3.547	4.000	-2.453	453
	<b>Total</b>	<b>42.049</b>	<b>23.108</b>	<b>30.250</b>	<b>25.289</b>	<b>24.250</b>	<b>-4.961</b>	<b>-1.039</b>
Kerteminde	Telependler	724	41					
	Teletaxa	11.677	902					
	Teletaxa - Flextur		5.013	6.800	4.649	6.800	-2.151	2.151
	Teletaxa - Plustur		1.263	3.400	2.139	3.400	-1.261	1.261
	<b>Total</b>	<b>12.401</b>	<b>7.219</b>	<b>10.200</b>	<b>6.788</b>	<b>10.200</b>	<b>-3.412</b>	<b>3.412</b>
Langeland	Telerute	676	594	425	305	425	-120	120
	<b>Total</b>	<b>676</b>	<b>594</b>	<b>891</b>	<b>305</b>	<b>350</b>	<b>-586</b>	<b>45</b>
Midelfart	Telecitcity	4.129	990					
	Teletaxa	7.621	592					
	Teletaxa - Flextur		5.626	16.000	9.876	11.000	-6.124	1.124
	Teletaxa - Plustur		846	2.000	1.273	2.500	-727	1.227
	<b>Total</b>	<b>11.750</b>	<b>8.054</b>	<b>18.000</b>	<b>11.149</b>	<b>13.500</b>	<b>-6.851</b>	<b>2.351</b>
Nordfyns	Telependler	2.137	201					
	Teletaxa	23.667	2.001					
	Teletaxa - Flextur		4.784	17.040	10.056	17.040	-6.984	6.984
	Teletaxa - Plustur		2.084	6.960	3.786	6.960	-3.174	3.174
	<b>Total</b>	<b>25.804</b>	<b>9.070</b>	<b>24.000</b>	<b>13.842</b>	<b>24.000</b>	<b>-10.158</b>	<b>10.158</b>
Nyborg	Telependler	782	89					
	Telerute	115	41	298	131	298	-167	167
	Teletaxa	3.517	255					
	Teletaxa - Flextur		1.686	1.530	1.184	1.530	-346	346
	Teletaxa - Plustur		990	765	629	765	-136	136
	<b>Total</b>	<b>4.414</b>	<b>3.061</b>	<b>2.593</b>	<b>1.943</b>	<b>2.593</b>	<b>-649</b>	<b>650</b>
Odense	Telerute	407	399	410	290	410	-120	120
	Teletaxa	630	399	1.250	1.250	1.250	-0	0
	<b>Total</b>	<b>1.037</b>	<b>798</b>	<b>1.660</b>	<b>1.539</b>	<b>1.660</b>	<b>-121</b>	<b>121</b>
Svendborg	Telependler	1.557	105					
	Telerute	55	1	50		50	-50	50
	Telecitcity	4.948	1.045					
	Teletaxa	4.374	424					
	Teletaxa - Flextur		4.342	9.640	6.455	9.640	-3.185	3.185
	Teletaxa - Plustur		1.400	2.410	1.549	2.410	-861	861
	<b>Total</b>	<b>10.934</b>	<b>7.317</b>	<b>12.100</b>	<b>8.004</b>	<b>12.100</b>	<b>-4.096</b>	<b>4.096</b>

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 12: Kørselsordninger hos Flextrafik ved 1. kvartal 2021**

Kørselstype	SBH Kørsel	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetkørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskolekørsel	Telekørsel	Siddende patientbefordringer
Kommune												
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	
Langeland	X	X	X	X	X	X		X			X	
Middelfart	X										X	
Nordfyn	X	X	X	X	C	C	C	X	C	C	X	
Nyborg	X		X	X		X		X	X	X	X	
Odense	X										X	
Svendborg	X										X	
Ærø	X	X	X	X								
Region Syddanmark											X	X

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

Det fremgår af tabel 12, at kommunerne anvender FynBus i 65 ud af de i alt 112 mulige ordninger.

### Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i antal personture for perioden 2019 til 2022 vist.

**Tabel 13: Antal personture i perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022**

Antal personture	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021- FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
Handicapkørsel	142.027	90.066	140.592	108.312	142.876	-32.280	34.564
Anden kørsel	226.473	144.253	285.088	235.796	278.478	-49.292	42.682
<b>Handicap- og anden kørsel</b>	<b>368.500</b>	<b>234.319</b>	<b>425.681</b>	<b>344.108</b>	<b>421.354</b>	<b>-81.573</b>	<b>77.246</b>
Telekørsel*	138.982	73.515	128.328	85.738	117.728	-42.589	31.989
<b>I alt</b>	<b>507.482</b>	<b>307.834</b>	<b>554.008</b>	<b>429.846</b>	<b>539.082</b>	<b>-124.162</b>	<b>109.236</b>
Siddende patientbefordring	235.034	205.106	238.000	235.000	238.000	-3.000	3.000
<b>I alt</b>	<b>742.516</b>	<b>512.940</b>	<b>792.008</b>	<b>664.846</b>	<b>777.082</b>	<b>-127.162</b>	<b>112.236</b>

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

Samlet set er der et fald på 16 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 32 % vedr. handicapkørsel, fald på 17 % vedr. anden kørsel og fald på 33 % vedr. telekørsel 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. kvartal 2021 tillagt en forventning om, at kunderne gradvist vender tilbage i 2. og 3. kvartal for at være tilbage til budgetteret niveau i 4. kvartal.

Faldet ved telekørsel 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.

Budgetforslag 2022 er baseret på indmeldinger fra kommunerne, hvor de fleste kommuner har valgt at fastholde budget 2021.

## Ejerbidrag

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 14.

Tabel 14: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021- FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
Indtægter	-5,7	-4,7	-6,4	-4,9	-6,3	-1,5	-1,4
Entreprenørudgifter	66,5	47,5	75,2	61,6	75,3	13,5	13,7
<b>Flex udgifter, netto</b>	<b>60,8</b>	<b>42,7</b>	<b>68,8</b>	<b>56,7</b>	<b>69,0</b>	<b>12,0</b>	<b>12,2</b>
Fællesudgifter	18,9	18,9	20,2	20,6	19,7	-0,4	-0,9
<b>Ejerbidrag</b>	<b>79,7</b>	<b>61,6</b>	<b>89,0</b>	<b>77,4</b>	<b>88,7</b>	<b>11,6</b>	<b>11,3</b>
Covid-19 kompensation				8,6		-8,6	-8,6
<b>Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.</b>	<b>79,7</b>	<b>61,6</b>	<b>89,0</b>	<b>85,9</b>	<b>88,7</b>	<b>3,0</b>	<b>2,7</b>

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

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel:

Tabel 15: Ejerbidrag for Flexkørsel for perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Ejerbidrag for Flexkørsel (mio. kroner i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021- FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
Assens	18,1	10,9	12,5	12,6	14,0	0,0	1,5
Faaborg-Midtfyn	9,1	7,4	27,3	24,0	26,3	-3,4	2,3
Kerteminde	7,1	4,5	5,6	5,5	5,5	-0,1	0,0
Langeland	2,8	2,4	2,4	2,5	2,2	0,1	-0,3
Middelfart	1,8	1,3	1,8	1,8	1,8	-0,1	0,0
Nordfyn	16,9	15,2	17,4	17,9	17,2	0,5	-0,7
Nyborg	3,0	2,3	2,5	2,5	2,5	0,0	0,0
Odense	10,8	7,9	10,3	9,9	10,2	-0,4	0,3
Svendborg	2,8	2,0	2,6	2,5	2,6	0,0	0,0
Ærø	0,5	0,3	0,4	0,4	0,4	0,0	0,1
Region Syddanmark	6,8	7,4	6,2	6,4	5,9	0,2	-0,5
<b>I alt</b>	<b>79,7</b>	<b>61,6</b>	<b>89,0</b>	<b>85,9</b>	<b>88,7</b>	<b>-3,0</b>	<b>2,7</b>

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

2021:

Forventet regnskab 2021 efter 1 kvartal viser et ejerbidrag på 85,9 mio. kroner. Dette svarer til en mindredgift på 3,0 mio. kroner eller ca. 3 % i forhold til budgettet. Mindredgiften 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 lavere end budgetteret og derfor forventes det, at budget 2021 kan korrigeres, så kommunens bidrag til COVID-19 kompensation kan reduceres.

2022:

Ejerbidraget forventes at stige i 2022 i forhold til FR2021. BF2022 er fremskrevet med udgangspunkt i kommunernes indmeldinger om forventet aktivitetsniveau. De fleste kommuner har valgt at fastholde budget 2021, hvorfor Budgetforslag 2022 ligger på niveau med Budget 2021.

### Entreprenørudgifter

2021:

Forventet regnskab 2021 efter 1. kvartal for entreprenørudgifterne viser 61,6 mio. kroner, hvilket er en mindredgift på 13,5 mio. kroner i forhold til budget 2021.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

**Tabel 16: Entreprenørudgifter i perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022**

Mio. kroner (årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021- FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
Handicapkørsel	28,0	19,2	25,5	21,8	26,0	3,7	4,2
Anden kørsel	38,3	27,6	49,0	39,8	49,2	9,2	9,4
<b>I alt</b>	<b>66,3</b>	<b>46,8</b>	<b>74,5</b>	<b>61,6</b>	<b>75,3</b>	<b>12,9</b>	<b>13,7</b>

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

Der forventes en mindredgift på entreprenørudgifter til Handicapkørsel på 3,7 mio. kr. svarende til et fald på 14% i forhold til budgettet. For anden kørsel forventes en mindredgift på 9,2 mio. kr. svarende til 24%.

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. kvartal og ved fremskrivning af 2. og 3. kvartal er der som udgangspunkt anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i 1. kvartal, mens det er den budgetterede omkostning/tur, der er anvendt i 4. kvartal.

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

**Tabel 17: Entreprenørudgifter pr. persontur**

Kroner pr. tur (årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021- FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
Handicapkørsel	197,2	213,4	182	201	182	-19	-19
Anden kørsel	169,9	195,9	174	170	177	5	8
Handicap og anden kørsel	180,4	202,5	177	179	179	-3	0
Telekørsel	102,1	100,7	97	111	97	-14	-14
<b>I alt</b>	<b>158,9</b>	<b>178,2</b>	<b>158</b>	<b>166</b>	<b>161</b>	<b>-7</b>	<b>-5</b>

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

Entreprenørudgiften pr. persontur forventet efter 1. kvartal i 2021 er overordnet på 166 kroner, hvilket er 7 kr. mere end budgetteret. Merudgiften skyldes øgede omkostninger under COVID-19.

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

2022:

Entreprenørudgifterne er baseret på den gennemsnitlige omkostning pr. persontur i 1. kvartal 2020, da det er forventningen at omkostningen per tur i 2022 vil ligge på niveau med før COVID-19. Hvis kørsel har været i udbud og de nye priser afviger fra tidligere er prisen korrigeret.

## Fællesudgifter

2021:

Forventet regnskab efter 1. kvartal 2021 for fællesudgifterne viser 24,6 mio. kroner, hvilket er en mindre udgift på ca. 2,9 %, som primært ses på løn og i mindre grad FlexDanmark.

Tablet 18: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Mio. kroner (årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	B2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
Fællesudgifter. Telekørsel	5,5	6,5	5,2	4,0	4,7	1,2	0,7
Fællesudgifter, flexområdet	18,9	18,9	20,2	20,6	19,7	-0,4	-0,9
<b>Fællesudgifter, i alt</b>	<b>24,5</b>	<b>25,4</b>	<b>25,4</b>	<b>24,6</b>	<b>24,4</b>	<b>0,7</b>	<b>-0,2</b>

2022:

Fællesudgifterne forventes i 2022 at udgøre 24,4 mio. kr. Der er en mindre besparelse i forholdt til forventet regnskab 2021, som skyldes finansiering af udgifter til NOP udskydes til implementeringen af NOP, samt at der ikke gennemføres kundeundersøgelse i 2022.

## TJENESTEMANDSPENSIONER

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

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

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

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

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

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

## Resultat

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

FynBus budgetterede med et underskud på 11,6 mio. kroner i 2021 og budgettet indeholdt pensionering af 1 tjenestemand i 2021. Dette er efterfølgende udskudt og derfor forventes et underskud på 11,1 mio. kroner.

**Tabel 19: Pensionsresultat regnskab 2019 til budgetforslag 2022**

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-13,2	-9,7	-8,6	-8,6	-8,6	0,0	-0,1
Udgifter til pensioner	18,5	19,1	20,0	19,6	20,3	0,5	-0,8
<b>Nettoudgifter pension</b>	<b>5,3</b>	<b>9,4</b>	<b>11,4</b>	<b>11,0</b>	<b>11,8</b>	<b>0,5</b>	<b>-0,8</b>
Administrative udgifter	0,2	-0,0	0,2	0,2	0,2	-	-
<b>Resultat pension</b>	<b>5,5</b>	<b>9,4</b>	<b>11,6</b>	<b>11,1</b>	<b>12,0</b>	<b>0,5</b>	<b>-0,8</b>

Indtægterne forventes at udgør 8,6 mio. kroner i 2021, og er på niveau med budgettet.

Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger består af:

- 3,6 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er på niveau med budget.
- 1,7 mio. kroner i afkast af obligationsbeholdning, som er på niveau med budget. Aktie- og obligationsmarkederne er de seneste år været meget volatile og derfor kan der opleves større udsving end hidtil i afkastet.
- 3,3 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er på niveau med budget.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner forventes at udgør 19,6 mio. kroner. Det er en mindredgift på 0,5 mio. kroner.

De eksterne administrative udgifter udgør 0,2 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget. Udgifterne kan henføres til eksterne udgifter til udbetalingsadministration, bankgebyrer, revisionspåtegning mv.

Indtægten fra Sampension på 3,3 mio. kroner er til dækning af den andel af pensionsudbetalingen, der er fra 2008 og fremadrettet. Den resterende andel af pensionsudbetalingen skal dækkes via afkast fra aktiverne og ved løbende at reducere aktiverne.

## Præmiebetaling

Som det fremgår af nedenstående tabel, forventes den samlede præmie til pension vedr. de tjenestegørende i 2021 at udgør 1,8 mio. kroner og er en merudgift på 0,1 mio. kroner.

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.

**Tabel 20: Præmiebetaling regnskab 2019 til budgetforslag 2022**

Præmiebetaling (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
Keolis Danmark A/S	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	-0,0	-0,1
FynBus' fællesudgifter	1,1	1,1	0,8	0,9	1,0	-0,1	-0,1
<b>I alt til Sampension</b>	<b>1,6</b>	<b>1,6</b>	<b>1,3</b>	<b>1,4</b>	<b>1,6</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,2</b>
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,5	0,4	0,4	0,4	0,2	0,0	0,1
<b>Samlet præmiebetaling</b>	<b>2,1</b>	<b>1,9</b>	<b>1,7</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>

### Pensionsbalance

I pensionsbalancen indgår på den ene side FynBus' pensionsforpligtelser overfor tjenestemændene og på den anden side de værdier, der er reserveret til forpligtelserne. Balancen opgøres hvert 5. år, hvor forpligtelserne bliver aktuaropgjort og dette er gjort pr. 31/12-17. Efter lukningen af Odense Bybusser er der i november 2018 udarbejdet en ekstraordinær aktuaropgørelse for de tjenestemænd, der er berørte af lukningen af Odense Bybusser.

I forbindelse med de 5-årige aktuaropgørelser bliver forskellen mellem forpligtelserne og værdierne nulstillet ved, at FynBus bogfører den del af forpligtelsen, som vedrører Odense Kommune som et tilgodehavende og den del, som vedrører FynBus, bliver reguleret over FynBus' egenkapital. FynBus tilgodehavender hos Odense Kommune udgør pr. 31/12-20 409,5 mio. kroner mod tidligere 425,1 mio. kroner pr. 31/12-20.

FynBus pensionsforpligtelser omfatter 108 tjenestemænd. Heraf er 9 pr. 30/4-21 stadig tjenestegørende.



## FynBus

## Kollektiv trafik

Busruter (1.000 kr. )	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)	Budgetforslag 2022 (2022 priser)	Budgetoverslag 2023 (2022 priser)	Budgetoverslag 2024 (2022 priser)	Budgetoverslag 2025 (2022 priser)
<b>Indtægter:</b>								
Enkeltbilletter, total	20.529	31.160	20.973	-10.187	30.017	30.017	30.017	30.017
- Kontantbilletter	4.841	18.763	2.042	-16.721	18.074	18.074	18.074	18.074
- SMS-billetter	15.688	12.397	18.932	6.534	11.943	11.943	11.943	11.943
Kvikkort/turkort/rejsekort classic	42.581	62.120	42.876	-19.244	59.863	59.863	59.863	59.863
Periodekort, total	48.284	76.702	45.312	-31.390	72.943	72.943	72.943	72.943
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	485	20.232	9.247	-10.985	19.471	19.471	19.471	19.471
- Ungdomskort	39.578	47.220	29.655	-17.566	46.158	46.158	46.158	46.158
- Skolekort	8.221	9.250	6.410	-2.839	7.314	7.314	7.314	7.314
Kompensation fra Staten	12.836	12.779	12.821	42	12.406	12.406	12.406	12.406
Bus / tog samarbejde	5.842	11.596	5.476	-6.120	11.162	11.162	11.162	11.162
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	3.220	1.713	697	-1.015	1.847	1.847	1.847	1.847
Salgsprovision og - gebyrer	-1.561	-615	-1.021	-406	-972	-972	-972	-972
Øvrige indtægter	-3	101	-223	-324	-333	-333	-333	-333
<b>Indtægter i alt</b>	<b>131.727</b>	<b>195.555</b>	<b>126.911</b>	<b>-68.644</b>	<b>186.933</b>	<b>186.933</b>	<b>186.933</b>	<b>186.933</b>
Covid-19 indtægtskompensation(+ er lig med kompensation for manglende indtægter)	60.172	0	69.627	69.627	0	0	0	0
<b>Indtægter i alt incl. Covid-19 kompensation</b>	<b>191.900</b>	<b>195.555</b>	<b>196.538</b>	<b>982</b>	<b>186.933</b>	<b>186.933</b>	<b>186.933</b>	<b>186.933</b>
<b>Busruter udgifter (1.000 kr. )</b>	<b>Regnskab 2020 (årets priser)</b>	<b>Budget 2021 (årets priser)</b>	<b>Forventet Regnskab 2021 (årets priser)</b>	<b>Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)</b>	<b>Budgetforslag 2022 (2022 priser)</b>	<b>Budgetoverslag 2023 (2022 priser)</b>	<b>Budgetoverslag 2024 (2022 priser)</b>	<b>Budgetoverslag 2025 (2022 priser)</b>
<b>Bruttoudgifter:</b>								
- Entreprenørkontrakter	475.975	456.290	495.220	-38.929	462.677	459.940	459.940	459.940
- Incitamentsaftale	3.142	3.960	3.501	459	3.960	3.960	3.960	3.960
- Dubleringskørsel	7.359	8.360	5.943	2.417	8.760	8.760	8.760	8.760
- Olierisiko	0	0	0	0	0	0	0	0
- Bod	-192	-221	-225	4	-221	-221	-221	-221
- Rejsetidsgaranti	30	102	39	63	78	78	78	78
- Endestationer/rutebilstationer	399	1.000	1.288	-288	1.000	1.000	1.000	1.000
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	4.144	2.534	2.299	235	2.485	2.906	985	985
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	882	2.500	1.500	1.000	2.500	2.500	2.500	2.500
<b>Bruttoudgifter, busruter</b>	<b>491.738</b>	<b>474.526</b>	<b>509.565</b>	<b>-35.040</b>	<b>481.239</b>	<b>478.924</b>	<b>477.002</b>	<b>477.002</b>
<b>Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)</b>	<b>360.011</b>	<b>278.970</b>	<b>382.655</b>	<b>-103.684</b>	<b>294.306</b>	<b>291.991</b>	<b>290.069</b>	<b>290.069</b>
Covid-19 omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	-8.128	0	-11.375	11.375	0	0	0	0
<b>Bruttoudgifter, busruter incl. Covid-19 kompensation</b>	<b>483.609</b>	<b>474.526</b>	<b>498.191</b>	<b>-23.665</b>	<b>481.239</b>	<b>478.924</b>	<b>477.002</b>	<b>477.002</b>
<b>Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter) incl. Covid-19 kom.</b>	<b>291.710</b>	<b>278.970</b>	<b>301.653</b>	<b>-22.682</b>	<b>294.306</b>	<b>291.991</b>	<b>290.069</b>	<b>290.069</b>
<b>Fællesudgifter:</b>	<b>78.172.000</b>	<b>79.638.883</b>	<b>79.639</b>	<b>6.697</b>	<b>81.152</b>	<b>81.152</b>	<b>81.152</b>	<b>81.152</b>
- Driftsrelaterede udgifter	11.160	10.237	10.733	-496	10.487	10.487	10.487	10.487
- Salgsrelaterede udgifter	14.022	16.242	17.501	-1.259	17.284	17.284	17.284	17.284
- Administrative udgifter	34.185	38.147	38.063	84	38.083	38.083	38.083	38.083
- Rejsekort udgifter	14.501	15.013	15.013	0	15.298	15.298	15.298	15.298
- Investering Odense Letbane	59	0	6.697	0	0	0	0	0
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyrt	4.244	0	-8.368	8.368	0	0	0	0
- Anlægsudgifter	858	1.500	1.500	0	0	0	0	0
<b>Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme</b>	<b>79.030</b>	<b>81.139</b>	<b>81.139</b>	<b>0</b>	<b>81.152</b>	<b>81.152</b>	<b>81.152</b>	<b>81.152</b>
Covid-19 omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	-116	0	-116	116	0	0	0	0
<b>Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme incl. Covid-19 kompensation</b>	<b>78.914</b>	<b>81.139</b>	<b>79.434</b>	<b>1.705</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Årets ejerbidrag busdrift</b>	<b>439.040</b>	<b>360.109</b>	<b>463.793</b>	<b>-103.684</b>	<b>375.457</b>	<b>373.142</b>	<b>371.221</b>	<b>371.221</b>
Covid-19 kompensation(+ lig med kompensation for manglende indtægter og øget merudgifter)	68.417	0	81.118	81.118	0	0	0	0
<b>Årets ejerbidrag busdrift incl. Covid-19 kom.</b>	<b>370.623</b>	<b>360.109</b>	<b>382.676</b>	<b>-22.566</b>	<b>375.457</b>	<b>373.142</b>	<b>371.221</b>	<b>371.221</b>

## FynBus

Kollektiv trafik								
Telekørsel (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)	Budgetforslag 2022 (2022 priser)	Budgetoverslag 2023 (2022 priser)	Budgetoverslag 2024 (2022 priser)	Budgetoverslag 2025 (2022 priser)
- Indtægter	2.571	4.667	3.118	-1.550	4.324	4.314	4.314	4.314
- Entreprenøruddgifter	7.406	12.384	9.504	2.880	11.403	11.403	11.403	11.403
Telekørsel nettoudgifter	4.835	7.717	6.386	1.331	7.079	7.089	7.089	7.089
- Fællesudgifter (Flextrafik)	6.492	5.181	4.005	1.175	4.732	4.732	4.732	4.732
<b>Årets ejerbidrag telekørsel</b>	<b>11.326</b>	<b>12.898</b>	<b>10.392</b>	<b>2.506</b>	<b>11.811</b>	<b>11.822</b>	<b>11.822</b>	<b>11.822</b>
Covid 19-kompensation(+ er merudgift og - er mindredgift, så ejerbidrag er lig B2020)	6.683	0	1.331	-1.331	0	0	0	0
<b>Årets ejerbidrag telekørsel incl. Covid-19 kom.</b>	<b>18.009</b>	<b>12.898</b>	<b>11.722</b>	<b>1.175</b>	<b>11.811</b>	<b>11.822</b>	<b>11.822</b>	<b>11.822</b>

Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)

<b>Årets underskud kollektiv trafik</b>	<b>446.122</b>	<b>373.007</b>	<b>482.553</b>	<b>-109.546</b>	<b>387.269</b>	<b>384.964</b>	<b>383.043</b>	<b>383.043</b>
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyning og egenkapital	450.366	373.007	474.185	-101.178	387.269	384.964	383.043	383.043
Covid-19 kompensation i alt	-61.734	0	-79.787	79.787	0	0	0	0
<b>Årets underskud kollektiv trafik incl. Covid-19 Kom.</b>	<b>384.388,515</b>	<b>373.007</b>	<b>402.766,027</b>	<b>-29.759</b>	<b>387.269</b>	<b>384.964</b>	<b>383.043</b>	<b>383.043</b>
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyning og egenkapital incl. Covid-19 Kom.	388.633	373.007	394.398	-21.391	387.269	384.964	383.043	383.043

## Restfinansiering og likviditet

Restfinansiering								
	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)	Budgetforslag 2022 (2022 priser)	Budgetoverslag 2023 (2022 priser)	Budgetoverslag 2024 (2022 priser)	Budgetoverslag 2025 (2022 priser)
Ejerbetaling af busdrift	388.632,898	373.007	394.398	-21.391	387.269	384.964	383.043	383.043
Opkrævet aconto for året	384.442	362.620	362.620	0	366.589	363.634	362.039	362.039
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)</b>	<b>4.190</b>	<b>10.387</b>	<b>31.778</b>	<b>21.391</b>	<b>20.679</b>	<b>21.331</b>	<b>21.004</b>	<b>21.004</b>
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel								
	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)	Budgetforslag 2022 (2022 priser)	Budgetoverslag 2023 (2022 priser)	Budgetoverslag 2024 (2022 priser)	Budgetoverslag 2025 (2022 priser)
Afregning for foregående regnskabsår	-3.889	-8.507	-6.162	2.345	-80	0	0	0
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvist to år efter regnskabsåret)	17.053	2.801	2.801	0	0	17.698	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	178	29	29	0	0	184	0	0
Opkrævet aconto for året	384.442	362.620	362.620	0	366.589	363.634	362.039	362.039
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>397.784</b>	<b>356.944</b>	<b>359.289</b>	<b>2.345</b>	<b>366.509</b>	<b>381.515</b>	<b>362.039</b>	<b>362.039</b>

**FynBus**  
**Nøgletal**

	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)	Budgetforslag 2022 (2022 priser)	Budgetoverslag 2023 (2022 priser)	Budgetoverslag 2024 (2022 priser)	Budgetoverslag 2025 (2022 priser)
<b>Busruiter</b>								
Passagerantal*bus	9.472.000	13.678.000	8.695.000	-4.983.000	13.225.000	13.225.000	13.225.000	13.225.000
Driftsbusser	337	316	337	21	316	316	316	316
Køreplantimer	612.621	597.049	612.848	15.799	563.768	561.253	561.253	561.253
køreplankm	18.488.724	18.203.786	18.506.109	302.323	17.559.552	17.497.557	17.497.557	17.497.557
Passagerer/køreplantime	15	23	14	-9	23	24	24	24
Passager/antal indbyggere	19	27	17	-10	27	27	26	26
Køreplante/antal indbyggere	1	1	1	0	1	1	1	1
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	27	41	25	-16	39	39	39	39
Indtægter/passagerer (kr.)	14	14	15	0	14	14	14	14
indtægter/køreplantim (kr.)	215	328	207	-120	332	333	333	333
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	803	795	831	37	854	853	850	850
Drift af busruiter/køreplantime (kr.)	588	467	624	157	522	520	517	517
Årets underskud/køreplantime (kr.)	728	625	787	163	687	686	682	682
Ejerbidrag/km (kr.)	24	20	25	5	21	21	21	21
<b>Telekørsel</b>								
Passagerantal telekørsel (personture)	73.515	128.328	85.738	-42.589	117.728	117.728	117.728	117.728
Antal minutter (incl. Servicetid)	796.296	1.380.264	1.186.651	-193.613	1.623.369	1.639.008	1.639.008	1.639.008
Antal km (direkte rejse)	515.990	887.360	760.406	-126.953	1.043.725	1.043.725	1.043.725	1.043.725
Nettoudgifter/personstur (kr.)	66	60	74	14	60	60	60	60
Bruttoudgifter/personstur (kr.)	101	97	111	14	97	97	97	97
Fællesudgifter/personstur (kr.)	88	40	47	6	40	40	40	40
Ejerbidrag/km (kr.) (Direkte)	22	15	14	-1	11	11	11	11
Ejerbidrag/minut (kr.)	14	9	9	-1	7	7	7	7
<b>Kollektiv trafik i alt</b>								
Indbyggerantal	499.289	497.941	499.289	1.348	497.771	493.404	500.797	502.263
Passagerantal i alt	9.545.515	13.806.328	8.780.738	-5.025.589	13.342.728	13.342.728	13.342.728	13.342.728
Årets underskud/passagerer (kr.)	47	27	55	28	29	29	29	29
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	902	749	950	201	778	780	765	763

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

**FynBus**

<b>Tjenestemandspensioner</b>								
Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)	Budgetforslag 2022 (2022 priser)	Budgetoverslag 2023 (2022 priser)	Budgetoverslag 2024 (2022 priser)	Budgetoverslag 2025 (2022 priser)
Salg af busser	0	0	0	0	0	0	0	0
Nettohusleje - Gammelse	3.595	3.599	3.619	20	3.722	3.816	3.911	4.009
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbev Odense Kommune	3.006	1.725	1.725	0	1.470	1.245	1.020	795
Pensionsudbetaling fra Sampension	3.091	3.282	3.278	-4	3.368	3.552	3.641	3.732
<b>Indtægter i alt</b>	<b>9.692</b>	<b>8.606</b>	<b>8.622</b>	<b>16</b>	<b>8.560</b>	<b>8.613</b>	<b>8.572</b>	<b>8.536</b>
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)	Budgetforslag 2022 (2022 priser)	Budgetoverslag 2023 (2022 priser)	Budgetoverslag 2024 (2022 priser)	Budgetoverslag 2025 (2022 priser)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	19.074	20.034	19.584	450	20.336	21.194	21.724	22.267
Ekstern administration	-30	180	180	0	180	180	180	180
<b>Udgifter i alt</b>	<b>19.044</b>	<b>20.214</b>	<b>19.764</b>	<b>450</b>	<b>20.516</b>	<b>21.374</b>	<b>21.904</b>	<b>22.447</b>
<b>I alt</b>	<b>9.351</b>	<b>11.608</b>	<b>11.142</b>	<b>466</b>	<b>11.955</b>	<b>12.762</b>	<b>13.332</b>	<b>13.912</b>

<b>Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007</b>								
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)	Budgetforslag 2022 (2022 priser)	Budgetoverslag 2023 (2022 priser)	Budgetoverslag 2024 (2022 priser)	Budgetoverslag 2025 (2022 priser)
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	0	0	0	0	0	0	0	0
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	466	477	508	31	586	601	616	631
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.086	808	874	66	983	852	873	895
Præmiebetaling til Sampension	1.553	1.285	1.382	97	1.569	1.452	1.488	1.526
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	375	384	378	-6	246	186	186	186
<b>I alt</b>	<b>1.928</b>	<b>1.669</b>	<b>1.760</b>	<b>91</b>	<b>1.815</b>	<b>1.638</b>	<b>1.674</b>	<b>1.712</b>



FynBus

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)	Budgetforslag 2022 (2022 priser)	Budgetoverslag 2023 (2022 priser)	Budgetoverslag 2024 (2022 priser)	Budgetoverslag 2025 (2022 priser)
<b>Handicapørsel (SBH) - ekskl. Demens</b>								
Indtægter	-4.438	-5.982	-4.510	-1.471	-5.921	-5.921	-5.921	-5.921
Entreprenørdgifter	19.192	25.490	21.128	4.363	25.243	25.243	25.243	25.243
Fællesudgifter	5.389	5.184	4.750	434	5.128	5.128	5.128	5.128
<b>Ejerbidrag</b>	<b>20.143</b>	<b>24.692</b>	<b>21.367</b>	<b>3.325</b>	<b>24.450</b>	<b>24.450</b>	<b>24.450</b>	<b>24.450</b>
Personture	90.066	140.592	105.110	-35.483	139.326	139.326	139.326	139.326
<b>Handicapørsel (SBH) - Demens</b>								
Indtægter	-141	-138	-150	13	-168	-168	-168	-168
Entreprenørdgifter	614	655	688	-33	801	801	801	801
Fællesudgifter	2	110	145	-35	133	133	133	133
<b>Ejerbidrag</b>	<b>476</b>	<b>628</b>	<b>683</b>	<b>-55</b>	<b>766</b>	<b>766</b>	<b>766</b>	<b>766</b>
Personture	2.768	2.900	3.202	302	3.550	3.550	3.550	3.550
<b>Lægekørsel</b>								
Indtægter	-4	-	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	1.943	2.900	2.452	448	2.703	2.703	2.703	2.703
Fællesudgifter	659	638	651	-13	583	583	583	583
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.598</b>	<b>3.538</b>	<b>3.103</b>	<b>435</b>	<b>3.286</b>	<b>3.286</b>	<b>3.286</b>	<b>3.286</b>
Personture	11.890	18.900	15.892	-3.008	17.600	17.600	17.600	17.600
<b>Speciallægekørsel</b>								
Indtægter	-2	-	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	1.295	1.622	1.490	132	1.622	1.622	1.622	1.622
Fællesudgifter	250	232	238	-6	228	228	228	228
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.543</b>	<b>1.853</b>	<b>1.727</b>	<b>126</b>	<b>1.849</b>	<b>1.849</b>	<b>1.849</b>	<b>1.849</b>
Personture	4.934	6.875	5.806	-1.069	6.875	6.875	6.875	6.875
<b>Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler</b>								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	200	258	221	36	211	211	211	211
Fællesudgifter	34	26	28	-2	21	21	21	21
<b>Ejerbidrag</b>	<b>235</b>	<b>284</b>	<b>250</b>	<b>34</b>	<b>232</b>	<b>232</b>	<b>232</b>	<b>232</b>
Personture	561	770	688	-82	645	645	645	645
<b>Paragrafkørsel</b>								
Indtægter	-3	-8	-9	1	-8	0	0	0
Entreprenørdgifter	251	380	399	-19	380	380	380	380
Fællesudgifter	78	83	92	-9	81	81	81	81
<b>Ejerbidrag</b>	<b>326</b>	<b>454</b>	<b>482</b>	<b>-27</b>	<b>453</b>	<b>461</b>	<b>461</b>	<b>461</b>
Personture	1.504	2.450	2.247	-203	2.450	2.400	2.400	2.400
<b>Genoptræningskørsel****)</b>								
Indtægter	-4	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	2.954	3.757	3.495	262	3.711	3.841	3.841	3.841
Fællesudgifter	1.015	921	1.103	-181	957	957	957	957
<b>Ejerbidrag</b>	<b>3.965</b>	<b>4.678</b>	<b>4.598</b>	<b>80</b>	<b>4.668</b>	<b>4.798</b>	<b>4.798</b>	<b>4.798</b>
Personture	22.526	32.750	29.223	-3.527	32.250	33.301	33.301	33.301
<b>Special genoptræningskørsel****)</b>								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	539	613	602	11	588	588	588	588
Fællesudgifter	78	75	87	-12	71	71	71	71
<b>Ejerbidrag</b>	<b>617</b>	<b>688</b>	<b>689</b>	<b>-1</b>	<b>658</b>	<b>658</b>	<b>658</b>	<b>658</b>
Personture	1.723	2.220	2.108	-112	2.125	2.125	2.125	2.125
<b>Aktivitetkørsel</b>								
Indtægter	-132	-275	-240	-35	-237	-298	0	0
Entreprenørdgifter	3.589	5.077	4.564	514	4.990	5.361	5.361	5.361
Fællesudgifter	984	1.025	1.228	-203	1.058	1.058	1.058	1.058
<b>Ejerbidrag</b>	<b>4.441</b>	<b>5.827</b>	<b>5.552</b>	<b>275</b>	<b>5.812</b>	<b>6.120</b>	<b>6.419</b>	<b>6.419</b>
Personture	22.254	40.280	33.875	-6.405	38.480	42.003	42.003	42.003

FynBus

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)	Budgetforslag 2022 (2022 priser)	Budgetoverslag 2023 (2022 priser)	Budgetoverslag 2024 (2022 priser)	Budgetoverslag 2025 (2022 priser)
<b>Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)</b>								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	1.761	2.282	2.018	264	2.379	2.302	2.302	2.302
Fællesudgifter	692	637	651	-14	594	594	594	594
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.453</b>	<b>2.918</b>	<b>2.669</b>	<b>249</b>	<b>2.973</b>	<b>2.896</b>	<b>2.896</b>	<b>2.896</b>
Personture	14.190	19.850	15.874	-3.976	18.650	20.494	20.494	20.494
<b>Specialskekørsel</b>								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	14.545	31.290	22.528	8.762	30.891	34.712	34.712	34.712
Fællesudgifter	2.110	4.851	4.591	260	4.453	4.453	4.453	4.453
<b>Ejerbidrag</b>	<b>16.655</b>	<b>36.141</b>	<b>27.119</b>	<b>9.022</b>	<b>35.344</b>	<b>35.344</b>	<b>35.344</b>	<b>35.344</b>
Personture	58.540	152.133	112.030	-40.103	142.746	164.537	164.537	164.537
<b>Center for voksenundervisning</b>								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	133	221	220	1	221	221	221	221
Fællesudgifter	63	51	46	5	51	51	51	51
<b>Ejerbidrag</b>	<b>196</b>	<b>272</b>	<b>266</b>	<b>6</b>	<b>271</b>	<b>271</b>	<b>271</b>	<b>271</b>
Personture	741	1.460	1.076	-384	1.460	1.460	1.460	1.460
<b>CPR-kørsel/Job og ressource</b>								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	0	0	1.065	-1.065	925	925	925	925
Fællesudgifter	2	0	392	-392	336	336	336	336
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1.457</b>	<b>-1.457</b>	<b>1.261</b>	<b>1.261</b>	<b>1.261</b>	<b>1.261</b>
Personture	0	0	11.925	-11.925	10.697	10.697	10.697	10.697
<b>Dagcenterkørsel</b>								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	435	628	769	-140	628	628	628	628
Fællesudgifter	156	159	216	-58	156	156	156	156
<b>Ejerbidrag</b>	<b>592</b>	<b>787</b>	<b>985</b>	<b>-198</b>	<b>784</b>	<b>784</b>	<b>784</b>	<b>784</b>
Personture	2.622	4.500	5.052	-552	4.500	4.500	4.500	4.500
<b>Flexruter</b>								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	0	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	11	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ejerbidrag</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Personture	0	0	0	0	0	0	0	0
*) Implementeringsudgifter inden opstart 1/1-14								
<b>Flextrafik ekskl. siddende patientbef. og telekørsel i alt</b>								
Indtægter	-4.724	-6.402	-4.909	-1.493	-6.334	-6.387	-6.089	-6.089
Entreprenørdgifter	47.452	75.173	61.638	13.535	75.292	79.537	79.537	79.537
Fællesudgifter	11.524	13.991	14.217	-226	13.849	13.849	13.849	13.849
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>54.252</b>	<b>82.761</b>	<b>70.946</b>	<b>11.815</b>	<b>82.807</b>	<b>86.998</b>	<b>87.296</b>	<b>87.296</b>
Personture	234.319	425.681	344.108	-81.573	421.354	449.513	449.513	449.513
Covid-19 kompensation	14.855	0	8.367	0	0	0	0	0
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Covid-19 Kom.</b>	<b>69.107</b>	<b>82.761</b>	<b>79.312</b>	<b>11.815</b>	<b>82.807</b>	<b>86.998</b>	<b>87.296</b>	<b>87.296</b>

**FynBus**

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Budget 2021 (årets priser)	Forventet Regnskab 2021 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2021 - budget 2021)	Budgetforslag 2022 (2022 priser)	Budgetoverslag 2023 (2022 priser)	Budgetoverslag 2024 (2022 priser)	Budgetoverslag 2025 (2022 priser)
<b>Siddende patientbefordring</b>								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter <sup>^)</sup>	0	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	7.391	6.200	6.417	-217	5.860	5.860	5.860	5.860
<b>Ejerbidrag</b>	<b>7.391</b>	<b>6.200</b>	<b>6.417</b>	<b>-217</b>	<b>5.860</b>	<b>5.860</b>	<b>5.860</b>	<b>5.860</b>
Personture	205.106	238.000	235.000	-3.000	238.000	238.000	238.000	238.000
<sup>^)</sup> Entreprenørafregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik								
Covid-19 kompensation	-12	0	-12	12	0	0	0	0
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Covid-19 Kom.	7.379	6.200	6.405	-205	5.860	5.860	5.860	5.860
<b>Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*</b>								
Indtægter	-4.724	-6.402	-4.909	-1.493	-6.334	-6.387	-6.387	-6.387
Entreprenørudgifter	47.452	75.173	61.638	13.535	75.292	79.537	79.537	79.537
Fællesudgifter	18.915	20.191	20.634	-444	19.709	19.709	19.709	19.709
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>61.643</b>	<b>88.961</b>	<b>77.363</b>	<b>11.598</b>	<b>88.668</b>	<b>92.858</b>	<b>93.156</b>	<b>93.156</b>
Personture i alt	439.425	663.681	579.108	-84.573	659.354	687.513	687.513	687.513
Covid-19 kompensation	14.843	0	8.570	-8.570	0	0	0	0
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Covid-19 Kom.	76.486	88.961	85.933	3.028	88.668	92.858	93.156	93.156
<b>Nøgletal**</b>								
Entreprenørudgifter pr. personture	178	158	166	7	161	160	160	160
Ejerbidrag/persontur	213	173	189	17	176	174	175	175

\* Telekørsel afregnes under busregnskabet

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