

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

16. september 2022 kl. 12.00

J.nr.: 202201-38755

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Kim Johansen, Region Syddanmark
Jim Staffensen, Assens
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Anne Fiber, Kerteminde
René Larsen, Langeland
Regitze Tilma, Middelfart
Ole Tyrsted Jørgensen, Nyborg
Claus Skjoldborg Larsen, Odense
Lars Erik Hornemann, Region Syddanmark
Jesper Kiel, Svendborg

Administration:

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Møde med Mercuri Urval	3
2. Tildelingskriterier for fælles udbud.....	3
3. Ændring af vedtægt for Trafikselskabet FynBus	6
Sager til drøftelse:.....	7
4. Forventninger til passagertal og -indtægter i 2022.....	7
Sager til orientering:.....	11
5. Erstatningskrav – øens taxa	11
6. Udvikling i omkostningsindekset for kontrakter vedr. bus- og flexkørsel.....	13
7. Meddelelser	15
8. Eventuelt.....	15

SAGER TIL BESLUTNING:

1. MØDE MED MERCURI URVAL

Partner og Direktør i Mercuri Urval Jan Kjeldsmark kommer for at modtage Bestyrelsens input i forbindelse med ansættelse af ny direktør for FynBus.

2. TILDELINGSKRITERIER FOR FÆLLES UDBUD

Resumé:

Arbejdet med et fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling er påbegyndt i 2019 og rammen for udbuddet blev endelig besluttet den 2. september 2021. Efter udbudspolitikken skal tildelingskriteriet forelægges bestyrelsen.

Sagsfremstilling:

Muligheden for et fælles udbud af buskørsel på Fyn og Langeland blev drøftet på flere bestyrelses-møder i FynBus i perioden 2019 – 2021 med efterfølgende behandling i de politiske udvalg.

Den endelige ramme for udbuddet blev besluttet på FynBus' bestyrelsesmøde den 2. september 2021. Beslutningen indebar bl.a. at der udbydes 8-årige kontrakter med mulighed for forlængelse i 2 x 2 år.

Der udbydes en Pakke 1 som et funktionsudbud med el som drivmiddel, der omfatter:

- Svendborg Kommune
- Middelfart Kommune

Der udbydes en Pakke 2 som et funktionsudbud med mest miljø- og klimaeffekt for pengene.

Dette indebærer at en tilbudsgiver selv vælger hvilket drivmiddel, der skal anvendes, under forudsætning af drivmidlet er minimum CO2-neutralt. Drivmiddel vil kunne være fx el, biogas eller biodiesel.

Pakke 2 omfatter:

- Kerteminde Kommune
- Langelands Kommune
- Assens Kommune
- Nordfyns Kommune

Faaborg-Midtfyns Kommune deltager ikke i det fælles udbud, men ønsker at gennemføre udbuddet med kontraktstart i 2025, hvor der afgives tilbud på enten biogas eller el.

Nyborg Kommune valgte ikke at deltage i det fælles udbud, men ønsker at gennemføre udbuddet med kontraktstart i 2024 med el som drivmiddel.

Kontrakten vedr. buskørsel i Odense Kommune udløber først i 2027, mens kontrakten i Region Syddanmark udløber i december 2026. Odense Kommune og Region Syddanmark deltager derfor ikke i det fælles udbud.

Udsættelse af kontraktstart

På baggrund af drøftelser på bestyrelsesmødet den 24. juni 2022 om evt. udsættelse af det fælles udbud pga ændrede forudsætninger i forhold til fx prisen på biodiesel, bad FynBus de politiske udvalg i kommunerne om en tilbagemelding på, hvorvidt kommunen ønskede at fastholde udbuds-tidspunktet eller forlænge de nuværende kontrakter og udskyde udbuddet et år. Fristen for tilbagemelding blev fastsat til den 15. september 2022.

Nedenfor angives tilbagemeldingerne fra kommunerne.

Kommune	Ønsker at forlænge nuværende kontrakter og udsætte udbuddet
Assens Kommune	Ja
Faaborg-Midtfyns Kommune	Nej
Kerteminde Kommune	Ja
Langelands Kommune	Klima-, Trafik- og Miljøudvalget har den 30. august 2022 indstillet til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen at udbuddet udsættes
Middelfart Kommune	Nej
Nordfyns Kommune	Ja
Nyborg Kommune	Nej
Svendborg Kommune	Nej

Svendborg.Middelfart og Nyborg Kommune ønsker dermed alle at fastholde funktionsudbuddet med el som drivmiddel til kontraktstart august 2024.

Tildelingskriterie

Som det fremgår af ovenstående, ønsker indtil videre 3 af kommunerne i Pakke 2, at forlænge deres nuværende kontrakter og dermed udsætte udbuddet til kontraktstart i august 2025. Der er endnu ikke truffet afgørelse i Langelands Kommune, men Klima-, Trafik- og Miljøudvalget har den 30. august 2022 indstillet til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen at udbuddet udsættes.

På den baggrund tages der pt ikke stilling til tildelingskriterie ved et funktionsudbud med mest miljø- og klimaeffekt for pengene. Skulle Langelands Kommune vælge, at fastholde kontraktstarten til august 2024, vil forslaget til tildelingskriterie blive fremlagt på bestyrelsesmødet den 14. oktober 2022.

Nedenfor vil det derfor alene være tildelingskriteriet i forhold til Pakke 1 – funktionsudbud med el som drivmiddel - der behandles.

Det er besluttet, at tilbuddene skal vurderes på baggrund af tildelingskriteriet ”*bedste forhold mellem pris og kvalitet*”.

Der vil blive anvendt følgende underkriterier:

- Pris
- Busmateriel
- Drift og organisation

Forventet tidsplan for gennemførelse af udbuddet:

- Offentliggørelse af udbudsmaterialet – oktober/primus november 2022
- Tilbudsfrist - januar 2023
- Forhandling – februar/marts 2023
- Tilbudsvurdering forelægges kommunerne – maj/juni 2023
- Kontraktunderskrift juni/juli 2023

- Kontraktstart 2024

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- at tildelingskriteriet for Pakke 1 er "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" med underkriterierne:
 - Pris
 - Busmateriel
 - Drift og organisation

Vedtagelse:

3. ÆNDRING AF VEDTÆGT FOR TRAFIKSELSKABET FYNBUS

Resumé:

Den 1. januar 2022 trådte "Bekendtgørelse om vedtægter for organisering af trafikskaber" i kraft. Bekendtgørelsen betyder, at der er ændret i de standardvedtægter, som trafikskaberne i Danmark skal benytte. Ændringerne er lovpligtige og trafikskaberens bestyrelser skal godkende disse senest 1. januar 2023.

Sagsfremstilling:

Den primære årsag til ændringen af vedtægterne sker på grund af en ændring i Lov om trafikskaber fra 2018. Lovændringen tilføjede blinde og stærkt svagsynede til målgruppen for individuel handicapkørsel.

Med denne ændring er trafikskaberens opgaver, som defineret i vedtægternes § 2 stk. 5, ændret således at blinde og stærkt svagsynede er tilføjet som målgruppe under individuel handicapkørsel. Ændringen i vedtægternes § 2 stk. 5 betyder også at der i andre bestemmelser i vedtægterne skal konsekvensrettes, så det passer med den nye målgruppe.

Udover ovenstående er der også en ændring til vedtægternes § 10, stk. 2. Denne ændring omfatter en formulering, som er ændret, sådan at bestemmelsen står mere korrekt. Ændringen vurderes ikke have nogen betydning i praksis.

Ændringerne er markeret med rødt i Bilag 3.3.

Da der alligevel skal ændres i vedtægterne, har lovgiver besluttet også at opdatere ministerienavne m.m. Bestyrelsen vedtog på mødet den 16. september 2022 ændringerne i vedtægten. Vedtægten forelægges til godkendelse for bestyrelsen.

Efter godkendelse i bestyrelsen, skal vedtægten godkendes af repræsentantskabet, indend et sendes til godkendelse af regionsrådet i Region Syddanmark. Og endeligt skal ændringen i FynBus' vedtægter skal godkendes af transportministeren og indenrigs- og boligministeren.

Indstilling:

Direktøren indstiller,

- at bestyrelsen godkender de nye vedtægter med de lovbestemte ændringer

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 3.1	Bekendtgørelse 2021-12-01 nr. 2330 om vedtægter for organisering af trafikskaber
Bilag 3.2	FynBus' vedtægter af 20. august 2020
Bilag 3.3	Forslag til vedtægter for FynBus til vedtagelse – 16. september 2022

SAGER TIL DRØFTELSE:**4. FORVENTNINGER TIL PASSAGERTAL OG -INDTÆGTER I 2022****Resumé:**

Efter ophævelsen af Corona-restriktionerne i februar 2022 har det samlede passagertal, for hver af månederne marts til juli, ligget på ca. 80 % af niveauet for de samme måneder i 2019. Det kunne tyde på, at passagerne ret hurtigt har indrettet sig efter en normal hverdag, og at det kan blive vanskeligt at nå op på samme niveau som før Corona-pandemien. Der ses en lidt mere positiv udvikling for de regionale ruter. Det er ikke muligt at vise en endelig opgørelse for august måned i sagsfremstillingen, men nye tal vil blive præsenteret på bestyrelsesmødet den 16. september. På det nuværende grundlag vurderes det, at passagertallet i december 2022 for de regionale bussers vedkommende, vil ligge på ca. 85 % af 2019, mens Odense bybusser og de øvrige kommunale ruter vil ligge på ca. 80 %. Bestyrelsen vil få en ny vurdering i oktober, baseret på en endelig opgørelse af september måned. Det foreslås samtidigt, at budgetforudsætningerne for 2023 fastlægges i oktober, med henblik på en budgetvedtagelse i november.

I budget 2022 blev det forudsat at passagertallet ville være på 95 % af 2019. Den aktuelle vurdering viser derfor, at der vil være betydelige indtægtstab, specielt for Region Syddanmark og Odense Kommune. I sagen beskrives 3 forskellige scenarier for indtægtstabet.

Der ses et tab i 1. halvår på 3-400.000 kr. på hvert af produkterne Rejsekort Classic, Ungdomskort, Pendlerkort og omstigninger på DSB-produkter. Tabet er størst på Ungdomskort, med ca. 34 %, mens tabet på Rejsekort Classic er ca. 16 %, og enkeltbilletter ca. 18 %. Det ser ud til, at de unge i stort omfang vælger Ungdomskortet fra.

En opgørelse viser imidlertid, at der i juni og juli måned har været flere unikke kunder (individuelle kunder) i busserne end i 2019. Det kunne tyde på, at kunderne ikke har valgt busserne fra, men at de rejser ca. 20 % mindre end de gjorde før Corona-pandemien.

Sagsfremstilling:

2022 startede med en nedlukning og Corona-restriktioner, som medførte store tab af passagerer og indtægter. Tabet i januar og februar er kompenseret af Staten, men fra marts måned gives der ikke længere Corona-kompensation. Der er forhandlinger herom mellem Staten, Danske Regioner og Kommunernes Landsforening i september. For nuværende er den økonomiske situation derfor uafklaret.

Passagerne vendte hurtigt tilbage, og i månederne marts til juli har passagertallet ligget på ca. 80% af hver af de samme måneder i 2019.

Trafikselskaberne og DSB måler alle den nuværende udvikling op mod 2019, som var det seneste normale år inden Corona-pandemien.

Passagerudviklingen i 2022

For FynBus' vedkommende var årene 2015-2018 præget af et markant fald i passagertallet på ca. 20 %. I 2019 var faldet stort set bremset. I bilag 4.2.1. er udviklingen i denne periode analyseret af firmaet Viatrafik.

Udviklingen i 2020 og 2021 var præget af store månedsvise udsving, og beskrives derfor ikke i denne sag.

I bilag 4.2 sammenlignes udviklingen i 1. halvår 2022 med samme periode i 2019, fordelt på produkttyper.

Det samlede passagertal for januar-juli 2022 blev 6,3 mio., hvilket er -22,6 % lavere end 2019. Det største passagerfald fra 2019 til 2022 målt på antal passagerer ses i Odense med -889.000 passagerer, heraf skyldes -72.000 nedlæggelsen af 40-gruppen, der blev erstattet af Odense letbane. Det 2. største fald ses på de regionale ruter med -596.000 passagerer.

Udviklingen i passagertallet, fordelt på kommunerne og regionen ses i tabel 1.

Tabel 1 - Samlet passagertal 2019-2022.

1.000				Jan-jul			Ændring	%
	2019	2020	2021	2019	2021	2022	2019-2022	2019-2022
Assens	323	203	163	178	61	114	-64	-35,9%
Faaborg-Midtfyn	315	216	193	177	72	138	-39	-21,9%
Kerteminde	147	104	97	83	39	74	-9	-10,4%
Langeland	276	191	171	157	78	121	-36	-22,8%
Middelfart	173	102	90	99	37	77	-23	-22,9%
Nordfyn	285	181	148	163	51	123	-40	-24,7%
Nyborg	288	190	175	164	74	127	-37	-22,8%
Odense	6.423	4.075	3.948	3.619	1.814	2.731	-889	-24,6%
RSD	5.452	3.641	3.422	3.070	1.520	2.474	-596	-19,4%
Svendborg	839	569	531	488	250	369	-119	-24,4%
Hovedtotal	14.521	9.473	8.938	8.197	3.996	6.347	-1.851	-22,6%

Tabel 2 nedenfor viser udviklingen på produktniveau fra 2019 til 2022.

Tabel 2 - Oversigt over passagerudviklingen på produktniveau.

1.000				Jan-jul			Ændring	%
	2019	2020	2021	2019	2021	2022	2019-2022	2019-2022
Enkeltbillet inkl. Mobil	1.566	850	896	894	422	728	-166	-18,6%
Rejsekort Classic	3.748	2.620	2.686	2.138	1.318	1.795	-343	-16,0%
Skolekort	1.152	774	656	655	278	477	-177	-27,1%
Ungdomskort	1.931	1.212	962	1.025	255	679	-346	-33,8%
Pendlerkort	2.861	1.919	1.744	1.643	830	1.230	-413	-25,1%
Bus&Tog m.v.	3.262	2.097	1.993	1.843	893	1.438	-405	-22,0%
I alt	14.521	9.473	8.938	8.197	3.996	6.347	-1.851	-22,6%

Udviklingen i passagertallet, og de øvrige trafiksekskabers forventninger fremgår af bilag 4.1.

Januar-juli 2022 viser en tilbagegang siden 2019 for alle produkter. Tilbagegangen er størst for Ungdomskort med -33,8 %. Det er en del af den generelle udvikling i Danmark, hvor de uddannelsessøgende ikke længere opfatter Ungdomskort som et attraktivt produkt. Specielt i perioder med Corona kan der være tale om et skift til Rejsekort Classic. Tilbagegangen for Ungdomskort var allerede startet inden 2019.

Udover passagerfaldet har perioden 2019 – 2022 været præget af, at kunderne skifter fra personlige kort i form af pendlerkort og Ungdomskort i retning af mobilbilletter og Rejsekort Classic.

Der ses også en udvikling fra enkeltbilletter solgt i bussen til mobilbillet og webshoppen, således at mobilbillet og webshoppen udgør den største andel af enkeltbilletter.

FynBus arbejder med at få kunderne tilbage i bussen, og har planlagt en række kampagner, som fremgår af bilag 4.3.

Indtægter i 2022

Udviklingen i indtægterne har samme forløb som udviklingen i passagertallet. Dog adskiller juli sig, hvilket skyldes Ungdomskort og skolekort, som er væsentlige højere end 2019. Forklaring er imidlertid periodiseringer af indtægterne som udlignes med august-opgørelsen. Det samme gælder ikke for de øvrige billettyper.

Tabel 3: Indtægter for januar til juli, 2019 og 2022

2019	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	Jan-jul
Enkeltbillet inkl. Mobil	3.288.574	3.006.522	3.050.306	3.005.123	3.051.258	3.266.195	2.984.267	21.652.245
Rejsekort Classic	4.982.398	4.771.911	5.350.353	4.958.571	5.235.865	4.874.988	4.000.229	34.174.315
Skolekort	148.232	97.761	88.158	1.376.871	2.889.490	2.361.096	48.298	7.009.907
Ungdomskort	5.305.345	4.969.390	4.400.418	4.921.448	5.132.757	1.352.690	1.671.799	27.753.847
Pendlerkort	534.697	1.684.180	1.190.795	1.110.850	890.369	1.507.521	1.028.952	7.947.364
Bus&Tog m.v.	2.223.609	2.147.921	2.263.518	2.182.543	2.240.018	2.156.180	2.012.395	15.226.185
I alt	16.482.854	16.677.685	16.343.549	17.555.408	19.439.756	15.518.670	11.745.940	113.763.863
2022	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	Jan-jul
Enkeltbillet inkl. Mobil	1.656.851	2.394.880	2.432.553	2.542.835	2.462.487	3.311.255	2.844.619	17.645.481
Rejsekort Classic	3.713.835	4.186.504	5.123.204	4.748.444	4.935.707	4.584.912	4.493.632	31.786.238
Skolekort	107.847	80.043	41.954	580.875	1.845.799	1.842.233	94.848	4.593.598
Ungdomskort	4.873.372	3.661.118	3.847.012	3.528.117	3.408.290	965.407	2.474.445	22.757.762
Pendlerkort	980.882	852.385	660.845	1.371.479	760.522	1.093.653	797.785	6.517.551
Bus&Tog m.v.	1.536.171	1.529.292	1.611.889	1.602.597	1.635.288	1.304.922	1.250.430	10.470.589
I alt	12.868.958	12.704.222	13.717.456	14.374.347	15.048.094	13.102.382	11.955.759	93.771.217
Ændring 2019-22 i %	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	Jan-jul
Enkeltbillet inkl. Mobil	-49,6%	-20,3%	-20,3%	-15,4%	-19,3%	1,4%	-4,7%	-18,5%
Rejsekort Classic	-25,5%	-12,3%	-4,2%	-4,2%	-5,7%	-6,0%	12,3%	-7,0%
Skolekort	-27,2%	-18,1%	-52,4%	-57,8%	-36,1%	-22,0%	96,4%	-34,5%
Ungdomskort	-8,1%	-26,3%	-12,6%	-28,3%	-33,6%	-28,6%	48,0%	-18,0%
Pendlerkort	83,4%	-49,4%	-44,5%	23,5%	-14,6%	-27,5%	-22,5%	-18,0%
Bus&Tog m.v.	-30,9%	-28,8%	-28,8%	-26,6%	-27,0%	-39,5%	-37,9%	-31,2%
I alt	-21,9%	-23,8%	-16,1%	-18,1%	-22,6%	-15,6%	1,8%	-17,6%

Det samlede indtægtstab for perioden januar til juli er på ca. 20 mio. kr. Heri indgår Corona-kompensation for januar og februar måned. Når det tages højde for den manglende periodisering af Ungdomskort vil tabet i perioden være ca. 1 mio. kr. større.

Forventning til 2022

De seneste 4 måneder i 1. halvår viste et uændret passagertal for FynBus på ca. 80 % af 2019.

Samme tendens ses i Odense Bybusser og de øvrige lokale ruter, mens de regionale ruter viser en mere positiv udvikling, da der i juni og juli er ca. 90 % af passagertallet i 2019.

I budget 2022 var der en forudsætning om, at 95 % af passagererne ville være tilbage ved årets udgang, men med udviklingen i passagertallet og indtægterne for 2. kvartal er der nu behov for at revurdere forventning til passagertallet og indtægterne for 2022.

Der opstilles følgende 3 scenarier for 2022 til drøftelse:

- Passagertallet vil, ved udgangen af 2022 være 80 % af 2019 i december. Der sker således ikke væsentlige ændringer i passagertallet og indtægterne i 2. halvår 2022.
- Passagertallet vil, ved udgangen af 2022 være 85 % af 2019 i december. Der sker en mindre stigning i passagertallet og indtægterne i 2. halvår
- Passagertallet vil, ved udgangen af 2022 være 95 % af 2019 i december, svarende til den oprindelige budgetforudsætning. Tabet svarer stort set til den manglende corona-kompensation.

Scenarierne giver følgende indtægtstab for henholdsvis Odense bybusser, de regionale ruter samt øvrige lokalruter og bybusser (Nyborg, Middelfart og Svendborg) jf. tabel 4:

Tabel 4: Scenarier over indtægtstab med manglende passagerer

Forventet regnskab 2022		80% i dec 2022		85% i dec 2022		95% i dec 2022	
(i mio kr.)	Budget	FR2022	Afvigelse	FR2022	Afvigelse	FR2022	Afvigelse
Odense bybusser	56,5	42,9	-13,6	43,5	-12,9	44,7	-11,8
Regionale ruter	105,0	90,4	-14,6	92,0	-13,0	95,6	-9,4
Øvrige lokalruter og bybusser	26,6	21,5	-5,2	21,8	-4,8	22,5	-4,1
I alt	188,1	154,8	-33,4	157,4	-30,8	162,8	-25,4

Note: Inkl. Covid-19 kompensation for januar og februar 2022.

En foreløbig vurdering er, at de regionale ruter vil kunne opnå 85% af passagertallet i 2019, Odense bybusser og de øvrige ruter vil kunne opnå ca. 80%.

På bestyrelsens møde i oktober fremlægges endelig vurdering af resultatet for 2022, og et forslag til budgetforudsætninger for 2023.

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Drøfter forventning til indtægter og passagertal i 2022.
- Godkender, at der fremlægges en endelig vurdering af indtægter passagertal for 2022 på mødet den 14. oktober, hvor også forudsætninger for budget 2023 godkendes.
- Godkender, at budget 2023 vedtages på mødet den 17. november 2022.

Vedtagelse:

Bilag:

- Bilag 4.1: Forventning til passagerer og indtægter for 2022
- Bilag 4.2: Passagerudvikling, august 2022
- Bilag 4.2.1: Rapport. Viatrafik passageranalyse 2018
- Bilag 4.3: Notat om kampagneindsatser 2022
- Bilag 4.3.1: Oversigt over markedsføring og kampagner

SAGER TIL ORIENTERING:

5. ERSTATNINGSKRAV – ØENS TAXA

Resumé:

FynBus, Sydtrafik og Midttrafik tabte den 12. maj 2022 retssag vedr. fravigelse af et mindstekrav i udbudsbetingelserne om pladskrav til kørestole.

Øens Taxa har fremsat erstatningskrav på ca. 3,7 mio. kr.

Sagsfremstilling:

Klagenævnet for Udbud afsagde den 12. maj 2020 kendelse, hvor trafikskaberne FynBus, Sydtrafik og Midttrafik (trafikskaberne) blev idømt en bod på 3 mio. kr. for at fravige et mindstekrav i udbudsbetingelserne om pladskrav til kørestole – FV6 (Alsvognen) - i en kontrakt om variabel kørsel.

Mindstekravet, som har været fastlagt siden det første fælles udbud fra 1. marts 2012, gik på at liftbilerne skal kunne rumme 2 kørestole og have 5 siddepladser. Bilerne skal være indrettet så der er plads til en stor kørestol.

Klagenævnet for Udbud lagde dog til grund, at mindstekravet skal forstå således af der skal være plads til 2 store kørestole, og at trafikskaberne havde foretaget en ændring af mindstekravet til pladskrav til kørestole i de indgåede FV6 rammeaftaler.

Trafikskaberne var ikke enige i afgørelsen, men besluttede ikke at indbringe kendelsen til domstolsbehandling.

Trafikskaberne blev påbudt at annullere og genudbyde den variable kontrakt, hvilket skete i august 2020, hvorefter vognmændene kunne anvende det samme materiel som de hidtil havde gjort. Ordlyden blev også ændret, så det var klart, at der ikke skal være plads til to store kørestole.

Samtidigt med det oprindelige variable udbud (FV6), blev der også gennemført et udbud af garantivognskørsel (FG6). Som konsekvens af afgørelsen, valgte trafikskaberne også at annullere garantivognskontrakterne, og genudbyde dem, så vognmændene kunne anvende eksisterende materiel.

Klagenævnet for Udbud afsagde dog en ny kendelse den 27. oktober 2020 og idømte trafikskaberne en bod på 7 mio. kr. for at fravige mindstekravet i udbudsbetingelserne i garantiudbuddet om pladskrav til kørestole – FG6 (Øens Taxi) - i en kontrakt om garantikørsel.

Trafikskaberne valgte i december 2020 at anke begge sager.

Sagerne blev under ét behandlet af Retten i Svendborg, der den 12. maj 2022 nåede frem til samme afgørelse som Klagenævnet for Udbud.

Redegørelse for forløbet blev sendt til FynBus' bestyrelsen den 17. maj 2022, se Bilag 1.

Trafikskaberne besluttede efterfølgende at sagen ikke skulle ankes.

De to boder på henholdsvis 3 og 7 mio. kr. er betalt til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

Erstatningskrav

Øens Taxa nedlagde den 2. november 2020 påstand om erstatning overfor Klagenævnet for Udbud.

I forbindelse med, at sagen blev anket til domstolene, anmodede trafiksekskaberne om, at erstatningssagen blev afsluttet ved Klagenævnet for Udbud.

Klagenævnet for Udbud afsagde den 17. december 2020 kendelse om, erstatningssagen var afsluttet ved Klagenævnet for Udbud, da sagen i sin helhed var indbragt for domstolene.

I forbindelse med forberedelse af retssagen accepterede både trafiksekskaberne og Øens Taxa i maj 2021, at erstatningsspørgsmålet ikke kunne udskydes til et senere tidspunkt af procesøkonomiske hensyn.

Spørgsmålet blev igen rejst i oktober 2021, hvor retten i Svendborg fastholdt at erstatningskravet ikke kunne udskydes, da der ikke var fremkommet nyt i sagen.

Kravet om erstatning blev ikke fremsat under retssagen.

Øens Taxa henvendte sig den 16. juni 2022 til Klagenævnet for Udbud med ønske om, at Klagenævnet for Udbud behandlede erstatningsspørgsmålet.

Ved kendelse af 16. august 2022 valgte Klagenævnet at genoptage sagen for så vidt angår erstatningsspørgsmålet. Kendelsen er begrundet i, at Øens Taxa på baggrund af dommen kunne have rejst en erstatningssag, hvis retten i Svendborg havde imødekommet Øens Taxas ønske at udskille erstatningsspørgsmålet, hvilket retten dog havde valgt ikke at gøre.

Øens Taxa havde frist for indlevering af klageskrift vedr. spørgsmålet om erstatning den 6. september 2022. Øens Taxa har fremsat et krav om erstatning på ca. 3,7 mio. kr.

FynBus, FynBus, Sydtrafik og Midttrafik skal senest 20. september 2022 indlevere et svarskrift.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 5.1 *Mail af 17. maj 2022 fra direktør Carsten Hyldborg til FynBus' bestyrelse*

6. UDVIKLING I OMKOSTNINGSINDEKSET FOR KONTRAKTER VEDR. BUS- OG FLEKKØRSEL

Resumé:

Det seneste år er der set en stigning i omkostningsindekserne, som påvirker entreprenøromkostningerne i 2021, var omkostningsindekset for kontrakter vedr. buskørsel 3,4 % højere end budgetteret og medførte en merudgift på ca. 16. mio. kr. i 2021 samlet for buskørsel.

På bestyrelsesmødet den 31. marts 2022 og den 29. april blev der oplyst, at der fortsat var stigning i omkostningsindekserne, samt at udviklingen løbende vil blive forelagt bestyrelsen.

Ved seneste omkostningsindeks pr. september 2022 estimeres en meromkostning på buskørsel på ca. 40 mio. og flextrafik på ca. 8 mio. kr. inkl. siddende patientbefordring.

Ekstraordinært dieseltillæg til flextrafik er estimeret til ca. 3,6 mio. kr. inkl. siddende patientfordring, hvilket er øget med ca. 1 mio. kr. i forhold til tidligere.

Sagsfremstilling:

Alle FynBus' kontrakter vedr. bus- og flexkørsel indeksreguleres. Det seneste år er der set en stigning i omkostningsindekserne, som påvirker entreprenøromkostningerne væsentligt. I 2021 var omkostningsindekset for kontrakter vedr. buskørsel 3,4 % højere end budgetteret og medførte en merudgift på ca. 16. mio. kr. i 2021 samlet for buskørsel.

Med henblik på at synliggøre den ekstraordinære meromkostning til buskørsel og flextrafik i forbindelse med budgetopfølgning og budgetlægning i kommunerne og regionen, foreligges de estimerede meromkostninger for 2022 til orientering.

Den økonomiske meromkostning er forelagte kommunerne og regionen.

Kontrakter vedr. buskørsel omkostningsreguleres ved hver månedlig afregning. På nuværende tidspunkt anvendes et dieseldomkostningsindekset, el-omkostningsindekset samt HVO-omkostningsindekset. Kontrakter vedr. flexkørsel reguleres årligt efter kontraktens første år, enten pr. marts eller pr. august.

I forhold til det vedtagne budget 2022, baseret på indekset i juli 2021, har det stigende omkostningsindeks betydet, at forventninger til omkostninger til buskørsel øges med ca. 40 mio. kr. og på flextrafik (inkl. siddende patientbefordring) med ca. 8 mio. kr., hvis det nuværende indeks pr. september 2022, er gældende i hele 2022.

På bestyrelsesmødet den 5. april 2022 blev den ekstraordinære regulering af prisindekset som følge af stigende dieselpriiser for kontrakter vedr. flexkørsel vedtaget. For maj, juni, juli, august og september har det ekstraordinære dieseltillæg været henholdsvis 2,21 %, 2,04 %, 3,12 %, 5,5 % og 4,4 %.

I de to sidste måneder (august og september) har det ekstraordinære dieseltillæg været højere end de tidligere måneder, hvorfor estimat for meromkostning i 2022 er revurderet. Det medfører en øget estimeret omkostning på ca. 1 mio. kr. i forhold til vurderingen fra august.

Hvis omkostningsindekserne stabiliseres på nuværende niveau, vil der være en tilsvarende meromkostning i 2023 for så vidt angår kontrakterne vedr. buskørsel. De fleste kontrakter vedr. flexkørsel udløber 28. februar 2023, hvorefter de vil blive genudbudt.

I nedenstående tabel 1 ses fordelingen for kommunerne og regionen.

Tabel 1: Estimeret meromkostning fordelt på kommunerne og Region Syddanmark

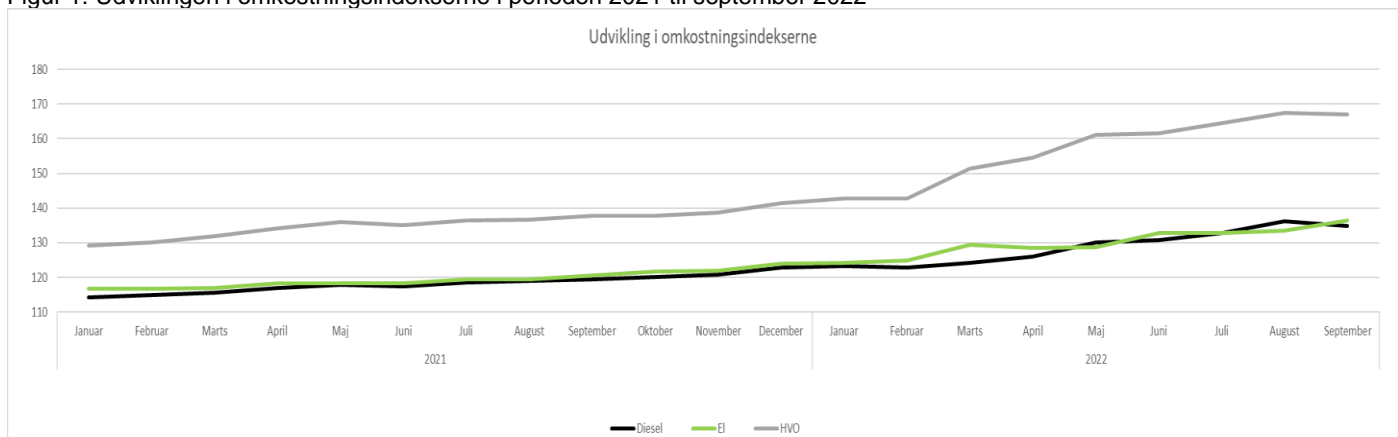
Estimeret meromkostninger ved stigende omkostningsindekser for 2022 i forhold til budget 2022	Buskørsel	Flextrafik	I alt	Ekstraordinært dieseltillæg	I alt, stigende omkostningsindeks og dieseltillæg
Assens	1.460.000	560.000	2.020.000	300.000	2.320.000
Faaborg-Midfyn	2.130.000	1.270.000	3.400.000	610.000	4.010.000
Kerteminde	590.000	400.000	990.000	150.000	1.140.000
Langeland	840.000	160.000	1.000.000	60.000	1.060.000
Middelfart	1.020.000	230.000	1.250.000	90.000	1.340.000
Nordfyn	1.290.000	770.000	2.060.000	430.000	2.490.000
Nyborg	1.290.000	200.000	1.490.000	70.000	1.560.000
Odense	12.230.000	740.000	12.970.000	270.000	13.240.000
RSD (uden siddende patientbefordring)	16.640.000	60.000	16.700.000	20.000	16.720.000
Svendborg	2.500.000	260.000	2.760.000	100.000	2.860.000
Ærø	0	30.000	30.000	10.000	40.000
Siddende patientbefordring (RSD)		3.350.000	3.350.000	1.490.000	4.840.000
I alt	39.990.000	8.030.000	48.020.000	3.600.000	51.620.000

I nedenstående figur 1 ses udviklingen for de tre indeks fra 2021 til september 2022. Der ses en stigende tendens for omkostningsindekset for diesel- og el fra 2. kvartal 2021.

HVO omkostningsindekset har været svingende, men har fra 1. kvartal 2022 haft en væsentlig stigende tendens. El-omkostningsindekset har fra februar været stigende men også i periode stabiliseret sig på et højere niveau. Diesel-omkostningsindeks har fra marts været stigende.

Udviklingen følges nøje.

Figur 1: Udviklingen i omkostningsindekserne i perioden 2021 til september 2022



Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

7. MEDDELELSER

Ingen Meddelelser

8. EVENTUELT

Bestyrelsesmedlem
Jim Staffensen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Anne Fiber

Bestyrelsesmedlem
René Larsen

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Morten Andersen

Bestyrelsesmedlem
Ole Tyrsted Jørgensen

Bestyrelsesmedlem
Claus Skjoldborg Larsen

Bestyrelsesmedlem
Kim Johansen

Bestyrelsesmedlem
Lars Erik Hornemann

Bestyrelsesmedlem
Jesper Kiel

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Bekendtgørelse nr. 2330 af 10. december 2021 om vedtægter for organisering af trafiksselskaber (standardvedtægt)

I medfør af § 2, stk. 5, i lov om trafiksselskaber, jf. [lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015](#), og efter forhandling med indenrigs- og boligministeren, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til [§ 8 i bekendtgørelse nr. 2243 af 29. december 2020](#) om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter:

Anvendelse

§ 1

For de trafiksselskaber vest for Storebælt, der er oprettet i medfør af § 1, stk. 1, 1. pkt., i lov om trafiksselskaber (herefter loven), gælder den standardvedtægt, som er vedlagt som bilag 1.

Stk. 2.

Følgende bestemmelser i bilag 1 kan ikke fraviges: §§ 2, 8-11, 13-14, 16, 19-23 og 27-33.

Stk. 3.

Bestemmelsen i bilag 1, § 27, kan fraviges i særlige tilfælde, hvis transportministeren giver tilladelse hertil.

§ 2

For det trafiksselskab på Sjælland, der er oprettet i medfør af lovens § 1, stk. 2, gælder den standardvedtægt, som er vedlagt som bilag 2.

Stk. 2.

Følgende bestemmelser i bilag 2 kan ikke fraviges: §§ 2, 8-11, 13-14, 16, 19-23, 27-35.

Stk. 3.

Bestemmelserne i bilag 2, §§ 27-29, kan fraviges i særlige tilfælde, hvis transportministeren giver tilladelse hertil.

Godkendelse

§ 3

Trafiksselskaberne nævnt i §§ 1-2 skal i medfør af lovens § 2, stk. 4, sende vedtægterne og ændringer heraf til godkendelse hos transportministeren og indenrigs- og boligministeren, der har en frist på 12 uger for indsigelser. Fristen kan forlænges af transportministeren eller indenrigs- og boligministeren med en begrundet

udtalelse for forlængelsen. Har trafiksselskabet ikke inden fristens udløb modtaget indsigelser eller begrundet udtalelse for forlængelse, anses vedtægterne for godkendt.

Ikrafttræden og overgangsbestemmelser

§ 4

Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2022.

Stk. 2.

Bekendtgørelse nr. 1048 af 13. august 2018 om vedtægter for organisering af trafikskaber (standardvedtægt) ophæves.

Stk. 3.

Trafikskabernes vedtægter, som er vedtaget på denne bekendtgørelses ikrafttrædelsestidspunkt, er gældende, indtil de afløses af vedtægter i henhold til denne bekendtgørelse. Vedtægter i henhold til denne bekendtgørelse skal være godkendt af trafikskabernes bestyrelser senest den 1. januar 2023.

Bilag 1. Standardvedtægt, trafikskaber vest for Storebælt

Standardvedtægt for trafikskaber vest for Storebælt

Præambel

Region xx [og Region xx] etablerer et trafikskab, der dækker xx Kommunes, xx Kommunes. . . og xx Kommunes område. (Udmeldt ø-kommune skrives ud af præambelen) Etableringen sker i henhold til lov om trafikskaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er ...

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

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, og5) privatbaner.

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

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

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

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. lovens § 11, stk. 1, som krydser grænserne mellem mere end to trafikskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, første pkt. Selskabet kan endvidere samarbejde

med andre trafikkselskaber om opgaver, som trafikkselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikkselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, sidste pkt.

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

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

Repræsentantskabet

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

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

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

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

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

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

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

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.

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

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på x [mindst 5 og højst 9] medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet [For trafikkselskaber, der omfatter kommuner i 2 regioner: 1 udpeget af og blandt medlemmerne i xx Regionsråd og 1 udpeget af og blandt medlemmer i yy Regionsråd], 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, *stk.*

2, og yy udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

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

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

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinjerne for finansiering af selskabet, jf. § 27, stk. 3.

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

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

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

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

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. retningslinjer for selskabets finansiering, jf. § 27, stk. 3
2. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29 og § 30, stk. 2,
3. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
4. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift5. rejseregler,
6. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
7. udbudsstrategier,

8. regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. § 5,
9. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
10. medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
11. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
12. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
13. udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
14. valg af sagkyndig revision,
15. forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
16. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

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

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

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

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

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

Finansiering

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

Stk. 2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering.

Regnskab og budget

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

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

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

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

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

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

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

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

Tilsyn

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

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

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

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 33. Vedtægten træder i kraft den [ikrafttrædelsesdato].

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet [regionsrådene]. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transportministeren og indenrigs- og boligministeren.

Bilag 2. Standardvedtægt, trafikskabet på Sjælland

Standardvedtægt for trafikskabet på Sjællands geografiske område

Præambel

Region Hovedstaden og Region Sjælland samt samtlige kommuner i de to regioner, bortset fra Bornholms Regionskommune, etablerer ét samlet trafikskab, der dækker de to regioners geografiske område, bortset fra Bornholm.

Etableringen sker i henhold til lov om trafikskaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er ...

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område: -1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,

2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,

3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,

4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, og5) privatbaner.

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

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

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

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. lovens § 11, stk. 1, som krydser grænserne mellem mere end to trafikskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, første pkt. Selskabet kan endvidere samarbejde med andre trafikskaber om opgaver, som trafikskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, sidste pkt.

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

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

Repræsentantskabet

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

Stk. 2. De deltagende kommuner vælger på samme vis en stedfortræder for det valgte medlem. Stedfortræderen deltager i repræsentantskabets møder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2.

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

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

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

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

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.

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

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på x [mindst 5 og højst 9] medlemmer, heraf 1 medlem udpeget af og blandt regionsrådet for Region Sjælland og 1 medlem udpeget af og blandt regionsrådet for Region Hovedstaden, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og y udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted.

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

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede; dog skal mindst ét af regionsrådsmedlemmerne være til stede.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal.

Stk. 2. Det kvalificerede flertal på mindst 2/3 skal omfatte mindst 2 af de 3 medlemmer, som repræsenterer regionerne og den kommune, der yder det største tilskud.

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

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

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

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29 og § 30, stk. 2,
2. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
3. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift4. rejseregler,
5. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelseom samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
6. udbudsstrategier,
7. regler for individuel handicapørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. § 5,
8. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
9. medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor,herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
10. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
11. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
12. valg af sagkyndig revision,
13. forslag til ændring i og tillæg til denne vedtægt og
14. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af

bestyrelsen**Direktion**

§ 24. Direktionen består af en direktør.

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

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

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

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

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

Finansiering

§ 27. Region Hovedstaden og Region Sjælland bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning.

Stk. 2. Regionale ruter, som kun betjener én region, betales af den pågældende region. Finansieringen af regionale busruter, der krydser regionsgrænsen, aftales mellem regionerne.

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

Stk. 2. Lokale busruter inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune.

Stk. 3. Øvrige lokale ruter inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område betales af trafikskabet på Sjællands deltagende kommuner. 80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes andel af bussens samlede køreplanstimer, mens de resterende 20 pct. dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region, som kommunerne er beliggende i.

§ 29. Trafikskabets udgifter til administration og drift dækkes delvist af de to regioner på baggrund af et grundbeløb fordelt på hver region, der er fastsat af trafikskabet, og delvist af de to regioner og de deltagende kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område, jf. lovens § 3, stk. 3.

Regnskab og budget

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

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

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

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

§ 32. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 33, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

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

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

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

Tilsyn

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

§ 34. Beslutning om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

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

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 35. Vedtægten træder i kraft den [ikrafttrædelsesdato].

Stk. 2. Ændringer i vedtægten skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådene for Region Hovedstaden og Region Sjælland. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transportministeren og indenrigs- og boligministeren.

Vedtægter for Trafikselskabet FynBus

af 20. august 2020

Præambel

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

Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er FynBus

Stk. 2. Selskabet er beliggende i Odense Kommune.

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

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

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

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

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

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

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

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

Repræsentantskabet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på 11 medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet i Region Syddanmark, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og 8 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

Stk. 2. Selskabet har ansøgt Transport- og Boligministeriet om tilladelse til udvidelse af selskabets bestyrelse på baggrund af lov om trafikkselskaber § 2, stk. 1, 3. pkt. Ansøgningen blev godkendt pr. 16. marts 2020, hvormed alle deltagende kommuner er repræsenteret i selskabets bestyrelse.

Selskabet ledes herefter af en bestyrelse på 11 medlemmer.

§ 15. Udgået.

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

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

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

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

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

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

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

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

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

- 1) retningslinjer for selskabets finansiering, jf. § 27, stk. 4
- 2) årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28, 29 og 30, stk. 2,
- 3) forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
- 4) takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift
- 5) rejseregler,
- 6) trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
- 7) udbudsstrategier,
- 8) regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 5,
- 9) overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
- 10) medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
- 11) kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
- 12) fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
- 13) udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
- 14) valg af sagkyndig revision,
- 15) forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
- 16) sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

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

Stk. 2. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.
Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

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

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

Finansiering

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

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

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

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

Regnskab og budget

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

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

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

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

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

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

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

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

Tilsyn

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

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

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

Tegningsregel

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

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 34. Vedtægten træder i kraft den 20. august 2020.

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transportministeren og indenrigs- og boligministeren.

Vedtægter for Trafikselskabet FynBus

af 16. september 2022

Præambel

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

Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er FynBus

Stk. 2. Selskabet er beliggende i Odense Kommune.

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

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

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

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

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

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

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

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

Repræsentantskabet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på 11 medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet i Region Syddanmark, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og 8 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

Stk. 2. Selskabet har ansøgt Transport- og Boligministeriet om tilladelse til udvidelse af selskabets bestyrelse på baggrund af lov om trafikkselskaber § 2, stk. 1, 3. pkt. Ansøgningen blev godkendt pr. 16. marts 2020, hvormed alle deltagende kommuner er repræsenteret i selskabets bestyrelse.

Selskabet ledes herefter af en bestyrelse på 11 medlemmer.

§ 15. Udgår

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

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

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

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

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

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

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

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

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

- 1) retningslinjer for selskabets finansiering, jf. § 27, stk. 4
- 2) årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28, 29 og 30, stk. 2,
- 3) forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
- 4) takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift
- 5) rejseregler,
- 6) trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
- 7) udbudsstrategier,
- 8) regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 5,
- 9) overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
- 10) medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
- 11) kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
- 12) fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
- 13) udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
- 14) valg af sagkyndig revision,
- 15) forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
- 16) sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

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

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

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

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

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

Finansiering

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

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

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

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

Regnskab og budget

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

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

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

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

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

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

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

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

Tilsyn

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

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

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

Tegningsregel

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

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 34. Vedtægten træder i kraft den 16. september 2022.

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transportministeren og indenrigs- og boligministeren.

FORVENTERING TIL PASSAGERER OG INDTÆGTER FOR 2022

STATUS OG UDVIKLING

8. september 2022

J.nr.: 202209-39212

LEC, CH, JGH og JEG

FORVENTNING TIL PASSAGER OG INDTÆGER FOR 2022

2022 startede med en nedlukning og Corona-restriktioner i januar og februar som påvirkede passagertallet og indtægterne for buskørsel.

Dog kom en del af passagerne tilbage i løbet af februar og marts, men mod slutningen af 2. kvartal er der ikke sket den forventede udvikling i passagertallet, og pr. juli manglede FynBus ca. 20 % af passagerne i forhold til 2019.

Derfor er der behov for at revurdere forventning til passagertallet for 2022 samt budget 2023.

Grundlaget for budget 2022 var, at passagertallet i december 2022 ville være på 95 % af samme måned i 2019. Dette udgangspunkt anses for nuværende at være urealistisk.

Med udgangspunkt i det realiserede passagertal for januar til juli 2022, samt foreløbig vurdering af statistikken for august, forventes udviklingen for resten af 2022 at være nedestående. Forventningen er baseret på at der ikke sker en væsentlig ændring i passagertallet for september-december, sammenlignet med 2019.

Der vil blive fremlagt en ny vurdering for bestyrelsen i oktober 2022, baseret på endelige statistikker for august og september måned.

Den nuværende vurdering er følgende:

Odense bybusser forventes at ligge på 80 % af 2019 i december 2022, hvilket vil give et indtægtstab på ca. 14 mio. kr. Vurderingen er baseret på at der manglede ca. 20 % af passagerne i 2. kvartal, stigende til 30 % i juni og juli. Det er endnu ikke solide data til en vurdering af effekten af det nye Bynet i Odense som startede i august.

De regionale ruter forventes at ligge på 85 % af 2019 i december 2022, hvilket vil give forventet indtægtstab på ca. 13 mio. kr. I 2. kvartal manglede knapt 20% af passagerne, mens der i juni og juli manglede henholdsvis 8 % og 6 %. Der spores en fremgang i august.

De øvrige lokalruter og bybusser forventes at ligge på 80 % af 2019 i december 2022, hvilket samlet giver et forventet indtægtstab på ca. 4 mio. kr. Skolekort indgår ikke i vurderingen, da de finansieres af kommunerne. Der ses også her en lille fremgang i august.

Forudsætninger for budget 2022

Ved fastlæggelse af budget 2022 var det forudsat at 95 % af passagererne ville være tilbage ved årets udgang med et gennemsnit på 90 % for hele 2022. I Odense blev det forventede passagertal beregnet med udgangspunkt i Bynet 2021 med reduktion på 10 % på grund af Corona, svarende til ca. 90% af passagertallet i 2019.

Status

Efter over 2 år med Corona har passagertallet og indtægterne ændret sig i betydeligt omfang. I det følgende er der ikke foretaget en analyse af 2020 og 2021, da disse år er påvirket af gentagne nedlukninger og genåbninger af samfundet, med heraf følgende store udsving i de månedlige passagertal.

Nedenfor, i tabel 1, vises udviklingen fra januar til juli 2022 samt sammenlignet med samme periode i 2019,

2022 startede med nedlukning og hjemsendelse i januar men i løbet af februar blev Corona restriktionerne ophævet.

Det ses at afvigelsen mellem 2019 og 2022 er størst i januar og februar på henholdsvis 37 % og 25 %, hvor der var Covid-19 restriktioner.

Fra marts til juli stiger passagertallet, således at der samlet for FynBus mangler ca. 20 % af passagerne. Det samlede tab for de først 7 måneder er på ca. 23%

For Odense bybussers vedkommende indgår passagertallet i 40-gruppen i statistikken for juni og juli måned 2019. 40'er gruppen blev ultimo maj 2022 erstattet af Odense Letbane. Hvis man trækker 40-gruppen ud af passagertallet for 2019 mangler der imidlertid kun henholdsvis -13 % og -17 % for disse måneder. Dette tal skal dog tages med forbehold, da passagertallet i disse måneder er relativt lavt, kombineret at nyhedsværdien af letbanens åbning kan have betydet ekstraordinært mange passagerer i busserne.

Primo august blev det nye Bynet i Odense implementeret, hvorfor passagertallet i Odense nøje følges.

Passagertallet på de regionale ruter forbedres i løbet af 2 kvartal og i juni og juli er passagermanglen på henholdsvis 8 % og 6 %. Se nedenfor i Tabel 1.

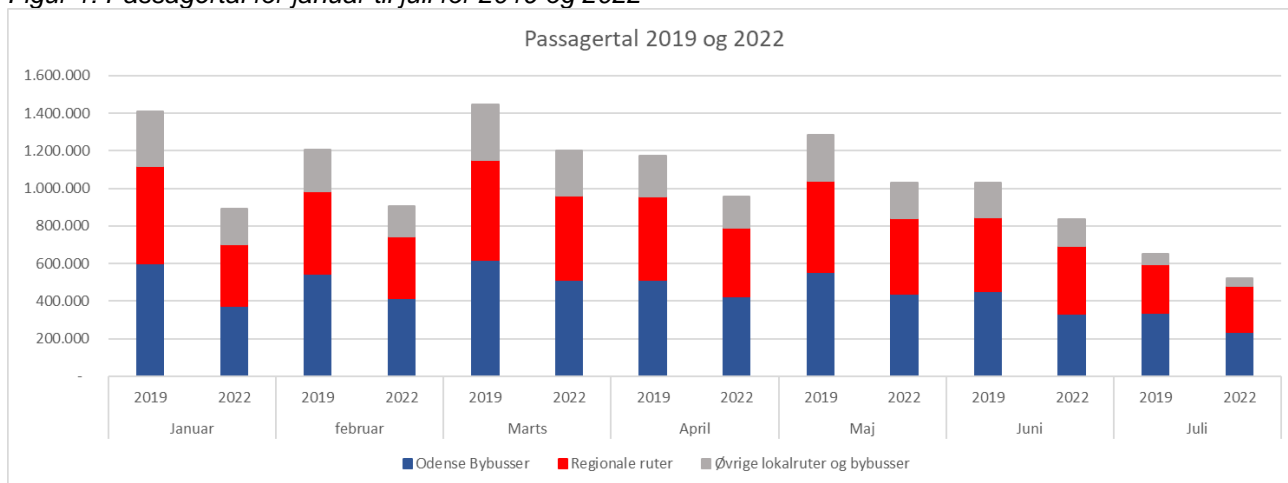
Tabel 1: Passagertal for januar til juli for 2019 og 2022

Periode		Odense Bybusser	Regionale ruter	Øvrige lokalruter og bybusser	FynBus, i alt
Januar	2019	600.014	517.395	289.740	1.407.149
	2022	374.853	328.665	186.064	889.582
	Afv i prc	-38%	-36%	-36%	-37%
Februar	2019	545.900	436.372	222.797	1.205.069
	2022	413.745	327.738	164.330	905.813
	Afv i prc	-24%	-25%	-26%	-25%
Marts	2019	619.238	532.764	292.269	1.444.271
	2022	513.624	445.402	243.981	1.203.007
	Afv i prc	-17%	-16%	-17%	-17%
April	2019	512.017	443.110	219.677	1.174.804
	2022	423.001	365.628	168.086	956.715
	Afv i prc	-17%	-17%	-23%	-19%
Maj	2019	552.607	486.617	245.723	1.284.947
	2022	440.164	401.010	191.078	1.032.252
	Afv i prc	-20%	-18%	-22%	-20%
Juni	2019	451.228	393.825	184.103	1.029.156
	2022	330.309	361.627	143.849	835.785
	Afv i prc	-27%	-8%	-22%	-19%
Juli	2019	338.303	259.499	54.120	651.922
	2022	234.909	243.986	44.749	523.644
	Afv i prc	-31%	-6%	-17%	-20%
I alt	2019	3.619.307	3.069.582	1.508.429	8.197.318
	2022	2.730.605	2.474.056	1.142.137	6.346.798
	Afv i prc	-25%	-19%	-24%	-23%

Lokalruternes primære opgave er skolekørsel. Skolekort finansieres af kommunerne. Det overstående passagertab vil derfor have begrænsede økonomiske konsekvenser.

I nedenstående figur 1 ses udviklingen i passagertallet i perioden.

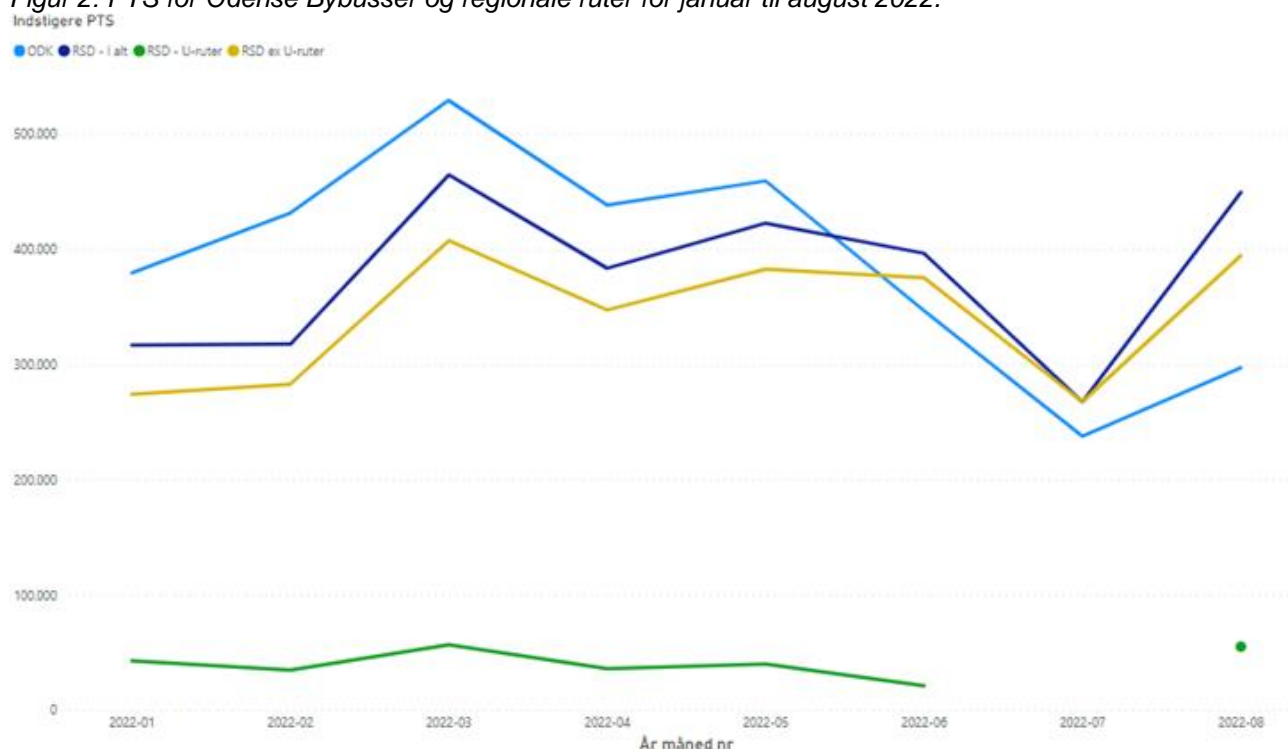
Figur 1: Passagertal for januar til juli for 2019 og 2022



På nuværende tidspunkt har FynBus ikke fyldestgørende passagertal for august, baseret på salgssystemerne (Rejsekort og app mv.), men i busserne i Odense og på de regionale ruter er der i alle busser et optisk passagertællingsystem (PTS), som dagligt leverer statistik over antallet af ind- og udstigere. PTS-tallene giver en supplerende indikator for august.

I nedenstående figur 2 ses antal indstigere i Odense bybusser og de regionale ruter. Det ses, at figuren viser samme udvikling som i tabel 1. Startende lavt i januar og stigende i februar og topper i marts. Passagertallet falder som normalt i sommerferien. Efter sommerferien ses en stigning igen, som for de regionale ruter kommer op på med niveau med marts mens Odense Bybusser er på niveau med juni.

Figur 2: PTS for Odense Bybusser og regionale ruter for januar til august 2022.



Hvis der ses på enkeltstående uger i juni og august kan det også give en indikator for passagertallet.

Tabel 2: PTS-tal for Odense bybusser fordelt på dage på 3 udvalgte uger

PTS - Odense bybusser	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	I alt
2022-24 - juni	13.643	14.094	13.765	14.324	14.422	7.455	4.479	82.182
2022-33 - august	11.596	11.386	11.038	12.143	12.428	6.330	4.090	69.011
2022-34 - august	12.136	12.516	12.094	12.763	12.804	5.584	3.746	71.643

Tabel 2 viser et faldt i antal indstigere efter sommerferien i forhold til juni måned, som indikerer, at der ikke er vækst i passagertallet i august.

I tabel 3 nedenfor ses til gengæld en stigning i indstigere på de regionale ruter efter sommerferien, som kan indikere en vækst.

Tabel 3: PTS for regionale ruter fordelt på dage på 3 udvalgte uger

PTS - regionale ruter	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	I alt
2022-24 - juni	15.313	15.527	15.559	16.822	16.265	10.044	7.011	96.541
2022-33 - august	17.487	17.507	17.575	18.047	17.998	9.637	7.950	106.201
2022-34 - august	18.382	18.382	19.304	19.311	19.152	9.284	7.026	110.841

INDTÆGTER

Udviklingen i indtægterne har samme forløb som udviklingen i passagertallet, jf. tabel 4. Dog adskiller juli sig, hvilket skyldes Ungdomskort og skolekort, som er væsentlige højere end 2019. Forklaringen er imidlertid periodiseringer af indtægterne som udlignes med august-øpgørelsen. Det samme gælder ikke for de øvrige billettertyper.

Tabel 4: Indtægter for FynBus i forhold til 2019

2019	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	Jan-jul
Enkeltbillet inkl. Mobil	3.288.574	3.006.522	3.050.306	3.005.123	3.051.258	3.266.195	2.984.267	21.652.245
Rejsekort Classic	4.982.398	4.771.911	5.350.353	4.958.571	5.235.865	4.874.988	4.000.229	34.174.315
Skolekort	148.232	97.761	88.158	1.376.871	2.889.490	2.361.096	48.298	7.009.907
Ungdomskort	5.305.345	4.969.390	4.400.418	4.921.448	5.132.757	1.352.690	1.671.799	27.753.847
Pendlerkort	534.697	1.684.180	1.190.795	1.110.850	890.369	1.507.521	1.028.952	7.947.364
Bus&Tog m.v.	2.223.609	2.147.921	2.263.518	2.182.543	2.240.018	2.156.180	2.012.395	15.226.185
I alt	16.482.854	16.677.685	16.343.549	17.555.408	19.439.756	15.518.670	11.745.940	113.763.863
2022	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	Jan-jul
Enkeltbillet inkl. Mobil	1.656.851	2.394.880	2.432.553	2.542.835	2.462.487	3.311.255	2.844.619	17.645.481
Rejsekort Classic	3.713.835	4.186.504	5.123.204	4.748.444	4.935.707	4.584.912	4.493.632	31.786.238
Skolekort	107.847	80.043	41.954	580.875	1.845.799	1.842.233	94.848	4.593.598
Ungdomskort	4.873.372	3.661.118	3.847.012	3.528.117	3.408.290	965.407	2.474.445	22.757.762
Pendlerkort	980.882	852.385	660.845	1.371.479	760.522	1.093.653	797.785	6.517.551
Bus&Tog m.v.	1.536.171	1.529.292	1.611.889	1.602.597	1.635.288	1.304.922	1.250.430	10.470.589
I alt	12.868.958	12.704.222	13.717.456	14.374.347	15.048.094	13.102.382	11.955.759	93.771.217
Ændring 2019-22 i %	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	Jan-jul
Enkeltbillet inkl. Mobil	-49,6%	-20,3%	-20,3%	-15,4%	-19,3%	1,4%	-4,7%	-18,5%
Rejsekort Classic	-25,5%	-12,3%	-4,2%	-4,2%	-5,7%	-6,0%	12,3%	-7,0%
Skolekort	-27,2%	-18,1%	-52,4%	-57,8%	-36,1%	-22,0%	96,4%	-34,5%
Ungdomskort	-8,1%	-26,3%	-12,6%	-28,3%	-33,6%	-28,6%	48,0%	-18,0%
Pendlerkort	83,4%	-49,4%	-44,5%	23,5%	-14,6%	-27,5%	-22,5%	-18,0%
Bus&Tog m.v.	-30,9%	-28,8%	-28,8%	-26,6%	-27,0%	-39,5%	-37,9%	-31,2%
I alt	-21,9%	-23,8%	-16,1%	-18,1%	-22,6%	-15,6%	1,8%	-17,6%

FORVENTNING TIL 2022

Grundlaget for budget 2022 var, at passagertallet i december 2022 ville være på 95 % af 2019 niveauet.

På baggrund af 2 kvartals opgørelse af passager og indtægter og indikationer på udviklingen i august, er det urealistisk at opnå budgetforudsætningerne.

De seneste 4 måneder i 1 halvår viste et uændret passagertal for FynBus på ca. 80 % af 2019.

Samme tendens ses i Odense Bybusser og de øvrige lokale ruter, mens de regionale ruter viser en mere positiv udviklingen, da der i juni og juli er ca. 90 % af passagertallet i 2019.

Derfor er der behov for at revurdere forventningerne til 2022 for passagertallet og indtægterne.

Der opstilles følgende 3 scenarier for 2022 til drøftelse:

- Passagertallet vil, ved udgangen af 2022 være 80 % af 2019 i december. Der sker således ikke væsentlige ændringer i passagertallet og indtægterne i 2. halvår 2022.
- Passagertallet vil, ved udgangen af 2022 være 85 % af 2019 i december. Der sker en mindre stigning i passagertallet og indtægterne i 2. halvår
- Passagertallet vil, ved udgangen af 2022 være 95 % af 2019 i december, svarende til det oprindelige budget.

Scenarierne giver følgende indtægtstab for henholdsvis Odense bybusser, de regionale ruter samt øvrige lokalruter og bybusser (Nyborg, Middelfart og Svendborg), se tabel 5:

Tabel 5: Scenarier over indtægtstab med manglende passagerer

Forventet regnskab 2022		80% i dec 2022		85% i dec 2022		95% i dec 2022	
(i mio kr.)	Budget	FR2022	Afvigelse	FR2022	Afvigelse	FR2022	Afvigelse
Odense bybusser	56,5	42,9	-13,6	43,5	-12,9	44,7	-11,8
Regionale ruter	105,0	90,4	-14,6	92,0	-13,0	95,6	-9,4
Øvrige lokalruter og bybusser	26,6	21,5	-5,2	21,8	-4,8	22,5	-4,1
I alt	188,1	154,8	-33,4	157,4	-30,8	162,8	-25,4

Note: Inkl. Covid-19 kompensation for januar og februar 2022.

En foreløbig vurdering er, at de regionale ruter vil kunne opnå 85 % af passagertallet i 2019, Odense bybusser og de øvrige ruter vil kunne opnå ca. 80 %.

En endelig vurdering vil foreligge i oktober 2022.

Budget 2023

I oktober forelægges forudsætning for budget 2023 for bestyrelsen.

Andre trafikskaber

I nedenstående tabel 6 ses de øvrige trafikskabers og DSB's forventninger til 2022 og budget 2023 for indtægter ved buskørsel i forhold til 2019.

Tabel 6: Trafikskabernes og DSB's forventninger til 2022 og 2023 i forhold til 2019

Trafikskab	2022	2023	Beskrivelse
Sydtrafik	85 %	100%	Forventet 2022: 85 % af 2019. Budget 2023: Indtægter 100 % af 2019, inkl. 4,9 % takst-regulering, svarende til index 95. Passagertallet forventes ikke at nå præ-COVID-niveau, særligt i udkantsområderne.
Midttrafik	85 %	92%	Marts 2022: 78 % af 2019. Forventet 2022: 85 % af 2019. Budget 2023: Indtægter svarende til 92 % af 2019, inkluderet takststigning på 4,9 %.
NT	95 %	100 %	Passagertal oplyst til repræsentantskabsmøde i Maj 2022: Pr. uge 17 var indtægterne på 77 %, Forventet 2022: Ved udgang 2022 forventes passagerindtægter på 95 % af 2019. Budget 2023: Indtægter som 2019. Takststigning på 4,9 % er indarbejdet, hvilket svarer til et indeks på ca. 95 %.
Movia	89 %	98 %	Forventet 2022: Indtægter forventes at være 89 % af 2019. Passagerer forventes at være 84 % af 2019. Budget 2023: Indtægter: Indeks 98 pga. længere rejser og dyrere billetter, inkl.. en takststigning på 4,9 %). Passagerer Indeks 95.
DSB			Indtægterne efter 1. halvår 2022 er på 96 % af 2019. Halvårsregnskab viser samlet (fjern- & regionaltog samt S-tog) 84 % af 2019 af passagertallet. Vest (Jylland og Fyn) er passagertallet 84 % af 2019 efter 1 halvår.
BAT			Oplysningerne indgår i regionskommunens fælles regnskab/budget, og er ikke specificeret på passagerindtægter/passagertal i offentligt tilgængelige kilder.

Udvikling i andre lande

I en række europæiske lande samt USA har Staten taget ansvaret for at sikre kollektiv trafik fortsat kan drives ved hjælp af Corona-kompensation. Samtidigt har Staten visse steder givet tilskud til prisreduktioner:

- Tyskland: 9 euro billet/måned til al lokal/regional kollektiv trafik i Tyskland i juni, juli og august. Der blev solgt 52 mio. billige billetter.
- England: £2 busbilletter i England i tre måneder. Den engelske regering meddelte sidste måned, at den udbetaler £130 mio. for at holde busserne kørende. For at få flere passagerer i busserne vil Department for Transport til januar 2023 lancere et cap på busrejser på £2 – svarende til, at busrejsende i gennemsnit vil spare 30 pct. på rejsen.
- USA: Påtænker COVID-19 kompensation til 2025. " Without Commuters, US Transit Agencies Are Running Out of Options: "...federal coronavirus aid before it's set to run out in 2025."
- Spanien: Fra september har den spanske stat gjort lokale og regionale togrejser hos statsejede selskaber gratis.

BILAG 4.2: PASSAGERUDVIKLING 2022

JULI 2022

8. september 2022

LEC

INDHOLD

Indhold	1
Indledning	2
Historisk udvikling i passagertallet.....	2
Samlet passagertal	4
Enkeltbilletter	6
Rejsekort Classic	9
Pendlerkort	10
Ungdomskort	11
Skolekort.....	12
Antal kunder.....	13
Beholdning af kort.....	14
Rabat på Rejsekort Classic	15
Passagertal på ejerniveau	16

INDLEDNING

Notatet beskriver udviklingen i FynBus' passagertal med hovedvægt på ændringerne fra 2019 og frem til juli 2022. Der er således ikke medtaget passagertal for Odense Letbane med mindre det i teksten er anført som en forklaring på den registrerede udvikling.

HISTORISK UDVIKLING I PASSAGERTALLET

I figur 1 nedenfor vises passagerudviklingen fra 2007 – 2022.

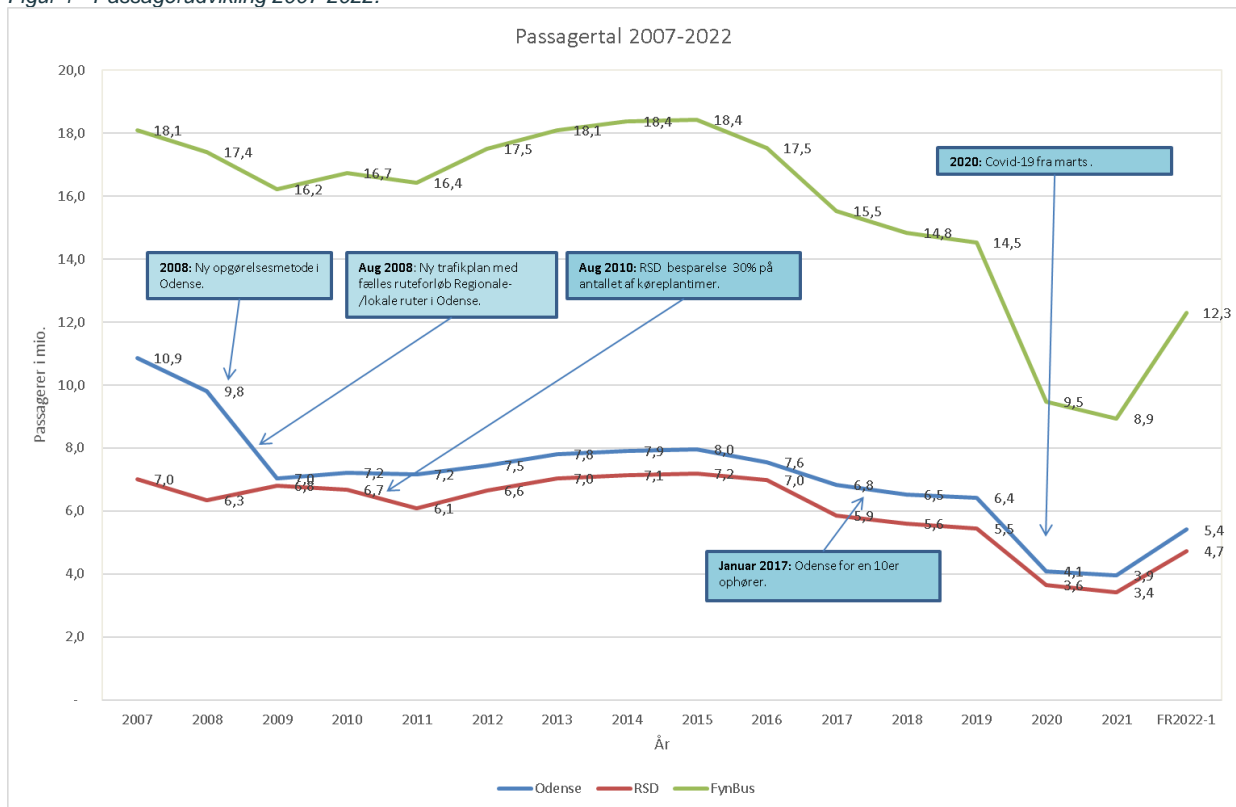
Passagerudviklingen siden 2007 har blandt andet været påvirket af:

- Ændret opgørelsesmetode for omstigninger i Odense i 2008.
- Ændring i den regionale rutestruktur i Odense sammen med en besparelse på lokalruterne i 2008.
- Besparelse på det regionale rutenet i 2010.
- Ændringer i takster og billetsystem. (Indførelse af Rejsekortet 2017 og Takst Vest 2018).
- Covid-19 fra marts 2020.
- Odense Letbane fra juni 2022 og nedlæggelse af rutegruppe 40.

Usikkerhed:

- Effekten af "Ta' en ven med gratis" i weekender er ikke medtaget.
- Der foreligger kun skønnede passagertal vedrørende salget af Pendler20. Omfanget er begrænset.

Figur 1 - Passagerudvikling 2007-2022.



Figur 1 viser at passagertallet i 2014 og 2015 var på det højeste niveau, med ca. 18,4 mio. passagerer.

Herefter var der et fald på 3,6 mio. passager, svarende til 20% frem til 2018. Fra 2018 til 2019 var der yderligere et fald på 0,3 mio. passagerer, svarende til ca. 2%. Man kan således godt konkludere at

passagertallet i 2019 havde nået et nogenlunde stabilt niveau, inden Corona-pandemien begyndte i starten af 2020.

I 2018 fik Fynbus, af firmaet Viatrafik, udarbejdet en analyse af passagerudviklingen i perioden 2014-2017, hvor FynBus havde oplevet et fald i passagertallet på knap 18%, fra 18,4 mio. i 2014 til 15,5 mio. i 2017.

Rapporten skulle kortlægge årsager til passagertabet.

Det store frafald fra 2016 til 2017 lå hovedsageligt på buslinjer i Odense, hvor det især var bymidten, der oplevede passagertab, mens det øvrige af Fyn havde en jævnt fordelt tilbagegang. Ud af et fald på 2,0 mio. passagerer, lå der ca. 1,85 mio. i Odense.

Rapporten konkluderede:

"Det er særligt voksne, der rejser mindre med bus. Dog er antallet af børn og unge ligeledes faldet, mens antallet af pensionister er steget en smule.

Analysen viser, at passagertabet kun i mindre grad kan findes i overordnede tendenser i samfundet. Det er således i lokale forhold, at forklaringen skal findes.

Det vurderes, at særligt tre faktorer har haft betydning for passagertabet:

- *Afslutning af "Odense for en 10'er", der reelt har medført en takstforhøjelse for kunder, der ikke rejser så ofte.*
- *Omlægning af ruter (som følge af letbanearbejde), hvilket har medført forlængede rejsetider.*
- *Skift af billetsystem (overgang til rejsekortet)."*

Rapporten er vedlagt som bilag 2.1.

Nedenfor gennemgås den seneste passagerudvikling fra 2019 til 2022 på produktniveau og udviklingen i FynBus' samlede passagertal. Passagertallene er opgjort ekskl. Odense Letbane.

SAMLET PASSAGERTAL

FynBus' samlede passagertal for januar-juli 2022 blev 6,3 mio., hvilket er -22,6% lavere end 2019.

Det største passagerfald fra 2019 til 2022 målt på antal passagerer ses i Odense med -889.000 heraf skyldes -72.000 nedlæggelsen af 40 gruppen. Det 2. største fald ses på de regionale ruter med -596.000.

Tabel 1 - Samlet passagertal 2019-2022.

1.000	2019	2020	2021	Jan-jul			Ændring 2019-2022	%
				2019	2021	2022		
Assens	323	203	163	178	61	114	-64	-35,9%
Faaborg-Midtfyn	315	216	193	177	72	138	-39	-21,9%
Kerteminde	147	104	97	83	39	74	-9	-10,4%
Langeland	276	191	171	157	78	121	-36	-22,8%
Middelfart	173	102	90	99	37	77	-23	-22,9%
Nordfyn	285	181	148	163	51	123	-40	-24,7%
Nyborg	288	190	175	164	74	127	-37	-22,8%
Odense	6.423	4.075	3.948	3.619	1.814	2.731	-889	-24,6%
RSD	5.452	3.641	3.422	3.070	1.520	2.474	-596	-19,4%
Svendborg	839	569	531	488	250	369	-119	-24,4%
Hovedtotal	14.521	9.473	8.938	8.197	3.996	6.347	-1.851	-22,6%

Tabel 2 nedenfor viser udviklingen på produktniveau fra 2019 til 2022.

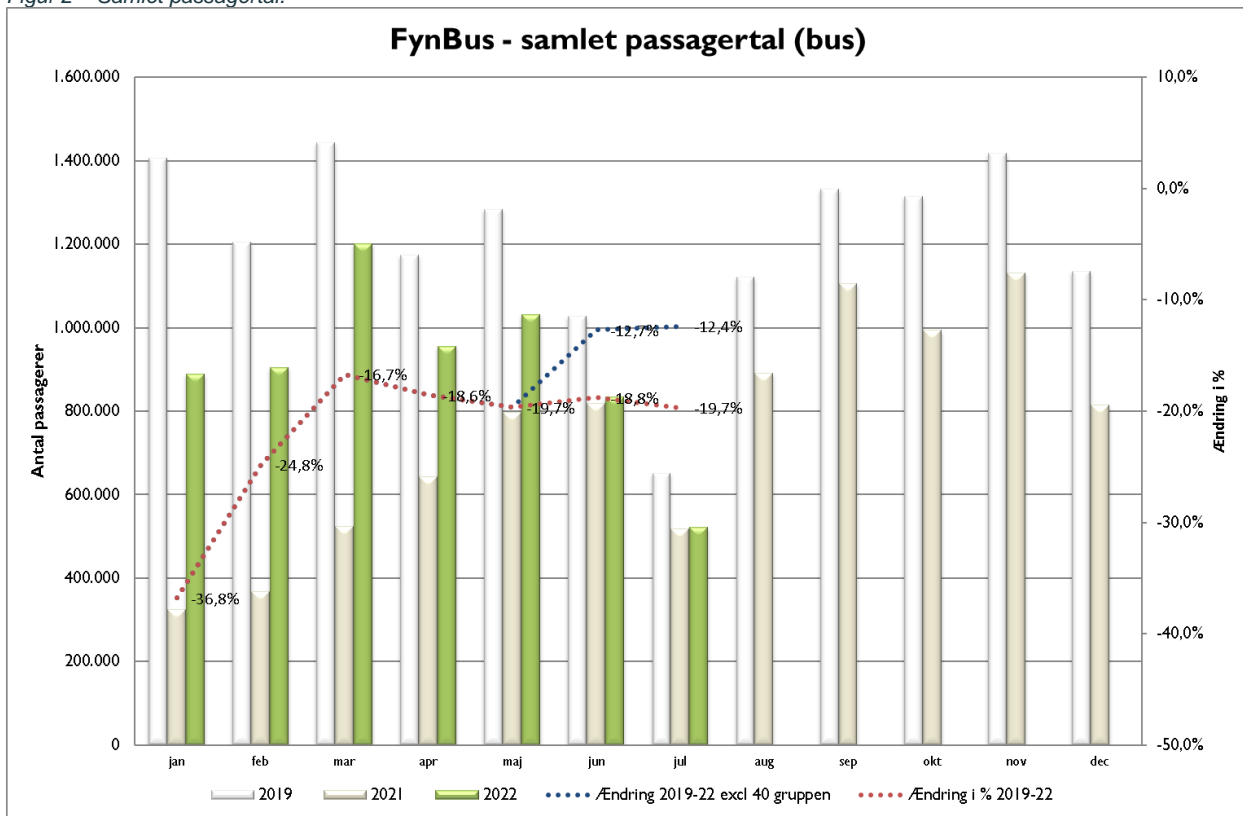
Tabel 2 - Oversigt over passagerudviklingen på produktniveau.

1.000	2019	2020	2021	Jan-jul			Ændring 2019-2022	%
				2019	2021	2022		
Enkeltbillet inkl. Mobil	1.566	850	896	894	422	728	-166	-18,6%
Rejsekort Classic	3.748	2.620	2.686	2.138	1.318	1.795	-343	-16,0%
Skolekort	1.152	774	656	655	278	477	-177	-27,1%
Ungdomskort	1.931	1.212	962	1.025	255	679	-346	-33,8%
Pendlerkort	2.861	1.919	1.744	1.643	830	1.230	-413	-25,1%
Bus&Tog m.v.	3.262	2.097	1.993	1.843	893	1.438	-405	-22,0%
I alt	14.521	9.473	8.938	8.197	3.996	6.347	-1.851	-22,6%

Januar-juli 2022 viser en tilbagegang siden 2019 for alle produkter. Tilbagegangen er størst for ungdomskort med -33,8 %. Det er en del af den generelle udvikling, hvor de uddannelsessøgende ikke længere opfatter ungdomskort, som et attraktivt produkt. Specielt i perioder med Corona kan der være tale om et skift til Rejsekort Classic.

Udover passagerfaldet har perioden 2019 – 2022 været præget af, at kunderne skifter fra personlige kort i form af pendlerkort og ungdomskort i retning af mobilbilletter og Rejsekort Classic.

Figur 2 – Samlet passagertal.



Figur 2 viser de realiserede passagertal for 2019 – 2022 samt ændringen i forhold til 2019.

Der er i juli 2022 realiseret et fald i passagertallet i forhold til 2019 på -19,7 %. Ved at fjerne 54.000 passagerer på 40 gruppen i juli 2019 fra beregningen er ændringen -12,4 %. Dette tal skal dog tages med et stor forbehold, da der kan være et stort passagertal i busserne i den periode, som hænger sammen med letbanens nyhedsværdi.

Udviklingen for de enkelte produkttyper vises i detaljer på figurene nedenfor.

Sammenfatning af udvikling i produkter og produktglidning

Det laveste fald i passagerer ses på enkeltbilletter og rejsekort Classic. For enkeltbilletter gælder dog, at salget er flyttet fra kontantsalg i bussen til salg på app og webshop. Kontantsalget i bussen ligger på et markant lavere niveau end før Corona.

Der har været størst passagerfald på fastprisprodukter som skolekort, pendlerkort og især Ungdomskort. En del af faldet i rejser på fastprisprodukter er, at der rejses færre ture pr. fastprisprodukt, hvilket især er forstærket under Corona og øget omfang af hjemmearbejdsdage. Dette er formentlig en væsentlig årsag til at en del kunder er flyttet fra netop fastprisprodukter til rejsekort Classic.

I forhold til Ungdomskort gør sig derudover gældende, at der allerede før 2019 var påbegyndt en overflytning af rejser fra Ungdomskort til især rejsekort Classic. En større undersøgelse blandt gymnasieelever på Fyn viste, at unge i højere grad ønsker at købe "ad hoc" produkter fremfor at binde sig til fx en fast månedlig betaling.

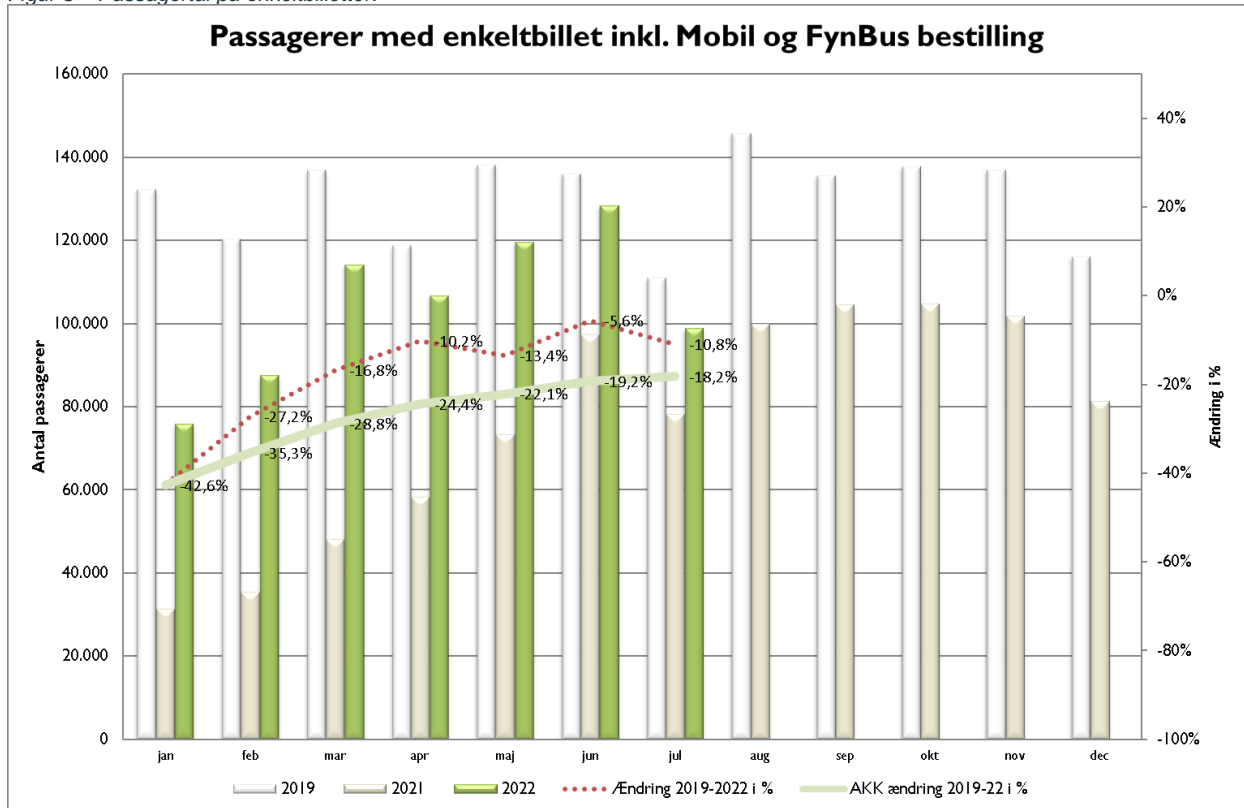
Endeligt har der de senere år været faldende ungdomsårgange, der ligeledes påvirker antal af rejser blandt unge.

FynBus har som forsøgsordning resten af 2022 implementeret et nyt kommercielt produkt UngOdense, hvor unge i alderen 16-25 år kan rejse for en 10'er pr. tur. Dette produkt bliver evalueret i efteråret 2022, men må forventes yderligere at reducere antal af rejser med Ungdomskort. I uge 35, hvor der også var opstart på Syddansk Universitet i Odense, blev solgt næsten 12.000 UngOdense billetter.

ENKELTBILLETTER

Der har i januar - juli 2022 været et fald i salget af enkeltbilletter inkl. mobilbilletter og FynBus bestilling på -18,2 % i forhold til 2019.

Figur 3 – Passagertal på enkeltbilletter.

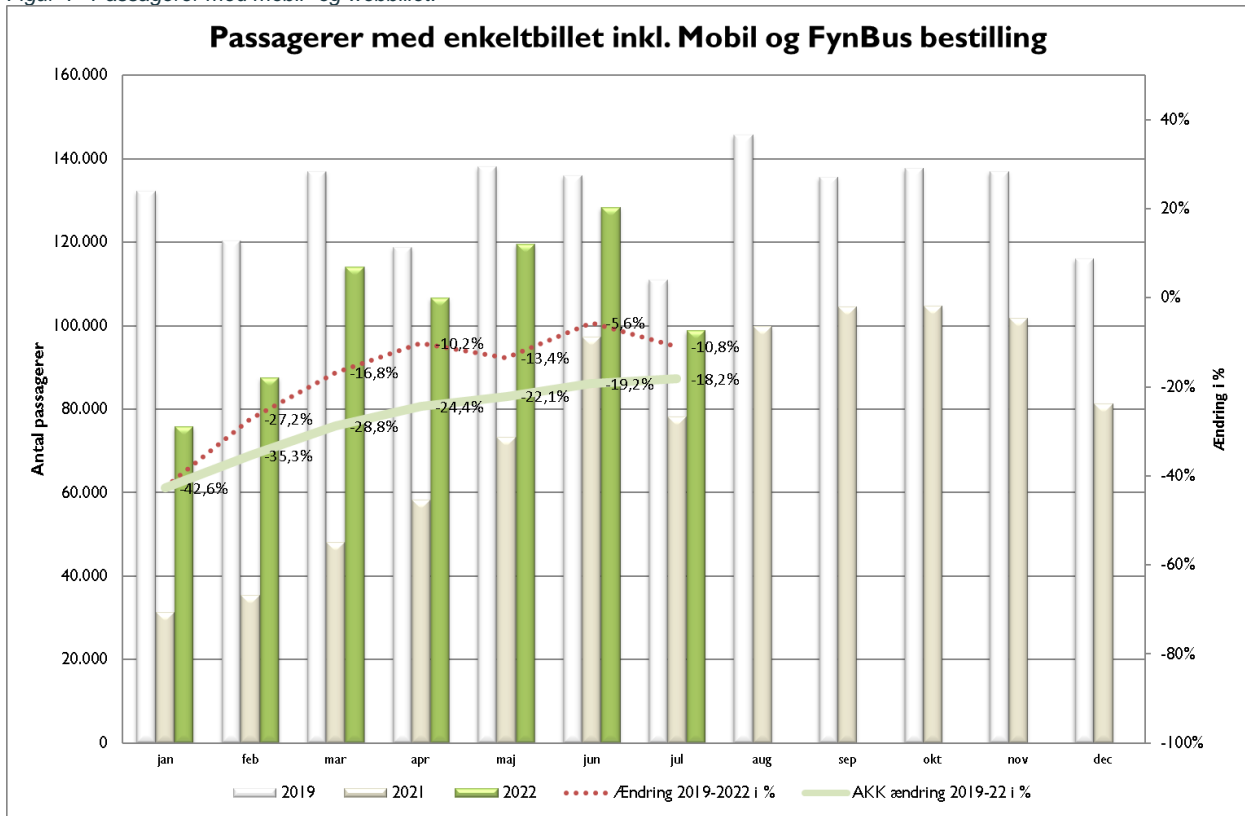


Heri indgår:

- Et fald i salget af enkeltbilletter i bussen med -65,8 % i forhold til 2019.
- En stigning i salget af mobil- og webbilletter på 54,0 % - se figur 4 nedenfor.

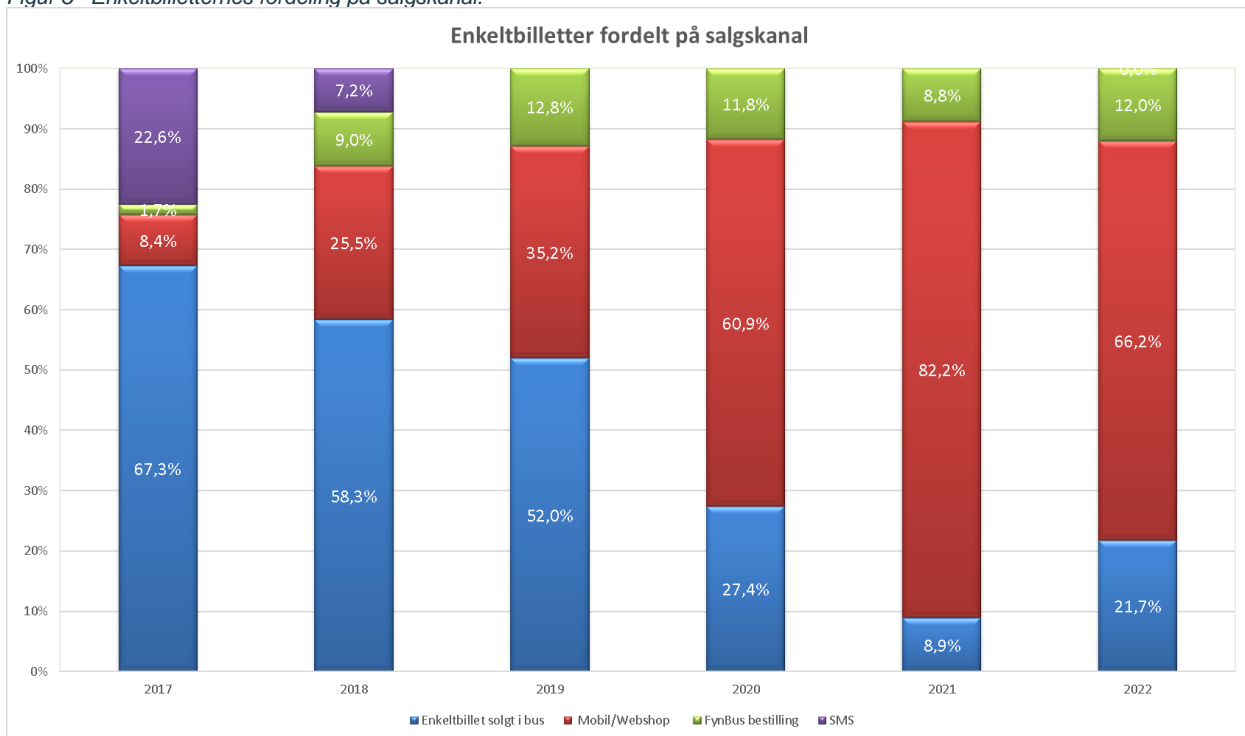
Der er i forbindelse med corona-årene sket et skifte fra salg af enkeltbilletter i busserne til salg af mobil og webbilletter, som skyldes perioder hvor der ikke modtages kontanter i bussen. Salget i bussen er vendt tilbage fra sommeren 2021, men på et væsentligt lavere niveau.

Figur 4 – Passagerer med mobil- og webillet.

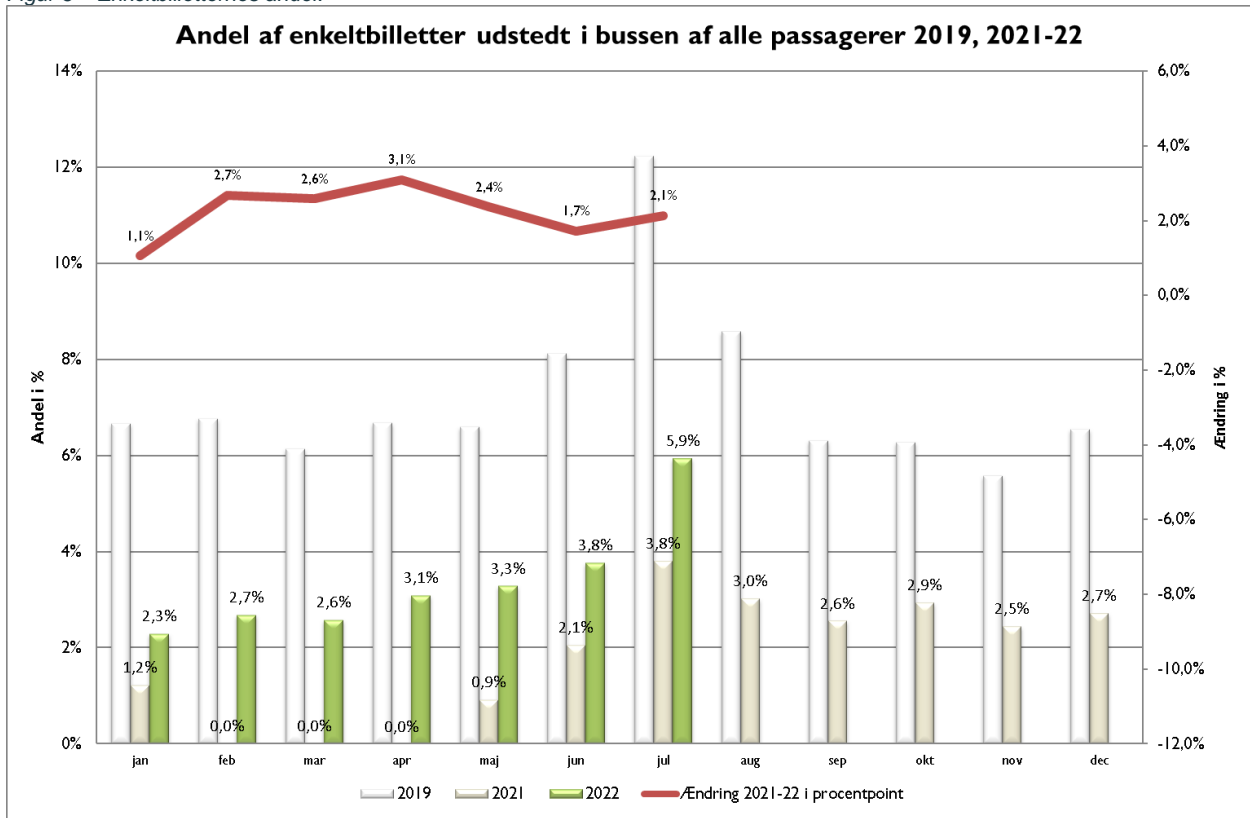


I nedenstående figur 5 ses udviklingen i hvor enkeltbilletterne bliver solgt. Fra flest i busserne til flest via mobil eller webshoppen.

Figur 5 – Enkeltbilletternes fordeling på salgskanal.



Figur 6 – Enkeltbilletternes andel.

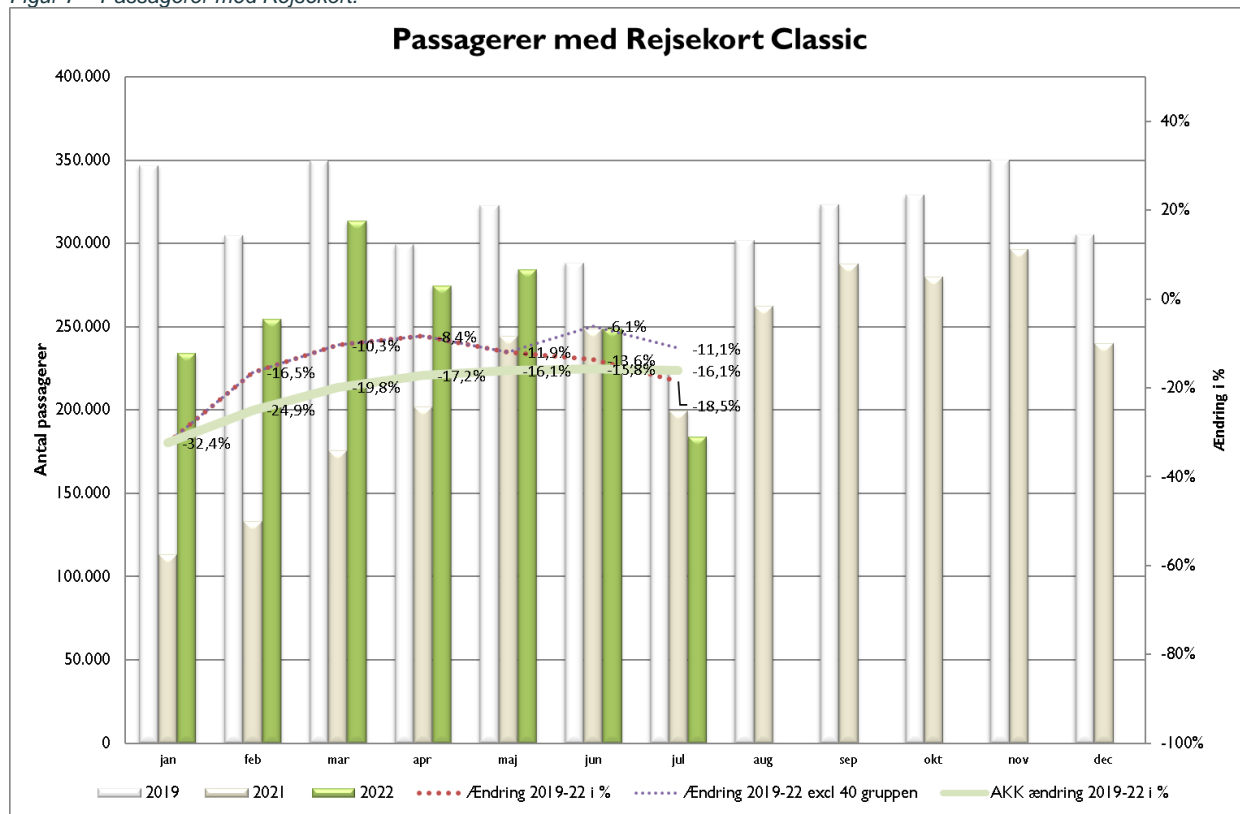


Figur 6 viser, at salget af enkeltbilletter i bussen efter genåbningen udgør 2,3 – 5,9 % af alle passagerer i årets første 7 måneder af 2022.

REJSEKORT CLASSIC

Figur 7 nedenfor viser udviklingen i FynBus' samlede passagertal på Rejsekort Classic. I perioden januar – juli 2022 var der et fald i antallet af passagerer på -16,1 % i forhold til 2019.

Figur 7 – Passagerer med Rejsekort.

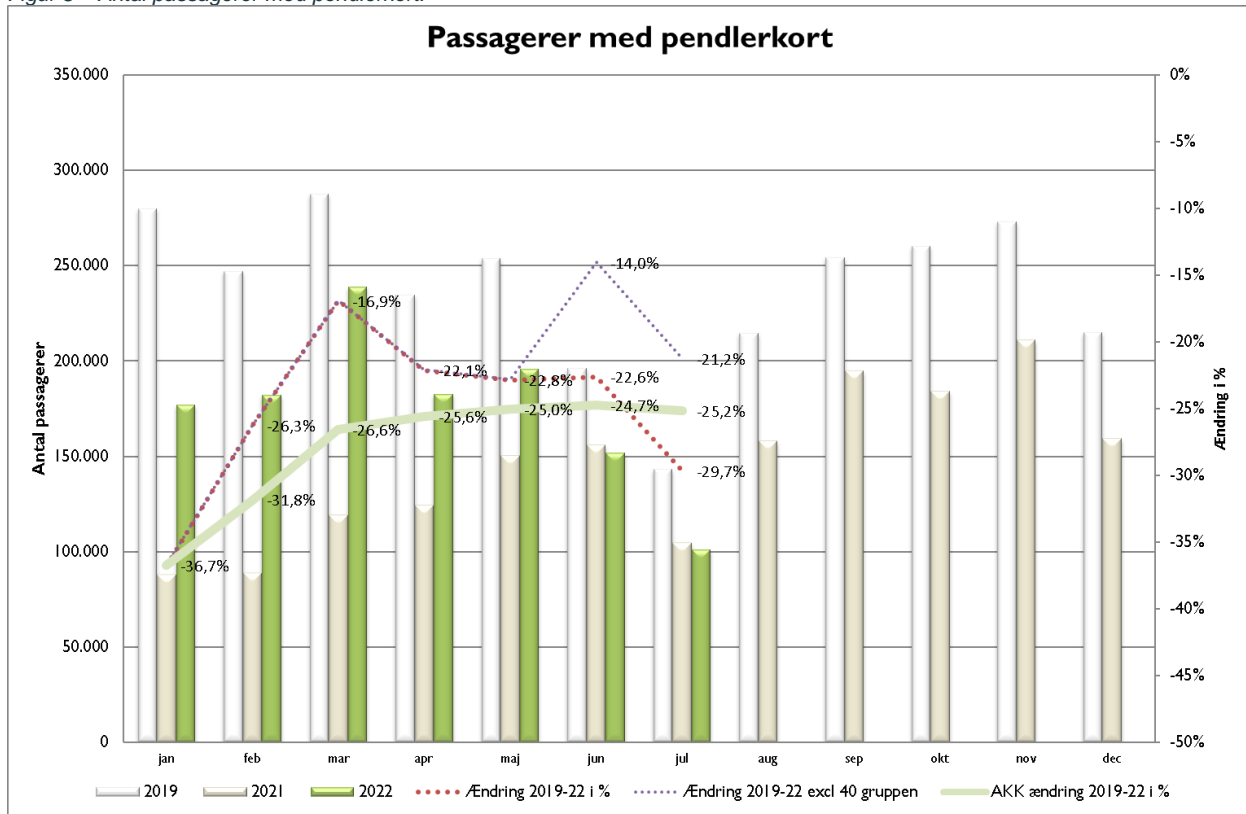


Juli 2022 viser et fald på -18,5 %. Korrigeret for 40 gruppen er faldet -11,1 %. Faldet kan sandsynligvis forklares med, at kunderne i stedet har kørt på mobilbillet herunder "Ung Odense".

PENDLERKORT

Figur 8 viser udviklingen i antallet af passagerer med pendler- og pendler kombi udstedt på Rejsekortet. I perioden januar – juli 2022 var der et fald i antallet af passagerer på -25,2 % i forhold til 2019.

Figur 8 – Antal passagerer med pendlerkort.

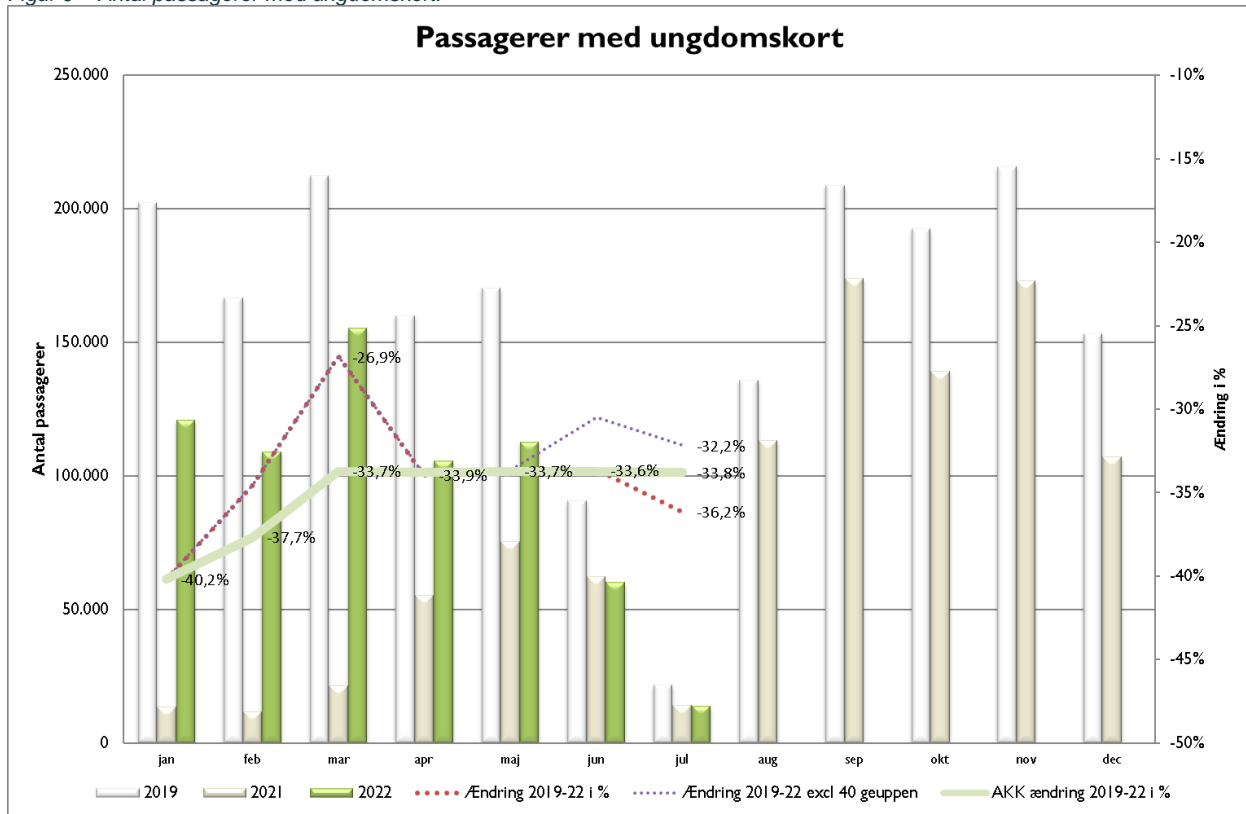


Juli 2022 viser et fald på -29,7 %. Korrigeret for 40 gruppen er faldet -21,2 %.

UNGDOMSKORT

Figur 9 viser udviklingen i antallet af passagerer med ungdomskort. I januar – juli 2022 var der tale om en tilbagegang på -33,8 % i forhold til 2019.

Figur 9 – Antal passagerer med ungdomskort.



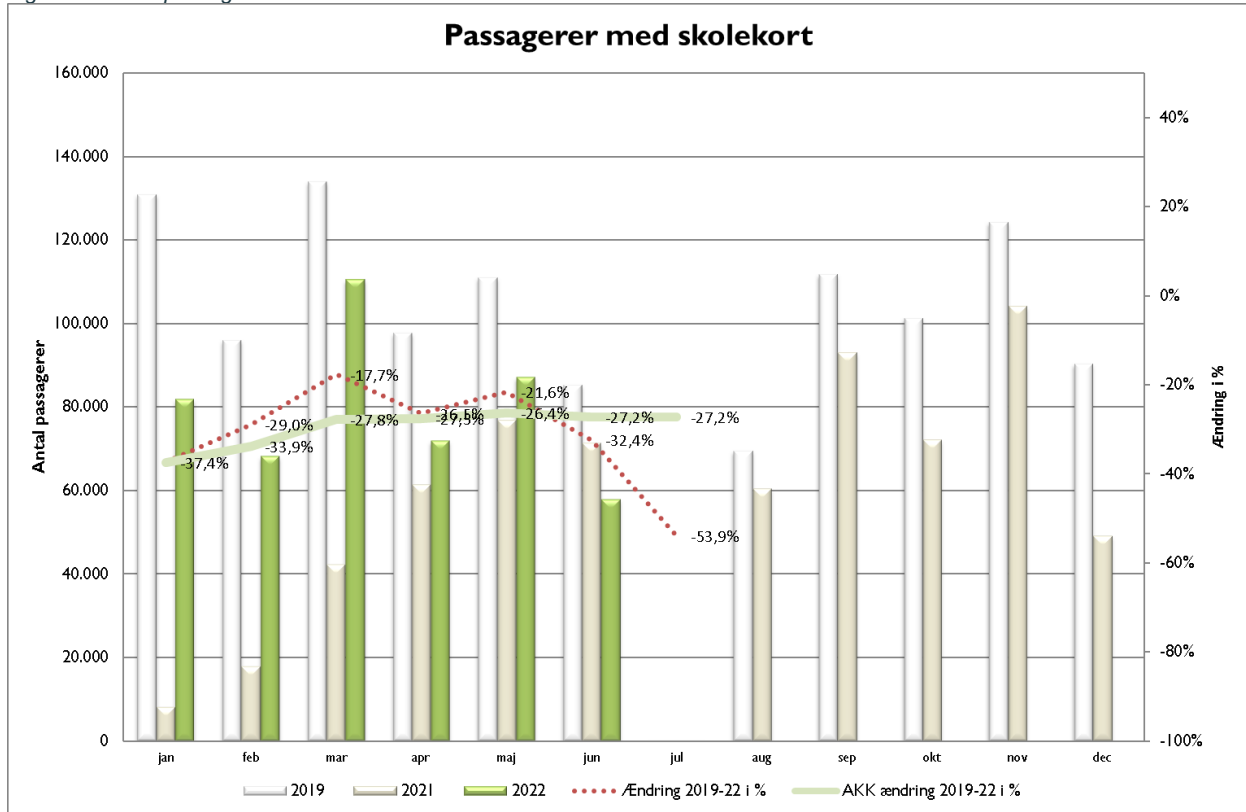
Juli 2022 viser et fald på -36,2 %. Korrigeret for 40 gruppen er faldet -32,2 %.

SKOLEKORT

Passagertallet på skolekort er faldet med -27,2 % i forhold til 2019. Der kan være 2 forklaringer til faldet i passagerer med skolekort:

- Der er fra første halvår 2019 til første halvår 2022 registreret 18 % færre gyldige kort.
- Den resterende del af forklaringen skal findes i en lavere rejsefrekvens på de udstedte kort.

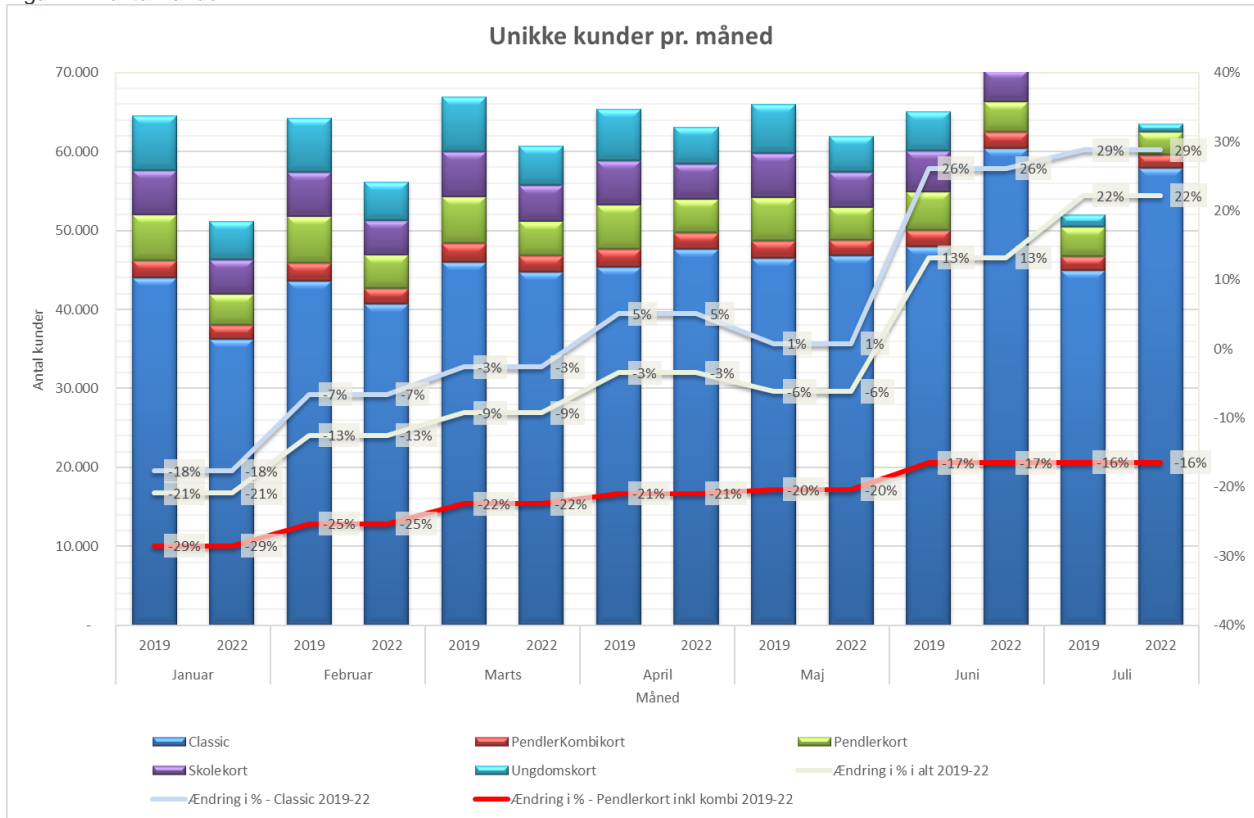
Figur 10 – Antal passagerer med skolekort.



ANTAL KUNDER

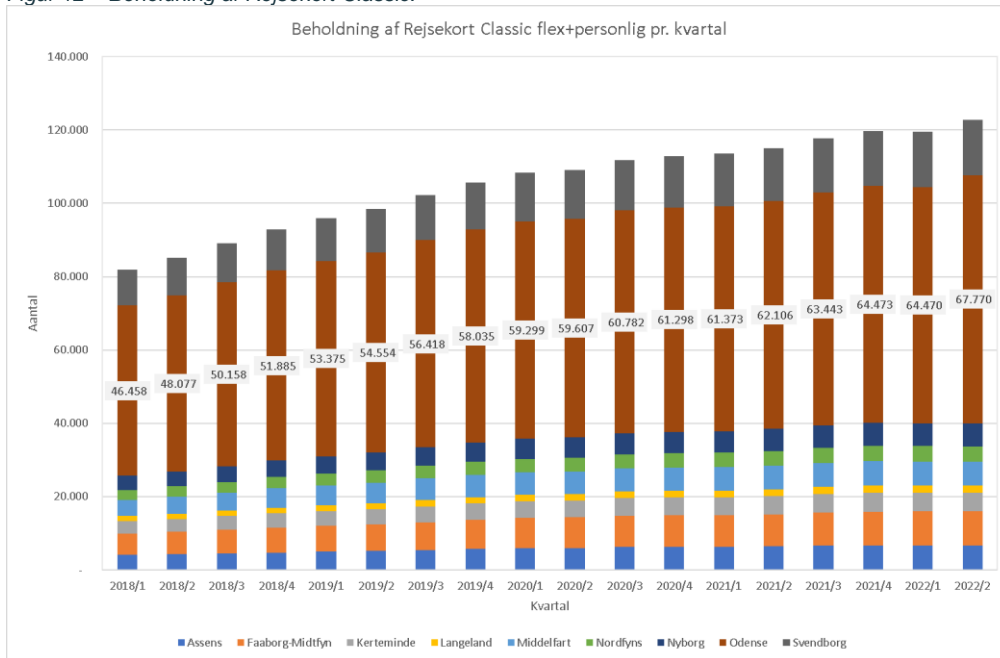
Figur 11 viser antallet af kunder i 2019 til 2022 (kunder, som har anvendt deres kort i bussen). Der er i løbet af januar-juli 2022 registreret mellem en tilbagegang på -21 % og en fremgang på 22 % i antallet af kunder pr. måned i forhold til 2019. I juni og juli ses en fremgang, der blev i juni i forbindelse med Odense Letbane uddelt gratis rejsekort. Dette kan være nogle af disse kort der også bliver anvendt i busserne.

Figur 11 – antal kunder.



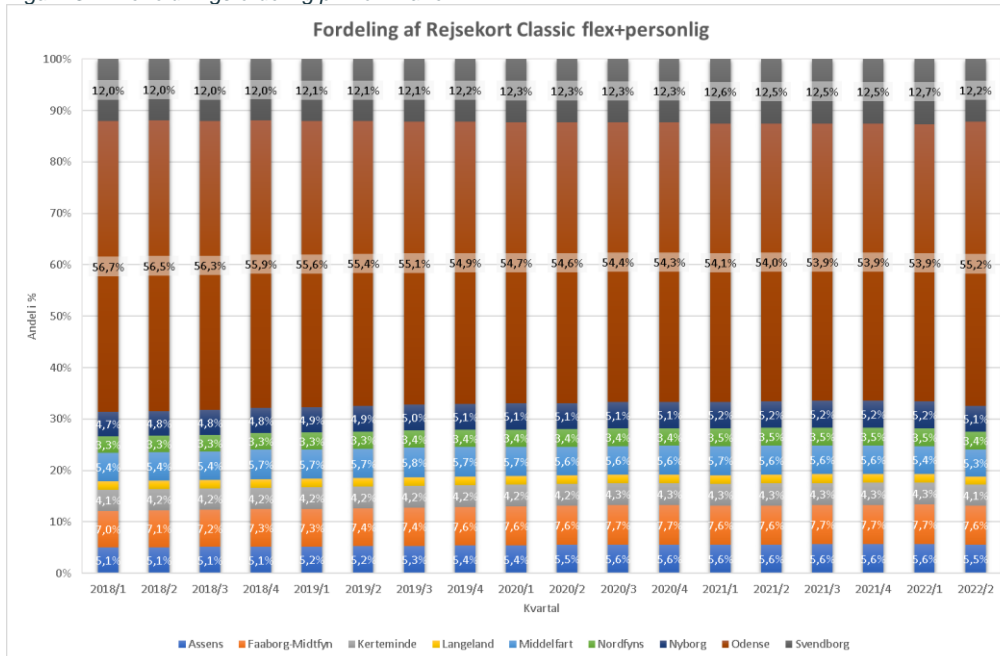
BEHOLDNING AF KORT

Figur 12 – Beholdning af Rejsekort Classic.



Figur 12 viser beholdningen af Rejsekort Classic¹ (flex og personlig) pr. kvartal på Fyn (122.700.000 i 2. kvartal 2022 og 119.600 i 1. kvartal 2022). Fordelt efter bopælskommune². Figur 13 nedenfor viser beholdningens procentvise fordeling på kommuner.

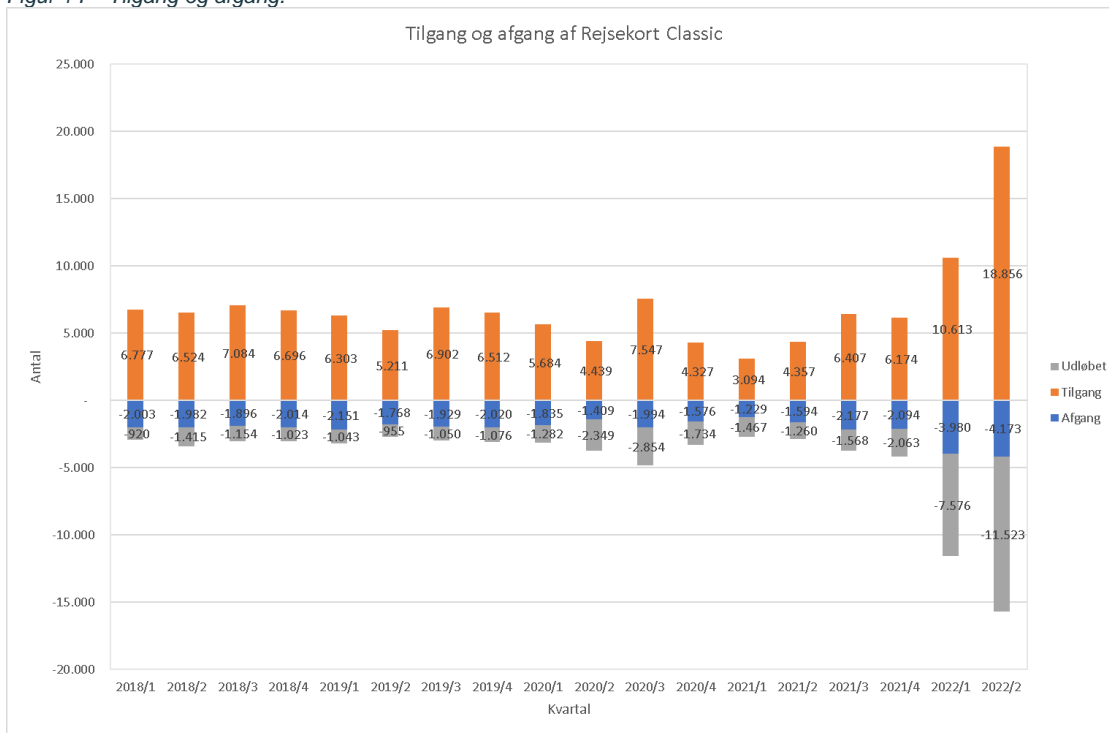
Figur 13 – Beholdningsfordeling pr. kommune.



¹ Personer som bor på Fyn og har et gyldigt kort, som kan benyttes til bus, tog og letbane.

² Opgøres kun kvartalsvis når kvartalet er afsluttet. Beholdningen i et nyt kvartal beregnes som tilgang – afgang – udløbne kort.

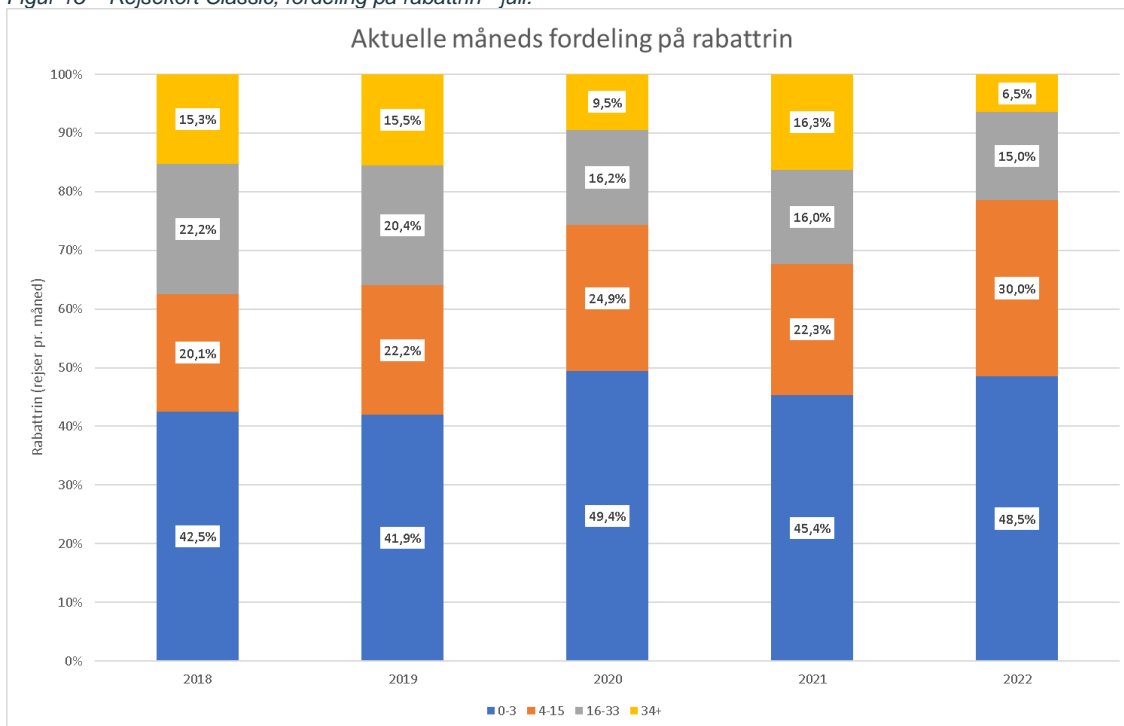
Figur 14 – Tilgang og afgang.



Der er nu 5 år siden FynBus gik på rejsekortet, hvilket medfører at mange kort skal skiftes. Hertil kommer en nettotilgang i Odense på grund af gratis kort til Odense Letbane.

RABAT PÅ REJSEKORT CLASSIC

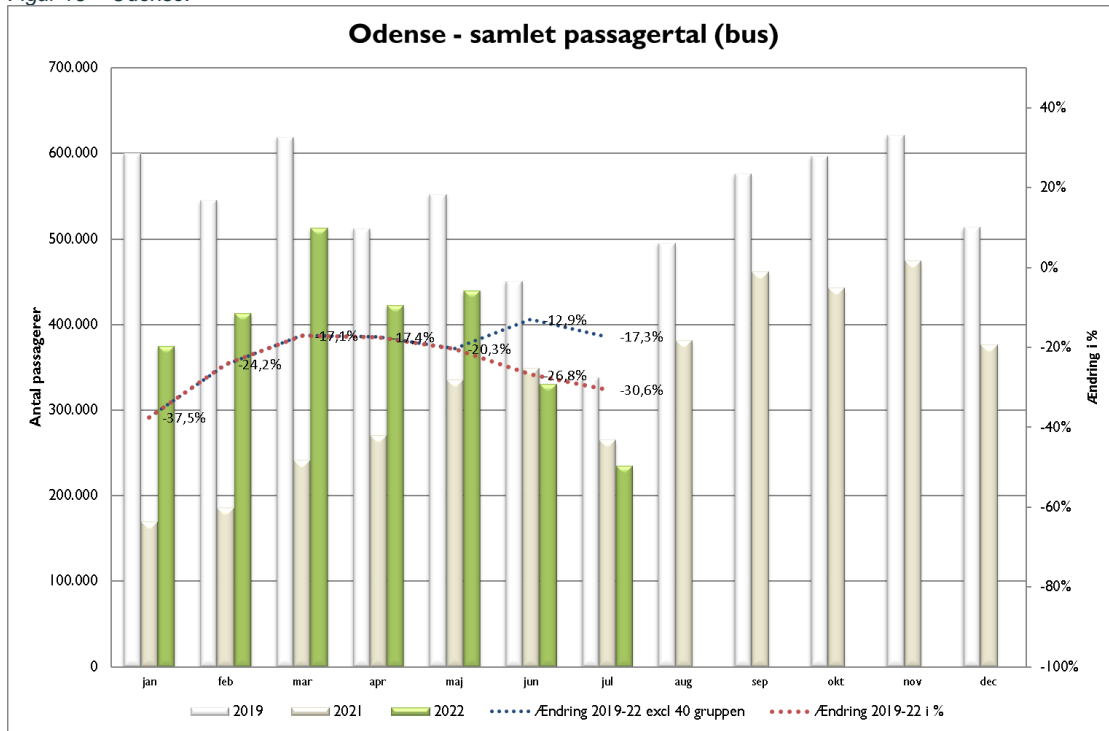
Figur 15 – Rejsekort Classic, fordeling på rabattrin - juli.



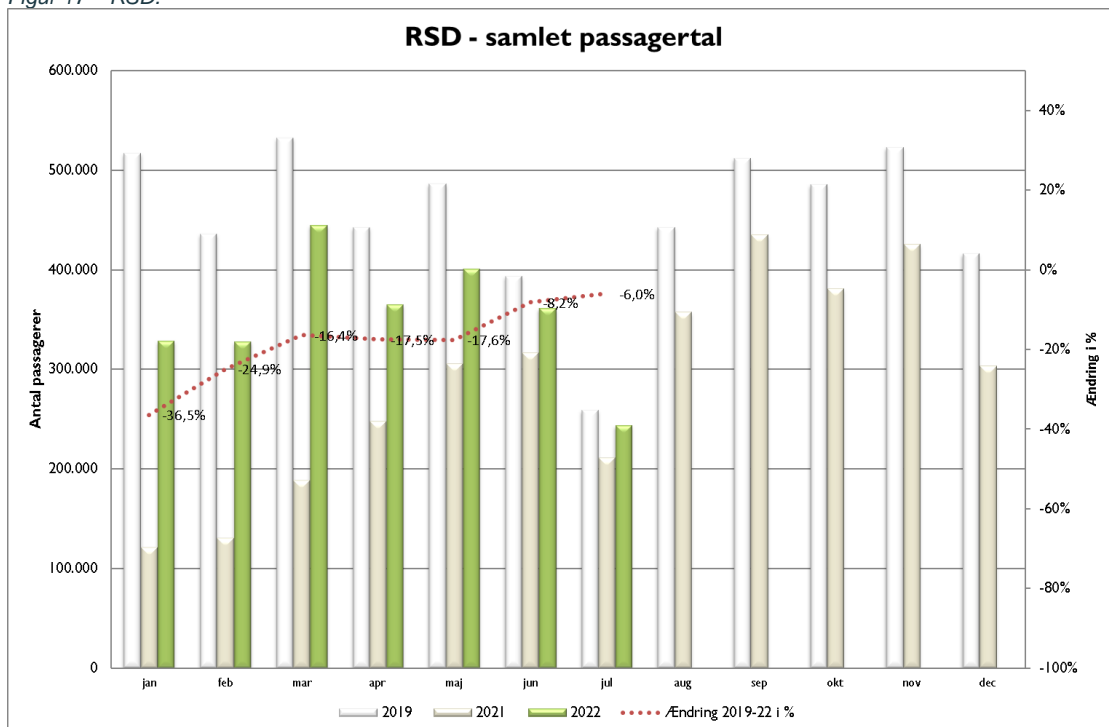
Figur 15 viser Classic rejsernes fordeling på rabattrin (antal rejser pr. måned) for alle rejser inkl. kombinerede bus og tog rejser. Figuren viser en tilvækst af kunder, som rejser på rabattrin 0 (0-3 rejser om måneden) og trin 1 (4-15 rejser om måneden).

PASSAGERTAL PÅ EJERNIVEAU

Figur 16 – Odense.



Figur 17 – RSD.



FynBus

Passageranalyse

NOTAT
13. april 2018
LRM/TVO

Indholdsfortegnelse

0	Executive summary	2
1	Årligt passagertal	5
2	Indledning	7
3	Metode	8
3.1	Tidsperioder	8
3.2	Datasæt.....	8
3.3	Kundesegmenter.....	9
3.4	Geografisk fordeling	9
4	Resultater	11
4.1	Tidsperioder	11
4.2	Kundesegmenter.....	12
4.2.1	Rejsehjemmel.....	13
4.3	Geografisk fordeling	13
4.3.1	Buslinjer	14
4.3.2	Stoppesteder.....	14
5	Mulige årsager	17
5.1	Overordnede tendenser	17
5.1.1	Trafikselskabernes passagerudvikling	17
5.1.2	Oliepriser	17
5.1.3	Bilrådighed	18
5.1.4	Vejtrafikudvikling og trængselsmålinger.....	19
5.1.5	Togrejser	19
5.1.6	Befolkningsudvikling	20
5.2	Lokale forhold.....	21
5.2.1	Modalsplit.....	21
5.2.2	Skoler og uddannelsesinstitutioner	22
5.2.3	Byudviklingsprojekter i Odense	23
5.2.4	Ruteomlægninger.....	26
5.2.5	Bussernes rettidighed	27
5.2.6	Ændringer i takststruktur	29
5.2.7	Nyt billetsystem	30
5.2.8	Kundetilfredshedsundersøgelser	31
6	Bilag	33

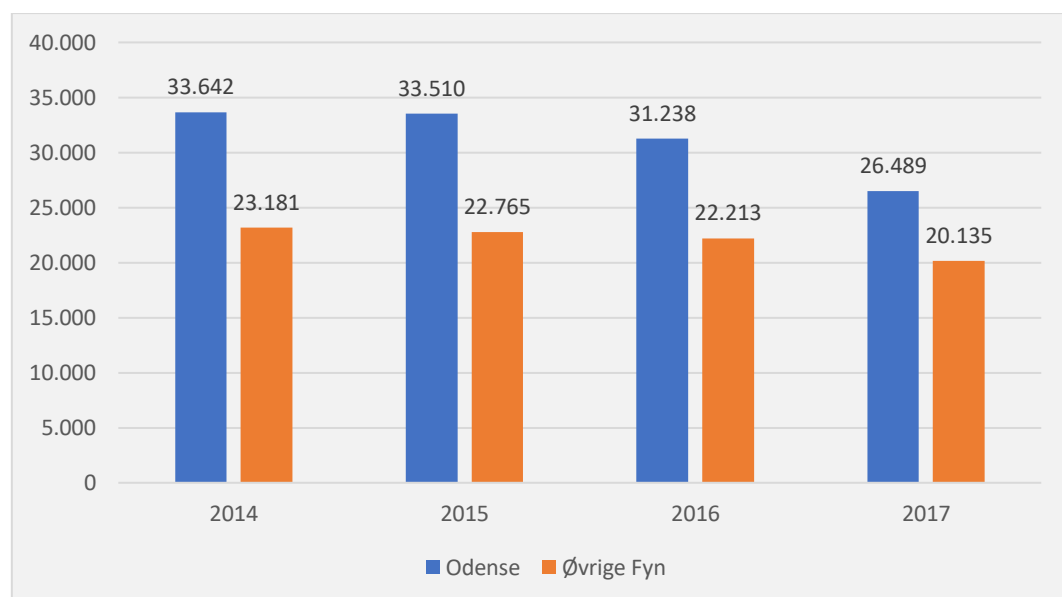
O Executive summary

Nærværende notat indeholder en analyse af antallet af påstigere i FynBus fra 2014 til og med 2017. For hvert år er der set på en seks ugers periode i foråret og igen i efteråret. Opgørelserne er geografisk opgjort på takstzoneniveau på Fyn, men yderligere ned på sogneniveau for takstzone 1 (Odense).

Siden 2014 har FynBus oplevet en nedgang i antallet af påstigere. I 2014 var der dagligt ca. 56.800 påstigere pr. hverdag, mens der i 2017 var ca. 46.600 påstigere pr. hverdag. Det svarer til et fald på knap 18% på den fireårige periode.

Det er særligt i 2017, at der har været færre rejsende. Således har der i kalenderåret 2017 været ca. 6.900 færre påstigere pr. hverdag sammenlignet med kalenderåret 2016. Det svarer til en nedgang på 13%.

Det er især i Odense, at der har været færre rejsende. Således var der på en hverdag i 2017 ca. 7.200 færre påstigninger i Odense sammenlignet med antallet i 2014. For det øvrige Fyn er tilbagegangen på ca. 3.000 påstigninger på en hverdag i samme periode (se Figur 1).



Figur 1: Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag i Odense og det øvrige Fyn. Antallene udgør et gennemsnit af de undersøgte forårs- og efterårsperioder.

I Odense er det især i Odense bymidte, at der er registreret færre påstigere pr. hverdag (Sankt Hans og Sankt Knuds sogne). I de områder er der fra 2014 til 2017 registreret en tilbagegang på ca. 4.400 påstigere pr. hverdag.

For det øvrige Fyn er tilbagegangen fordelt jævnt over hele Fyn og knytter sig således ikke til særlige geografiske områder. De største fald er registreret i Svendborg, Otterup og Langeskov, hvor der fra 2014 til 2017 er registreret tilbagegange på 150-200 påstigere pr. hverdag.

Det er særligt voksne, der rejser mindre med bus. Dog er antallet af børn og unge ligeledes faldet, mens antallet af pensionister er steget en smule.

Analysen viser, at passagertabet kun i mindre grad kan findes i overordnede tendenser i samfundet. Det er således i lokale forhold, at forklaringen skal findes.

Det vurderes, at særligt tre faktorer har haft betydning for passagertabet.

- Afslutning af "Odense for en 10'er", der reelt har medført en takstforhøjelse for kunder, der ikke rejser så ofte.
- Omlægning af ruter (som følge af letbanearbejde), hvilket har medført forlængede rejsetider
- Skift af billetsystem

Afslutning af 'Odense for en 10'er'

Billetordningen 'Odense for en 10'er' blev afskaffet i forbindelse med rejsekortets indførelse. Billetordningen muliggjorde, at rejsende med bopæl i Odense i 1 time og et kvarter kunne køre for en 10'er i hele Odense Kommune. Da ordningen blev afskaffet, steg prisen for en tilsvarende rejse i Odense Kommune på KVIKKort eller turkort til 15 kroner for den første rejse uden mængderabat. Og da disse kortordninger blev udfaset i juni 2017, steg prisen yderligere til 18 kr. for en 2 zoners rejse i Odense på Rejsekortet. Over en periode på et halvt år fra januar til juni 2017 steg prisen på de korte rejser i Odense altså med op til 80%. Det skal dog bemærkes, at det kun var rejser på rejsekortets trin 0, som oplevede stigningen fra 10-15-18 kr. På rejsekortets trin 5 var prisen i 2017 10,80 kr. Ved overgangen til Rejsekort blev de eksisterende KVIKKort kunder indplaceret på rabattrin 3 eller højere i forhold til deres rejseaktivitet på KVIKKortet. For en 2 zoners rejse i Odense var prisen derfor maksimalt 13,50 kr. for den første rejse på Rejsekortet.

Omlægning af ruter

Siden 2015 og frem har forberedende arbejde med anlæggelsen af Odense Letbane været udført på skiftende etaper af vejnettet i Odense. Da letbanen hovedsageligt skal køre i blandet trafik, påvirker det forberedende arbejde og anlægsarbejdet fremkommeligheden for de øvrige trafikanter på og omkring letbanens linjeføring. Arbejdet med Odense Letbane har altså haft indflydelse på bussernes rejsetider, blandt andet i form af ændrede busruter, stoppestedsplaceringer og forringet fremkommelighed.

Et øjebliksbillede fra august 2016 viste, at by- og regionalbusserne i Odense oplevede en forlænget køretid på henholdsvis ca. 7% og 3,5%, som følge af letbanearbejdet. Størrelsesordenen af den forlængede køretid for busserne har været nogenlunde konstant igennem letbanearbejdsperioden, men forsinkelserne er blot flyttet rundt i takt med at letbanearbejdet også er rykket.

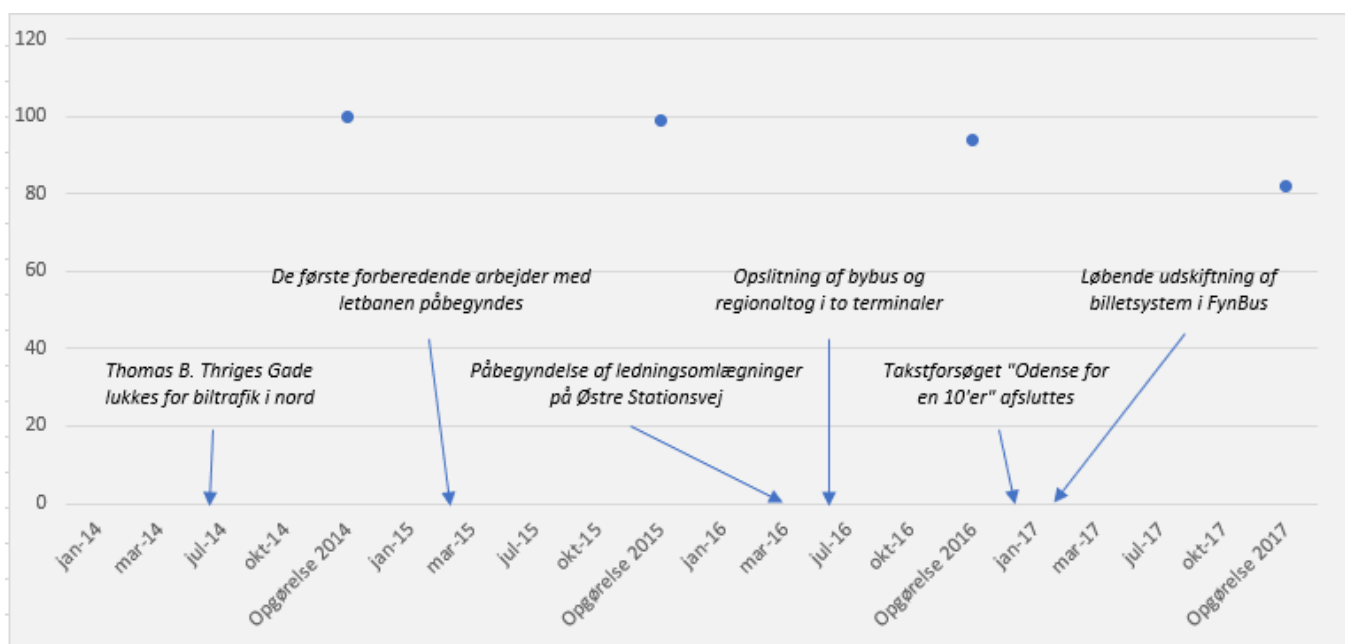
Skift af billetsystem

I løbet af 2017 skiftede FynBus løbende billetsystem fra det forhenværende TMS system til brugen af Rejsekort. På trods af, at FynBus havde foretaget adskillige tiltag for at lette brugernes overgang til Rejsekortet, så kræver overgangen nogle aktive handlinger fra brugerens side, og der er dermed nogle mindre opstartsbarrierer forbundet med overgangen, før en bruger kan rejse ubesværet med Rejsekort.

Erfaringer fra andre trafikselskaber i Danmark viser, at der er en indkøringsperiode forbundet med skift af billetsystem til rejsekortet. I øvrigt viste FynBus tilfredshedsundersøgelser, at brugernes tilfredshed med billetsystemet samt tilfredsheden med bussernes overholdelse af køreplanen begge var faldet 8 procentpoint siden henholdsvis 2016 og 2015.

Tilbagegangen i antallet af påstigere i Odense kan altså relateres til tre ovennævnte faktorer. For den resterende del af Fyn er det dog svært, entydigt at pege på en årsag for de generelle fald, udover skiftet af billetsystemet i år 2017, som omfattede hele FynBus.

På *Figur 2* ses en indekseret udvikling af antallet af påstigere i FynBus på en gennemsnitlig hverdag for hele Fyn fra 2014 til 2017 samt tidspunktet for enkelte relevante hændelser, der kan have påvirket udviklingen i antallet af påstigere.



Figur 2: Indekseret udvikling i antal påstigere på en gennemsnitlige hverdag for Fyn.

Udover nærværende notat udarbejdes en mini-analyse af de passagermæssige konsekvenser af at enkelte stoppesteder springes over i køreplanen fra februar 2017. Denne stoppestedsanalyse eftersendes i et særskilt notat.

1

Årligt passagertal

I forlængelse af den oprindelige opgave udtrykte FynBus et ønske om at få opregnet passagertallene fra de undersøgte seks ugers perioder i foråret og i efteråret til et helårsniveau fordelt på ejere (se *Tabel 1*).

Opreguleringen blev foretaget med udgangspunkt i sæsonfordelingen af passagerer i 2016. Således blev de tilsvarende tidsperioders andel af årsresultatet i 2016 benyttet til opreguleringen af påstigertallene for 2017. Opreguleringen blev yderligere foretaget på ejerniveau, og de respektive rutegrupper, der knytter sig til de enkelte kommuner/Region Syddanmark kan ses i *Tabel 18* i kapitel 6 *Bilag*.

For de fælleskommunale rutegrupper og tilkøbsruterne, der servicerer flere forskellige ejere, er der foretaget en yderligere fordeling af påstigeretallene på ejerniveau.

Tabel 1: Ejerfordelt årligt passagertal 2016-2017

Ejer	2016	2017	Ændring	
			Antal	%
Assens	335.000	344.677	9.677	2,9%
Faaborg Midtfyn	381.000	366.345	-14.655	-3,8%
Kerteminde	195.000	166.582	-28.418	-14,6%
Langeland	307.000	281.565	-25.435	-8,3%
Middelfart	178.000	165.507	-12.493	-7,0%
Nordfyn	360.000	347.168	-12.832	-3,6%
Nyborg	331.000	313.199	-17.801	-5,4%
Odense	7.556.000	6.841.305	-714.695	-9,5%
Svendborg	899.000	856.809	-42.191	-4,7%
Region Syddanmark	6.994.000	5.853.439	-1.140.561	-16,3%
Hovedtotal	17.536.000	15.536.596	-1.999.404	-11,4%

Da der ingen registreringer er af påstigere i lokalbusruterne på Langeland er disse blevet opreguleret med samme faktor som i 2016.

Desuden er der foretaget en generel opregulering af samtlige påstigningstal med 30%, dækkende for rejsende via Bus&Tog-samarbejdet, omstigning på billetter samt medrejsende børn.

Af *Tabel 1* ses det, at Assens Kommune er den eneste ejer, hvor der har været en fremgang i antal passagerer fra 2016 til 2017 (2,9%). Samtlige øvrige kommuner på Fyn har oplevet en passagertilbagegang fra 2016 til 2017 varierende fra 3,6% til 14,6%. Region Syddanmark har ligeledes oplevet en passagertilbagegang på hele 16,3%.

Det største frafald i antal passagerer mellem 2016 og 2017 kan relateres til buslinjerne i Odense Kommune samt de regionale ruter, som Region Syddanmark ejer. For disse ejere har der tilsammen været et årligt passagerfrafald på omtrent 1,85 mio. passagerer.

Sammenholdes passagerfrafaldene med regnskaberne i den samme periode (se *Tabel 2*), ses det, at der også her har været et generelt fald i indtægterne. Dog stemmer ændringerne ikke helt overens med passagerændringerne. F.eks. har Assens Kommune oplevet en fremgang i antal passagerer på 2,9%, men regnskabet for 2017 er 14,8% lavere end i 2016. Samtidig er antallet af passagerer med regionale busser faldet med 16,3% fra 2016 til 2017, mens indtægterne blot er 3,5% lavere.

Tabel 2: Ejerfordelt regnskab 2016-2017, eksklusive Bus&Tog (FynBus)

Ejer	Regnskab 2016 i 1.000 kr. (eksklusive bus og tog 2013)	Regnskab 2017 i 1.000 kr. (eksklusive bus og tog 2014-2016)	Forskel R2016-R2017 i 1.000 kr. (eksklusive bus og tog)	
			Absolut	%
Assens	4.292	3.656	-635	-14,8%
Faaborg-Midtfyn	4.041	3.608	-433	-10,7%
Kerteminde	1.773	1.687	-86	-4,8%
Langeland	2.666	2.008	-658	-24,7%
Middelfart	2.885	2.742	-143	-4,9%
Nordfyn	3.409	3.058	-351	-10,3%
Nyborg	3.529	3.174	-355	-10,1%
Odense	77.777	71.453	-6.324	-8,1%
Svendborg	9.704	9.894	190	2,0%
Region Syddanmark	125.500	121.115	-4.385	-3,5%
Total	235.575	222.395	-13.180	-5,6%

Som udgangspunkt kan der godt være tale om en forskellig udvikling i henholdsvis passagertal og indtægter, da indtægterne afhænger af den gennemsnitlige pris per passager/rejse.

Registreres der f.eks. mange rejsende på KVIKKort/rejsekort på et lavt rabattrin kan det godt medføre færre passagerer samlet set, men højere indtægter. Ligeså vil ejere med en stor andel af skolekort være påvirket på indtægtssiden af, at alle skolebørn med virkning fra sommeren 2017 fik udstedt skolekort til børnepris.

2

Indledning

FynBus har siden 2015 oplevet en tilbagegang i passagerudviklingen. I 2017 var det årlige passagertal ca. 14,6 % lavere end niveauet i 2015 (se *Tabel 3*).

I perioden fra 2015-2017 er der sket mange ændringer, der kan have påvirket den kollektive trafik.

Formålet med dette notat er dels at undersøge, hvor og i hvilke kundesegmenter passagerfrafaldet har været størst og dels vurdere de bagvedliggende årsager hertil.

Tabel 3: Passagerudvikling i 1.000 fra 2014-17 i fynske kommuner (FynBus)

Ejer	2014	2015	2016	2017
Assens	345	344	335	345
Faaborg-Midtfyn	407	394	381	366
Kerteminde	220	211	195	167
Langeland	291	300	307	282
Middelfart	178	187	178	166
Nordfyn	417	376	360	347
Nyborg	335	324	331	313
Odense	7.913	7.971	7.556	6.841
Svendborg	880	900	899	857
Region Syddanmark	7.143	7.192	6.994	5.853
FynBus	18.149	18.199	17.536	15.537

Resultaterne i delrapport 1 bygger på registreret data i en 6 ugers periode hvert halve år siden foråret 2014, og der er således ikke benyttet nogle opreguleringer eller opregninger.

Rapporten beskriver udviklingen geografisk på takstzoneniveau (og sogneniveau for takstzone 1 – Odense) og på rutegruppeniveau. Analysen indeholder dog ikke en konkret beskrivelse af passagerudviklingen på rejserelationer.

3 Metode

I det følgende afsnit beskrives fremgangsmåden, der er benyttet til kortlægningen af passagerudviklingen.

3.1 Tidsperioder

For at kunne kortlægge ændringerne i passagerantallet udføres en passageranalyse, hvor påstigningstallene for FynBus undersøges fra 2014 og frem til og med 2017. Da der i perioden har foregået mange ændringer i rammeforudsætningerne (såsom ændrede takster og køreplansskift) er det ikke specifikt nok udelukkende at se på påstigningstal på årsbasis. I stedet sammenlignes tidsperioderne, der fremgår af *Tabel 4*.

Tabel 4: Tidsperioder og datakilder benyttet i passageranalysen

År	Dataperiode	Start	Slut	Datakilde
2014	Forår	27.01.2014	09.03.2014	TMS
	Efterår	13.10.2014	23.11.2014	TMS
2015	Forår	26.01.2015	08.03.2015	TMS
	Efterår	12.10.2015	22.11.2015	TMS
2016	Forår	25.01.2016	06.03.2016	TMS
	Efterår	17.10.2016	27.11.2016	TMS
2017	Forår	30.01.2017	12.03.2017	TMS og Rejsekort
	Efterår	16.10.2017	26.11.2017	Rejsekort

TMS var det back-end system, som FynBus tidligere benyttede til opsamling af data fra bussernes billetsystemer.

Perioderne er valgt i samarbejde med FynBus for at muliggøre sammenligninger tidsperioderne imellem. Således dækker hver periode 6 uger, hvor en af ugerne i forårsperioden indeholder skolernes vinterferie og ligeledes er skolernes efterårsferie indeholdt i efterårsperioderne.

For at få et mere retvisende billede af påstigningstallene opdeles perioderne yderligere, således at en gennemsnitlig hverdag (mandag, tirsdag, onsdag, torsdag og fredag), en gennemsnitlig lørdag samt en gennemsnitlig søndag sammenlignes på tværs af perioderne.

3.2 Datasæt

I 2017 skiftede FynBus løbende fra billetdatasystemet TMS til Rejsekort, således at TMS var helt udfaset ved udgangen af 2017.

Enkeltbilletter, KVIKKort og turkort blev flyttet til Rejsekortet i første halvår 2017 og erstattet af enkeltbilletter udstedt på rejsekortudstyr samt Rejsekort Classic.

Periodekort blev erstattet af pendlerkort på Rejsekortet fra juni 2017. Brugere af Ungdomskort bliver først fuldt overført til Rejsekortet i foråret 2018, og da de brugere, der i efteråret 2017 endnu ikke er overgået til Rejsekortet, ikke vil kunne checke ind i det udgåede TMS billetsystem, fremgår de ikke i nogle af datasættene. De er derfor blevet estimeret på baggrund af antal solgte kortdage fra 2017. For andet halvår har FynBus registreret et fald på 6% i antal solgte kortdage, og derfor er det antaget at antallet af unge påstigere i efteråret 2017 er 6% lavere end i foråret 2017, samt at deres rejsemønstre er uændrede.

FynBus leverede relevant TMS data for perioden 2014 til 2017 inklusive billetter bestilt via mobil-app, SMS eller på FynBus' hjemmeside (fra efterår 2017) samt Rejsekort data for 2017.

3.3 Kundesegmenter

For at konkretisere hvorledes passagerantallet har udviklet sig indenfor bestemte kundesegmenter sammenlignes påstigningstallene for kundegrupperne *barn, ung, voksen* og *pensionist*. Da informationerne i TMS datasættet baserer sig på forskellige rejsehjemler i FynBus er disse efterfølgende blevet kategoriseret indenfor de førnævnte kundegrupper. Det drejer sig hovedsageligt om følgende;

- Kontantbilletter (fordelt på børn og voksne og er inkl. SMS og Mobilbilletter)
- KVIKKort (fordelt på børn, ung, voksen og pensionist)
- Periodekort (fordelt på børn, ung, voksen og pensionist)
- Skolekort (børn)
- Ungdomskort (unge)

I de tilfælde hvor to eller flere kundegrupper har kunnet være repræsenteret indenfor samme billettype, har FynBus leveret en fordelingsnøgle til de forskellige tidsperioder.

Desuden sammenlignes også påstigere på de forskellige rejsehjemler på tværs af TMS og Rejsekort-billetsystemet.

3.4 Geografisk fordeling

Kortlægningen af ændringerne i påstigningstallene vil ske på kommunernes takstzoneniveau. Takstzoneniveauet er dog ikke beskrivende nok for Odense Kommune, da takstzone 1 er for omfattende og ikke detaljeret nok. Derfor analyseres data i takstzone 1 (Odense) på sogneniveau. Konkret betyder dette, at data om påstigningsstedet for passagerne summeres på sogneniveau for Odense, og på takstzoneniveau for den resterende del af Fyn (se *Figur 3*).



Figur 3: Zonestrukturen der benyttes til kortlægningen i passageranalysen.

I denne forbindelse leverede FynBus GIS-data for samtlige stoppesteder samt data over takstzonestrukturen.

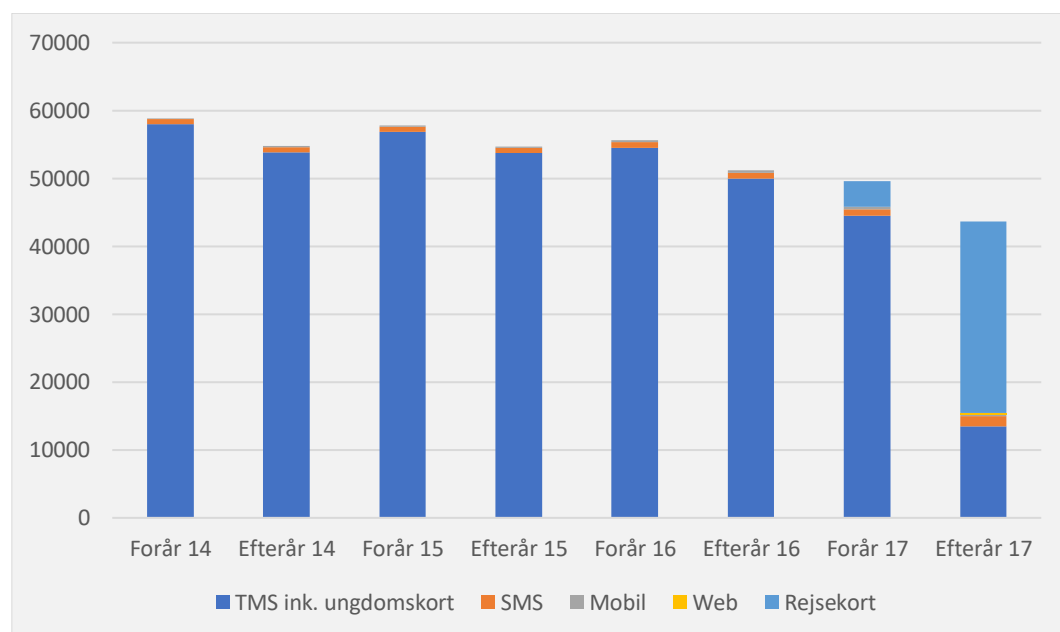
Som tillæg er passagertallene på de enkelte buslinjer også undersøgt for at anskueliggøre hvilke rutegrupper, der har oplevet den største ændring i antallet af rejsende.

4 Resultater

I det følgende afsnit præsenteres de væsentligste resultater fra passageranalysen. Bagvedliggende tabeller samt større kort er vedlagt i kapitel 6 *Bilag*. Resultaterne diskuteres efterfølgende i kapitel 5 *Mulige årsager*.

4.1 Tidsperioder

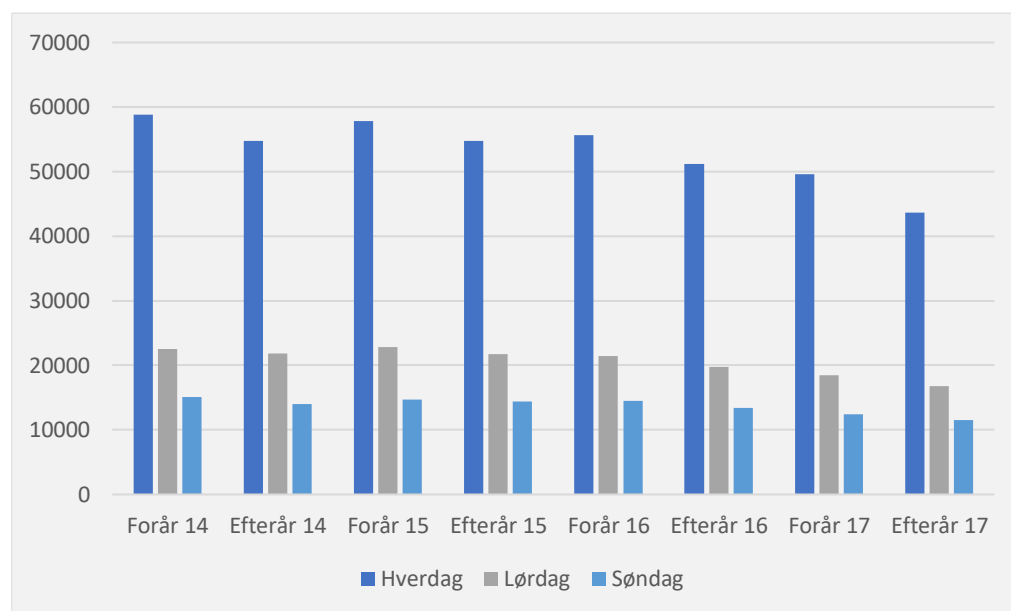
Overordnet registreres en passagertilbagegang i FynBus i efteråret 2017. Fra foråret 2017 til efteråret 2017 i takt med udfasningen af TMS systemet og indfasningen af Rejsekortet faldt det registrerede påstigningstal i FynBus med ca. 12,1% på en gennemsnitlig hverdag (se *Figur 4*).



Figur 4: Gennemsnitligt antal påstigere på en hverdag i FynBus fordelt på billetsystem.

For efteråret 2017 indgår udelukkende rejsende med *Ungdomskort* samt billettyperne *Enkeltbillet - Voksen* og *Enkeltbillet - Barn* i TMS datasættet.

Det bemærkes i øvrigt, at antallet af påstigere er stødt faldende siden foråret 2015, samt at der generelt registreres flere rejsende i forårsperioderne sammenlignet med efterårsperioderne. Dette billede ændrer sig ikke, når der ses på de resterende ugedage (se *Figur 5*).



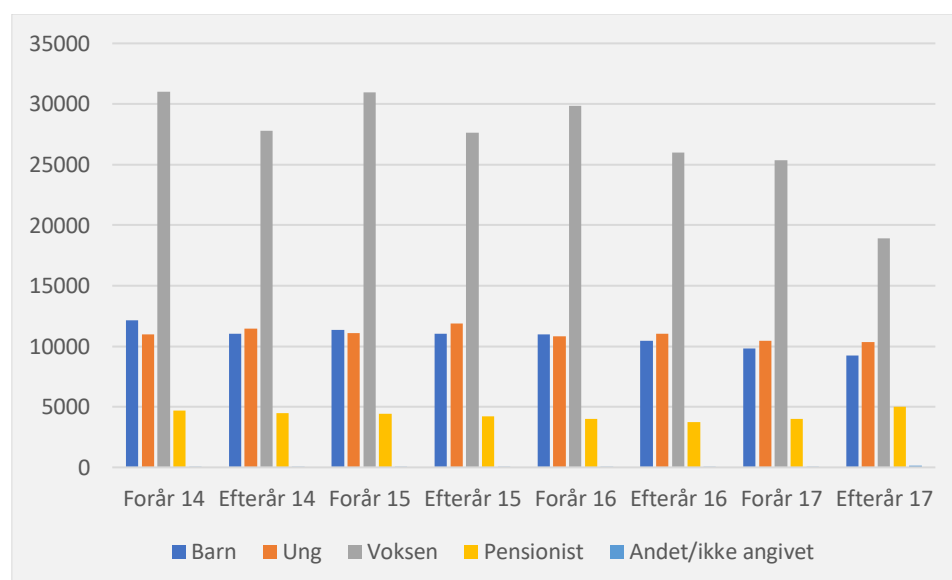
Figur 5: Gennemsnitlige antal påstigere i FynBus fordelt på dagstype.

Når der kigges isoleret på hverdage, lørdage og søndage, så falder antallet af påstigere på alle dagstyperne fra foråret 2015 og frem til efteråret 2017. Procentvist har faldet i antallet af påstigere på hverdagene over den 2½ årige periode været på ca. 24,5%. På lørdage og søndage var reduktionerne i samme periode på henholdsvis 26,3% og 21,6%.

4.2

Kundesegmenter

Når kundesegmenterne undersøges nærmere, er det tydeligt, at det især er antallet af påstigende voksne, der er faldet i perioden. Antallet af påstigende børn og unge er ligeledes faldet i perioden, mens antallet af påstigende pensionister er steget i perioden. (se Figur 6).



Figur 6: Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag fordelt på kundesegmenter.

Sammenlignes 2015 med 2017 ses det, at antallet af påstigende voksne på en gennemsnitlig hverdag faldt med 24,5%. Desuden faldt antallet af påstigende børn og unge med henholdsvis 14,6% og 9,5% i samme periode. Derimod steg antallet af påstigende pensionister med 4,3%.

4.2.1

Rejsehjemmel

Af *Tabel 13* i kapitel 6 *Bilag* ses antallet af påstiger indenfor hver rejsehjemmel i TMS billetsystemet og senere hen i Rejsekort-systemet på en hverdag fra 2014 til 2017. Det fremgår bl.a. at der i efteråret 2017 skete en stigning i antal rejsende med enkeltbilletter og med Rejsekort Flex. Andelen af rejsende med turkort (Rejsekort anonym/Rejsekort Flex) og periodekort (pendlerkort/pendler kombi) har været nogenlunde jævnt ved overgangen fra TMS til Rejsekortsystemet, men derimod har brugere af KVIKKortet været svære at overflytte til Rejsekort Personligt.

4.3

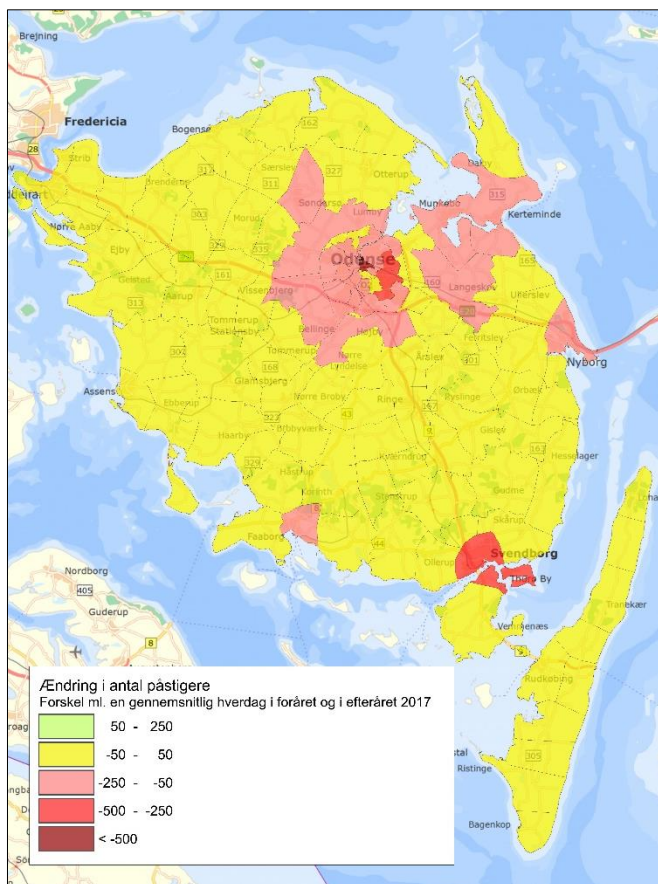
Geografisk fordeling

I det følgende vises de geografiske ændringer i antallet af påstiger. I første omgang ses på ændringerne på takstzoneniveau (sogneniveau for Odense), og efterfølgende ses nærmere på de enkelte rute grupper og stoppesteder.

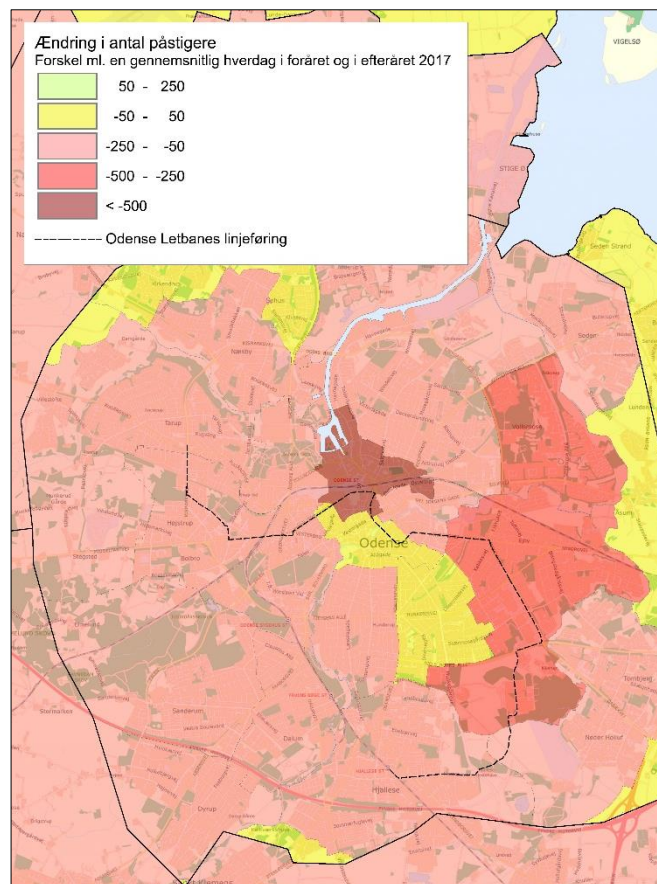
Her i notatet er det frafald af passagerer, der er sket mellem foråret og efteråret 2017 illustreret (se *Figur 7* og *Figur 8*). I kapitel 6 *Bilag* fra *Figur 25* til *Figur 28* vises dog også forskellen mellem foråret 2016 og 2017 samt efteråret 2016 og 2017. Desuden er kortene i bilaget i fuld størrelse. I *Tabel 14* til *Tabel 17* i kapitel 6 *Bilag* er påstigerrettallene for samtlige takstzoneniveauer (sogneniveau for Odense) fra 2014 til 2017 vist, og *Figur 31* og *Figur 32* viser lokaliteten af takstzonerne og sognene.

Forskellene i det totale antal påstiger på en gennemsnitlig hverdag i foråret og efteråret 2017 er størst i de takstzoner (sogne for Odense), hvor der er flest rejsende. Således ses der ikke de store forskydninger på Langeland og Sydfoyn, hvor befolkningstætheden også er mindre end i byerne.

Ses der isoleret på takstzone 1 (Odense), så blev 56,8% af alle påstigningerne på en gennemsnitlig hverdag i FynBus foretaget inden for denne takstzone i foråret og efteråret 2017. Det er også i denne takstzone, at der er registreret det største frafald. I alt er der i samme periode registreret et frafald på ca. 4.300 passagerer i takstzonen. Generelt er passagerfrafaldet i FynBus altså især knyttet til Odense.



Figur 7: Ændring i antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i foråret og efteråret 2017. For større illustration se Figur 29 i kapitel 6 Bilag.



Figur 8: Ændring i antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i foråret og efteråret 2017 i Odense. For større illustration se Figur 30 i kapitel 6 Bilag.

4.3.1

Buslinjer

I Tabel 18 til Tabel 20 i kapitel 6 Bilag vises det gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag, lørdag og søndag fordelt på buslinjernes rutegrupper. Tabellerne giver et overblik over på hvilke rutegrupper, der har været ændringer i påstigertallet samt hvornår disse har indtruffet.

Det bemærkes eksempelvis, at der løbende har været et frafald i antallet af påstigere på rutegrupperne, der relaterer sig til Odense.

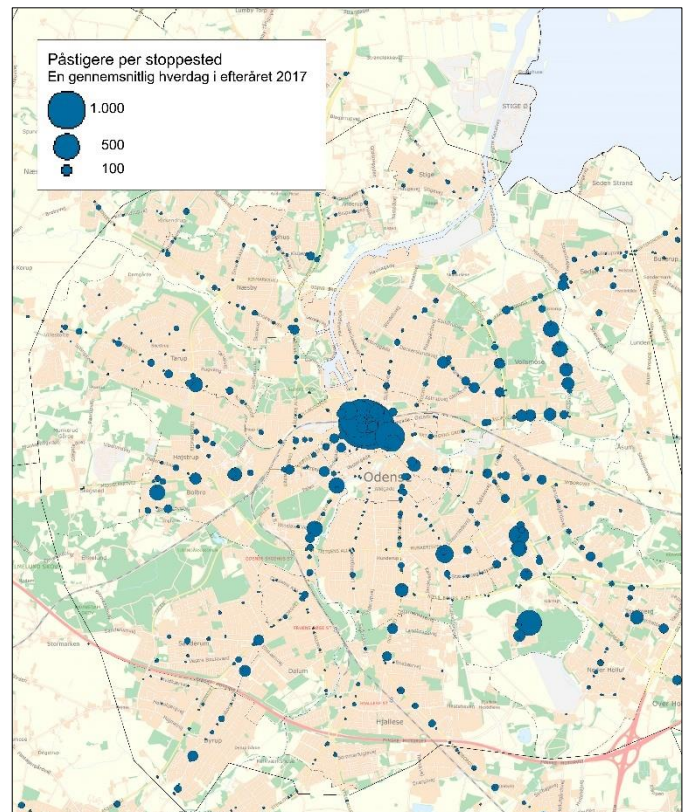
4.3.2

Stoppesteder

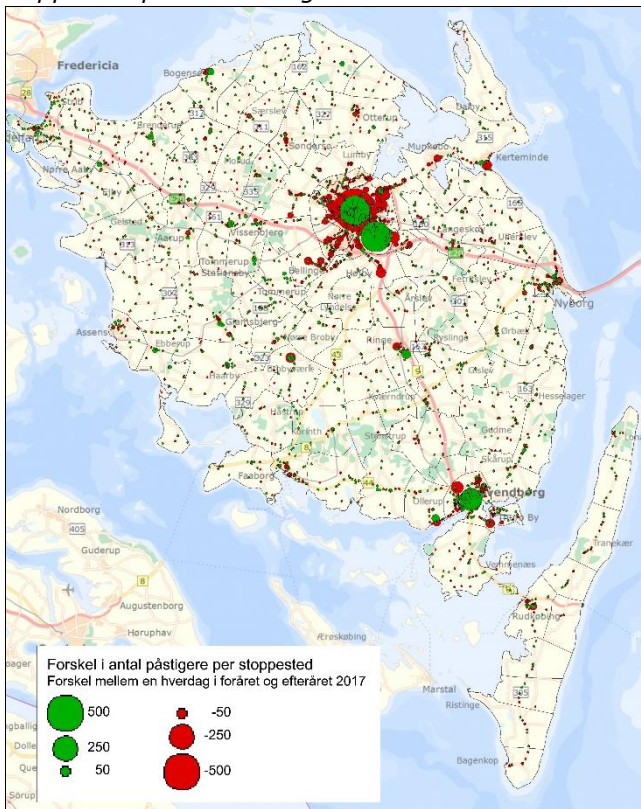
På Figur 9 og Figur 10 ses antallet af påstigere per stoppested på en hverdag i efteråret 2017. Antallet knytter sig naturligvis til de bymæssige bebyggelser, men på Figur 11 og Figur 12 ses forskellen i forhold til foråret 2017.



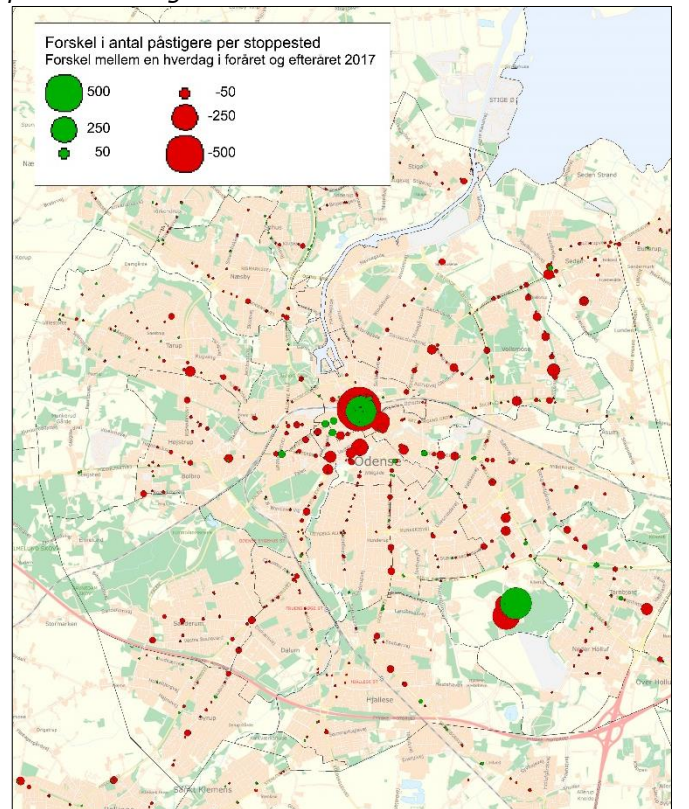
Figur 9: Gennemsnitlig antal påstigere per stoppested på en hverdag i efteråret 2017.



Figur 10: Gennemsnitlig antal påstigere per stoppested på en hverdag i efteråret 2017 i Odense.



Figur 11: Forskel i antal påstigere per stoppested på en hverdag i foråret og efteråret 2017.



Figur 12: Forskel i antal påstigere per stoppested på en hverdag i foråret og efteråret 2017 i Odense.

På *Figur 33* til *Figur 36* i kapitel 6 *Bilag* er kortene vist i større opløsning. Forskelskortene illustrerer, at der har været et fald i antallet af påstigere mellem foråret og efteråret 2017, samt at dette fald især relaterer sig til Odense.

På forskelskortene tages der et generelt forbehold for, at ændringer i rutesystemet konkret kan medføre ændret benyttelse af de enkelte stoppesteder, og derved kan store variationer f.eks. forekomme tæt ved hinanden. Dette må formodes at gøre sig gældende mellem foråret og efteråret ved Campus i den sydøstlige del af Odense, hvor mange påstigere indenfor et lille område flyttes fra et stoppested til et andet, hvorved begge stoppesteder fremstår tydeligt på forskelskortene.

5 Mulige årsager

I dette afsnit undersøges mulige årsagssammenhænge til den registrerede passagertilbagegang i FynBus med udgangspunkt i kortlægningen i kapitel 4 *Resultater*. Først ses på nogle overordnede tendenser i samfundet, som kan have indflydelse på det generelle billede.

Da en lang række ændrede lokale forhold også kan tilskyndes at have indflydelse på ændringerne i passagerudviklingen undersøges disse efterfølgende.

5.1 Overordnede tendenser

I dette afsnit beskrives udviklingen indenfor en række områder, med henblik på, om disse har dannet grundlag for ændrede transportadfærd fra 2014 til 2017.

5.1.1 Trafikselskabernes passagerudvikling

Sammenlignes FynBus' oplevede passagertilbagegang med de øvrige bustrafikselskaber i samme periode ses det, at FynBus' procentmæssigt har mistet flere påstigere end de andre selskaber mellem 2015 og 2016 (se *Tabel 5*).

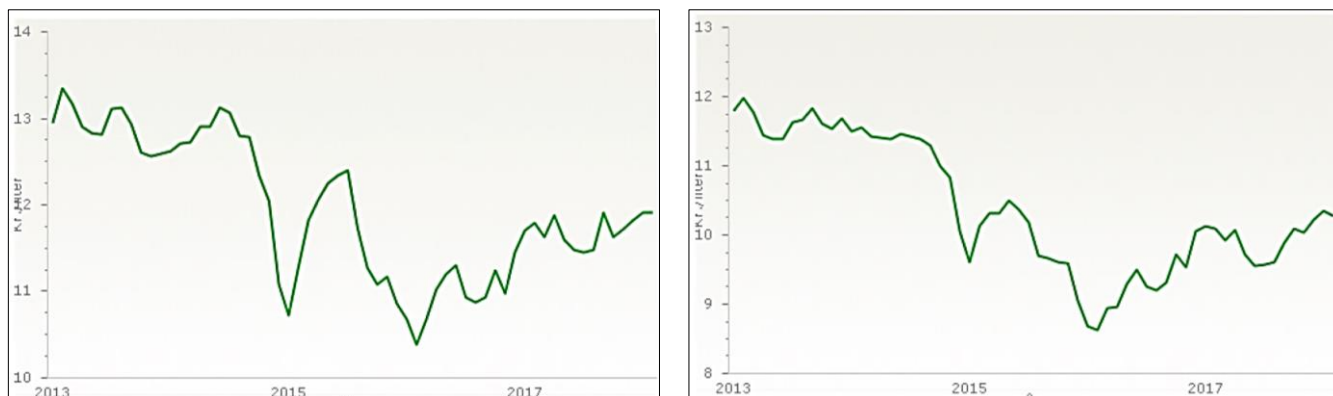
Tabel 5: Passagerudviklingen fra 2014 til 2016 for de 6 bustrafikselskaber samt ændring i procent i forhold til forrige år (Trafik-, bygge- og boligstyrelsen, FynBus og Movia)

Påstigere i 1.000	2014		2015		2016	
	Total	Total	Ændring	Total	Ændring	
BAT	1.939	1.939	0%	1.959	1,0%	
FynBus	18.331	18.579	1,4%	17.536	-5,6%	
Midttrafik	67.316	68.432	1,7%	65.258	-4,6%	
Movia	209.876	210.763	0,4%	203.500	-3,4%	
NT	29.074	29.218	0,5%	29.443	0,8%	
Sydtrafik	20.703	20.578	-0,6%	21.164	2,8%	
Alle	347.239	349.509	0,7%	339.111	-3,0%	

Samlet set oplevede busselskaberne en passagertilbagegang fra 2015 til 2016 på 3,0%, og selvom det endnu er for tidligt at sige, hvorledes udviklingen har været i de resterende trafikselskaber, antyder budgetterne fra 2017, at der ikke er tale om en generel tendens i Danmark, og at de øvrige busselskaber ikke har oplevet en tilsvarende tilbagegang i antallet af rejsende fra 2016 til 2017, som tilfældet har været hos FynBus.

5.1.2 Oliepriser

Fra juni 2014 og frem til februar 2016 faldt olieprisen med ca. 75 %, hvilket også fik benzin- og dieselpriiserne til at falde i samme periode (se *Figur 13*).



Figur 13: Prisen på benzin (95 oktan, venstre) og diesel (højre) fra 2014 til 2017. (Energi- og olieforum).

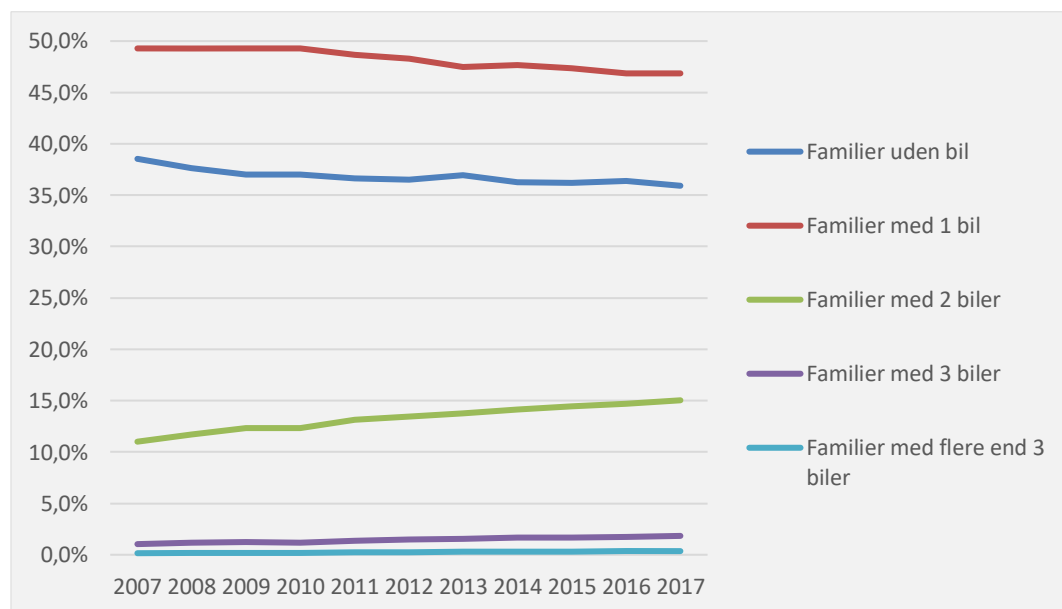
Med lavere brændstofpriser bliver incitamentet til at benytte egen bil fremfor at tage kollektiv trafik større, hvilket generelt kan have flyttet flere rejsende over i bilen.

5.1.3

Bilrådighed

Lavere brændstofpriser kan også lede til flere biler på vejene, når de samlede omkostninger ved at have bil mindskes. Ses der nærmere på bilrådigheden (se Figur 14), ses det, at der har været en lille ændring fra 2014 og frem til og med 2017. For Fyn er andelen af familier, der ikke ejer en bil faldet med ca. 0,3% og andelen af familier med én bil er også faldet med 0,8% fra 2014 til 2017.

Derimod er der både sket en stigning i andelen af familier med 2 (stigning på 0,9%) og 3 biler (stigning på 0,2%) i løbet af perioden fra 2014 til 2017. I flere tilfælde har nedsættelse af bilernes registreringsafgift i 2015 og i 2017 altså haft den indvirkning på familiernes køb af en ekstra bil, hvilket kan mindske deres afhængighed og brug af kollektiv trafik i nogen grad.



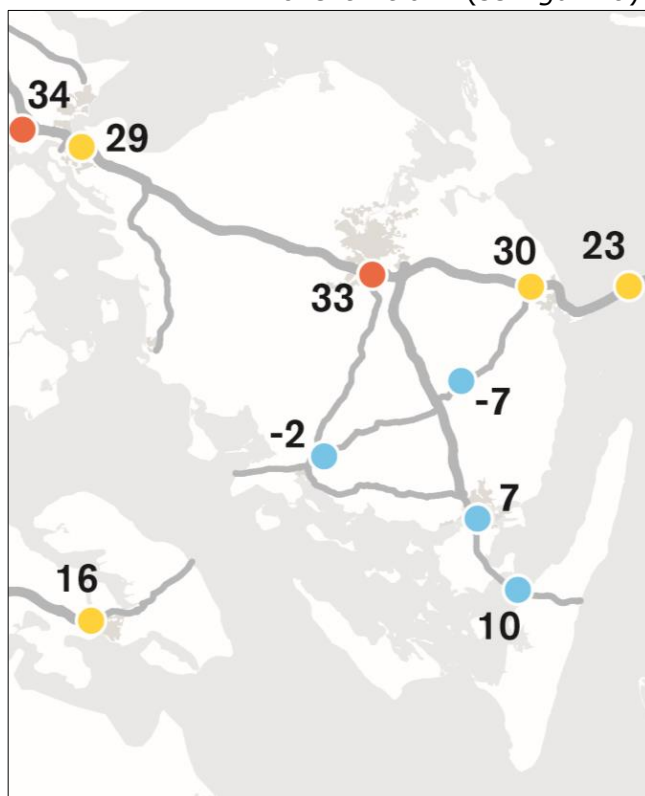
Figur 14: Andel af familier og deres bilrådighed på Fyn. (Danmarks Statistik)

5.1.4

Vejtrafikudvikling og trængselsmålinger

Et er antallet af rådige biler, noget andet er, hvor meget bilerne bliver benyttet. Ifølge Vejdirektoratet er trafikken på motorvejene steget med 31% siden 2010, og at ca. 15% af denne stigning har forekommet fra 2014 til 2017. På *Figur 15* ses trafikudviklingen i procent fra 2006 til 2016 på de øvrige statsveje på Fyn, og her ses det, at det hovedsageligt er på motorvejene, at trafikstigningen har forekommet i perioden.

Samtidig var belastningsgraderne på statsvejene på Fyn på et lavt niveau i 2016 (bortset fra den vestfynske del af motorvej E20), hvilket betyder, at bilisterne ikke har haft det store incitament til at bytte deres bilrejser ud med kollektiv trafik (se *Figur 16*).



Figur 15: Trafikudviklingen i procent ved udvalgte lokaliteter på statsvejnettet fra 2006 til 2016. (Vejdirektoratet)



Figur 16: Belastningsgraderne på statsvejene i 2016. Grøn = lav, gul = moderat, orange = stor og rød = kritisk. (Vejdirektoratet)

5.1.5

Togrejser

Da den seneste optælling af påstigerne på DSB's tog blev udført i 2014 med DSB's Vesttælling, og da DSB står for togdriften af både hovedbanen og lokalbanen på Fyn, haves der ikke offentligt tilgængelige data for, hvor mange påstiger, der har været på togstationerne på Fyn i den relevante periode.

Det er derfor ikke muligt at sige, hvorvidt især sporarbejdet på Østfyn i 2016, der i første omgang varede længere end planlagt og sidenhen blev afbrudt, kan have påvirket passagerne og eventuelt flyttet rejsende fra tog til busser nær jernbanerne.

Ligeledes gav det ekstra stop for IC3-togene i Langeskov, der blev indført i december 2016, også forlænget rejsetid for mange brugere af togene. Hvorimod beboere i Langeskov i højere grad kunne vælge toget fremfor bus.

Af Tabel 6 fremgår en overordnet oversigt over udviklingen i antallet rejser med DSB's tog.

Tabel 6: Antal 1.000 rejser med DSB's Fjern- og Regionaltog i Jylland og Fyn (DSB).

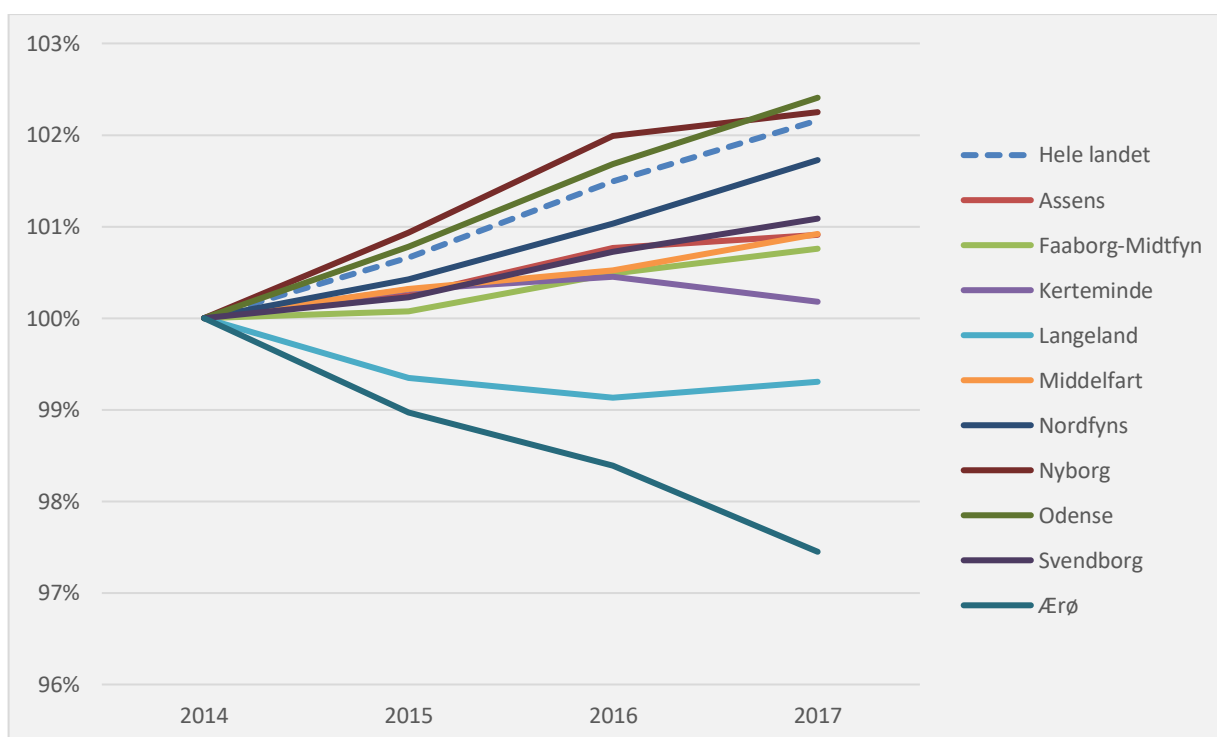
Fjern- og Regionaltog	2014	2015	2016	2017
Vest (Jylland og Fyn)	16.172	15.604	13.860*	13.810
Procentvis ændring	2,9	-3,5	-11,2*	-0,4

*Faldet i antal rejser i 2016 skyldes hovedsageligt overdragelsen af aktiviteterne på Grenaa-banen og regionalstogtrafikken i Nordjylland.

5.1.6

Befolkningsudvikling

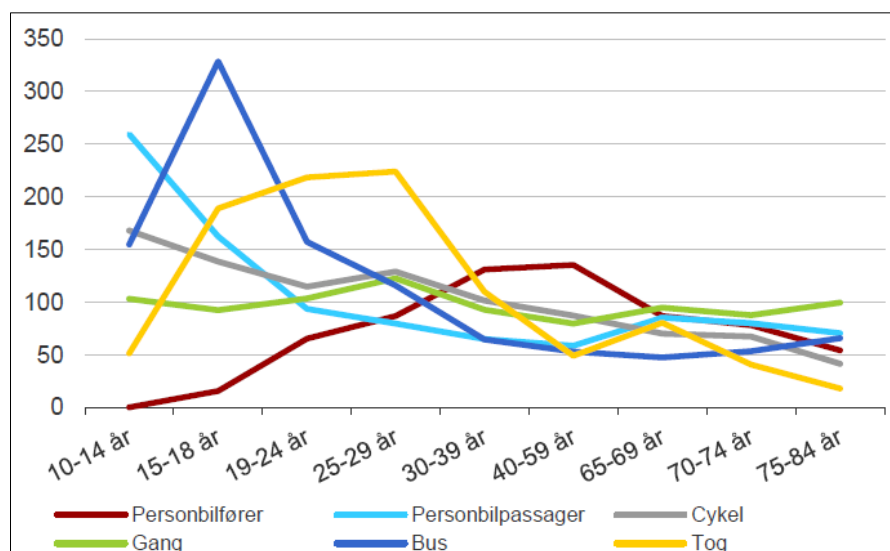
Hvis befolkningsudviklingen generelt har været faldende i perioden, vil der oftest også være færre rejsende med kollektiv trafik. Dette har dog ikke været tilfældet for kommunerne på Fyn, hvor det blot er øerne Ærø og Langeland, der ikke har oplevet en befolkningstilvækst siden 2014 (se Figur 17).



Figur 17: Indeksret befolkningsudvikling fra 2014 for landsdelene på Fyn og hele landet. (Danmarks Statistik). Bemærk skala for procentsatser.

Da valget af transportmiddel ofte er korreleret med alder, er det væsentligt også at have denne for øje, når befolkningsudviklingen undersøges.

For Fyn er andelen af personer ældre end 70 år steget med 12,9% i perioden fra 2014 til 2017 og samtidig er andelen af de 20-29 årige steget med 10,7%. Derimod er andelen af de 0-9 årige, 30-39 årige og 40-49 årige faldet med henholdsvis 2,7%, 2,5% og 5,4%. Disse demografiske forskydninger taler dog ikke umiddelbart for, at antallet af påstigere i den kollektive trafik vil falde i perioden, når de sammenlignes med aldersgruppernes generelle transportvalg (se Figur 18).



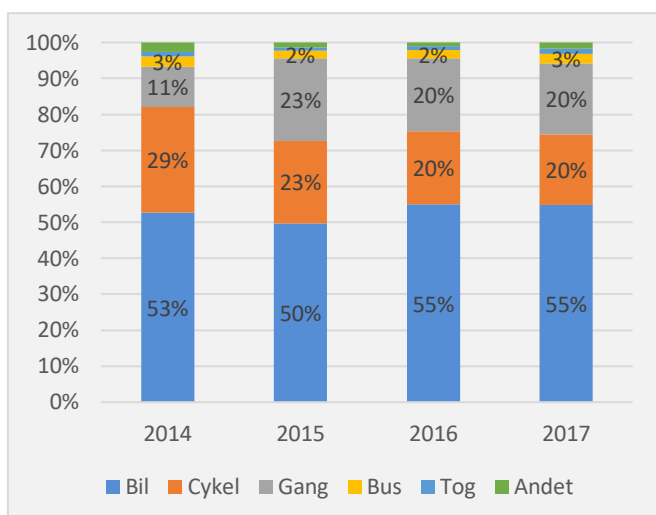
Figur 18: Ture (index 100 = gennemsnit for alle aldersgrupper) fordelt på hovedtransportmiddel og alder fra 2012 til 2014. (Transportvaneundersøgelsen/DTU Transport)

5.2 Lokale forhold

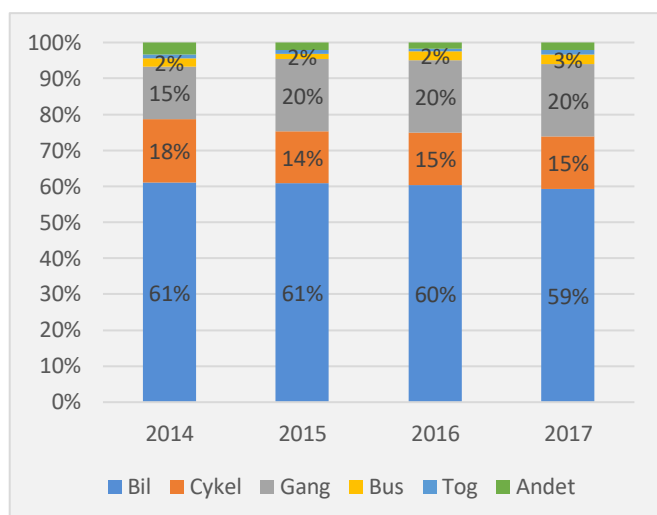
I de følgende afsnit fokuseres på lokale forhold, der kan have påvirket udviklingen af antallet af påstigere fra 2014 til 2017. Der fokuseres primært på Odense Kommune, da det er her, passagerfrafaldet især er registreret.

5.2.1 Modalsplit

Når ændringer i transportvanerne undersøges i løbet af de sidste fire år, ud fra hovedtransportmidlet for ture startende i Odense eller på Fyn, ses det at der ikke har været de store ændringer i transportvanerne. Det største spring forekommer mellem andelen af cyklende og gående fra 2014 til 2015, men da data bygger på et relativt begrænset spørgegrundlag, kan der let forekomme usikkerheder – især når der ses på by-niveau i en afgrænset periode.



Figur 19: Modalsplit for ture fra Odense fordelt på hovedtransportmiddel. (Transportvaneundersøgelsen/ DTU Transport)



Figur 20: Modalsplit for ture fra Fyn fordelt på hovedtransportmiddel. (Transportvaneundersøgelsen/ DTU Transport)

Det er værd at bemærke, at ca. 53% af ture der startede i Odense Kommune foregik i bil, hvorimod det for hele Fyn var ca. 60,5%. Da besvarelsene for Odense udgør ca. 41% af alle besvarelsene på Fyn er biltursprocenten altså endnu højere, når der ses udelukkende på de resterende kommuner på Fyn.

Andelen af ture med bus er støt stigende fra 2015 og frem til 2017, men igen er det værd at påpege, at der kan være adskillige usikkerheder forbundet med at opgøre transportandelene, når data bygger på et begrænset antal ture fra endnu færre respondenter.

5.2.2

Skoler og uddannelsesinstitutioner

Ændring i placeringen af større arbejdspladser, nedlæggelsen af skoler, sammenlægning af uddannelsesinstitutioner eller reformer for skoler og ungdomsuddannelser er alle begivenheder, som kan påvirke transportbehovet lokalt. I dette afsnit undersøges, hvorledes sådanne initiativer har forekommet i perioden fra 2014 til 2017.

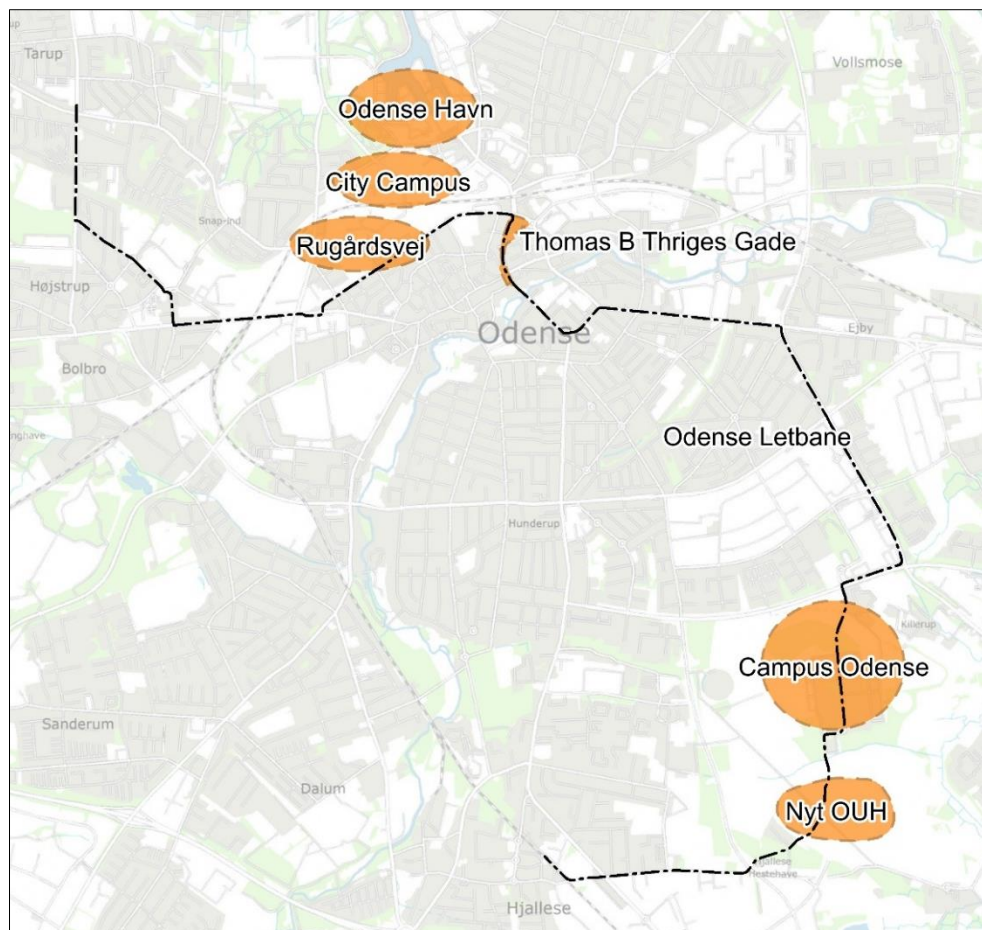
I løbet af perioden er adskillige mindre skoler blevet nedlagt herunder Dreslette skole (66 elever) og Skallebølle skole (104 elever) i Assens, Brahetrolle skole (70 elever) i Faaborg-Midtfyn og Bækholmskolen (44 AKT-elever) i Odense. I *Tablet 21* i afsnit 6 Bilag er opgjort en oversigt over udviklingen i antal elever og studerende på forskellige uddannelsesstrin i perioden fra 2014 til 2017 fordelt på kommunerne på Fyn.

Overordnet har udviklingen i antal elever og studerende været temmelig konstant på tværs af uddannelsesforløb og kommuner, når blot der ses bort fra elever på erhvervsfaglige grundforløb, hvor der har været en massiv tilbagegang – hvilket er tilsvarende på landsplan. Derudover er det værd at nævne, at Ærø, Kerteminde, Langeland og Middelfart har oplevet en tilbagegang i antal personer i uddannelsessystemet på henholdsvis 9,8%, 5,7%, 4,7% og 4,0%. Dette ligger lidt lavere end landsgennemsnittet på 2,4%. Faaborg-Midtfyn, Nyborg og Odense ligger i denne henseende over landsgennemsnittet.

5.2.3

Byudviklingsprojekter i Odense

I de seneste år har der foregået mange anlægsprojekter i Odense, som kan have medført vanskelig fremkommelighed for busserne med dertilhørende ændrede rejsetider, ruter og stoppestedsplaceringer (se *Figur 21*). Sådanne ændringer vil naturligvis være en gene for de rejsende og kan have medvirket til tilbagegangen i antallet af påstigere i Odense.



Figur 21: Aktuelle byudviklingsprojekter i Odense.

Odense Havn

Odense Havn omdannes i disse år til en bæredygtig og kulturel bydel, der skal binde vandet og byen sammen. Der er i alt 9 udviklingsområder og udviklingen sker i etaper. De første beboere er flyttet ind og havnebadet er åbnet, og den endelige omdannelse af Odense Havn forventes færdiggjort i 2027.

Thomas B. Thriges Gade

Den 28. juni 2014 blev den første del af Thomas B. Thriges Gade lukket for biltrafik, samtidig har der efterfølgende været stadigt pågående anlægsarbejder i projektområdet, hvilket kan have medført megen tung trafik til og fra området samt nedsat fremkommelighed på de tilstødende gader.

Rugårdsvej

På den inderste del af Rugårdsvej skyder flere større boligbyggerier op i disse år. Her bygger pensionsselskaber, totalentreprenører og ejendomsudviklere i øjeblikket flere hundrede lejligheder og boliger blandt andet på hjørnet af Rugårdsvej/Jarlsberggade og Rugårdsvej/Fjordgade.

City Campus

Området nord for jernbanen udvikles til et campusområde med uddannelse, kontorer og nærhed til tog og bus. Der skabes nye bymæssige og grønne forbindelser for fodgængere og cyklister.

Nyt OUH

Den 28. april 2016 blev det første spadestik til Odenses nye universitetshospital, Nyt OUH, taget. Projektet opføres i de kommende år på en bar mark i den sydøstlige del af Odense, og forventes at stå færdigt i slutningen af år 2022.

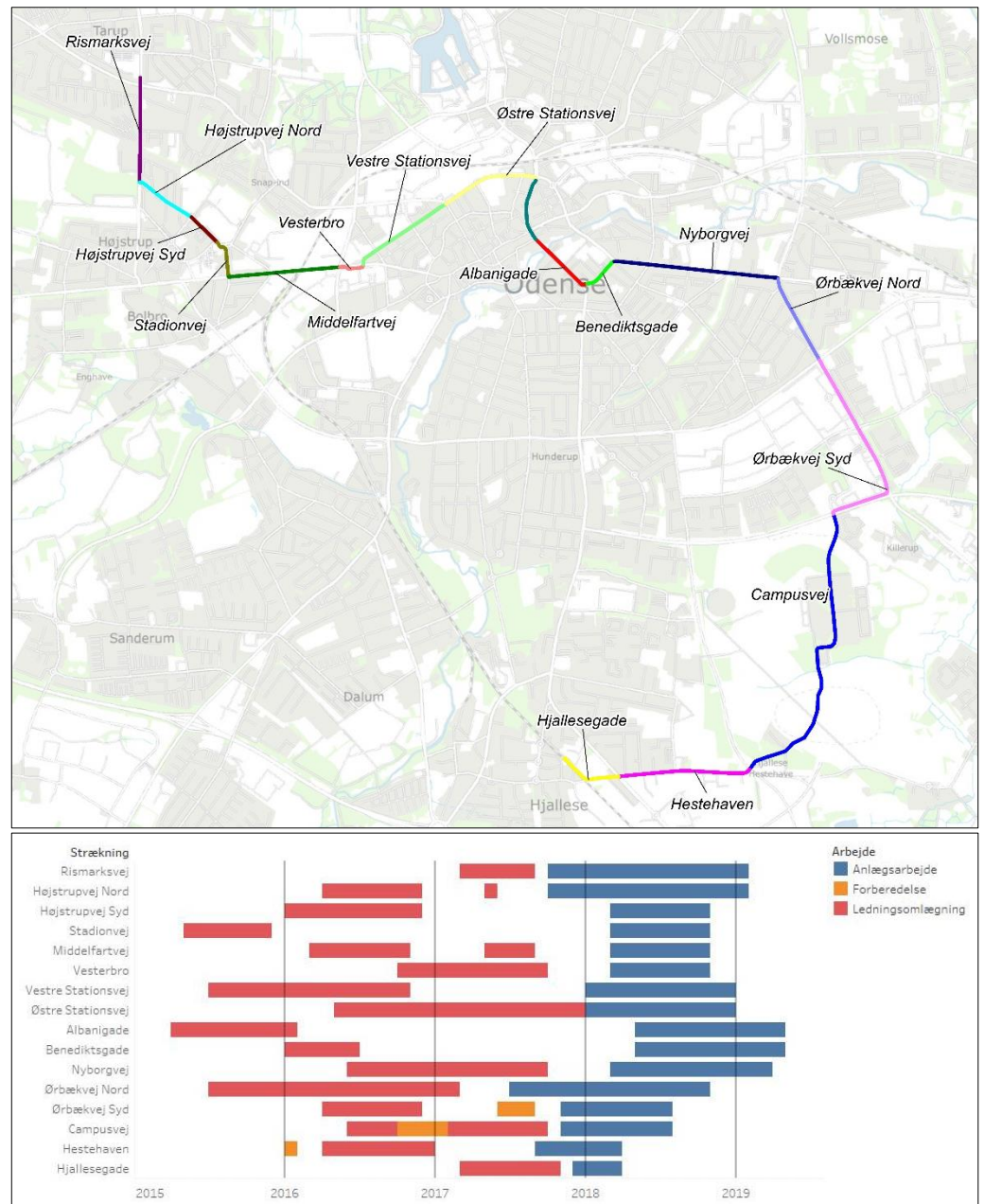
Campus Odense

Udover Nyt OUH, så bliver der i disse år også investeret meget i andre områder af Campus Odense (herunder SDU, Forskerparken, UCL og Cortex Park), hvor seks større aktører er gået sammen om en strategisk udviklingsplan for hele området.

Odense Letbane

Siden 2015 og frem har forberedende arbejde i form af ledningsomlægninger i forbindelse med anlæggelsen af Odense Letbane været udført på skiftende etaper af vejnettet i Odense (se *Figur 22*). I august 2017 gik projektets første etape ind i anlægsfasen, og hele letbanen forventes at være færdigbygget til at gå i drift i slutningen af 2020. Da letbanen hovedsageligt skal køre i blandet trafik, påvirker det forberedende arbejde og anlægsarbejdet fremkommeligheden for de øvrige trafikanter på og omkring letbanens linjeføring.

Arbejdet med anlæggelsen af Odense Letbane har altså haft og får fortsat en negativ indflydelse på bussernes rejsetider, blandt andet i form af ændrede busruter, stoppestedsplaceringer og forringet fremkommelighed, hvilket i sidste ende kan have været medvirkende til at reducere antallet af påstigere i og omkring Odense fra 2015 og frem.

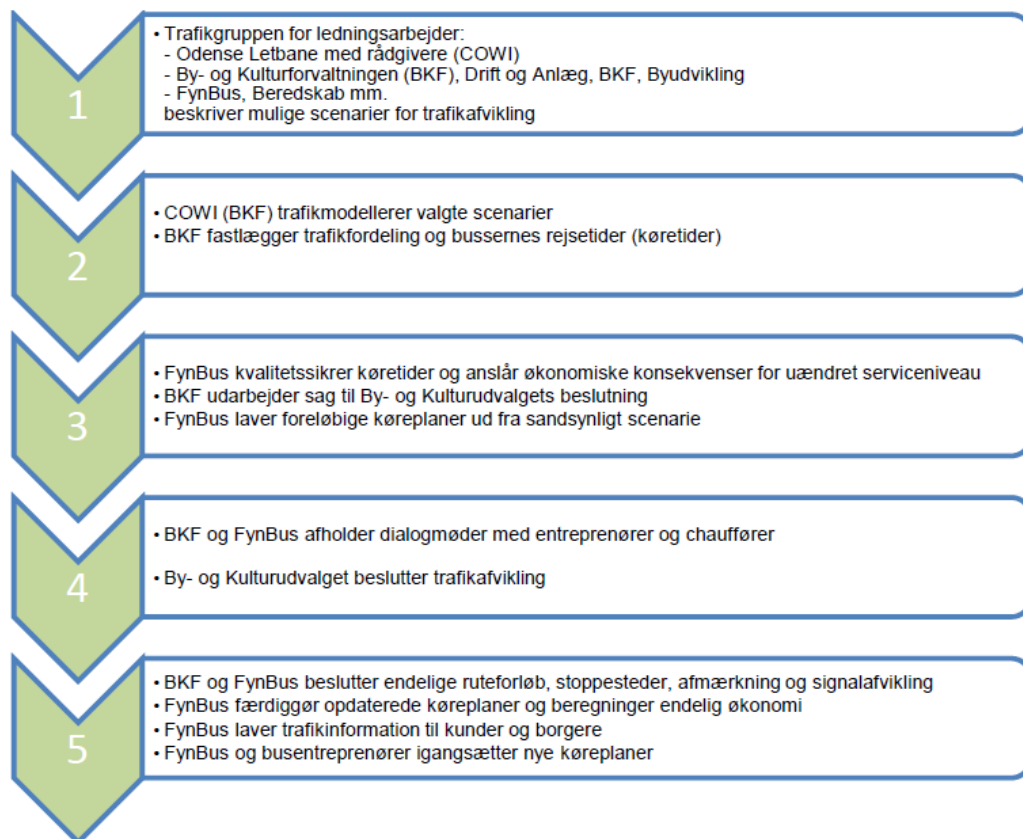


Figur 22: Overblik over pågående arbejdsfaser på de enkelte delstrækninger i Odense Letbane-projektet. (Odense Letbane)

De mest kritiske strækninger for bussernes fremkommelighed i Figur 22 vurderes at være Middelfartvej, Vesterbro, Vestre Stationsvej, Østre Stationsvej, Benediktsgade og Nyborgvej.

Et øjebliksbillede fra august 2016 hvor terminalerne blev delt som følge af letbanearbejdet viste, at by- og regionalbusserne i Odense oplevede en forlænget køretid på henholdsvis ca. 7% og 3,5%. Størrelsesordenen af den forlænget køretid for busserne har været nogenlunde konstant igennem letbanearbejdsperioden, men forsinkelserne er blot flyttet rundt i takt med letbanearbejdet også er rykket.

På Figur 23 ses forløbet og arbejdsdelingen mellem Odense Kommune og FynBus i forbindelse med de ændrede ruter og køretider, som følge af letbanearbejdet.



Figur 23: Arbejdsprocessen i forbindelse med planlægning af nye busruter som følge af letbanearbejdet.

5.2.4

Ruteomlægninger

I forbindelse med diverse trafikale ændringer i Odense, har der løbende foregået en ruteoptimering i FynBus med dertilhørende ruteomlægninger og køreplansskift (se *Tabel 7 på næste side*).

Tabel 7: Køreplansskift i FynBus fra 2014 til 2017 (FynBus)

	Køreplansændringer	Årsag
2014 Juni	Bymidterns ruter føres ad Nørregade	Thomas B. Thriges Gade Nord lukkes
	Ruter omlægges i Odense N	Rismarksbroen lukkes i 2 år
2014 August	U-ruter indføres	Aflastning af bymidten
	Ændringer til skoleruter	Folkeskolereform
2015 August	Ruter føres ad Vindegade	Ensretning af Vestre Stations Vej
	Ændringer til skole- og uddannelsesruter	
2015 December	Tilpasning til DSB's køreplaner over hele Fyn	
	Kun Cityruten i bymidten	Nørregade lukkes
2016 Foråret	Mindre køreplansskift på ruter i Odense	
2016 Maj	De taktede regionale og bybuskøreplaner opgives	Østre Stations Vej - Trafik på 2 terminaler
2017 August	Ændringer ved Nyborgvej	
	Ændringer til skole- og uddannelsesruter	
2017 Februar	Regionale ruter stopper kun ved udvalgte stop i Odense	
2017 August	Ændringer til skole- og uddannelsesruter	

I visse tilfælde kan køreplansændringerne have ført til forlænget rejsetid, længere gangafstande og eventuelt ekstra skift, hvilket i sidste ende kan have forringet serviceniveauet for passagererne.

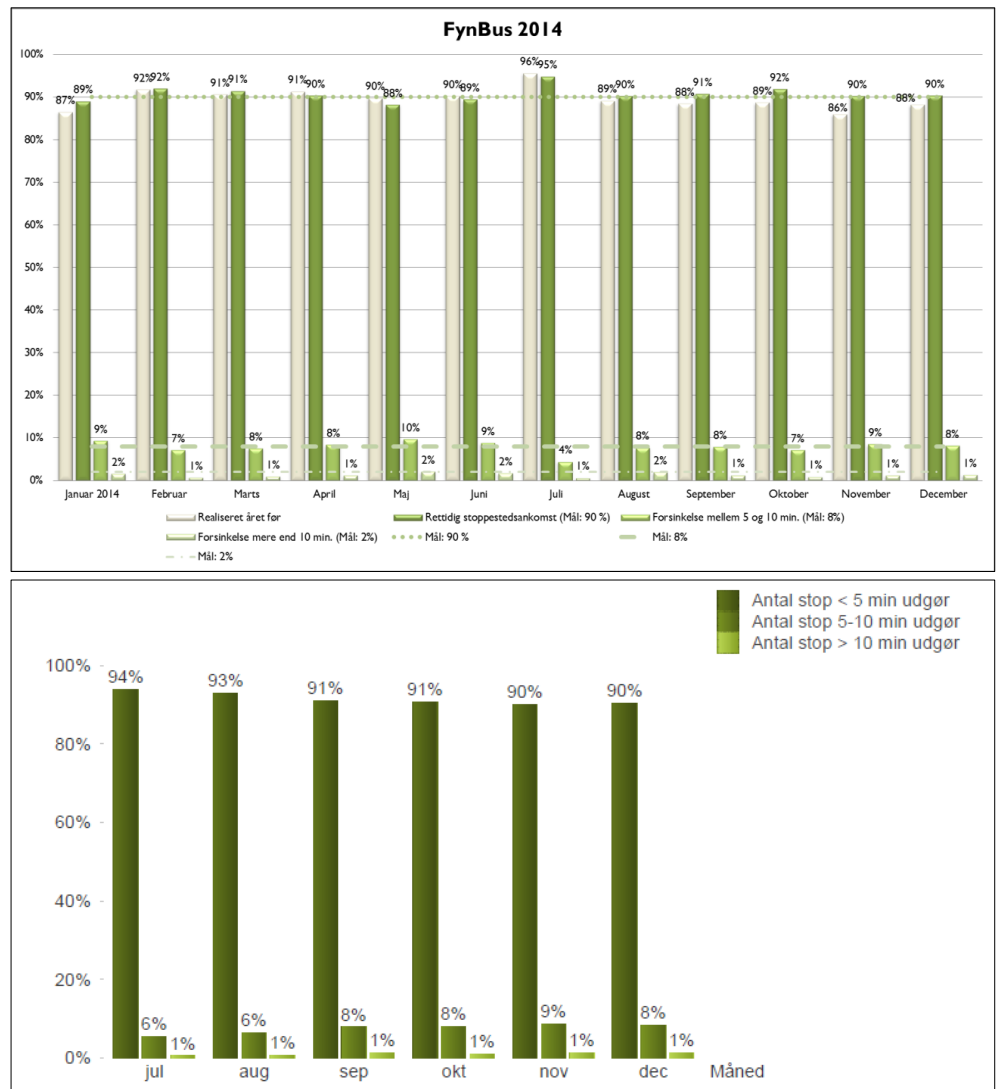
5.2.5

Bussernes rettidighed

Bussernes rettidighed kan nemt påvirke antallet af rejsende. Hvis bussen ofte bliver forsinket, og er svær at regne med, falder dets serviceniveau og dermed mindskes kundernes interesse i at tage bussen.

Rettidigheden i FynBus har dog ligget stabilt fra 2014 til 2017 (se *Figur 24*).

Med til vurderingen af udviklingen i bussernes serviceniveau er det dog relevant udover rettidigheden også at se på ruteomlægninger samt ændret rejsetider (ruteomlægningerne i perioden beskrives nærmere i afsnit 5.2.4 *Ruteomlægninger*). Ifølge FynBus er rejsetiden blevet forøget i køreplanerne i løbet af perioden, som følge af ringere fremkommelighed i Odense (se mere i afsnit 5.2.4 *Ruteomlægninger* og afsnit 5.2.3 *Byudviklingsprojekter i Odense*). Bussernes samlede serviceudbud er altså blevet forringet i løbet af perioden fra 2014 til 2017.



Figur 24: Rettidighed for stoppestedsankomster for FynBus i 2014 og i 2. halvår 2017. (FynBus)

5.2.6

Ændringer i takststruktur

Af Tabel 8 fremgår de procentmæssige takstændringer, som FynBus har implementeret indenfor de forskellige rejsehjemler siden 2014. Takststigningerne stemmer fint overens med landsgennemsnittet i 2014 og 2015 (se Tabel 9).

Tabel 8: Takstændringer i procent i FynBus fra 2014 til 2017. (FynBus)

	Periodekort	KVIKKort	Enkeltbillet	Samlet ændring	Bemærkning
2014 Januar	3,1	1,4	-	1,5	
2015 Januar	1,1	-	-	0,6	
2016 Januar	1,3	1,3	1,1	1,2	
2017 Januar	-3,5	-	1,2	-1,4	Rejsekort Classic takstændring med 3,7 %. Takstforsøget "Odense for en 10'er" afsluttes. Maksimal zoneafstand ændres fra 10 til 14.
2017 Juni	-	-	-	-	Gammelt billetudstyr fjernes fra busserne. KVIKKort og turkort erstattes af Rejsekort Classic Periodekort erstattes af pendlerkort og pendler kombi på Rejsekortet.

Tabel 9: Takststigninger i procent for bustrafikselskaberne fra 2011 til 2015. (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen)

Trafikselskab	2011	2012	2013	2014	2015
Movia	1,9	3,0	3,2	1,3	1,3
NT	0,0	4,0	3,6	1,2	-0,2
Midttrafik	1,7	3,1	3,5	1,3	0,0
Sydtrafik	0,0	3,8	2,7	1,8	1,4
Fynbus	1,8	3,1	3,3	1,5	0,6
BAT	0,0	2,2	2,4	3,6	0,8
Vægtet Landsgennemsnit	1,5	3,2	3,2	1,3	0,8

Forberedelsen af Takst Vest har medført ændringer i takstsystem og takster. Herunder ændring af enkelte zoneafstande. I forbindelse med tilpasningen til Rejsekortet i 2017 faldt de samlede takster i FynBus med 1,4%. Det skal dog bemærkes, at billetordningen 'Odense for en 10'er' blev afskaffet i forbindelse med rejsekortets indførelse. Biletordningen havde eksisteret siden dets forsøgsbasis i 2010, og den muliggjorde, at rejsende med bopæl i Odense i 1 time og et kvarter kunne køre for 10 kroner i hele Odense Kommune.¹ Da ordningen blev afskaffet, steg prisen for en tilsvarende rejse i Odense Kommune på KVIKKort eller turkort til 15 kroner for den første rejse uden

¹ Alle øvrige 2 zoners rejser i Odense foregik til normal pris.

mængderabat. Og da disse kortordninger blev udfaset i juni 2017 steg prisen yderligere til 18 kr. for en 2 zoners rejse i Odense på Rejsekortet. Over en periode på et halvt år fra januar til juni 2017 steg prisen på de korte rejser i Odense altså med op til 80%. Det skal bemærkes, at det kun er rejser på rejsekortets trin 0, som oplever stigningen fra 10-15-18 kr. På rejsekortets trin 5 var prisen i 2017 10,80 kr. Ved overgangen til Rejsekort blev de eksisterende KVIKKort kunder indplaceret på rabattrin 3 eller højere i forhold til deres rejseaktivitet på KVIKKortet. For en 2 zoners rejse i Odense var prisen derfor maksimalt 13,50 kr. for den første rejse på Rejsekortet.

Flere studier peger på en tydelig sammenhæng mellem takstændringer og ændringer i passagertal. Generelt ligger priselasticiteten på omkring 0,25-0,35. Det vil sige, at en takstændring på 80 % i teorien vil medføre et passagertab på 20-30 %. Jævnfør førnævnte beskrivelse er dog langt fra alle rejser, der har fået en takststigning på 80 %. Passagertabet som følge af afskaffelsen af 'Odense for en 10'er' må dermed forventes at være lavere end 20 %.

I år 2015 var der 2,5 mio. rejser på KVIKKortet, der blev foretaget indenfor Odense af borgere med bopæl i Odense, og som dermed opnåede 'Odense for en 10'er' rabatfordelen. Dertil kommer 0,5 mio. rejser på et turkort, som også opnåede rabatfordelen. Med så mange årlige rejser på billetordningen, vurderes det, at prisstigningen har været en medvirkende årsag til passagertabet i FynBus.

Herudover er der med rejsekortets indførelse afskaffet ordningen '10+2', hvor man ved køb af et periodekort for et år reelt kun betalte for 10 måneder. Alt andet lige medfører ændringen også en takstforhøjelse for faste periodekortbrugere. I princippet svarer de to "gratis" måneder til ferieperioden, hvor kunderne alligevel kun benyttede busserne i begrænset omfang, så det må antages at være begrænset, hvor stor en medvirkende faktor afskaffelsen af '10+2' ordningen har haft på passagertilbagegangen.

5.2.7

Nyt billetsystem

En del af nedgangen i antallet af påstigere kan være relateret til overgangen fra det forhenværende TMS billetsystem til brugen af Rejsekortet.

For at benytte Rejsekort systemet som brugere er det nødvendigt, at man på forhånd har registreret sig på Rejsekortets hjemmeside og fået tilsendt sit Rejsekort. Desuden skal de brugere, som ikke har valgt 'automatisk-optankning', logge ind og sætte penge ind på sit Rejsekort. Det kræver altså nogle aktive handlinger fra brugerens side, og der er dermed nogle mindre opstartsbarrierer, før at man kan rejse ubesværet med Rejsekort. Hvis man vil bestille og købe et rejsekort i en fysisk butik, skal man i et af trafikselskabernes kundecentre eller salg og service butikker. Disse findes der pt. to steder på Fyn – i Odense Banegårds Centeret og i Svendborg.

FynBus havde dog foretaget adskillige tiltag for at lette overgangen til Rejsekortet for brugerne. I forbindelse med udfasingen af turkortet og KVIKKortet blev der foranstaltet en migrering af de aktive kunder. En aktiv kunde var en kunde, der i perioden 1. september 2016 til 31. januar 2017 havde bippet sit buskort 5 gange eller haft en betalt periode hos FynBus.

Derudover fik eksisterende kunder tilbagebetalt kortgebyret på 50 kr. ved bestilling af et rejsekort personligt, flex eller pendlerkort/pendler kombi.

Det eneste alternativ til at rejse med Rejsekort i efteråret 2017 var køb af enkelt- eller dagsbilletter f.eks. via nettet, og antallet af solgte enkeltbilletter steg fra foråret 2017 til efteråret 2017 med 15,9%.

Når der ses bort fra Bornholm, så er Rejsekortet med busserne på Fyns ibrugtagen i 2017 blevet bredt ud i hele Danmark. Dog har det også været opstartsvanskeligheder for de øvrige trafiksselskaber, hvilket den efterfølgende tilvækst i antallet af rejser med Rejsekortet indikerer (se *Tabel 10*). Der er altså ofte en form for indkøringsperiode forbundet med at indføre Rejsekortet som billetsystem. Dog bør det nævnes, at indfasningen hos de øvrige trafiksselskaber kan være påvirket af, at man har kørt med parallelle produkter i lange perioder. Der blev f.eks. anvendt papklippekort og klippekort app hos Sydtrafik og Midttrafik.

Tabel 10: Antal rejsekortrejser i tusinder fordelt efter takstområde, 2012-2015 (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen)

Selskab	2012	2013	2014	2015
DSB	1.471	2.697	3.616	4.522
Hovedstadsområdet	2.373	17.855	31.096	60.053
Vestsjælland	2.311	2.509	2.693	2.924
Sydsjælland	2.452	2.623	2.726	2.837
Fyn	4	33	60	89
Sydtrafik	35	813	3.046	3.819
Midttrafik	19	233	466	2.961
Nordjylland	874	4.738	6.698	8.223

5.2.8

Kundetilfredshedsundersøgelser

Kundetilfredshedsundersøgelserne, der bliver gennemført hvert år for FynBus, blev senest gennemført i marts 2017. Af kundetilfredshedsenkædet fremgik det, at kunderne generelt var blevet mere tilfredse med indeklimaet og rengøringen af busserne, men til gengæld mere utilfredse med bussernes overholdelse af køreplanerne samt billetsystemet. Således var gennemsnitsscoren for kundernes tilfredshed med bussernes overholdelse af køreplanerne faldet med 8 procentpoint fra 2015, og det udgjorde dermed det andet signifikante fald på hinanden to følgende år. Mht. gennemsnitsscoren for tilfredsheden med billetsystemet, så faldt denne med 8 procentpoint fra 2016 til 2017.

Disse fald i kundernes tilfredshed kan muligvis skyldes bussernes problemer med at overholde køreplanen, som følge af letbaneombygningerne i Odense, hvor ledningsomlægningerne blev påbegyndt i 2015 og 2016 for store dele af strækningen (se yderligere under afsnit 5.2.3 *Byudviklingsprojekter i Odense*). Dette understreges af, at det er på regionalbusserne og bybusserne i Odense, at tilfredsheden er størst.

Udfasningen af TMS billetsystemet og overgangen til Rejekortet, der blev påbegyndt i 2017, vil helt sikkert have påvirket kundernes tilfredshed med billetsystemet (se mere under afsnit 5.2.7 *Nyt billetsystem*), og stigende utilfredshed med en bustur, vil i sidste ende ofte kunne ses i en negativ udvikling i antallet af påstigere.

6

Bilag

I det følgende er vedlagt tabeller, der ligger bag diagrammerne i 4 Resultater. Desuden er enkelte kort gengivet i en større skala.

Tablet 11: Antal gennemsnitlige påstigere i de forskellige tidsperioder fordelt på billetsystem og dagstype

	Dagstype	Forår 14	Efterår 14	Forår 15	Efterår 15	Forår 16	Efterår 16	Forår 17	Efterår 17
TMS ink. ungdomskort	Hverdag	58004	53870	56828	53729	54533	49961	44498	13480*
	Lørdag	21973	21171	22165	20923	20572	18801	15459	5315*
	Søndag	14570	13478	14240	13684	13750	12454	10022	3278*
SMS	Hverdag	723	750	781	787	849	888	955	1501
	Lørdag	458	536	512	652	616	699	632	1135
	Søndag	418	447	398	547	563	659	528	850
Mobil	Hverdag	132	168	208	218	293	377	410	258
	Lørdag	84	120	136	180	213	296	271	195
	Søndag	77	100	106	151	194	279	227	146
Web	Hverdag	0	0	0	0	0	0	0	210
	Lørdag	0	0	0	0	0	0	0	186
	Søndag	0	0	0	0	0	0	0	134
Rejsekort	Hverdag	0	0	0	0	0	0	3754	28185
	Lørdag	0	0	0	0	0	0	2058	9971
	Søndag	0	0	0	0	0	0	1648	7144
Total	Hverdag	58859	54788	57817	54734	55675	51226	49616	43634
	Lørdag	22515	21827	22813	21756	21401	19797	18420	16802
	Søndag	15064	14024	14743	14383	14507	13392	12424	11552

*Rejsende med ungdomskort i efteråret 2017 er estimeret på baggrund af disses rejser i foråret 2017 samt et indregnet fald på 6% svarende til antallet af solgte kortdage.

Tabel 12: Antal gennemsnitlige påstigere i de forskellige tidsperioder fordelt på billetsystem og kundesegmenter.

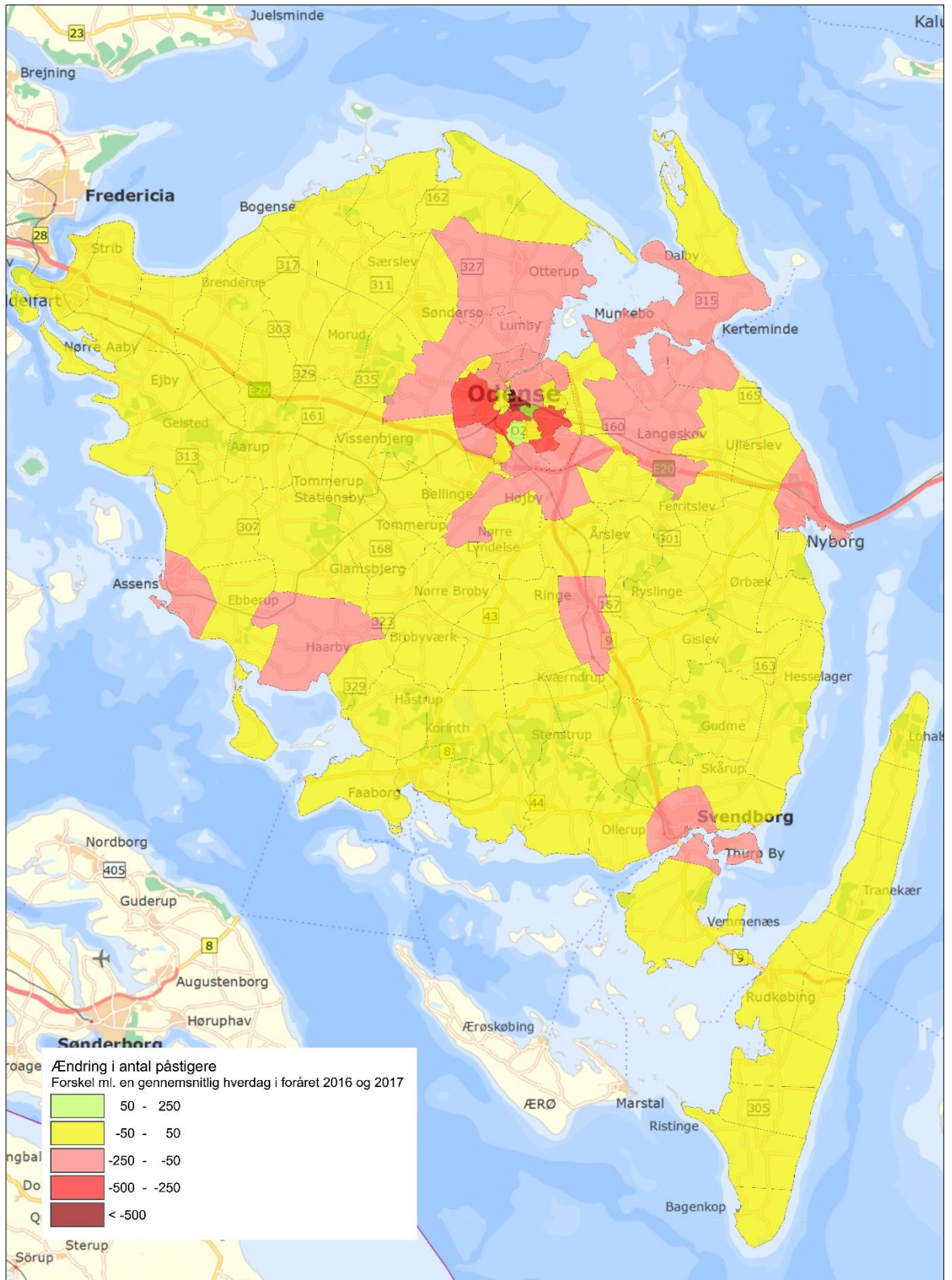
	Type	Aldersgruppe	Forår 2014	Efterår 2014	Forår 2015	Efterår 2015	Forår 2016	Efterår 2016	Forår 2017	Efterår 2017
TMS	Billet	Barn	958	731	746	688	653	600	634	604
	Billet	Ung	0	0	0	0	0	0	0	0
	Billet	Voksen	4567	4185	4293	3826	3980	3705	3580	3409
	Billet	Pensionist	0	1	0	0	0	0	0	0
	Billet	Andet/ikke angivet	11	19	11	16	12	10	0	0
	Kort	Barn	11104	10164	10455	10175	10167	9661	8560	0
	Kort	Ung	10964	11474	11110	11885	10802	11018	10071	9466*
	Kort	Voksen	25711	22801	25781	22945	24899	21218	18118	0
	Kort	Pensionist	4689	4496	4433	4194	4020	3750	3534	0
SMS	Billet	Barn	93	118	111	129	129	156	152	204
	Billet	Voksen	630	632	670	658	720	732	802	1296
Mobil	Billet	Barn	8	15	15	17	26	38	47	31
	Billet	Voksen	124	153	192	200	267	338	363	227
Web	Billet	Barn	0	0	0	0	0	0	0	28
	Billet	Voksen	0	0	0	0	0	0	0	182
Rejsekort	Rejsekort	Barn	0	0	0	0	0	0	446	8362
	Rejsekort	Ung	0	0	0	0	0	0	373	896
	Rejsekort	Voksen	0	0	0	0	0	0	2476	13790
	Rejsekort	Pensionist	0	0	0	0	0	0	447	5017
	Rejsekort	Andet/ikke angivet	0	0	0	0	0	0	11	120

*Tallet er estimeret på baggrund af rejsende i foråret 2017 samt med et indregnet fald på 6%
 CVR: 25115708

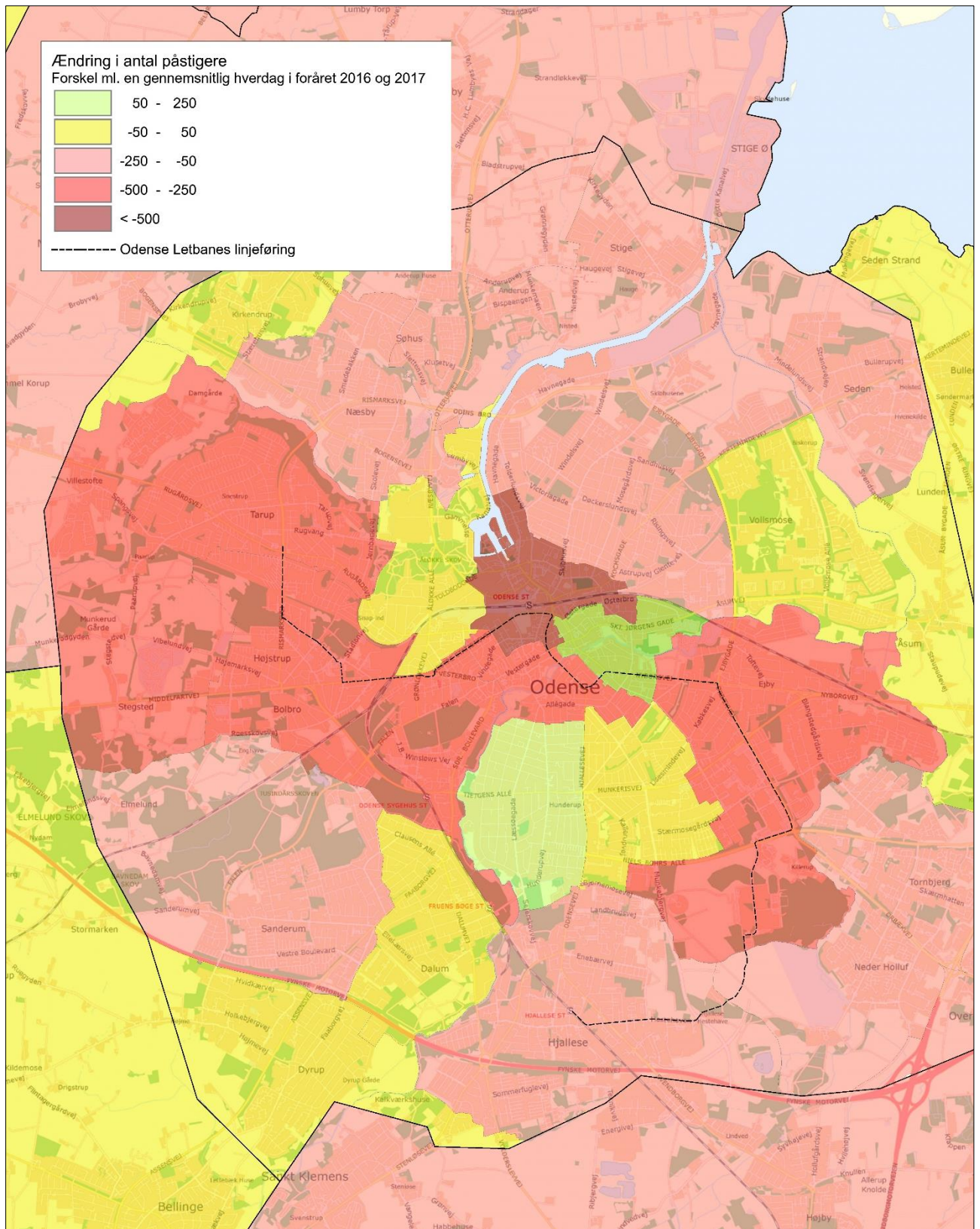
Tabel 13: Antal gennemsnitlige påstigere på en hverdag i de forskellige tidsperioder fordelt på rejsehjemmel.

Rejsehjemmel		Forår 2014	Efterår 2014	Forår 2015	Efterår 2015	Forår 2016	Efterår 2016	Forår 2017	Efterår 2017
Billet	Enkeltbillet	5847	5418	5571	5049	5284	5127	5052	5728
	Turistbillet	491	406	440	447	468	410	503	29
	Gruppebillet	53	29	27	40	35	42	25	225
Kort	Turkort/Rejsekort Anonym	2722	2475	2686	2389	2415	2055	998	208
	Turkort/Rejsekort Flex							477	1799
	KVIKkort/Rejsekort Personligt	17594	16076	18422	16454	17839	15357	15849	10168
	Periodekort/Pendlerkort	15931	14340	14783	13913	14159	13125	12490	8566*
	Periodekort/Pendler kombi								3080
	Ungdomskort	10139	10821	10420	11239	10168	10421	9483	8917*
	Skolekort	6082	5223	5467	5203	5307	4688	4740	4914
Andet	Andet/ikke angivet	1	0	0	0	0	0	0	0
Total	I alt	58859	54788	57817	54734	55675	51226	49616	43633

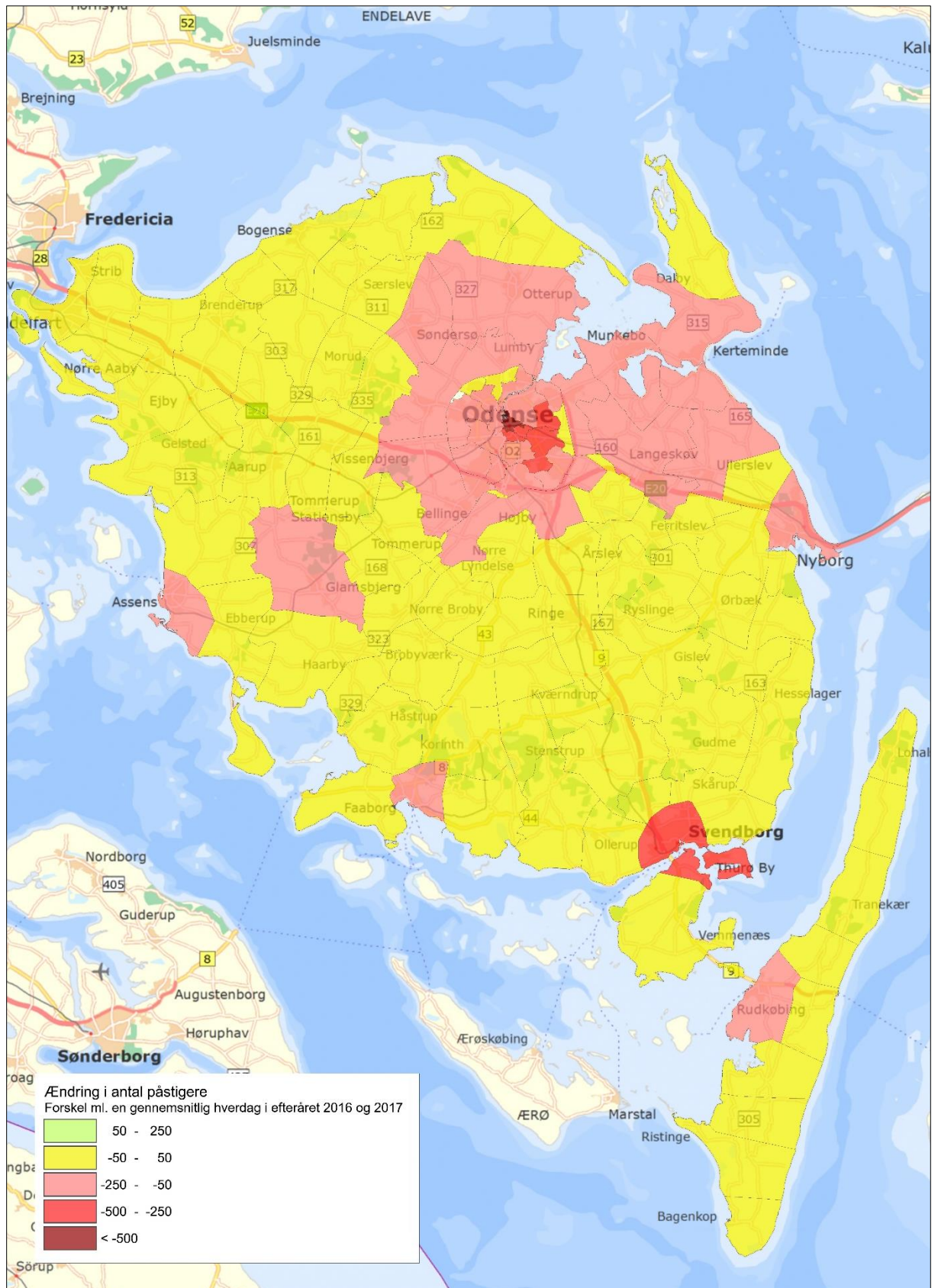
*Tallet er estimeret på baggrund af ungdomsrejser i foråret 2017 samt med et indregnet fald på 6%.



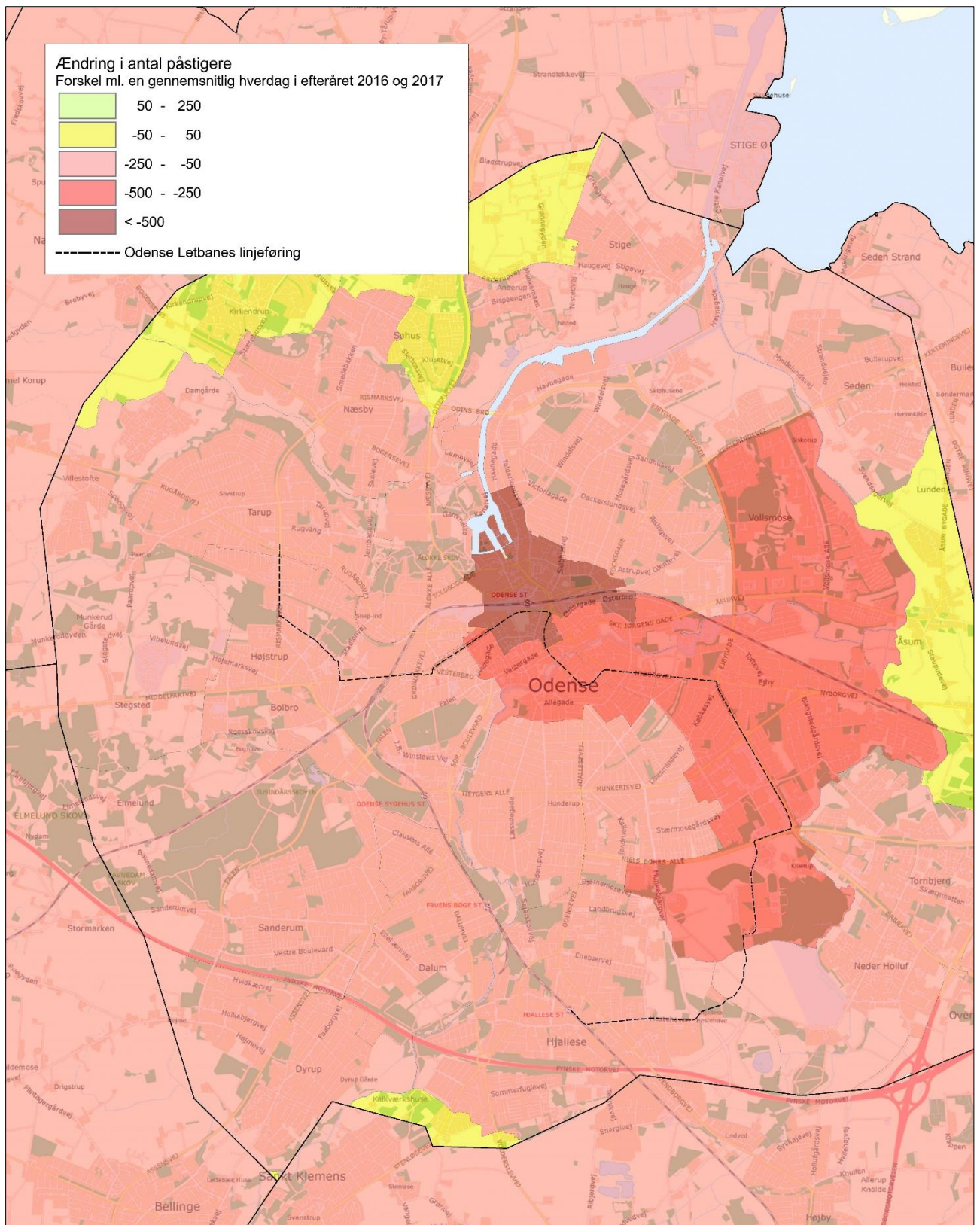
Figur 25: Ændring i antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i foråret 2016 og foråret 2017. Opgjort på antal påstigere per takstzone (sogn for Odense).



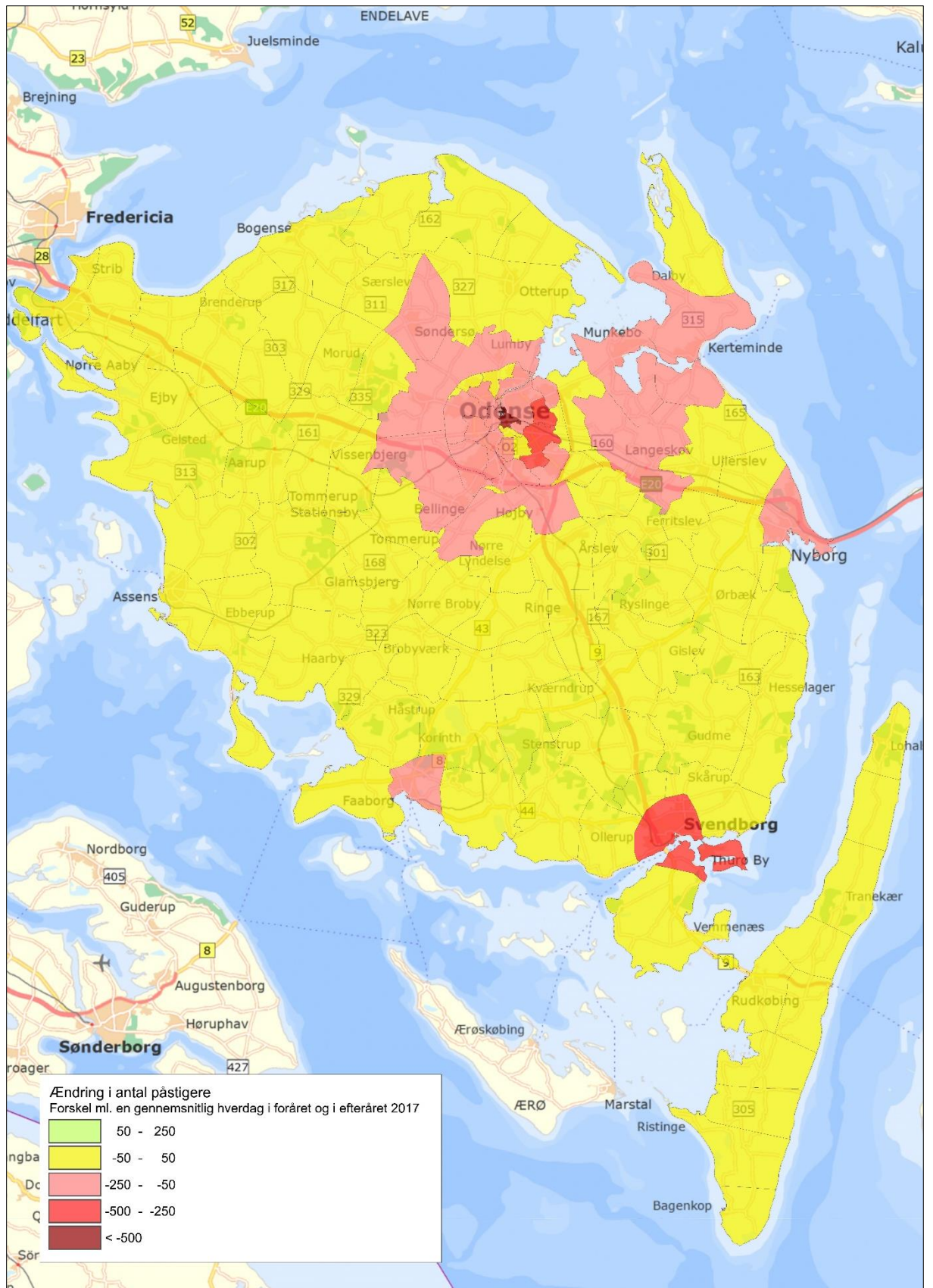
Figur 26: Ændring i antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i foråret 2016 og foråret 2017 i Odense. Opgjort på antal påstigere per sogn.



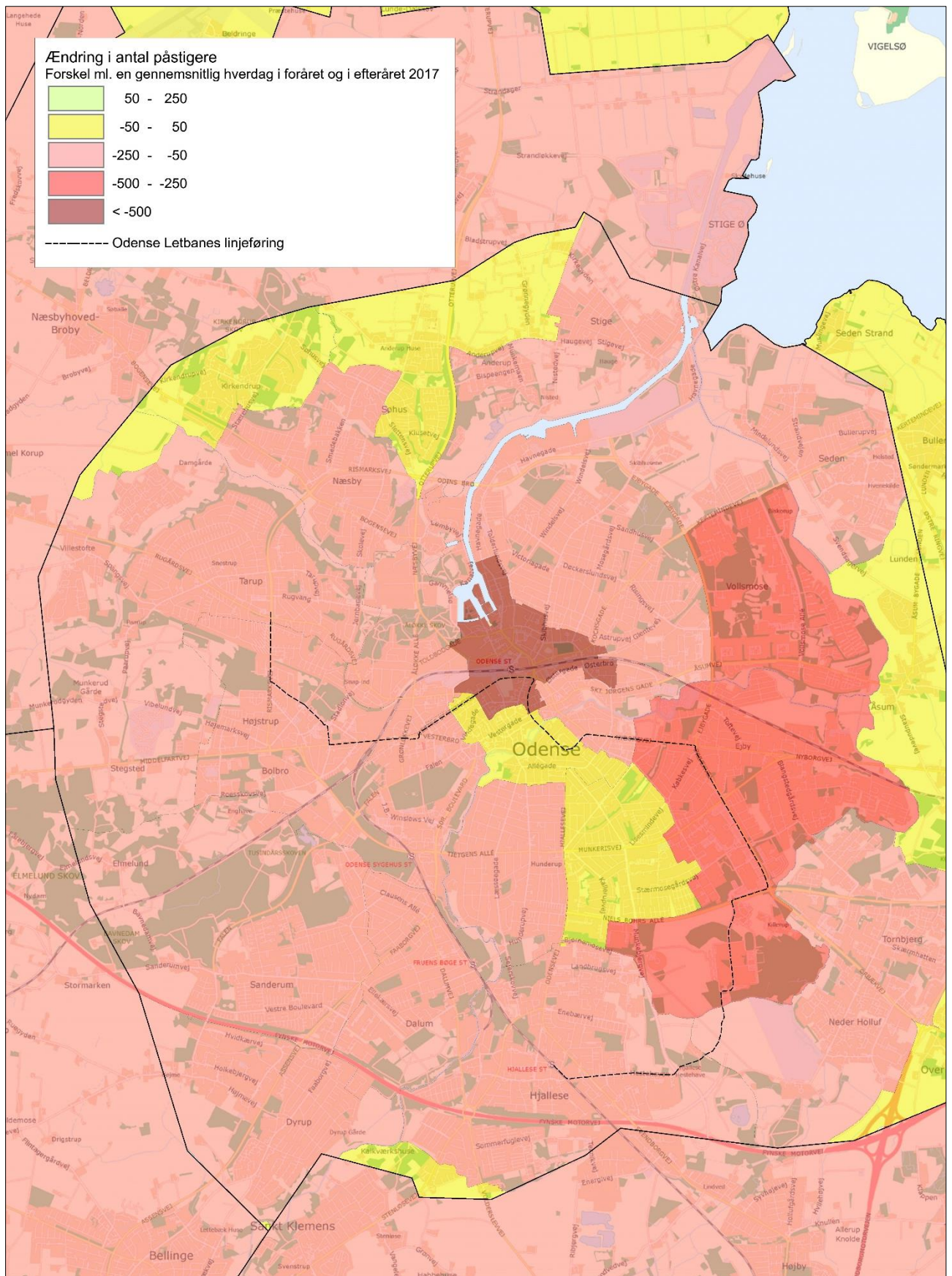
Figur 27: Ændring i antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i efteråret 2016 og efteråret 2017. Opgjort på antal påstigere per takstzone (sogn for Odense).



Figur 28: Ændring i antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i efteråret 2016 og efteråret 2017 i Odense. Opgjort på antal påstigere per sogn.



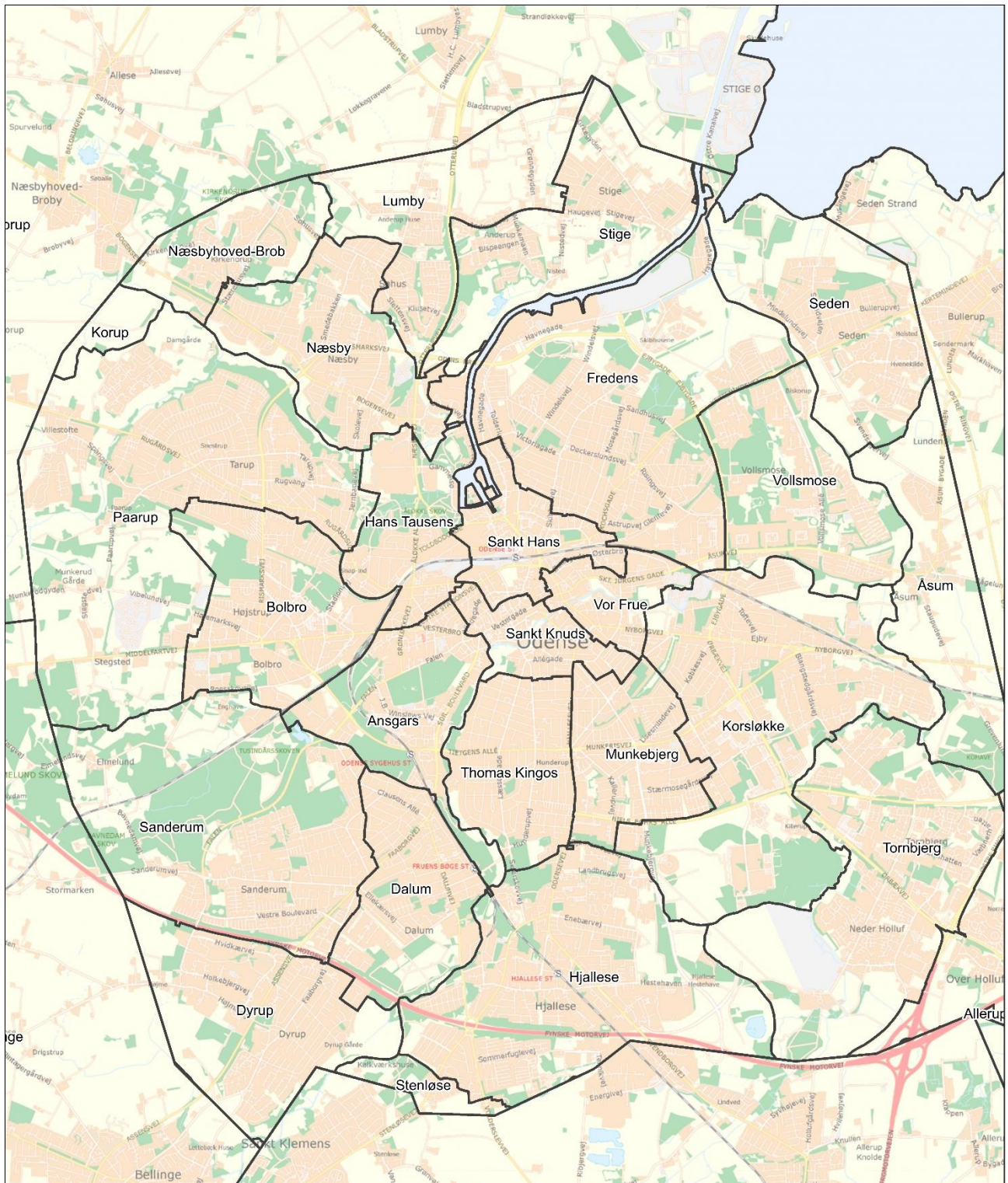
Figur 29: Ændring i antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i foråret og efteråret 2017. Opgjort på antal påstigere per takstzone (sogn for Odense).



Figur 30: Ændring i antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i foråret og efteråret 2017 i Odense. Opgjort på antal påstigere per sogn.



Figur 31: Takstzonenavne på Fyn.



Figur 32: Sogne navne i Odense.

Tabel 14: Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag fordelt på takstzone, samt ændringen i forhold til forrige halvår. (1 af 3)

Takstzone-/sognavn	Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag								Ændring i forhold til forrige halvår							
	Forår	Efterår	Forår	Efterår	Forår	Efterår	Forår	Efterår	Efterår	Forår	Efterår	Forår	Efterår	Forår	Efterår	
	2014	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	
Nyborg	1226	1162	1199	1177	1271	1239	1220	1066	-64	37	-22	94	-33	-19	-153	
Svendborg	3810	3605	3905	3627	3889	3658	3698	3321	-205	300	-278	263	-231	40	-377	
Rudkøbing	494	462	435	450	436	451	411	367	-32	-27	15	-14	15	-40	-44	
Ringe	518	374	393	398	372	351	314	317	-144	19	5	-26	-21	-37	3	
Fåborg	785	701	674	692	673	726	653	601	-83	-27	17	-19	53	-73	-52	
Assens	516	521	494	547	532	499	462	425	5	-27	53	-15	-34	-37	-36	
Spodsbjerg	2	1	2	3	3	4	1	1	0	1	1	0	1	-2	0	
Bogense	418	387	382	396	384	374	369	346	-31	-5	14	-12	-11	-5	-23	
Agedrup	245	235	235	227	265	263	244	198	-9	0	-8	38	-2	-19	-46	
Otterup	759	757	723	748	730	678	611	585	-3	-34	25	-18	-52	-67	-25	
Hasmark	58	46	40	43	36	34	29	24	-12	-6	3	-6	-2	-5	-5	
Roerslev	183	179	177	159	163	141	139	165	-4	-2	-19	4	-21	-2	27	
Grindløse	44	45	43	38	39	35	28	34	1	-3	-5	1	-3	-8	6	
Søndersø	618	594	583	603	551	523	522	456	-24	-11	20	-52	-28	-1	-66	
Særslev	159	153	133	141	135	131	133	109	-6	-20	8	-6	-4	2	-24	
Munkebo	697	655	672	668	658	613	603	510	-42	17	-4	-10	-45	-9	-94	
Kerteminde	883	841	887	881	861	781	753	690	-42	47	-7	-19	-80	-28	-63	
Langeskov	680	677	700	633	648	585	544	474	-4	23	-66	15	-63	-41	-70	
Holckenhavn	2	1	0	1	1	1	1	1	-1	0	0	0	1	0	0	
Øksendrup	139	115	115	117	137	123	118	105	-24	0	2	20	-14	-5	-13	
Svinginge	54	48	47	54	51	47	44	45	-6	-1	7	-3	-3	-4	2	
Oure	360	385	388	369	380	368	389	381	25	3	-20	11	-12	22	-8	
Vindinge	170	163	168	165	161	149	151	135	-6	5	-4	-4	-12	3	-16	
Ellinge	35	33	36	29	33	31	33	28	-1	3	-7	4	-2	3	-5	
Avnslev	134	131	143	125	152	115	121	103	-3	11	-17	26	-36	6	-18	
Ullerslev	404	383	383	360	392	396	377	341	-21	0	-23	32	4	-19	-36	
Dalby	108	103	96	110	98	75	68	69	-5	-7	14	-12	-23	-6	1	
Ollerup	320	260	306	250	287	285	299	290	-60	46	-56	38	-2	14	-8	
V. Skerninge	247	214	226	220	223	218	205	215	-34	12	-6	3	-5	-13	9	
Kirkebykoven	9	3	0	0	0	0	0	0	-6	-3	0	0	0	0	0	
	14076	13234	13588	13229	13561	12896	12543	11404								

Tabel 15: Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag fordelt på takstzone, samt ændringen i forhold til forrige halvår. (2 af 3)

Takstzone-/sognavn	Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag								Ændring i forhold til forrige halvår							
	Forår 2014	Efterår 2014	Forår 2015	Efterår 2015	Forår 2016	Efterår 2016	Forår 2017	Efterår 2017	Efterår 2014	Forår 2015	Efterår 2015	Forår 2016	Efterår 2016	Forår 2017	Efterår 2017	
Skårup	216	208	222	204	209	217	203	206	-9	14	-18	5	7	-13	3	
Gudme	183	165	170	165	172	178	178	153	-18	6	-5	7	7	-1	-25	
Søllinge	38	27	26	17	19	21	23	19	-11	0	-9	1	2	2	-4	
Middelfart	378	364	384	409	395	363	357	348	-14	20	25	-14	-32	-6	-9	
Ørbæk	310	268	281	244	248	234	230	219	-41	13	-37	4	-15	-4	-11	
Måre	101	94	103	91	78	73	71	65	-7	9	-12	-13	-5	-2	-6	
Ferritslev	179	141	145	152	144	139	125	116	-38	4	7	-8	-5	-14	-9	
Tåsinge	125	105	96	120	114	114	107	106	-19	-9	24	-7	0	-6	-2	
Siø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tullebølle	37	33	29	36	32	27	24	22	-4	-4	7	-4	-4	-3	-2	
Tranekær	23	19	19	20	21	26	23	19	-4	0	2	0	5	-2	-5	
Snøde	59	50	50	43	42	44	39	41	-9	0	-7	-1	2	-5	2	
Lohals	40	42	39	44	40	42	37	30	2	-3	5	-4	3	-5	-7	
Lindelse	24	21	27	30	26	24	23	24	-3	6	3	-4	-2	0	1	
Humble	58	58	57	59	64	52	50	45	0	0	1	6	-12	-2	-5	
Nordenbro	40	35	32	38	36	41	43	42	-4	-3	6	-2	5	2	-1	
Bagenkop	35	37	33	33	34	37	39	25	2	-4	0	1	2	2	-14	
Birkum	44	60	57	50	53	47	36	34	15	-3	-6	2	-6	-11	-2	
Årslev	107	116	117	102	97	114	100	93	9	1	-15	-6	17	-14	-7	
Ryslinge	302	268	279	265	270	246	240	234	-34	12	-14	5	-25	-6	-6	
Kværndrup	105	101	104	105	98	93	88	76	-5	3	1	-7	-6	-5	-12	
Stenstrup	45	41	43	43	43	43	40	31	-4	3	0	0	0	-3	-8	
Egeskov	6	8	6	9	7	8	8	9	2	-2	3	-2	1	-1	1	
Krarp	43	43	40	39	35	40	30	28	0	-3	0	-4	5	-10	-2	
Espe	86	84	85	76	85	60	65	72	-2	1	-9	9	-25	5	7	
Højby	788	750	767	728	769	693	678	556	-38	17	-39	40	-75	-15	-122	
Nr. Lyndelse	240	201	218	216	223	191	193	177	-39	16	-2	7	-32	2	-16	
Heden	55	64	64	55	60	46	50	35	9	-1	-9	5	-14	4	-14	
Hillerslev	56	52	46	51	48	36	33	34	-4	-6	5	-3	-12	-3	1	
Korinth	106	108	97	122	113	112	95	97	2	-12	25	-8	-1	-17	2	
Åstrup	147	130	144	127	126	132	120	111	-17	14	-17	0	6	-12	-9	
Ruevej	4	3	3	3	2	3	1	1	-2	0	0	-1	1	-2	0	
	3980	3694	3784	3697	3703	3494	3349	3069								

Tabel 16: Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag fordelt på takstzone, samt ændringen i forhold til forrige halvår. (3 af 3)

Takstzone-/sogneavn	Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag								Ændring i forhold til forrige halvår							
	Forår	Efterår	Forår	Efterår	Forår	Efterår	Forår	Efterår	Efterår	Forår	Efterår	Forår	Efterår	Forår	Efterår	
	2014	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	
Allested	104	101	101	102	93	83	75	75	-3	-1	2	-9	-10	-8	0	
V. Hæsinge	237	213	216	182	198	173	198	176	-23	3	-33	15	-24	25	-23	
Bøjden	78	51	59	43	55	46	48	52	-27	8	-16	12	-10	2	4	
Millinge	86	54	63	62	63	58	63	50	-32	8	0	0	-5	6	-13	
Bellinge	655	592	674	624	630	575	604	487	-63	82	-50	6	-55	29	-118	
Brylle	262	260	258	249	260	264	224	230	-1	-3	-9	11	4	-40	7	
Verninge	165	149	155	134	137	131	131	124	-16	5	-21	3	-6	0	-7	
Glamsbjerg	926	913	916	942	875	904	827	804	-13	3	26	-67	29	-77	-23	
Ebberup	209	179	179	173	152	167	157	157	-30	-1	-6	-21	15	-10	0	
Hårby	340	271	296	315	286	267	236	235	-69	25	18	-28	-20	-31	-1	
Jordløse	22	11	9	15	10	13	21	21	-11	-2	6	-5	3	8	0	
Nr. Broby	166	174	162	172	157	156	145	133	7	-12	10	-15	-1	-11	-12	
Tommerup	189	199	199	177	203	196	169	187	10	-1	-22	26	-7	-27	18	
Vissenbjerg	426	415	394	393	375	375	361	367	-10	-21	-2	-18	0	-14	6	
Årup	290	290	305	283	264	248	242	231	0	15	-22	-19	-16	-6	-11	
Aborg	144	117	125	116	123	117	110	117	-26	8	-9	7	-7	-6	6	
Gelsted	79	76	87	77	85	64	60	56	-3	10	-10	8	-21	-4	-4	
Ejby	61	54	65	55	53	57	57	63	-7	11	-10	-1	3	0	6	
Kauslunde	69	48	65	68	72	68	71	60	-21	17	3	3	-4	3	-11	
Nr. Åby	158	119	134	128	140	129	117	120	-39	15	-5	12	-11	-12	3	
Brenderup	138	123	133	139	141	128	115	115	-15	10	6	2	-13	-12	-1	
Harndrup	79	95	93	87	82	63	69	69	16	-2	-6	-5	-19	6	0	
Ore	37	32	35	36	30	33	36	38	-6	3	1	-5	2	3	3	
Gamby	79	83	80	55	50	68	82	66	4	-2	-25	-4	17	14	-16	
Veflinge	51	54	43	51	53	56	52	59	2	-10	8	2	3	-5	7	
Morud	159	174	166	197	188	193	193	175	15	-9	32	-9	4	0	-17	
Korup	662	633	663	661	703	636	628	520	-29	30	-1	41	-66	-8	-108	
Guldbjerg	14	9	11	10	11	16	14	15	-6	3	-1	1	5	-1	1	
	5886	5492	5685	5548	5491	5281	5104	4802								

Tabel 17: Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag fordelt på sogne i Odense, samt ændringen i forhold til forrige halvår.

Takstzone-/sogneavn	Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag								Ændring i forhold til forrige halvår									
	Forår		Efterår		Forår		Efterår		Efterår		Forår		Efterår		Forår		Efterår	
	2014	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	2017	2017	
Ansgars	1713	1205	1550	1550	1650	1311	1286	1134	-508	345	0	100	-339	-25	-152			
Fraugde	262	279	297	294	350	292	275	229	17	18	-3	56	-58	-17	-46			
Fredens	1494	1393	1440	1352	1392	1237	1235	999	-101	47	-88	39	-154	-2	-235			
Tornbjerg	1011	889	996	897	984	917	916	744	-122	107	-100	88	-68	-1	-171			
Hans Tausens	437	372	408	329	333	340	340	245	-65	36	-79	4	7	0	-95			
Hjallese	875	792	843	790	868	653	624	517	-83	51	-52	78	-215	-29	-108			
Korsløkke	3446	3080	3436	3241	3209	3003	2902	2528	-366	356	-195	-32	-205	-101	-375			
Munkebjerg	666	673	718	702	642	655	626	579	7	45	-16	-60	13	-28	-47			
Sankt Hans	13034	12536	13297	12542	12256	10625	10381	9020	-497	761	-755	-287	-1630	-244	-1361			
Sankt Knuds	2283	1694	1655	1048	1041	1052	748	724	-589	-39	-607	-7	10	-303	-24			
Thomas Kingos	563	543	604	470	498	517	551	453	-20	61	-133	28	19	34	-98			
Vollsmose	2207	2121	2194	2183	1984	2049	1953	1598	-86	73	-11	-199	65	-96	-355			
Vor Frue	722	858	986	1126	1245	1582	1574	1327	137	128	140	119	336	-7	-247			
Åsum	7	10	7	10	8	11	10	8	3	-3	3	-2	3	0	-2			
Dalum	317	287	309	276	285	269	254	201	-30	22	-33	9	-16	-15	-53			
Sanderum	703	687	706	647	695	647	606	456	-16	20	-60	48	-48	-41	-150			
Stenløse	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	-1	0			
Bolbro	1669	1694	1801	1632	1710	1334	1281	1103	25	106	-169	78	-376	-52	-178			
Dyrup	414	372	404	366	392	354	359	302	-42	33	-38	26	-38	6	-58			
Lumby	414	385	407	392	415	344	348	317	-29	22	-16	23	-70	4	-31			
Seden	642	632	686	640	918	662	693	506	-9	54	-46	277	-256	31	-186			
Næsby	670	599	670	534	555	501	496	416	-71	71	-136	21	-54	-5	-80			
Næsbyhoved-Brob	86	76	84	69	70	69	69	62	-10	8	-15	2	-2	0	-7			
Paarup	1006	922	968	914	1114	891	861	712	-84	46	-54	199	-222	-31	-148			
Stige	277	268	295	255	307	239	231	177	-9	27	-39	51	-67	-9	-54			
	34916	32369	34761	32259	32920	29556	28620	24358										

Tabel 18: Oversigt over gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag per busrutegruppe, samt ændringen i forhold til forrige halvår.

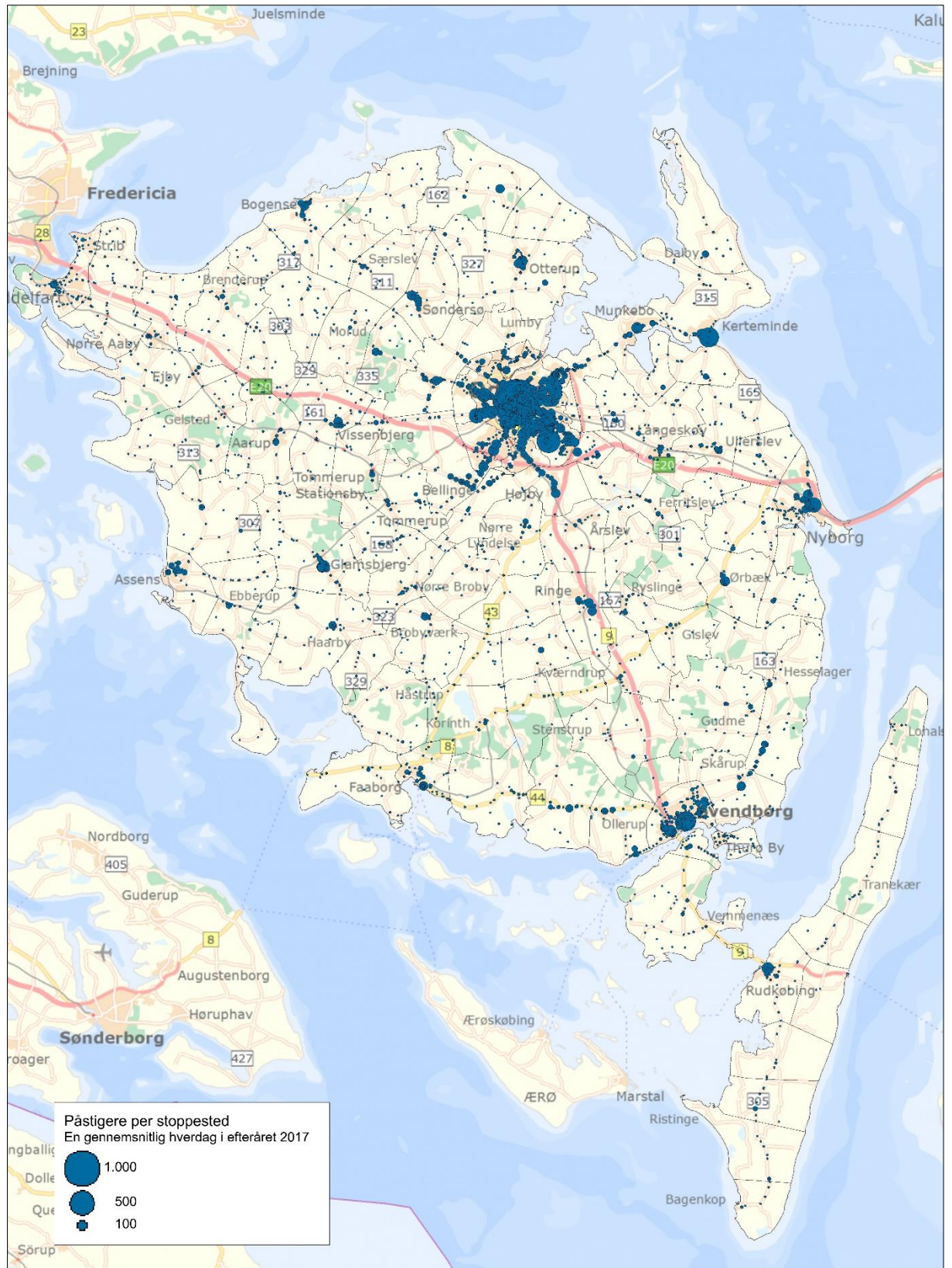
Overordnet inddeling	Rutegruppe	Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag								Ændring i forhold til forrige halvår							
		Forår 14	Efterår 14	Forår 15	Efterår 15	Forår 16	Efterår 16	Forår 17	Efterår 17	Efterår 14	Forår 15	Efterår 15	Forår 16	Efterår 16	Forår 17	Efterår 17	
Regional	110-111	1753	1624	1615	1697	1564	1458	1350	1200	-129	-9	81	-133	-105	-108	-150	
	130-132	1469	1337	1348	1383	1366	1232	1080	988	-132	12	35	-17	-134	-152	-92	
	140	168	128	136	142	162	964	886	752	-40	8	5	20	802	-77	-134	
	141	2070	1876	1887	1832	1840	846	778	670	-195	11	-55	8	-994	-69	-107	
	150	0	0	0	0	0	2136	2073	1762	0	0	0	0	2136	-63	-311	
	151-153	5312	4973	5115	4983	5037	2418	2153	1938	-339	142	-132	54	-2619	-265	-215	
	191-192	3725	1562	1548	1446	1397	1299	1250	1091	-2163	-13	-103	-49	-99	-49	-159	
	195	0	1466	1487	1369	1447	1208	1113	941	1466	21	-118	78	-239	-95	-172	
	920	1151	976	1044	1051	1022	984	956	902	-174	68	6	-28	-39	-28	-54	
	930-932	3190	2646	2697	2588	2668	2632	2529	2452	-545	52	-109	80	-36	-103	-77	
	U-rute	699	2695	2541	2822	2558	2683	2504	2057	1996	-154	281	-264	124	-179	-447	
	Andet	410	29	0	0	0	0	0	0	-381	-29	0	0	0	0	0	
	Fælleskommunal	122	603	418	437	425	457	374	366	327	-185	19	-12	32	-83	-7	-39
		161-163	893	832	863	806	840	767	714	640	-60	30	-57	34	-73	-52	-75
866		60	44	45	44	42	40	34	30	-16	2	-2	-1	-2	-6	-4	
885		335	322	323	347	337	299	292	234	-13	1	24	-10	-39	-7	-58	
Odense	10	721	726	818	610	717	734	753	793	5	92	-208	107	17	19	39	
	21-24	4204	3911	4097	3756	3952	4362	4158	3629	-293	186	-340	196	410	-203	-529	
	28-29	793	727	757	643	681	188	167	140	-66	30	-114	38	-493	-20	-27	
	30-39	5793	5298	5704	5475	5447	3853	3730	3064	-495	406	-230	-28	-1594	-123	-666	
	40-44	3569	3352	3813	3496	3400	4509	4510	3872	-217	461	-316	-96	1109	1	-638	
	51-53	4242	3768	4043	3781	3883	3737	3654	3068	-475	275	-262	102	-147	-83	-586	
	60-62	3139	2998	3199	2885	3034	2903	2956	2460	-142	202	-315	150	-131	52	-495	
	70-79	1446	1364	1418	1388	1422	1027	947	823	-82	54	-30	34	-395	-80	-123	
	80-89	1879	1683	1967	1763	1930	1497	1472	1308	-197	284	-204	167	-433	-25	-164	
	91-92	1377	1199	1349	1130	1199	800	762	635	-178	150	-219	69	-398	-38	-127	
	111	130	117	124	75	76	0	0	0	-13	7	-50	1	-76	0	0	
	112	0	94	100	101	105	0	0	0	94	5	1	4	-105	0	0	
	123	0	28	36	32	35	16	14	10	28	8	-4	3	-19	-2	-4	
	Andet	0	81	117	143	131	0	0	0	81	36	25	-11	-131	0	0	
Svendborg	Lokalruter	2678	2478	2820	2492	2739	2531	2674	2372	-201	343	-328	247	-208	143	-302	
Assens	Lokalruter	1068	977	1088	1057	1062	1038	1039	1098	-91	111	-31	4	-24	2	59	
Kerteminde	Lokalruter	529	511	519	526	521	395	399	382	-18	8	6	-5	-126	4	-17	
Nyborg	Lokalruter	1110	963	1055	908	1039	973	1019	897	-146	91	-147	131	-66	46	-122	
Nordfyn	Lokalruter	1237	1135	1083	1091	1068	972	978	1007	-101	-52	8	-23	-96	6	29	
Faaborg Midtfyn	Lokalruter	1463	1264	1352	1239	1284	1195	1205	1176	-199	87	-113	45	-89	10	-29	
Midelfart	Lokalruter	642	563	644	622	643	557	559	563	-79	82	-22	21	-87	2	4	
Langeland	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Tilkøb	268	310	266	276	237	233	256	220	142	-44	10	-39	-4	23	-36	-78	
	912-913	688	356	351	353	337	345	322	212	-332	-5	2	-16	8	-24	-109	
Total		58859	54788	57817	54734	55675	51226	49616	43634	-4070	3028	-3083	942	-4449	-1610	-5983	

Tabel 19: Oversigt over gennemsnitlige antal påstigere på en lørdag per busrutegruppe, samt ændringen i forhold til forrige halvår.

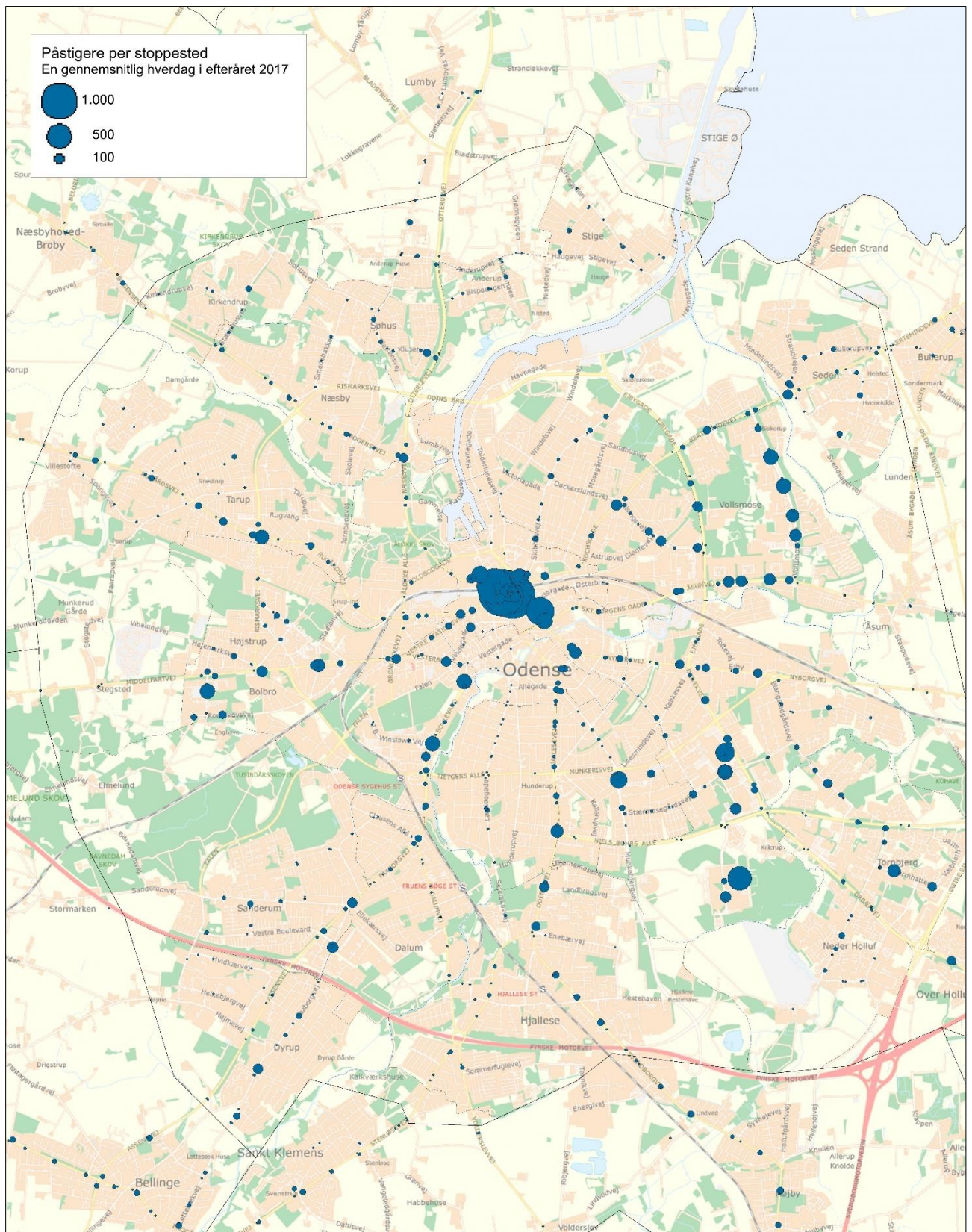
Overordnet inddeling	Rutegruppe	Gennemsnitlige antal påstigere på en lørdag								Ændring i forhold til forrige halvår							
		Forår 14	Efterår 14	Forår 15	Efterår 15	Forår 16	Efterår 16	Forår 17	Efterår 17	Efterår 14	Forår 15	Efterår 15	Forår 16	Efterår 16	Forår 17	Efterår 17	
Regional	110-111	708	744	788	817	706	637	576	571	37	43	29	-111	-69	-61	-5	
	130-132	577	637	608	705	573	569	493	451	60	-28	96	-132	-4	-76	-42	
	140	5	3	6	7	3	441	438	385	-1	2	1	-3	437	-3	-53	
	141	1175	1104	1084	1086	989	510	420	386	-71	-20	1	-96	-480	-90	-33	
	150	0	0	0	0	0	1248	1210	1019	0	0	0	0	1248	-38	-191	
	151-153	2546	2782	2734	2673	2565	1150	1075	951	237	-48	-61	-107	-1415	-75	-125	
	191-192	1584	779	754	791	702	636	575	528	-805	-25	37	-89	-66	-61	-47	
	195	0	780	795	744	737	608	594	480	780	15	-51	-7	-129	-14	-114	
	920	335	340	332	365	340	362	287	319	5	-8	33	-25	22	-74	31	
	930-932	1491	1647	1610	1719	1545	1598	1460	1538	157	-37	109	-174	53	-138	78	
	U-rute	1	3	4	1	3	0	1	1	2	1	-3	2	-3	1	-1	
	Andet	42	0	0	0	0	0	0	0	-42	0	0	0	0	0	0	
	Fælleskommunal	122	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		161-163	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
866		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
885		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Odense	10	414	442	481	278	394	455	510	593	28	40	-203	116	61	55	83	
	21-24	2109	2040	2136	2031	2044	2045	1889	1648	-69	97	-106	13	1	-156	-241	
	28-29	346	313	350	319	329	98	97	109	-33	37	-30	9	-230	-1	12	
	30-39	2783	2453	2651	2496	2457	1642	1565	1341	-330	199	-155	-39	-815	-78	-223	
	40-44	1701	1457	1636	1442	1385	2177	1995	1817	-245	179	-194	-57	792	-182	-178	
	51-53	1590	1442	1654	1490	1512	1465	1395	1227	-148	212	-163	22	-48	-70	-168	
	60-62	1501	1504	1624	1525	1594	1327	1187	1086	2	120	-99	69	-266	-140	-101	
	70-79	665	625	653	591	620	470	421	367	-39	28	-62	29	-151	-49	-54	
	80-89	1220	1154	1244	1150	1286	1132	1078	973	-66	90	-94	136	-155	-54	-105	
	91-92	843	720	780	677	721	397	399	358	-123	60	-103	44	-325	2	-40	
	111	80	58	67	53	58	0	0	0	-22	9	-14	5	-58	0	0	
	112	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	123	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Andet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Svendborg	Lokalruter	560	559	591	575	563	580	551	500	-1	33	-17	-12	18	-29	-51
	Assens	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kerteminde	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Nyborg	Lokalruter	54	50	45	42	60	47	39	24	-4	-6	-2	17	-13	-8	-15	
Nordfyn	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Faaborg Midtfyn	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Middelfart	Lokalruter	23	15	16	18	23	14	17	22	-8	2	2	5	-10	3	5	
Langeland	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Tilkøb	268	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	912-913	162	176	169	160	190	190	149	108	14	-7	-9	30	0	-41	-40	
Total		22515	21827	22813	21756	21401	19797	18420	16802	-688	986	-1057	-355	-1604	-1377	-1618	

Tabel 20: Oversigt over gennemsnitlige antal påstigere på en søndag per busrutegruppe, samt ændringen i forhold til forrige halvår.

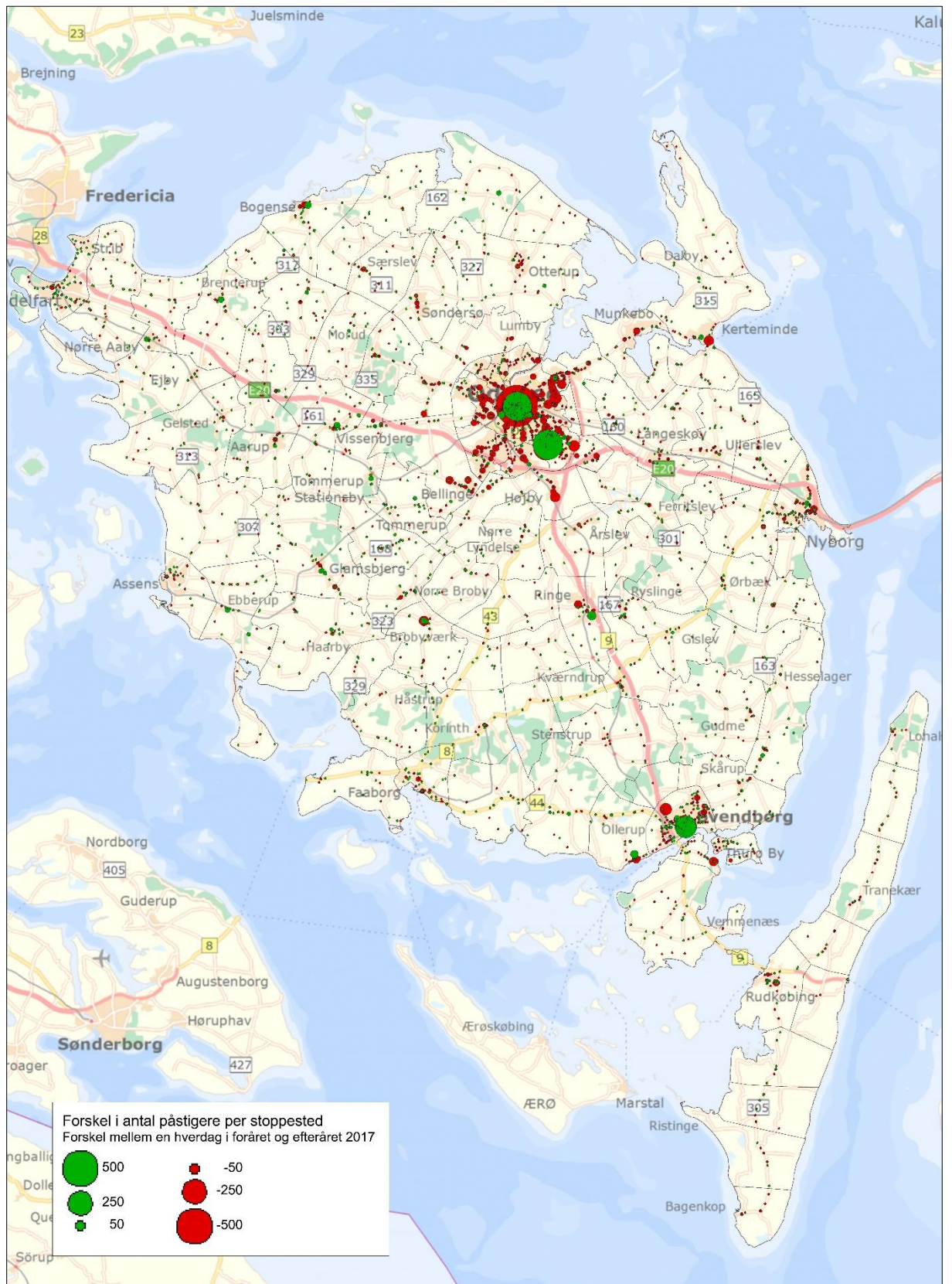
Overordnet inddeling	Rutegruppe	Gennemsnitlige antal påstigere på en lørdag								Ændring i forhold til forrige halvår							
		Forår 14	Efterår 14	Forår 15	Efterår 15	Forår 16	Efterår 16	Forår 17	Efterår 17	Efterår 14	Forår 15	Efterår 15	Forår 16	Efterår 16	Forår 17	Efterår 17	
Regional	110-111	555	576	558	629	532	518	471	474	20	-18	71	-97	-14	-47	4	
	130-132	521	524	553	592	497	450	364	374	3	29	39	-95	-46	-86	9	
	140	3	5	7	5	6	338	315	284	2	2	-2	1	332	-22	-31	
	141	938	850	852	846	787	425	340	304	-88	1	-5	-59	-363	-84	-37	
	150	0	0	0	0	0	844	814	695	0	0	0	0	844	-30	-119	
	151-153	1688	1697	1806	1660	1723	776	715	667	9	109	-145	63	-947	-60	-48	
	191-192	1377	624	639	557	555	507	480	449	-753	16	-83	-2	-47	-27	-31	
	195	0	681	679	686	668	497	468	422	681	-2	7	-18	-171	-29	-46	
	920	299	300	319	331	324	310	288	284	2	19	12	-7	-14	-22	-4	
	930-932	1223	1278	1296	1364	1259	1259	1276	1325	54	18	68	-105	-1	18	49	
	U-rute	6	6	6	2	5	4	4	6	0	0	-3	3	-2	0	2	
	Andet	55	0	0	0	0	0	0	0	-55	0	0	0	0	0	0	
	Fælleskommunal	122	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		161-163	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		866	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
885		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Odense	10	0	0	0	7	23	34	44	57	0	0	7	16	11	10	13	
	21-24	1499	1443	1442	1499	1492	1519	1353	1264	-56	-1	57	-7	27	-166	-89	
	28-29	190	211	225	215	206	60	58	51	21	13	-10	-8	-147	-2	-7	
	30-39	1910	1681	1794	1703	1860	1211	1176	994	-229	112	-91	157	-649	-35	-182	
	40-44	698	489	619	539	500	1206	1019	1039	-209	130	-80	-39	706	-187	19	
	51-53	1279	1067	1155	1100	1145	1021	988	871	-212	89	-55	44	-124	-32	-117	
	60-62	1176	1121	1184	1153	1290	954	901	844	-55	64	-31	137	-336	-54	-57	
	70-79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	80-89	788	711	799	728	831	769	725	625	-77	88	-70	102	-62	-44	-100	
	91-92	480	401	426	352	358	235	245	200	-78	25	-74	6	-123	10	-45	
	111	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	112	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	123	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Andet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Svendborg	Lokalruter	213	204	210	226	225	221	207	185	-9	6	16	-1	-4	-14	-22
Assens	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kerteminde	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Nyborg	Lokalruter	1	1	0	1	1	1	1	0	0	-1	1	-1	0	0	-1	
Nordfyn	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Faaborg Midtfyn	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Middelfart	Lokalruter	14	28	19	21	15	37	29	35	15	-9	2	-7	22	-8	7	
Langeland	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tilkøb	268	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	912-913	151	126	156	164	206	198	143	103	-25	30	8	42	-7	-56	-39	
Total		15064	14024	14743	14383	14507	13392	12424	11552	-1039	719	-361	124	-1115	-968	-872	



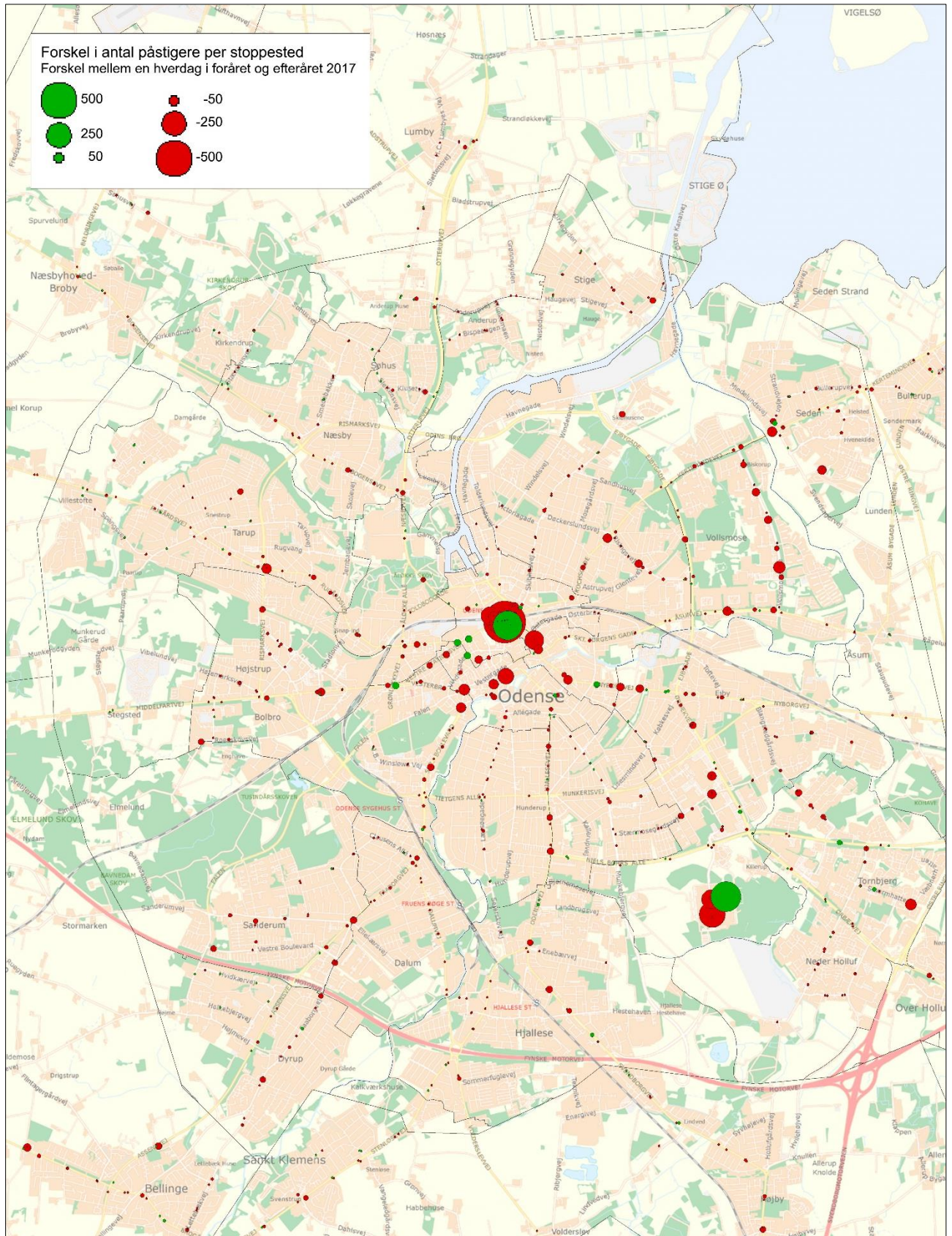
Figur 33: Gennemsnitlig antal påstignere pr stoppested i efteråret 2017.



Figur 34: Gennemsnitlig antal påstigere pr stoppested i efteråret 2017 i Odense.



Figur 35: Forskil i antal påstigere per stoppested på en gennemsnitlig hverdag i foråret og efteråret 2017.



Figur 36: Forskil i antal påstigere per stoppested på en gennemsnitlig hverdag i foråret og efteråret 2017 i Odense.

Tabel 21: Udviklingen i antal elever og studerende på forskellige uddannelsesstrin fra 2014 til 2017 fordelt på de fynske kommuner.

Kommune	Uddannelsesforløb	Elever pr. 1. oktober				Ændring fra forrige år			
		2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017
Assens	H10 Grundskole	5740	5692	5642	5570	-115	-48	-50	-72
	H20 Gymnasiale uddannelser	1067	1030	1064	1055	58	-37	34	-9
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	371	227	111	123	13	-144	-116	12
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	694	774	855	812	42	80	81	-43
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	91	94	68	71	28	3	-26	3
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	342	333	356	368	42	-9	23	12
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	61	75	58	58	5	14	-17	0
Faaborg-Midtfyn	H10 Grundskole	6818	6820	6821	6807	-46	2	1	-14
	H20 Gymnasiale uddannelser	1179	1206	1204	1211	-46	27	-2	7
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	472	254	152	128	12	-218	-102	-24
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	846	997	990	951	35	151	-7	-39
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	89	89	91	89	6	0	2	-2
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	427	473	461	470	6	46	-12	9
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	124	115	91	84	19	-9	-24	-7
Kerteminde	H10 Grundskole	3118	3080	3043	3003	-41	-38	-37	-40
	H20 Gymnasiale uddannelser	571	567	538	520	-9	-4	-29	-18
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	224	131	79	72	5	-93	-52	-7
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	407	459	465	432	1	52	6	-33
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	46	41	41	47	6	-5	0	6
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	237	269	257	263	21	32	-12	6
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	40	42	38	43	-12	2	-4	5
Langeland	H10 Grundskole	1245	1185	1186	1204	-43	-60	1	18
	H20 Gymnasiale uddannelser	189	202	191	191	-3	13	-11	0
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	104	63	39	25	-1	-41	-24	-14
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	197	204	230	219	11	7	26	-11
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	6	11	16	20	1	5	5	4
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	77	58	68	67	6	-19	10	-1
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	13	13	10	14	1	0	-3	4
Middelfart	H10 Grundskole	5308	5311	5254	5164	-89	3	-57	-90
	H20 Gymnasiale uddannelser	1032	1052	1075	1073	38	20	23	-2
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	292	158	105	72	28	-134	-53	-33
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	588	603	638	600	6	15	35	-38
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	66	77	83	80	6	11	6	-3
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	327	303	353	334	47	-24	50	-19
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	90	88	74	66	-1	-2	-14	-8
Nordfyns	H10 Grundskole	3973	3953	3947	3899	-23	-20	-6	-48
	H20 Gymnasiale uddannelser	648	673	638	684	-7	25	-35	46
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	253	164	114	94	3	-89	-50	-20
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	484	540	583	576	-26	56	43	-7
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	48	46	55	39	-3	-2	9	-16
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	274	289	250	208	38	15	-39	-42
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	47	54	56	51	-1	7	2	-5
Nyborg	H10 Grundskole	4057	4090	4109	4066	-44	33	19	-43
	H20 Gymnasiale uddannelser	864	849	857	870	16	-15	8	13
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	303	142	68	80	25	-161	-74	12
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	455	553	576	545	-9	98	23	-31
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	96	97	85	91	10	1	-12	6
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	408	434	414	451	46	26	-20	37
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	94	83	76	81	19	-11	-7	5
Odense	H10 Grundskole	22577	22645	22602	22474	17	68	-43	-128
	H20 Gymnasiale uddannelser	4844	4799	4953	5125	-83	-45	154	172
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	1787	890	333	358	38	-897	-557	25
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	3029	3515	3726	3499	-71	486	211	-227
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	1668	1720	1731	1764	175	52	11	33
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	13231	13255	13715	13813	394	24	460	98
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	4552	4907	4702	4758	585	355	-205	56
Svendborg	H10 Grundskole	7311	7372	7375	7295	-49	61	3	-80
	H20 Gymnasiale uddannelser	1644	1605	1652	1680	30	-39	47	28
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	595	289	169	121	-13	-306	-120	-48
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	994	1056	1106	1054	8	62	50	-52
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	105	116	101	99	32	11	-15	-2
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	1442	1531	1510	1506	36	89	-21	-4
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	144	163	145	128	21	19	-18	-17
Ærø	H10 Grundskole	581	598	570	573	-50	17	-28	3
	H20 Gymnasiale uddannelser	236	219	205	173	13	-17	-14	-32
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	17	8	5	5	2	-9	-3	0
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	118	124	120	83	-13	6	-4	-37
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	39	26	41	60	4	-13	15	19
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	21	27	24	17	2	6	-3	-7
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	6	6	2	5	2	0	-4	3

KAMPAGNEINDSATSER

KAMPAGNER OG INDSATSER FOR FLERE KUNDER I BUSSENE, 2.HALVÅR 2022

8. september 2022

MBK

FynBus gennemfører over året en lang række aktiviteter i bestræbelserne på at fastholde eksisterende kunder og skaffe flere kunder i bussen. Indsatsen er forankret i FynBus' strategi og udmøntes konkret i en 1-årig markedsføringsplan, der indeholder et skematisk overblik over timing af indsatser og kampagner.

I forhold til resten af 2022 er følgende indsatser og kampagner planlagt, og for nogles vedkommende allerede iværksat.

September 2022

- **Fynske ungdomsuddannelser**

Målgruppe: Uddannelseskunder på ungdomsuddannelserne

FynBus' kundeambassadører besøger fynske gymnasier og handelsskoler og fortæller om Ungdomskort, uddannelsesruter, Plustur mm.

- **Videregående uddannelser**

Målgruppe: Uddannelseskunder på videregående uddannelser

FynBus' kundeambassadører besøger SDU og fortæller om Ungdomskort, uddannelsesruter, Plustur, Letbane mm.

- **Plustur**

Målgruppe: Regionale uddannelses- og pendlerkunder

Udbredelse af kendskab til Plustur, sker via målrettet annoncering via sociale medier, samt via digital skiltning på stoppesteder, knudepunkter og i busserne. Tillige bakkens indsatsen op af kundeambassadørerne, når de besøger ungdomsuddannelserne.

- **Rejseplan**

Målgruppe: Eksisterende kunder + nye

Udbredelse af kendskab til brug af Rejseplanens løsninger til planlægning af rejsen.

- **Ung Odense**

Målgruppe: Unge kunder, Odense

Annoncekampagne vedr. tilbuddet om "Odense ung for 10 kroner". Annonceres primært digitalt via digitale "unge" kanaler.

Oktober 2022

- **Klimakampagne**
Målgruppe: Nye kunder, pendlere og sporadisk rejsende
Kampagne, der skal få borgerne til at forstå, at man gør noget godt for klima og miljø, når man bruger bussen, Arbejdstitel: "Bus og grønne skove".
- **Fynske ungdomsuddannelser**
Målgruppe: Uddannelseskunder på ungdomsuddannelserne
FynBus' kundeambassadører besøger fynske gymnasier og handelsskoler og fortæller om Ungdomskort, uddannelsesruter, Plustur mm.
- **Synlighed**
Målgruppe: Nye kunder, pendlere og sporadisk rejsende
Skolerettet indsats, der har til formål at øge sikkerheden for de unge buspassagerer i især de mørke morgentimer. Sker via skolebesøg, konkurrencer, annoncering på sociale medier.
- **Pensionistkort Fyn**
Målgruppe: Nye seniorkunder
Målrettet annoncekampagne rettet mod pensionister på Fyn og Langeland med det formål at sælge flere pensionistmånedskort.
- **Vælg Rigtigt**
Målgruppe: Eksisterende og nye (letbane-) kunder, Odense
Indsats hvor FynBus' kundeambassadører taler med letbanens kunder om den "rigtige" billet, dvs. købsrådgivning, mens letbanen kører.
- **Ung Odense**
Målgruppe: Unge kunder, Odense
Annoncekampagne vedr. tilbuddet om "Odense ung for 10 kroner". Annonceres primært digitalt via digitale "unge" kanaler.
- **Plustur**
Målgruppe: Regionale uddannelses- og pendlerkunder
Udbredelse af kendskab til Plustur, sker via målrettet annoncering via sociale medier, samt via digital skiltning på stoppesteder, knudepunkter og i busserne. Tillige bakkes indsatsen op af kundeambassadørerne, når de besøger ungdomsuddannelserne.

November 2022

- **Klimakampagne**
Målgruppe: Nye kunder, pendlere og sporadisk rejsende
Kampagne, der skal få borgerne til at forstå, at man gør noget godt for klima og miljø, når man bruger bussen, Arbejdstitel: "Bus og grønne skove".
- **Vælg Rigtigt**
Målgruppe: Eksisterende og nye (letbane-) kunder, Odense

Indsats hvor FynBus' kundeambassadører taler med letbanens kunder om den "rigtige" billet, dvs. købsrådgivning, mens letbanen kører. I november udvides kampagnen, så rådgivningsflyer uddeles til alle kontantbetalende kunder i bybusserne.

- **Natbus/Julefrokost**

Målgruppe: Nye sporadisk rejsende

Annoncekampagne, der skal huske kunderne på at bussen kan køre dem både sikkert til og fra julefrokosten.

- **Pensionistkort Fyn**

Målgruppe: Nye seniorkunder

Målrettet annoncekampagne rettet mod pensionister på Fyn og Langeland med det formål at sælge flere pensionistmånedskort.

- **Rejseplan**

Målgruppe: Eksisterende kunder + nye

Udbredelse af kendskab til brug af Rejseplanens løsninger til planlægning af rejsen.

- **Rejsegaranti**

Målgruppe: Eksisterende kunder + nye

Udbredelse af kendskab til at trafikselskabet tager ansvar for kundens samlede rejse, også hvis er forsinket eller aflyst.

- **Ung Odense**

Målgruppe: Unge kunder, Odense

Annoncekampagne vedr. tilbuddet om "Odense ung for 10 kroner". Annonceres primært digitalt via digitale "unge" kanaler.

- **Plustur**

Målgruppe: Regionale uddannelses- og pendlerkunder

Udbredelse af kendskab til Plustur, sker via målrettet annoncering via sociale medier, samt via digital skiltning på stoppesteder, knudepunkter og i busserne. Tillige bakkes indsatsen op af kundeambassadørerne, når de besøger ungdomsuddannelserne.

December 2022

- **Natbus/Julefrokost**

Målgruppe: Nye sporadisk rejsende

Annoncekampagne, der skal huske kunderne på at bussen kan køre dem både sikkert til og fra julefrokosten.

- **Rejseplan**

Målgruppe: Eksisterende kunder + nye

Udbredelse af kendskab til brug af Rejseplanens løsninger til planlægning af rejsen.

- **Vælg Rigtigt**

Målgruppe: Eksisterende og nye (letbane-) kunder, Odense

Indsats hvor FynBus' kundeambassadører taler med letbanens kunder om den "rigtige" billet, dvs. købsrådgivning, mens letbanen kører.

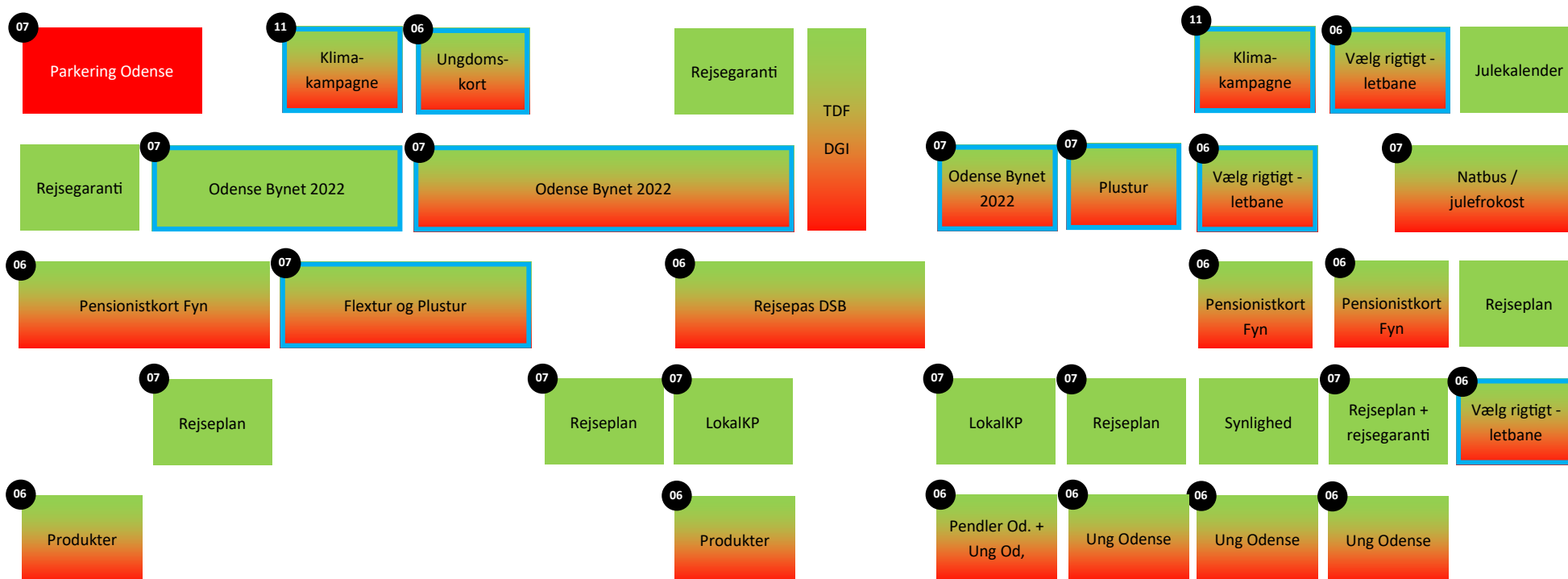
Økonomi

Det samlede budget for ovenstående indsatser ligger på omkring kr. 450.000, hvoraf de kr. 300.000 er finansieret via Markedsføringspuljen, nemlig i forhold til indsatsen vedr. klimakampagnen. De øvrige tiltag finansieres via fællesudgifterne.

Markedsføring 2022

Januar Februar Marts April Maj Juni Juli August September Oktober November December

KOMMUNIKATION



TAPETKAMPAGNER: Synlighed, takstskifte, turistbillet-vinter, vinterferie, sommertid, turistbillet-påske, påskerferie, turistbillet-sommer, sommerferie, snyd, turistbillet-efterår, normaltid, natbus/julefrokost, citybus/advent, julekørsel/nytårskørsel, Vidste du at...

AMB



LØBENDE INDSATSER: OK-aktioner, pensionistforedrag, busture, Plustur/flextur-oplæg.

= Målgruppe: Eksisterende kunder
 = Målgruppe: Nye kunder
 = Målgruppe: Nye og eksisterende kunder
 = Finansieres af markedsføringspuljen
 = Strategiprojekt

BILAG 5.1 – TIL SAG VEDR. ERSTATNING

INDSTILLING TIL BESTYRELSEN OM RETSSAG VEDR. FLEXOVERSKRIFT

Fra: Carsten Hyldborg

Sendt: 17. maj 2022 16:23

Til: Bestyrelsen <Bestyrelsen@fynbus.dk>

Cc: Ingrid Dissing <idi@fynbus.dk>; Dennis Mølgaard <dem@fynbus.dk>

Emne: Skriftlig tilbagemelding: Indstilling til bestyrelsen om retssag vedr. flex

Kære bestyrelse,

Direktørerne i de tre trafikelskaber har drøftet afgørelsen fra Retten i Svendborg, og indstiller til trafikelskabernes bestyrelser at sagen ikke ankes. Se nærmere i vedhæftede dokument.

Formandskabet i FynBus støtter indstillingen.

Bestyrelsen bedes venligst melde tilbage senest på fredag d. 20. maj kl. 12:00, om indstillingen kan godkendes, eller om der ønskes afholdt et møde.

Bestyrelserne i Midttrafik og Sydtrafik vil snarest tage stilling i sagen.

Med venlig hilsen

Carsten Hyldborg Jensen

Direktør

FynBus

Tolderlundsvej 9

5000 Odense C

Direkte telefon: 63 11 51 52

Mobil: 30 67 11 53

...

...

ORIENTERING TIL BESTYRELSERNE FOR MIDTTRAFIK, SYDTRAFIK OG FYNBUS OM SAG VEDR. MINDSTEKRAV TIL LIFTBILER.

Klagenævnet for Udbud afsagde den 12. maj 2020 kendelse, hvor trafikselskaberne FynBus, Sydtrafik og Midttrafik blev idømt en bod på 3 mio. kr. for at fravige et mindstekrav i udbudsbetingelserne om pladskrav til kørestole – FV6 (Alsvognen) - i en kontrakt om variabel kørsel.

Mindstekravet, som har været fastlagt siden det første fælles udbud fra 1. marts 2012, gik på at liftbilerne skal kunne rumme 2 kørestole og have 5 siddepladser. Bilerne skal være indrettet så der er plads til en stor kørestol.

Klagenævnet for Udbud lagde dog til grund, at mindstekravet skal forstå således af der skal være plads til 2 store kørestole samtidigt, og at trafikselskaberne havde foretaget en ændring af mindstekravet til pladskrav til kørestole i de indgåede FV6 rammeaftaler.

Trafikselskaberne var ikke enige i afgørelsen, men besluttede ikke at indbringe kendelsen til domstolsbehandling, og i stedet tage den til efterretning, da det som udgangspunkt er Trafikselskabernes politik at efterleve påbud fra offentlige myndigheder, og ikke føre retssager herom, medmindre der er tale om meget indgribende eller økonomisk byrdefulde afgørelser.

Trafikselskaberne blev påbudt at annullere og genudbyde den variable kontrakt. Det gjorde trafikselskaberne, i august 2020, således at vognmændene kunne anvende det samme materiel som de hidtil havde gjort, og ændrede ordlyden, så det var klart, at der ikke skal være plads til to store kørestole. Trafikselskaberne har aldrig haft til hensigt at vognmænd skulle skifte deres biler ud, hvilket heller ikke ville give mening, da der ikke er brug for det, for at løse trafikselskabernes transportopgaver.

Samtidigt med det oprindelige variable udbud (FV6), blev der også gennemført et udbud af garantivognskørsel (FG6). Som konsekvens af afgørelsen, valgte trafikselskaberne også at annullere garantivognskontrakterne, og genudbyde dem, så vognmændene trygt kunne anvende eksisterende materiel.

Til trods for denne handling, afsagde Klagenævnet for Udbud den 27. oktober 2020 en ny kendelse og idømte trafikselskaberne en bod på 7 mio. kr. for at fravige mindstekravet i udbudsbetingelserne i garantiudbuddet om pladskrav til kørestole – FG6 (Øens Taxi) - i en kontrakt om garantikørsel.

FynBus, Sydtrafik og Midttrafik valgte i december 2020 at anke begge sager. Sagerne blev under ét behandlet af Retten i Svendborg.

FynBus, Sydtrafik og Midttrafik har hele tiden haft den opfattelse, at der ikke er ændret på et mindstekrav eller handlet i strid med ligebehandlingsprincippet fordi:

- Ordlyden omkring mindstekravet har været den samme siden 2012.
- Trafikselskaberne har aldrig haft behov for, og altid haft som praksis, at der ikke er krav om to store kørestole.
- I forbindelse med udbud af den kontrakt, der trådte i kraft 1. marts 2017, blev der stillet spørgsmål til om der skulle være plads til 2 store kørestole i liftbilerne – svaret var nej.
- Kun to ud af ca. 300 liftbiler har, efter vognmandens eget valg, plads til to store kørestole.

Rettenns afgørelse og det videre forløb

Retten i Svendborg har den 12. maj 2022 afsagt dom i sagen, og når frem til samme afgørelse som Klagenævnet for Udbud.

Trafikselskaberne tager dommen til efterretning, men er ikke enig i afgørelsen, da trafikselskaberne ikke har ændret i mindstekravene.

Trafikselskaberne anbefaler, efter samråd med Advokat Lotte Hummelshøj, at sagen ikke ankes.

Efter afgørelsen i byretten i Svendborg den 12. maj. 2022, forventes de to vognmænd at rejse krav om erstatning. Trafikselskaberne afventer nu et eventuelt erstatningskrav, som i givet fald vil blive opgjort efter de gældende principper for udmåling af erstatning, herunder at evt. krav skal dokumenteres.

Trafikselskaberne har redegjort for sagsforløbet for de tidligere bestyrelser, og i den forbindelse taget stilling til hvordan lignende sager undgås i fremtiden. Det er i den forbindelse bl.a. aftalt at der fra starten indhentes advokatbistand, i sager der potentielt handler om grundlæggende vilkår i kontrakter og udbud, i særdeleshed i sager vedr. forståelsen af udbudsretlige problemstillinger.

Det indstilles at den idømte bod på 7 mio. kr., i lighed med den tidligere bod på 3 mio. kr., fordeles ligeligt mellem de tre trafikselskaber.