

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

17. november 2022 kl. 16.00

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
Leder af økonomi og analyse Julia Egebæk

INDHOLD

INDHOLD	2
Sager til beslutning:	3
1. Budget 2023 og budgetoverslagsår 2024-2026	3
2. Mødeplan 2023	10
3. Fortsat udbygning af digital trafikinformation	11
4. Flexbus-koncept	12
5. Lukket punkt	19
Sager til drøftelse:.....	19
Sager til orientering:.....	19
6. Status for Masterplan for kollektiv trafik.....	19
7. Udvikling i omkostningsindekset for kontrakter vedr. bus- og flexkørsel.....	21
8. Udviklingen i passagertal og indtægter	23
9. Kundetilfredshedsundersøgelse 2022	25
10. Brown-out	27
11. Meddelelser	29
12. Eventuelt	29

SAGER TIL BESLUTNING:

1. BUDGET 2023 OG BUDGETOVERSLAGSÅR 2024-2026

Resumé:

Administrationen fremlægger budget 2023. til godkendelse.

I budget 2023 forventes ejerbidraget for at udgøre 459,3 mio. kr. svarende til en mindreudgift på 10,5 mio. kr. i forhold til forventet regnskab 2022 (efter 2. kvartal). Mindreudgiften skyldes primært færre entreprenørudgifter på 13 mio. kr. Samtidigt budgetteres der også med færre passagerindtægter på 1,4 mio. kr., som primært skyldes at der ikke er Corona-kompensation i 2023.

Færre entreprenørudgifter skyldes at Nyt Bynet i Odense har helårseffekt i 2023. Kørselsomfanget er derfor reduceret. Samtidig forventes kompensation for høje brændstofudgifter fra staten på 7,6 mio. kr.

FynBus' ramme for ordinære fællesudgifter for buskørsel udgør i budget 2023 67,6 mio. kroner. Der budgetteres med et mindre forbrug på ca. 0,8 mio. kr. for fællesudgifterne i forhold til rammen. Mindre forbruget overføres til rammestyring.

Budgettet for ejerbidraget for flextrafik udgør i 2023 97 mio. kr., hvilket er en stigning i forhold til forventet regnskab 2022 på ca. 4 mio. kr., som skyldes øget entreprenørudgifter, som følge af nye kontrakter, på ca. 7 mio. kr., flere indtægter på ca. 1,5 mio. kr. samt forventet kompensation vedr. stigende omkostninger på ca. 1,3 mio. kr.

Fællesudgifterne for flextrafik budgetteres til ca. 28 mio. kr. i 2023. Hvilket er på niveau med forventet regnskab 2022.

Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger budget 2023.

Budget for kørselsomfanget for de enkelte kommuner, er godkendt af kommunerne inden det fremlægges bestyrelsen. Budgetforslaget for Odense Kommune er dog ikke endeligt vedtaget på grund af budgetmæssig usikkerhed i forbindelse med indførelsen af et nyt bynet pr. august 2022. Det endelige budget for Odense Kommune vil indgå i forklaringerne til forventet regnskab 2023 efter 1 kvartal.

Budget for den regionale buskørsel, vedtages af bestyrelsen i henhold til rammestyringsaftalen med Region Syddanmark.

FynBus' bestyrelse fastlægger fællesudgifter for FynBus.

Budget 2023 er kommenteret i bilag 1.1, i forhold til forventet regnskab 2022 efter 2. kvartal.

Budget 2023 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

Budgettet for 2023 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2022, tillagt kendte ændringer for 2023 og prisreguleringer.

Hovedtal bus- og flextur/plustur

Hovedtallene for bus- og flextur/plustur fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2019 til B2023

Mio. kroner (årets priser) Kompensation	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Busdrift							
Indtægter	-195,8	-131,7	-150,0	-188,4	-154,8	-171,6	16,7
Covid-19 kompensation		-60,2	-55,3	0,0	-18,1		-18,1
Indtægter, inkl. kompensation	-195,8	-191,9	-205,4	-188,4	-173,0	-171,6	-1,4
Kørselsudgifter	487,2	491,7	511,5	476,2	550,1	544,6	5,5
Covid-19 kompensation/stigende omkostninger		-8,2	-11,1	0,0	-0,1	-7,6	7,4
Kørselsudgifter, inkl. kompensation	487,2	483,5	500,4	476,2	550,0	537,0	12,9
Fællesudgifter	78,0	79,0	80,6	85,7	82,7	83,4	-0,8
Ejerbidrag busdrift	369,4	439,0	442,1	373,5	477,9	456,4	21,5
Midler fra staten, i alt - Covid-19 komp./stig. omk.	0,0	-68,4	-66,4	0,0	-18,2	-7,6	-10,7
Ejerbidrag incl. Midler fra staten	369,4	370,6	375,6	373,5	459,7	448,9	10,8
Flextur/Plustur							
Indtægter	-2,6	-2,6	-2,8	-4,0	-3,3	-4,0	0,7
Kørselsudgifter	14,2	7,4	8,6	10,8	9,2	10,4	-1,1
Fællesudgifter	5,5	6,5	4,9	4,2	4,2	4,1	0,1
Ejerbidrag Flextur/Plustur	17,1	11,3	10,6	11,0	10,0	10,4	-0,4
Ejerbidrag i alt	386,5	388,6	389,4	384,5	469,8	459,3	10,5

I ovenstående tabel er forventede kompensationer fra staten til dækning af stigende omkostninger indeholdt.

I budget 2023 forventes ejerbidraget at udgøre 459,3 mio. kr. svarende til en mindredgift på ca. 10 mio. kr. i forhold til forventet regnskab 2022 (efter 2. kvartal).

De væsentlige årsager er:

- færre entreprenørudgifter på ca. 13 mio. kr. som skyldes at Nyt Byenet i Odense får helårseffekt, samt forventet kompensation fra staten på 7,6 mio. kr.
- færre passagerindtægter på ca. 1,5 mio. kr., da der ikke forventes statslig Covid kompensation i 2023. Dog forventes flere passagerindtægter i 2023 end i 2022, og derfor bliver afvigelsen mellem 2023 og 2022 minimal.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Budget 2023 tager udgangspunkt i indtægtsniveauet fra forventet regnskab 2022 efter første halvår.

Det forventes at indtægtsniveauet i Odense Kommune vil udgøre 85% af niveauet i 2019. Indtægtsniveauet i Region Syddanmark forventes at udgøre 90% af niveauet i 2019, ligesom de øvrige kommuner set under ét også forventes at ligge på 90% af niveauet i 2019.

I nedenstående tabel ses passagerindtægter fordelt på ejere.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2019 til B2023, inkl. Statslig kompensation

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Kompensation	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
FynBus	-195,8	-191,9	-205,4	-188,4	-172,9	-171,6	-1,4
Region Syddanmark	-105,6	-105,1	-110,2	-105,4	-99,3	-98,0	-1,3
Assens	-3,4	-3,4	-3,4	-3,3	-1,1	-1,7	0,6
Faaborg - Midtfyn	-3,4	-3,3	-3,3	-3,1	-2,9	-4,1	1,2
Kerteminde	-1,5	-1,4	-1,6	-1,5	-1,3	-1,6	0,2
Langeland	-1,7	-1,6	-1,7	-1,7	-1,7	-1,8	0,1
Middelfart	-2,5	-2,4	-2,6	-2,4	-2,3	-2,4	0,1
Nordfyn	-2,7	-2,6	-2,7	-2,6	-2,3	-2,4	0,2
Nyborg	-3,0	-2,9	-3,1	-2,9	-2,9	-3,5	0,6
Odense	-62,4	-60,1	-67,4	-56,5	-51,1	-47,5	-3,5
Svendborg	-9,6	-8,9	-9,4	-9,2	-8,1	-8,6	0,5

Jf. aftale mellem Region Syddanmark og 5 kommuner (Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Nyborg og Odense) er der på udvalgte regionale ruter indregnet mindreindtægter til Region Syddanmark som følge af tilpasninger på udvalgte afgang. Modsat er der for de 5 kommuner indregnet merindtægter som følge af deres tilkøb på en del af de berørte ruter og afgang.

Endelig er der for Assens Kommune og Svendborg Kommune indregnet mindreindtægter som følge af indførelsen af henholdsvis gratis kørsel for unge under 16 år, samt gratis kørsel i Svendborgs bybusser i weekender.

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte passagerudvikling

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2019 til B2023

Passagerer (1.000)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
FynBus	14.521	9.472	8.938	13.641	11.021	11.810	789
Region Syddanmark	5.452	3.641	3.422	5.452	4.451	4.672	221
Assens	323	203	163	299	221	321	100
Faaborg - Midtfyn	315	216	193	294	241	326	85
Kerteminde	147	104	97	157	129	136	7
Langeland	276	191	171	272	215	248	33
Middelfart	173	102	90	154	129	155	26
Nordfyn	285	181	148	271	215	256	41
Nyborg	288	190	175	262	216	281	65
Odense	6.423	4.075	3.948	5.702	4.576	4.660	84
Svendborg	839	569	531	778	628	755	127

Entreprenørudgifter

Budget 2023 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan fra august 2022. I estimatet er indarbejdet allerede kendte ændringer af kørselsudgifter fra september 2022 og frem. Ændringerne vedrører primært Odense, hvor det Nyt Bynet med opstart ultimo juli 2022 er indregnet, samt de regionale tilpasninger på rute 110-11, 130-32 og rute 920, samt kommunale tilkøb på disse ruter.

Tabel 4 herunder viser tallene for alle ejere.

Table 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2019 til B2023

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Kompensation	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
FynBus	487,2	483,6	500,4	476,2	550,1	537,0	13,1
Region Syddanmark	188,2	187,2	192,2	199,3	217,7	209,7	7,9
Assens	16,4	16,6	16,8	17,1	18,9	20,5	-1,7
Faaborg - Midtfyn	23,3	23,2	24,4	25,0	27,4	29,8	-2,4
Kerteminde	6,8	6,5	6,6	6,7	7,4	7,7	-0,3
Langeland	7,0	6,4	6,4	6,8	7,7	7,9	-0,2
Middelfart	11,6	11,4	11,5	11,8	12,9	13,3	-0,3
Nordfyn	14,3	14,1	14,4	15,2	16,5	17,1	-0,6
Nyborg	14,3	14,3	14,7	15,0	16,5	18,0	-1,5
Odense	175,3	174,7	184,8	150,2	193,3	180,0	13,3
Svendborg	30,0	29,2	28,5	29,1	31,8	33,0	-1,2

Budget 2023 viser et fald i entreprenørudgifterne på 13,1 mio. kroner i forhold til forventet 2022. Forklaringerne er følgende:

Udvikling:	Mio. kroner
Forventet regnskab 2022 bruttoudgifter i alt	550,1
Trafiksekskaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 5,9% højere	26,4
Trafiksekskaberne i Danmarks el-omkostningsindeks 4,2% højere, hvilket har betydning i Odense	2,7
Trafiksekskaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 6,3% højere, hvilket har betydning på Langeland	0,3
Færre køreplantimer, ca. 25968 timer, heraf årseffekt af Odense Bynet 2022, samt tilpasninger i den regionale kørsel	-22,5
Odense: reduktion husleje, færre busser og ændret prissammensætning	-3,6
Ingen udgift til ekstrarengøring af knudepunkter	-2,3
Ingen udgift til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19 i 2022	-2,2
Ændring i kørselssammensætning ekskl. Odense	-0,4
Variabel kørsel	-0,7
Direkte henførbare udgifter	-3,8
Øvrige udgifter: incitament, bod, rejsegaranti, m.m.	0,6
Statslig kompensation	-7,6
Budget 2023 bruttoudgifter i alt	537,0

Regionale busruter

På bestyrelsesmødet den 14. oktober 2022 vedtog bestyrelsen en plan for genopretning af den regionale busøkonomi.

Planen indebærer at der gennemføres besparelser i 2023, som aftalt, og at der i løbet af 2023 udarbejdes en Masterplan for kollektiv trafik. Samtidig følges udviklingen i passagertal og inflation, med henblik på at vurdere om der skal gennemføres yderligere besparelser i 2024. Regionsrådet har fastlagt at trafiksekskabernes gæld i 2026 ikke må overstige 20 mio. kr.

I nedenstående tabel ses B2023 med overslagsårene.

Der er lagt en yderligere besparelse ind på 6 mio. kr. fra og med 2024.

Tabellen viser at den aktuelle økonomi indebærer at der opbygges en gæld i 2023 og 2024, og at driftsbalance først opnås i 2025. det betyder at gælden vil ligge på et fortsat højt niveau, med mindre der sker et fald i udgifterne, primært brændstofpriser, eller at det øgede prisniveau kompenseres fuldt ud af Regionen.

Passagertallet forventes i 2023 og 2024 at ligge på 90% af 2019. Herefter er der indregnet en årlig vækst. Det skal bemærkes at passagertallet i september 2022 ligger på ca. 95%. På den baggrund er der tale om en forsigtig vurdering af det fremtidige passagertal. Det vil imidlertid fortsat være omkostningsudviklingen der er afgørende for om der kan opnås balance.

Tabel 5: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2019 til B2023

Region Syddanmark Mio. kroner (årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	BO2024	BO2025	BO2026	Afvigelse FR 2022- B 2023
Rutekørsel										
Indtægter	-105,6	-73,2	-81,4	-105,4	-89,6	-98,0	-98,0	-99,0	-99,9	8,4
Kørselsudgifter	188,2	190,9	196,4	199,3	217,7	212,7	212,7	199,2	199,2	5,0
Fællesudgifter	35,5	35,9	37,5	39,4	37,4	37,4	37,0	37,0	37,0	0,0
Ejerbidrag rutekørsel	118,1	153,7	152,5	133,3	165,6	152,1	151,7	137,2	136,3	13,5
Midler fra staten	0,0	-35,7	-33,0	0,0	-9,8	-2,9				-6,8
Tilpasning af de regionale ruter							-6,0	-6,0	-6,0	
Ejerbidrag rutekørsel incl. Midler fra stat	118,1	118,0	119,4	133,3	155,8	149,1	145,7	131,2	130,3	6,6
Flextur/Plustur										0,0
Indtægter	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0,0
Kørselsudgifter	0,7	0,6	0,6	0,8	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	-0,1
Fællesudgifter	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0
Ejerbidrag Flextur/Plustur incl. Midler fra stat	0,7	1,2	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	-0,1
Ejerbidrag i alt	118,9	154,5	153,2	134,2	166,3	153,0	152,6	138,1	137,2	13,3
Ejerbidrag i alt incl. Midler fra staten	118,9	119,2	120,3	134,2	156,6	150,1	146,6	132,1	131,2	6,5
Regionens tilskud	121,8	108,8	117,3	120,0	139,9	131,5	131,5	131,5	131,5	8,4
Årets likviditetsoverskud	2,9	-10,4	-3,0	-14,2	-16,7	-18,6	-15,1	-0,6	0,3	-1,9
Akkumuleret likviditetsoverskud	5,6	-4,8	-7,9	-21,9	-24,5	-43,1	-58,2	-58,8	-58,4	-18,6

Fællesudgifter

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

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

FynBus ramme for ordinære fællesudgifter p/l-reguleres og udgør i budget 2023 67,6 mio. kroner.

Der budgetteres med et mindreforbrug på 0,8 mio. kr. på fællesudgifter i forhold til rammen. Mindreforbruget overføres til rammestyling.

Tabel 6: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2019 til B2023

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Driftsrelaterede udgifter	10,1	11,2	10,3	11,3	11,9	12,0	-0,1
Salgsrelaterede udgifter	15,0	14,0	17,0	17,0	19,0	16,5	2,5
Administrative udgifter	36,5	34,2	36,7	37,7	36,7	38,3	-1,6
Ordinær ramme	61,6	63,7	64,6	65,9	65,9	67,6	-1,6
Resultat		4,3	0,5	0,0	-1,6	0,8	
Udgifter Rejsekort	14,5	14,5	15,0	15,3	14,8	15,7	-0,9
Investering Odense Letbane	0,0	0,1	5,0	0,0	1,4	0,0	1,4
Rammestyring / Overførsel	0,5	4,2	-4,5	0,0	-2,6	0,8	-3,4
Anlægsudgifter	1,3	0,9	1,0	4,5	1,5	1,0	0,5
I alt	78,0	79,0	80,6	85,7	82,7	84,3	-1,6

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

De aktuelle anlægsprojekter forventes at udgøre 1 mio. kroner og er specificeret herunder:

- Digital Trafikinformation, 0,5 mio. kr. (2021 projekt)
- Nyt økonomisystem, 0,5 mio. kr.

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

I nedenstående tabel 7 ses udviklingen på ejerniveau.

Tabel 7: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2019 til B2023

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
FynBus	76,1	73,9	84,1	81,2	83,7	82,4	1,3
Region Syddanmark	34,7	33,8	39,0	37,6	37,9	37,0	0,9
Assens	1,8	1,7	1,9	1,7	1,9	1,9	0,0
Faaborg - Midtfyn	2,6	2,4	2,5	2,6	2,8	2,8	-0,1
Kerteminde	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,0
Langeland	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	0,0
Middelfart	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5	0,0
Nordfyn	1,7	1,6	1,7	1,7	1,8	1,9	-0,1
Nyborg	1,8	1,8	1,9	1,9	2,0	2,1	0,0
Odense	25,7	24,8	28,8	27,5	29,0	28,2	0,7
Svendborg	4,5	4,4	4,9	4,8	4,9	5,0	-0,1

Flextrafik

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

Nedenstående tabel 8 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2019 – 2022.

Tabel 8: Antal personture i perioden regnskab 2019 til B2023

Antal personture	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Handicapkørsel	142.027	92.834	103.885	140.645	119.241	140.174	20.933
Anden kørsel	226.473	141.485	230.667	295.945	276.224	272.430	-3.794
Handicap- og anden kørsel	368.500	234.319	334.552	436.590	395.465	412.604	17.139
Flextur/Plustur*	138.982	73.515	79.318	110.715	88.634	98.034	9.400
I alt	507.482	307.834	413.870	547.304	484.099	510.638	26.539
Siddende patientbefordring	235.034	205.106	205.255	238.000	205.000	215.000	10.000
I alt	742.516	512.940	619.125	785.304	689.099	725.638	36.539

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

Budget 2023 er baseret på indmeldinger fra kommunerne, hvor de fleste kommuner har valgt at fastholde niveauet fra budget 2022. Det budgetteres med ca. 725.000 personture i 2023.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår i tabel 9 herunder.

Tabel 9: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2019 til B2023

Mio. kroner (årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Indtægter	-5,7	-4,7	-5,7	-6,2	-6,6	-8,1	1,5
Entreprenørudgifter	66,5	47,5	61,3	74,6	75,3	82,2	-7,0
Flex udgifter, netto	60,8	42,7	55,6	68,4	68,7	74,2	-5,5
Fællesudgifter	18,9	18,9	20,5	20,6	24,3	24,1	0,1
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp./stigende omkost.	79,7	76,5	86,2	89,0	93,0	97,0	-4,0

Budgettet for ejerbidraget i 2023 er 97 mio. kr., hvilket er en stigning i forhold til forventet regnskab for 2022 på ca. 4 mio. kr., som skyldes øget entreprenørudgifter, som følge af nye kontrakter, på ca. 7 mio. kr., flere indtægter på ca. 1,5 mio. kr. samt forventet kompensation vedr. stigende omkostninger på ca. 1,3 mio. kr.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne budgetteres i 2023 at udgøre ca. 28 mio. kr. Merudgiften i forhold til forventet regnskab 2022 skyldes helårseffekt af flere ressourcer til NOP, kundeundersøgelse i 2023 samt p/l regulering.

Tabel 10: Oversigt fællesudgifter for flextur/plustur og flexområdet for perioden regnskab 2019 til B2023

Mio. kroner (årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Fællesudgifter, Flextur/Plustur	5,5	6,5	4,9	4,2	4,2	4,1	0,1
Fællesudgifter, flexområdet	18,9	18,9	20,5	20,6	24,3	24,1	0,1
Fællesudgifter, i alt	24,5	25,4	25,4	24,8	28,4	28,2	0,2

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender budget 2023 og budgetoverslagsårene 2024-2026

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 1.1 Budget 2023, hovedtal

Bilag 1.2 Talmateriale for B2023 og overslagsårene 2024-2026

2. MØDEPLAN 2023

Resumé:

Bestyrelsen beslutter mødedatoer for 2023. Administrationen foreslår, at der planlægges med 7 ordinære møder og 4 reservationer til ekstraordinære møder, samt en studietur i 2023.

Sagsfremstilling:

Der er udarbejdet et forslag til mødekalender for 2023. Det foreslås, at der reserveres datoer til 7 ordinære bestyrelsesmøder samt 4 reservationer mhp. ekstraordinære møder, som bestyrelsen ad hoc kan beslutte at afholde. Endvidere foreslås en studietur for bestyrelsen.

Forslaget er udarbejdet på baggrund af de foreliggende mødeplaner på Region Syddanmark og kommunernes hjemmesider samt korrespondance med Region Syddanmark og kommunerne.

En udarbejdet oversigt over relevante møder i kommunerne, Region Syddanmark, Kommunernes Landsforening og Danske Regioner mv. udleveres til mødet.

Forslag til mødeplan for 2023, herunder både ordinære møder samt reservationer mhp. ekstraordinære møder:

Ordinært møde	fredag den 27. januar
Reservation	fredag den 24. februar
Ordinært møde	fredag den 24. marts *
Ordinært møde	torsdag den 4. maj
Reservation	tirsdag den 16. maj
Ordinært møde	fredag den 23. juni
Reservation	fredag den 25. august
Ordinært møde	fredag den 8. september
Reservation	fredag den 13. oktober
Ordinært møde	fredag den 17. november
Ordinært møde	fredag den 15. december

* Studietur foreslås afholdt torsdag – fredag den 23. – 24. marts.

Alternativt foreslås studietur afholdt onsdag den 31. maj – fredag den 2. juni. Det bemærkes, at der afholdes Byrådsmøde i Assens Kommune den 31. maj.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslag til ordinære og reservede mødedatoer, samt
- drøfter og beslutter tidspunkt for afholdelse af studietur for bestyrelsen 2023.

Vedtagelse:**3. FORTSAT UDBYGNING AF DIGITAL TRAFIKINFORMATION****Resumé:**

Der er i 2022 afsat en anlægsramme på 1 mio. kr. i FynBus til udbygning af den digitale trafikinformation. Hertil kommer at Odense Kommune i 2022 har afsat 3 mio. kr. til opsætning af 20 digitale skærme. På grund af voldsomme forsinkelser i leverancen, forventes opsætningen af skærmene først at være afsluttet med udgangen af 1. halvår 2023.

Det fremtidige behov for udskiftning af centralt opsatte skærme på stationer/større knudepunkter og opsætning af yderligere Count Down skærme drevet på solceller, anslås at kunne ske inden for en anlægsbevilling på 0,5 mio. kr. for 2023. Herefter der vil være ca. 110 digitale skærme og 50 Count Down skærme i hele FynBus' område.

Sagsfremstilling:

I budget 2022 er afsat en anlægsramme på 1 mio. kr. til udbygning af digital trafikinformation. En årlig ramme som har været fast i budgettet siden 2018 til samme formål.

Odense Kommune har herudover ønsket indkøb af digital trafikinformation for yderligere 3 mio. kr. i 2022 under samme indkøbsaftale. Disse midler gør det muligt at opsætte yderligere 20 digitale trafikinformationsskærme fordelt rundt i Odense.

FynBus har disponeret ovennævnte beløb og allerede i februar 2022 afgivet bestilling på udstyr. På grund af krigen i Ukraine og de generelle leveranceudfordringer, har FynBus indtil nu kun fået leveret og etableret ganske få skærme af den samlede bestilling. De resterende skærme forventes først leveret og etableret i foråret 2023.

Hidtil har fokus for anvendelse af anlægsrammen været på opsætning af større fysiske skærme på 49 og 55 tommer, hvortil der kræves tilslutning til elnettet. Det har medført følgeomkostninger for kommunerne til strøm. I 2022 er der gjort succesfulde forsøg med mindre solcelledrevne Count Down skærme, som stort set er uden følgeomkostninger for kommunerne. Endvidere har der været fokus på at afprøve eftermonteret oplæsningsfunktion for især blinde- og svagtseende på skærmene på OBC. Denne funktion er først blevet etableret i oktober 2022 og endnu ikke evalueret.

Senest til foråret 2023 vil midlerne fra FynBus' anlægsramme i 2022 betyde følgende:

- Etablering af yderligere 3 store fysiske infostandere i Svendborg Vest, Munkebo og Gislev
- Udskiftning af 2 defekte skærme på OBC
- Eftermontering af text-to-speak på de digitale infoskærme på OBC
- Etablering af ca. 30 Count Down skærme fordelt omkring på Fyn udenfor Odense.

FynBus har vurderet det fremtidige behov for udbygningen af den digitale trafikinformation, og har udpeget yderligere ca. 20 lokationer på Fyn til montering af Count Down skærme. Dette sammenholdt med et behov for udskiftning af enkelte ældre skærme, og udbygning af text-to-speak-løsninger for synshandicappede, medfører et budgetbehov i 2023 på 0,5 mio. kr.

I budget 2023 er derfor indarbejdet anlægsmidler til digital trafikinformation på 0,5 mio. kr.

Herefter forventer FynBus et begrænset behov for yderligere udbygning af den digitale trafikinformation, dog således at der kan være behov for at udvide de store fysiske skærme med handicapvenlige text-to-speak løsninger.

Med ovennævnte installation af skærme, vil der ved udgangen af 2023 være opsat ca. 110 af de store fysiske skærme og ca. 50 Count Down skærme.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- i budget 2023 afsætter anlægsramme på 0,5 mio. kr. til yderligere udbygning af digital trafikinformation.

Vedtagelse:**4. FLEXBUS-KONCEPT****Resumé:**

Sagen redegør for de nuværende flex- og telebusmodeller, og indstiller til beslutning, at "Telerute" som har været anvendt i en årrække, ændrer navn til "Flexbus". Samtidig foreslås nogle mindre ændringer i forhold til "telerute". Begrebet "Flexbus" anvendes også i andre trafikselskaber. Fremover vil trafikselskaberne således anvende tre former for behovsbestemt kollektiv trafik: "Plustur", "Flextur" og "Flexbus"

Formålet med flexbus-konceptet, er at give de bedst mulige forudsætninger for fremtidige tilpasninger af den kollektive trafik på Fyn og Langeland.

Administrationen foreslår at Flexbus, som telerute i dag, betjener på udvalgte afgange med faste afgangstidspunkter, og at der på afgangene bliver mulighed for "vinkestrækninger". Endelig lægges op til, at Flexbusser både kan bestilles telefonisk og selvbetjent, via Rejseplanen.

Sagsfremstilling:

FynBus tilbyder 3 modeller for kollektiv trafik baseret på flextrafikken:

- Flextur
- Plustur
- Telebus

Flextur og Plustur tilbydes i alle kommuner undtaget Odense.

Telebus tilbydes på strækningerne:

- Bøjden - Faaborg

- Spodsbjerg - Rudkøbing
- Rosengårdscentret- Svindinge (aftenkørsel på rute 161-162).

I Odense tilbydes et telebus-lignende tilbud på strækningerne:

- Kirkendrup/Søhus - Tarup Center
- Landbrugsvej
- Torpegården - Dalumcentret
- Paarup-Tarup Center
- Sanderum - Dalum Center/OUH

I alle tre modeller køres turen kun hvis der er kunder, der har bestilt. Modellerne er beskrevet på FynBus' hjemmeside og kan kort beskrives således:

Flextur:

"Med Flextur kan du køre fra dør til dør - også til nabokommunen. Alle kan køre med Flextur, og vi planlægger turen, så der kommer flest muligt med. Du kan derfor opleve, at bilen kører en omvej. Bilen kører så tæt på din dør som muligt på det oplyste tidspunkt - den må dog komme 5 minutter før og op til 15 minutter senere end det aftalte tidspunkt. Har du aftalt et tidspunkt, du senest skal være fremme, sørger chaufføren for, at du er fremme senest på dette tidspunkt".

"Hvis du bestiller din tur online, skal du betale med betalingskort. Bestiller du via telefon, skal du betale kontant til chaufføren".

Plustur:

"Hvad er Plustur? Med Plustur bliver du kørt til eller fra et knudepunkt, hvor der er bus- eller togforbindelse. Bilen kommer så tæt som muligt på det oplyste tidspunkt – den må dog komme op til 15 minutter senere end det aftalte tidspunkt. Vi planlægger Plusturen, så du kan nå at skifte. Hvordan bestiller jeg Plustur? Hvis du søger en rejse fra adresse til adresse på Rejseplanen, kan Rejseplanen foreslå en Plustur på en del af rejsen. Plustur kan kun bestilles via Rejseplanen. Første gang du bestiller, skal du bruge NemID og betalingskort. Du kan bestille din Plustur helt op til 14 dage før, men altid senest 2 timer før du vil afsted."

Telebus:

"Du kan køre fra Bøjden Færgenhavn til Faaborg Rutebilstation, eller fra Faaborg Rutebilstation til Bøjden Færgenhavn på bestemte afgang. Du kan se tiderne inde i folderen".

De tre nuværende tilbud kan sammenfattes således:

	Plustur	Flextur	Telerute
Priser	25 kr. pr. tur, pendlerkort, ungdomskort og tilslutningsrejser til tog.	Startafgift 32 kr., inkl. 4 km, herefter 8 kr. pr. km. Kan variere fra kommune til kommune,	Som Plustur. 25 kr. pr. tur, eller pendlerkort, ungdomskort og tilslutnings rejser til tog
Befordring	Fra selvvalgt afgangspunkt til et busstoppested.	Frit valg af afgang- og ankomststed.	Forbinder udvalgt sted, eksempelvis færge, med udvalgte stoppesteder
Bestilling online via Rejseplanen	Ja	Ja	Nej
Bestillingsfrist	2 timer	2 timer	2 timer

Se bilag 1, 2 og 3 for en udførlig beskrivelse.

Besluttede reduktioner i kørslen

I forbindelse med udarbejdelse af "Masterplan for kollektiv trafik" foreslås det, at den eksisterende telebus-model kan anvendes som en mulig erstatning for nogle af de regionale busafgange, som nedlægges pr. februar 2023.

De besluttede reduktioner i kørslen ses i Tabel 1.

Tabel 1 – Oversigt over ruter, afgange og nedlagte afgange

Rute	Afgange pr. dag i hver retning, februar 2023 Hverdage	Afgange pr. dag i hver retning, februar 2023 Lørdag og søndag
Rute 110	26	31
Rute 111	23	31
Rute 130-32	43	40
Rute 920	34	28
I alt	126	130
Rute	Nedlagte afgange pr. dag i hver retning, februar 2023 Hverdage	Afgange pr. dag i hver retning, februar 2023 Lørdag og søndag
Rute 110	7	17
Rute 111	7	7
Rute 130-32	8	22
Rute 920	7	16
I alt	29	62
Rute	Nedlagte afgange pr. dag. Februar 2023, pct Hverdage	Afgange pr. dag i hver retning, februar 2023 Lørdag og søndag
Rute 110	21%	35%
Rute 111	23%	18%
Rute 130-32	16%	35%
Rute 920	17%	36%
I alt	19%	32%
Rute	Antal passagerer på bevarede afgange Hverdage	Antal passagerer på bevarede afgange Lørdag og søndag
Rute 110	90%	74%
Rute 111	89%	89%
Rute 130-32	92%	76%
Rute 920	96%	77%

På hverdage fjernes ca. hver femte afgang, og i weekenden fjernes ca. hver tredje afgang.

På hverdag vil ca. 90% af de nuværende passagerer beholde deres afgang. I weekenden vil ca. 75% af de nuværende passagerer beholde deres afgang.

Udvidelse af telerute (fremover betegnet som "Flexbus")

Det foreslås at den nuværende model for Telebus tages i anvendes, i det omfang de ovennævnte fjernede afgange i køreplanen skal erstattes af en Flexbus. Inden der tages endelig stilling i de berørte kommuner og Region Syddanmark skal der foretages en nærmere vurdering af, hvor mange passagerer der vurderes at ville benytte tilbuddet om Flexbus, og hvor meget det vil koste at producere disse ture.

Der skal endvidere tages stilling til hvordan tilbuddet skal se ud fra en kundesynsvinkel.

Følgende forhold skal beskrives nærmere:

1. Tilbud til kunderne
2. Juridiske og kontraktlige forudsætninger
3. Passagergrundlag
4. Økonomiske konsekvenser

Tilbud til kunderne

Antal afgang og afgangstidspunkter

Det foreslås at Flexbus kun kører ad samme rute som bussen, og betjener de samme stoppesteder som fremgår af køreplanen. Man kan således ikke køre "fra dør til dør", idet de fladedækkende løsninger forudsættes fortsat at være Flextur og Plustur.

Det foreslås at tilbuddet om flexbus består af faste afgangstidspunkter, som eksempelvis vist i nedenstående udsnit fra køreplanen for rute 161-162

161		162		T		HVERDAG															
Svendborg - Ørbæk - Odense																					
Rutent.	Svendborg Banegård A	Erhvervseskolen	Stokkebakskolen, Gudme	Gudbjerg	Svindinge	Ørbæk Kro	Stationsvej / Ørbæk	Hærested	Lundbjergvej	Rolfslad Kirke	Birkum	Fraugde / Ørbækvej	Odense Congress Center	Blåka / Ørbækvej	Rosengårdcentret	SDE / Munkebjergvej	Munkebjerg Plads	Hans Møles Gade	OBC Nord Plads I		
161							04.55	05.00	05.04	05.09	05.14	05.17	05.23	05.25	05.27	05.31	05.34	05.40	05.44		
162	05.38	05.41	05.57	06.00	06.08	06.15	06.16	06.21	06.26	06.31	06.36	06.40	06.46	06.48	06.50	06.54	06.57	07.03	07.08		
161							06.38	06.43	06.47	06.52	06.57	07.01	07.07	07.09	07.11	07.16	07.20	07.26	07.32		
162							06.55	07.00	07.05	07.10	07.15	07.19	07.25	07.27	07.29	07.34	07.38	07.49	07.56		
161	06.33	06.37	06.54	06.58	07.05	07.13	07.14	07.19	07.24	07.29	07.34	07.38	07.45	07.47	07.49	07.54	07.57	08.05	08.11		
162	08.09	08.13	08.30	08.34	08.41	08.48	08.49	08.54	08.59	09.04	09.09	09.12	09.17	09.19	09.21	09.26	09.30	09.35	09.41		
161	09.09	09.13	09.30	09.34	09.41	09.48	09.49	09.54	09.59	10.04	10.09	10.12	10.17	10.19	10.21	10.26	10.30	10.35	10.41		
162							10.49	10.54	10.59	11.04	11.09	11.12	11.17	11.19	11.21	11.26	11.29	11.35	11.41		
161	10.39	10.43	11.00	11.04	11.11	11.18	11.19	11.24	11.29	11.34	11.39	11.42	11.47	11.49	11.51	11.56	12.00	12.05	12.11		
162							12.19	12.24	12.28	12.33	12.38	12.41	12.46	12.48	12.50	12.55	12.59	13.05	13.11		
161	12.38	12.43	12.59	13.03	13.10	13.17	13.18	13.23	13.27	13.32	13.37	13.40	13.45	13.47	13.49	13.54	13.58	14.05	14.11		
162							13.46	13.51	13.55	14.00	14.05	14.09	14.14	14.16	14.18	14.23	14.27	14.35	14.41		
161							14.16	14.22	14.26	14.31	14.36	14.40	14.45	14.47	14.49	14.53	14.57	15.05	15.11		
162	14.06	14.10	14.27	14.31	14.38	14.45	14.46	14.51	14.56	15.01	15.06	15.09	15.15	15.17	15.19	15.24	15.28	15.35	15.41		
161	14.36	14.40	14.57	15.01	15.08	15.15	15.16	15.21	15.26	15.31	15.36	15.39	15.45	15.47	15.49	15.54	15.58	16.05	16.11		
162							15.51	15.56	16.00	16.05	16.10	16.14	16.19	16.21	16.23	16.28	16.32	16.40	16.46		
161	16.12	16.16	16.32	16.36	16.43	16.50	16.51	16.56	17.00	17.04	17.09	17.11	17.16	17.18	17.20	17.25	17.28	17.36	17.41		
162	17.12	17.16	17.32	17.36	17.43	17.50	17.51	17.56	18.00	18.04	18.09	18.11	18.16	18.18	18.20	18.25	18.28	18.36	18.41		
○							18.30												19.15		
○							19.30												20.15		
○							20.00												20.45		
○							20.30												21.15		
○							21.00												21.45		
○							21.30												22.15		

Telerute - turen skal bestilles på forhånd. Du kan køre til/fra de fleste stoppesteder mellem Svindinge og Rosengårdcentret - tider oplyses ved bestilling. Find mere information på side 12-13.

Alternativt kan i stedet tilbydes afgangstidspunkter, hvor kunden selv bestemmer, hvilket dog vil øge serviceniveauet betydeligt, i forhold til de nuværende busafgange.

Stopmønster

Det foreslås at alle stoppesteder på strækningen betjenes, både som afgangssted og ankomststed. Det vil sige at kunden skal bestille turen med afgang fra et punkt, der fremgår af køreplanen.

På en del ruter er der såkaldte "vinkestrækninger", hvilket betyder at man kan stige på og af mellem stoppestederne, hvis trafikforholdene tillader det. Det vil være vanskeligt at planlægge at kunden stiger på en flexbus uden for de angivne stoppesteder, men det vil til gengæld være muligt at sætte kunden af på et selvvalgt sted mellem to stoppesteder.

Bestillingsfrist og serviceintervaller

Den nuværende telebus-løsning forudsætter at kunden bestiller turen senest 2 timer før ønsket afgangstidspunkt. Se nedenstående eksempel fra køreplanen for rute 161-162.

<p>2:</p> 	<p>Ring til bestillingscentralen på 63112255 (tast 1) og bestil din tur. Gør opmærksom på, at det er TELERUTEN du benytter.</p> <p>Du skal ringe senest 2 timer før, du vil rejse. Du kan ringe hverdage mellem kl. 7 og 19 samt weekend/helligdage mellem kl. 8 og 18</p>
--	--

For kunden vil 1 times bestillingsfrist være mere fleksibel. På den anden side må det forventes at de fleste ture er kendt af kunden i god tid i forvejen, og en frist på 2 timer er derfor ikke urimelig.

Det foreslås at der foretages en beregning af det økonomiske tab, i form af manglende koordination med andre ture, hvis bestillingsfristen sættes ned til 1. time.

Der anvendes serviceintervaller, hvorved der menes det tidspunkt bilen tidligst og senest må ankomme til kundens afgangspunkt.

Det fremgår at nedenstående eksempel fra køreplanen for rute 161-162, at kunden skal være parat senest 5 minutter før aftalt tidspunkt, og også skal forvente af bilen kan ankomme op til 15 minutter senere. Det vurderes ikke af det anvendte serviceinterval kan ændres på grund af behov for optimering og koordinering af kørslen. Intervallet har ingen betydning for om kunden bliver afleveret på det aftalte tidspunkt.

<p>4:</p> 	<p>Du vil blive afhentet ved aftalte stoppested på det aftalte tidspunkt (bilen må komme 5 minutter før og op til 15 minutter senere end det planlagte tidspunkt).</p> <p>Chaufføren sørger for, at du kan være fremme på det bestilte tidspunkt.</p>
--	---

Online bestilling via Rejseplanen

Trafikselskaberne drøfter muligheden for at forenkle begreberne for kunderne, som kan have svært ved at forstå forskellen mellem Flextur, Plustur, Telerute og evt. Flexbus. Derfor er det målet at Flexbus skal kunne søges via Rejseplanen.

I Rejseplanen kan man i dag søge busture kombineret med Plustur eller Flextur, som kan være relevante inden for det pågældende tidsrum.

Hvis Flexbus kan vises på samme måde i Rejseplanen, skal kunden ikke tage stilling til andet end afgangssted, ankomststed og vælge det tidspunkt og den pris som passer bedst til kundens ønsker.

FynBus er i øjeblikket ved at undersøge muligheden for at Flexbus kan indgå i Rejseplanen på lige fod med Flextur og Plustur.

Det er muligt at løsningen først vil være på plads i løbet af 2023. Hvis Flexbus introduceres sammen med den nye buskøreplan i februar 2023, vil det være nødvendigt i begyndelsen at anvende telefonisk bestilling. Det vil indebære af Flexafdelingen skal tilføres ressourcer i en overgangsperiode, skal være på vagt indtil 1-2 timer før sidste Flexbus-afgang. De tilførte ressourcer afholdes inden for den nuværende økonomiske ramme.

Kundens betaling

Det foreslås af betaling for Flexbus sker efter samme retningslinjer, og med de samme typer rejsehjemmel som gælder for de busafgange som Flexbus erstatter.

Begrænsninger

Service- og førerhunde medtages - andre hunde skal være i taske eller anden "beholder" under transporten. D.v.s. at større hunde ikke kan medtages, som i bussen.

Juridiske og kontraktlige forudsætninger

Flexbus eksisterer allerede i dag, som telerute, og kan gennemføres inden for rammerne af de flexkontrakter, der gælder i perioden 1. marts 2023 til 1. marts 2025.

Passagergrundlag

Der skal gennemføres en analyse af antallet af passagerer på de vigtigste strækninger, fordelt på tidsrum og ugedage (hverdag og weekend). Passagertallet skal anvendes til at vurdere hvor stor et omfang Flexbus tænkes at have.

Økonomiske konsekvenser

På baggrund af de valgte nedlagte afgang beregnes:

1. Bruttobesparelser i buskontrakten ved at nedlægge afgang.
2. Tabte passagerindtægter.
3. Nettobesparelse = økonomisk råderum.
4. Antallet af afgang med flexbus beregnes ud fra antallet af passager pr. nedlagt afgang, og en nærmere analyse af hvor mange passagerer, der vil vælge en Flexbus (baseret på tidligere analyser i FynBus og erfaringer fra andre trafikkselskaber).
5. Der laves en samlet business case til beslutning om omfanget af Flexbus.

Tilbud om Flexbus skal godkendes af den enkelte kommune, med udgangspunkt i det beskrevne koncept.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen beslutter

- At der kan indføres Flexbus, som nærmere beskrevet.
- Flexbus betjener udvalgte afgangse, med fast afgangstidspunkt.
- Der indføres "vinkestrækninger" til afsætning af passagerer.
- Der indføres telefonisk bestilling indtil Flexbus kan bestilles digitalt via Rejseplanen.

Vedtagelse:**5. LUKKET PUNKT****SAGER TIL DRØFTELSE:**

Ingen

SAGER TIL ORIENTERING:**6. STATUS FOR MASTERPLAN FOR KOLLEKTIV TRAFIK****Resumé:**

Med baggrund Mobilitetsplan 2022-2025 og den aktuelle økonomiske situation, er det besluttet at der skal udarbejdes en Masterplan for kollektiv trafik på Fyn og Langeland Der gives en status på arbejdet med Masterplanen.

Arbejdet omfatter en række aktiviteter, blandt andet opbygning af en datamodel til brug for arbejdet med tilpasninger, analyse af rutenet i sammenhæng med lokalruter og flexbus-løsninger, nedsættelse af en tværgående projektgruppe med deltagelse af alle ejerne som kan understøtte styregruppen, samt en overordnet tidsplan fra nu og frem til endelig implementering af Masterplanen.

Sagsfremstilling:

På mødet 24. august 2022 blev bestyrelsen orienteret om det planlagte arbejde med masterplan for kollektiv trafik i kølvandet på vedtagelsen af mobilitetsplanen den 24. juni 2022.

Masterplanen skal dels sikre fokus på de udviklingstiltag, der fremgår af mobilitetsplanen og dels sikre at den godkendte plan for tilpasning af den regionale busøkonomi, der blev godkendt af bestyrelsen på mødet 14. oktober 2022, implementeres. Samtidig vurderes om det er nødvendigt at gennemføre yderligere tiltag, til implementering senest primo 2024.

Arbejdet med masterplanen er organiseret med en styregruppe bestående af de tekniske direktører i kommunerne og regionen. Til at understøtte styregruppen etableres en tværgående projektgruppe med deltagelse af alle ejere.

Styregruppens arbejde tager udgangspunkt i det kommissorium som er præsenteret for bestyrelsen på mødet i august. På næste styregruppemøde vil det nuværende kommissorium blive drøftet med henblik på at få godkendt et endeligt kommissorium på bestyrelsens møde i december 2022.

Internt har FynBus organiseret arbejdet med følgende aktiviteter:

- Dataleverance, kvalitetssikringen af data og metoder.
- Beskrivelse af flexbus-koncept, og beregning af økonomiske konsekvenser og nøgletal.
- Analyse af det regionale rutenet, i sammenhæng med lokalruter og Flexbus-løsninger.
- Sekretariat i forhold til bestyrelse og kommunernes tekniske udvalg.
- Kommunikation om projektet.

FynBus er aktuelt i gang med at opbygge en datamodel, der kan sikre hurtige og effektive analyser af forskellige scenarier. Denne forventes klar i december 2022, hvorefter FynBus i starten af 2023 vil indkalde til en fælles workshop, hvor der præsenteres og drøftes tiltag, der skal beskrives og vurderes nærmere. Workshoppen fungerer således som kickoff til efterfølgende bilaterale møder på administrativt plan med ejerne, hvor der vil være mere specifik fokus på de lokale forhold. Som grundlag for møderne vil FynBus udarbejde en delrapport for hver ejer.

Ovennævnte munder ud i at bestyrelsen i foråret sender et endeligt oplæg til masterplan i politisk høring med henblik på endelig vedtagelse senest august 2023. FynBus vil udarbejde basismateriale som kommunerne kan bruge i sagsbehandlingen, og vil stille sig til rådighed hvis kommunerne i øvrigt måtte have behov for det i forbindelse med deres politiske behandling.

Det skal endeligt afklares i hvilket omfang der skal ske høring af borgere og organisationer som fx tilgængelighedsrådet.

Som en del af kommunikationen og eventuel høring af masterplanen vil FynBus som ved Bynet 2021+ i Odense gøre brug af en specialudgave af rejseplanen, som viser en rejseplan efter en eventuel tilpasning har fundet sted.

En overordnet tidsplan ser derfor således ud:

- November 2022: Styregruppemøde
- December 2022: Status til bestyrelse og endelig godkendelse af kommissorium
- Januar 2023: Fælles temamøde
- Februar-marts 2023: Bilaterale møder
- April 2023: Bestyrelsen godkender endeligt oplæg til masterplan
- Maj-Juni 2023: Politisk behandling af masterplan hos ejerne
- August 2023: Endelig masterplan godkendes i bestyrelsen
- Januar 2024: Masterplan implementeres

Bestyrelsen vil løbende blive orienteret om status for processen og de analyser, der foretages.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

7. UDVIKLING I OMKOSTNINGSINDEKSET FOR KONTRAKTER VEDR. BUS- OG FLEXXØRSEL

Resumé:

Det seneste år er der set en stigning i omkostningsindeksene 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 det oplyst, at der fortsat var stigning i omkostningsindekserne, og at udviklingen løbende vil blive forelagt bestyrelsen.

Ved seneste omkostningsindeks pr. november 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. 3,4 mio. kr. inkl. siddende patientfordring.

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 forelagt 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. november 2022, er gældende i hele 2022.

På bestyrelsesmødet den 5. april 2022 blev den ekstraordinære regulering af prisindekset som følge af stigende dieselpriser for kontrakter vedr. flexkørsel vedtaget. For maj, juni, juli, august, september, oktober og november har det ekstraordinære dieseltillæg været henholdsvis 2,21 %, 2,04 %, 3,12 %, 5,5 %, 4,4 %, 2,7 % og 2,8 %.

Hvis omkostningsindeksene 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.

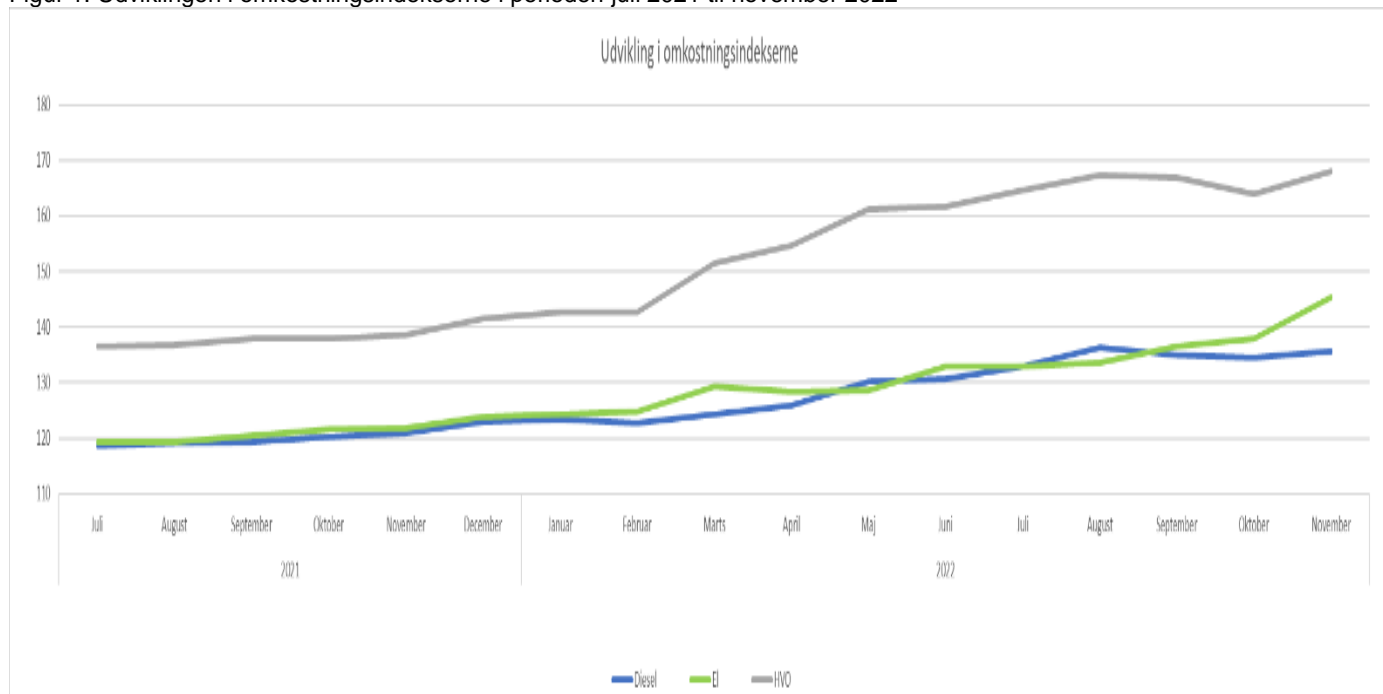
Tabel 1: Estimeret meromkostning fordelt på kommunerne og Region Syddanmark

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	1.450.000	560.000	2.010.000	280.000	2.290.000
Faaborg-Midtfyn	2.120.000	1.270.000	3.390.000	570.000	3.960.000
Kerteminde	580.000	400.000	980.000	140.000	1.120.000
Langeland	830.000	160.000	990.000	60.000	1.050.000
Midelfart	1.010.000	230.000	1.240.000	80.000	1.320.000
Nordfyn	1.290.000	770.000	2.060.000	400.000	2.460.000
Nyborg	1.280.000	200.000	1.480.000	70.000	1.550.000
Odense	12.830.000	740.000	13.570.000	250.000	13.820.000
RSD (uden siddende patientbefordri	16.560.000	60.000	16.620.000	20.000	16.640.000
Svendborg	2.490.000	260.000	2.750.000	90.000	2.840.000
Ærø	0	30.000	30.000	10.000	40.000
I alt	40.440.000	4.680.000	45.120.000	1.970.000	47.090.000
Siddende patientbefordring (RSD)		3.350.000	3.350.000	1.380.000	4.730.000

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

HVO omkostningsindekset har været svingende, men har fra 1. kvartal 2022 haft en væsentlig stigende tendens, dog falder indekset i oktober men stiger igen i november. El-omkostningsindekset har fra februar været stigende men også i periode stabiliseret sig på et højere niveau, men stiger igen med november. Diesel-omkostningsindeks har fra marts været stigende, men har siden september lagt på niveau.

Figur 1: Udviklingen i omkostningsindekserne i perioden juli 2021 til november 2022



Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

8. UDVIKLINGEN I PASSAGERTAL OG INDTÆGTER

Resumé:

De seneste år har passagertallet været påvirket af Corona og de tilhørende restriktioner. 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 var passagerindekset på 80 %, som ikke var den forventede udvikling. Hen over sommeren er der sket en positiv fremgang af passagerindekset, således at pr. september er passagerindekset 87 % i forhold til 2019. Det er især de regionale ruter der er sket en fremgang hen over sommeren, som har påvirket det samlede passagertal. Dog ses en mindre nedgang for de regionale ruter i september.

På bestyrelsesmødet den 16. september og den 14. oktober 2022 fremlagde administrationen forventningerne til passagertal og indtægter i 2022.

Administrationen aflægger en status på passagerer og indtægter for 2022.

Sagsfremstilling:

Forventning til 2022 er at Odense bybusser ligger på 80 % af 2019 i december, de regionale ruter ligger på 85 % af 2019 i december og de øvrige lokalruter og bybusser ligger på 80 % af 2019 i december.

Status

Passagertallet pr september for Odense bybusser er 76 %, de regionale ruter 94 % og de øvrige ruter 92 %.

Odense Bybusser er gået fra 72 % i august, men de regionale ruter og de øvrige ruter er faldet fra henholdsvis 96 % og 99 % i august.

Det samlede passagertal for januar-september 2022 blev 8,3 mio., hvilket er 78 % i forhold til 2019.

Det største passagerfald fra 2019 til 2022 målt på antal passagerer ses i Odense med -1.305.000 heraf skyldes -313.000 nedlæggelsen af 40 gruppen. Hvis der korrigeres for 40-gruppen vil passagertabet i Odense være ca. 1 mio. og svarende til indeks 78 %.

Det 2. største fald ses på de regionale ruter med -643.000.

Tabel 1 - Samlet passagertal 2019-2022.

1.000	2019	Jan-sep		Ændring 2019-2022	
		2019	2022	Antal	Indeks
Assens	323	235	160	-75	68,2%
Faaborg-Midtfyn	315	230	192	-38	83,3%
Kerteminde	147	106	101	-5	95,1%
Langeland	276	201	161	-41	79,7%
Middelfart	173	126	104	-22	82,6%
Nordfyn	285	208	163	-45	78,3%
Nyborg	288	209	175	-34	83,7%
Odense	6.423	4.691	3.386	-1.305	72,2%
RSD	5.452	4.025	3.383	-643	84,0%
Svendborg	839	620	495	-125	79,8%
Hovedtotal	14.521	10.651	8.318	-2.333	78,1%

I bilag 7.2 sammenlignes udviklingen de første 8 måneder af 2022 med samme periode i 2019, fordelt på produkttyper.

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

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

Tabel 2 - Oversigt over passagerudviklingen på produktniveau.

1.000	2019	Jan-sep		Ændring 2019-2022	
		2019	2022	Antal	Indeks
Enkeltbillet inkl. Mobil	1.566	1.175	992	-183	84,4%
Rejsekort Classic	3.748	2.764	2.262	-502	81,8%
Skolekort	1.152	836	641	-195	76,7%
Ungdomskort	1.931	1.369	949	-420	69,3%
Pendlerkort	2.861	2.112	1.590	-522	75,3%
Bus&Tog m.v.	3.262	2.395	1.883	-511	78,7%
I alt	14.521	10.651	8.318	-2.333	78,1%

Januar-september 2022 viser en tilbagegang siden 2019 for alle produkter. Tilbagegangen er størst for ungdomskort med -30,7 %. Det er en del af den generelle udvikling, hvor de uddannelsessøgende ikke længere opfatter ungdomskort, som et attraktivt produkt.

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.

Indtægter

Udviklingen i indtægterne har samme forløb som udviklingen i passagertallet, jf. tabel 3. Dog adskiller juli sig, hvilket skyldes Ungdomskort og skolekort, som er væsentlige højere end 2019. Forklaringen er imidlertid periodisering af indtægterne som udlignes med august-opgørelsen.

Indekset for september er 78 %, hvilket er lavere end indekset for passagerer som er 79 %, forklaringen hertil kan muligvis skyldes UngOdense samt PendlerOdense. Disse produkter bliver evalueret i efteråret 2022.

Tabel 3: Indtægter for FynBus i forhold til 2019

2019	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	jan-sep
Enkeltbillet inkl. Mobil	3.288.574	3.006.522	3.050.306	3.005.123	3.051.258	3.266.195	2.984.267	3.508.530	3.026.723	28.187.499
Rejsekort Classic	4.982.398	4.771.911	5.350.353	4.958.571	5.235.865	4.874.988	4.000.229	5.089.883	5.218.158	44.482.356
Skolekort	148.232	97.761	88.158	1.376.871	2.889.490	2.361.096	48.298	1.375.275	441.884	8.827.065
Ungdomskort	5.305.345	4.969.390	4.400.418	4.921.448	5.132.757	1.352.690	1.671.799	6.265.903	4.829.263	38.849.013
Pendlerkort	534.697	1.684.180	1.190.795	1.110.850	890.369	1.507.521	1.028.952	717.490	1.063.847	9.728.700
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	2.221.768	2.231.480	19.679.433
I alt	16.482.854	16.677.685	16.343.549	17.555.408	19.439.756	15.518.670	11.745.940	19.178.850	16.811.354	149.754.067
2022	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	jan-sep
Enkeltbillet inkl. Mobil	1.656.851	2.394.880	2.432.553	2.542.835	2.462.487	3.273.730	2.814.437	3.135.188	2.984.623	23.697.584
Rejsekort Classic	3.713.835	4.186.504	5.123.204	4.748.444	4.935.707	4.557.752	4.239.460	5.004.578	4.250.600	40.760.084
Skolekort	107.847	80.043	41.954	580.875	1.845.799	1.824.739	93.947	1.463.967	402.141	6.441.312
Ungdomskort	4.874.484	3.662.159	3.847.934	3.529.149	3.409.365	974.815	1.535.361	4.240.832	3.475.124	29.549.222
Pendlerkort	1.001.769	871.949	678.169	1.390.854	780.730	861.905	599.365	222.231	422.494	6.829.466
Bus&Tog m.v.	1.173.617	1.182.055	1.222.560	1.241.777	1.254.290	877.751	894.445	865.259	864.614	9.576.369
I alt	12.528.403	12.377.590	13.346.374	14.033.933	14.688.379	12.370.694	10.177.014	14.932.054	12.399.597	116.854.037
Ændring 2019-22 i %	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	jan-sep
Enkeltbillet inkl. Mobil	-49,6%	-20,3%	-20,3%	-15,4%	-19,3%	1,4%	-4,7%	-10,6%	-1,4%	-15,9%
Rejsekort Classic	-25,5%	-12,3%	-4,2%	-4,2%	-5,7%	-6,0%	12,3%	-1,7%	-18,5%	-8,4%
Skolekort	-27,2%	-18,1%	-52,4%	-57,8%	-36,1%	-22,0%	96,4%	6,4%	-9,0%	-27,0%
Ungdomskort	-8,1%	-26,3%	-12,6%	-28,3%	-33,6%	-28,6%	48,0%	-32,3%	-28,0%	-23,9%
Pendlerkort	83,4%	-49,4%	-44,5%	23,5%	-14,6%	-27,5%	-22,5%	-69,0%	-60,3%	-29,8%
Bus&Tog m.v.	-30,9%	-28,8%	-28,8%	-26,6%	-27,0%	-39,5%	-37,9%	-61,1%	-61,3%	-51,3%
I alt	-21,9%	-23,8%	-16,1%	-18,1%	-22,6%	-15,6%	1,8%	-22,1%	-26,2%	-22,0%

Det samlede indtægtstab for perioden fra januar til september er på ca. 33 mio. kr. i forhold til 2019 excl. Covid-kompensation.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 8.1: Passagerudvikling, september 2022

Bilag 8.2: Forventning til passagerer og indtægter for 2022

9. KUNDETILFREDSHEDSUNDERSØGELSE 2022

Resumé:

Analyseinstituttet Epinion har på vegne af FynBus gennemført den årlige kundetilfredshedsundersøgelse blandt kunderne i hhv. bybussystemerne i Odense og Svendborg, i Odense Letbane og i de fynske regionalbusser. Dataindsamlingen er foregået i perioden fra den 12. september til den 4. oktober via personlige interviews foretaget på tablet eller ved brug af QR-link, som gav adgang til spørgeskemaet via mobiltelefon. Der er i alt givet 1.096 svar.

Undersøgelsen belyser overordnet tilfredshed, loyalitet og image, ligesom den spørger ind til en række øvrige parametre, og tegner et repræsentativt billede af kundetilfredsheden blandt FynBus' eksisterende kunder.

Der har i mange år været målt meget høj tilfredshed blandt FynBus' kunder.

Sagsfremstilling:

Overordnet set er kundetilfredsheden stadig høj, selvom man i årets samlede undersøgelse ser et fald på en række parametre.

Således falder den samlede tilfredshed og vurderingen af FynBus' image, mens loyaliteten stiger svagt. Rapportens samlede resultat kan deles op i bus- og letbanebetjeningen i Odense, bus-betjeningen i Svendborg by og den regionale bus-betjening. Dykker man ned i de tre del-systemer ser man at det er blandt kunderne i Odense at den mindre utilfredshed er størst og mest markant.

Analysefirmaet Epinion skriver i sin opsamlende kommentar til FynBus:

"Helt overordnet ligger kundetilfredsheden på et højt niveau, og folk er glade for at rejse med FynBus.

Vi kan dog samtidig se en negativ udvikling sammenlignet med samme kvartal sidste år, Q3 2021. Den negative udvikling er størst for Odense bybusser, og det er vores oplevelse den især er forankret i det nye rutenet. Både i de åbne kommentarer og fra vores interviewere, kan vi forstå at folk skal vænne sig til det nye rutenet (både de nye ruter, men også de ruter som er nedlagt). Det er vores oplevelse fra andre lignende undersøgelser, at hvis folk er utilfredse med ét parameter (i dette tilfælde rutenettet), påvirker det holdningen til alle parametre.

Vi kan derfor se et generelt fald ved bybusserne (20 ud af 24 parametre falder), selvom det er vores oplevelse, at det er båret af rutenettet, og ikke er en generel utilfredshed."

Om undersøgelsens resultater

Alle undersøgelsens resultater indplaceres på en skala fra 1-100, hvor værdier mellem 65 og 74 fortolkes som "gode", mens alle værdier på 75 og derover fortolkes som "meget gode". Alle FynBus overordnede resultater i undersøgelsen ligger på værdier omkring 74-75, hvilket af administrationen vurderes som tilfredsstillende.

Nu skal undersøgelsens delresultater omsættes til handlinger, der giver endnu større kundetilfredshed. Særligt for Odense, hvor forandringer med letbane og nyt rutenet for busserne, har påvirket tilfredsheden mest, er det oplagt at overveje hvilke indsatser, der kan bane vejen for at borgerne her lærer det nye bynet bedre at kende, og fremadrettet benytter det som det naturlige valg, når der rejses i Odense.

På mødet fremlægger administrationen hovedpointerne fra undersøgelsens resultater.

Rapport vedr. årets kundetilfredshedsundersøgelse vedlægges som bilag.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 9.1 - FynBus kundetilfredshed 2022

10. BROWN-OUT**Resumé:**

Som følge af krigen i Ukraine og generel forsyningssikkerhed i øvrigt, har FynBus arbejdet med et scenarie for et planlagt strømnedbrug i 2 timer, og i den forbindelse analyseret hvordan driften vil blive påvirket, samt opstillet et nødberedskab for håndtering.

I et scenarie med et sådan strømudfald, vil konsekvenserne for kunder, entreprenører og personale være minimalt, så længe udfaldet er geografisk isoleret og dermed ikke gælder hele landet samtidig.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med krigen i Ukraine og de heraf følgende konsekvenser i hele Europa med hensyn til forsyningssikkerhed, kriseberedskab og angreb på essentielle samfundsstrukturer, er det kritisk at sikre energiforsyningen til samfundet som helhed, herunder særligt til kritisk infrastruktur.

Manglen på energikilder kan tvinge målrettede besparelser og/eller delvise nedlukninger af dele af strukturen igennem. Dette kan indebære planlagte afbrydelser i elforsyningen i et givent tidsrum, i et givent område -et såkaldt Brown out.

Derfor har administrationen analyseret og udarbejdet et beredskab til at håndtere et scenarie, hvor der sker en varslet nedlukning strømforsyningen til FynBus i en periode på 2 timer.

Der er set på de områder FynBus skal være særligt opmærksom på

- a. IT-systemer og -strukturer
- b. Drift af Flextrafikken
- c. Bus og Odense Letbane, samt service i forbindelse hermed
- d. Kontakten til kunder og entreprenører

Der er ikke for nuværende rettet henvendelse fra Trafikstyrelsen, Beredskabsstyrelsen eller andre organer, men administrationen er opmærksom på at andre selskaber er i gang med at udarbejde lignende planer.

a.FynBus' IT-systemer og -strukturer

IT-området i FynBus dækker i hovedtræk over IT-arkitektur, hosting og arbejdsstationer, og telefoni. Det vil være adgang til data gennem servere, individuelle arbejdsstationer og telefoni, som potentielt kan påvirkes ved et planlagt strømnedbrud.

Ud fra en vurdering af forretningskritiske systemer, er FynBus' applikationer, systemprogrammer og data placeret i en kombination af interne servere, hos eksterne hosting-leverandører og cloud-servere.

Interne servere, telefoni og arbejdsstationer:

I tilfælde af et planlagt strømnedbrud på FynBus' interne netværk, har FynBus et veldimensioneret og serviceret nødstrømsanlæg, som betyder, at interne netværk kan holdes kørende på nødstrøm i 125 minutter. I den periode, vil der være fuld afgang til interne servere, og dermed til at arbejde i applikationer og med data som ligger på serverne.

Perioden på 125 minutter, giver samtidig it-afdelingen mulighed for at forberede en kontrolleret nedlukning af interne servere, så der er sikkerhed for at data ikke bliver korrumperte, hvis det skulle hænde at strømmen ikke er vnder tilbage efter 2 timer. Det betyder at serverne kan startes op igen, når strømmen vender tilbage uden det påvirker data.

Nødstrømsanlægget betyder desuden at kablede netværk i huset på Tolderlundsvej, er fuldt funktionsdygtigt, hvorfor FynBus' teams-telefoni også vil være funktionsdygtigt, så længe der er nødstrøm.

Hvis strømnedbruddet varer længere end 125 minutter, vil teams-telefoni stadig kunne bruges til at modtage og besvare opkald, så længe medarbejderne har strøm på mobiltelefoner eller bærbare Pc'er.

FynBus' trådløse nedværk kører ikke på nødstrømsanlægget, hvorfor det ikke vil fungere i strømafbrydelsesperioden. Det betyder at arbejdsstationer vil ikke have forbindelse til noget strøm, så når strømmen er brugt, er der ikke længere adgang.

Eksterne servere og cloud-servere:

Som led i strategien om at sikre forretningskritiske systemer og data, har FynBus diversificeret vores servere, så servere ligger eksternt hos en række eksterne hostingudbydere. Da der forudsættes et planlagt nedbrud som finder sted i FynBus, vil adgangen til eksterne servere, og dermed programmer, applikationer og data, være fuldt til stede, så længe vores arbejdsstationer har strøm.

I vores analyse er CPlan, som styrer flextrafikken det vigtigste tilbageværende system, som vil blive påvirket, hvorfor IT og flextrafik sammen er i gang med at få det lagt ud til en ekstern hostingudbyder. Det forventes at være eksekveret i den allernærmeste fremtid.

b. Drift af Flextrafik

Flextrafikken planlægges med udgangspunkt i det enkelte trafikselskabs kontakt med borgerne i eget område, dog kan telefoner omdirigeres til FlexDanmark i Aalborg, ligesom FlexDanmark modtager opkald fra fx FynBus' område, når FynBus lukker for opkald kl. 19.

Forudsat, at en varslet nedlukning ikke sker samtidig i FynBus' område og Nordjylland, vil der ikke opstå problemer med at modtage og besvare opkald, og når CPlan hostes eksternt, vil der heller ikke være problemer med at planlægge og eksekvere kørsel for kunderne.

Herudover er der et driftsfællesskab mellem FynBus, Sydtrafik og Midttrafik, som betyder at håndteringen af flextrafik overføres til et af de øvrige trafikselskaber i tilfælde af nedbrud hos et selskab. Dog lukker FynBus' bestilling 2 timer senere end i Sydtrafik og Midttrafik, men når der er planlagte nedlukninger, kan det aftales løst med de øvrige selskaber.

Det vurderes således, at alle funktioner kan opretholdes, enten i FynBus, i FlexDK eller gennem samarbejde med de øvrige nævnte 2 trafikselskaber.

c. Bus og Odense Letbane, samt service i forbindelse hermed

Hvis strømafbrydelsen sker om dagen, kan såvel diesel-busser som el-busser køre og fungere på normal vis, herunder billettering, passagertællesystem, skærmvisninger og anden info i bussen.

Hvis afbrydelsen sker om natten/efter køreplanstop, kan hverken diesel-busser eller el-busser overføre data vedrørende billetter og kort til FynBus' servere under nedlukning, men disse kan overføres efter nedlukningen. Det samme gør sig gældende for opladning af busser, hvor opladningen kan se, når strømmen vender tilbage.

I det omfang der lukkes ned for strømmen til Odense letbane, vil den selvsagt ikke kunne køre, eller fungere mht. kunderettede systemer som billetprodukter, informationstavler mm.

d. Kontakten til kunder og entreprenører

Rejsekort/Rejseplan er den væsentligste motor, når kunder skal bestille rejser og søge information, og så længe Rejsekort-Rejseplan fungerer, vil der kunne foretages kunderettet information, søgning og salg.

Det samme gør sig gældende for FynBus' egen hjemmeside og de services som kunder kan benytte her. Da hjemmesiden er hostet eksternt, og hosting-udbyderen har redundans på deres servere, vil et tidsbegrænset strømudfald hos FynBus og/eller leverandøren ikke ramme kunder

Kontakten mellem FynBus og entreprenører vurderes ikke at blive påvirket af et planlagt strømudfald.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

11. MEDDELELSER

Ingen Meddelelser

12. 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

Budget 2023, hovedtal

INDHOLD

Indhold	1
Indledning	2
Væsentlig udvikling og forudsætninger.	3
Midler fra staten	3
Passagerer	3
Indtægter	3
Takster	4
Entreprenørudgifter	4
Omkostningsindeks kørselsudgifter	4
Fællesudgifter	5
Budget 2023	6
Hovedtal bus- og flextur/plustur	6
Passagerindtægter og passagerudvikling	6
Entreprenørudgifter	8
Fællesudgifter	10
Telekørsel/Flextur og Plustur	12
Flexkørsel	15
Udviklingen i personture	15
Ejerbidrag	16
Entreprenørudgifter	16
Fællesudgifter	17
Tjenestemandspensioner	17
Resultat	18
Præmiebetaling	18
Pensionsbalance	19

INDLEDNING

Budgettet for 2023 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2022, tillagt kendte ændringer for 2023 og prisreguleringer.

Notatet beskriver budgettet for FynBus, og er kommenteret i forhold til forventet regnskab 2022.

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

De ejerspecifikke notater udsendes til FynBus' ejere. De gennemgås efter ønske på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus.

VÆSENTLIG UDVIKLING OG FORUDSÆTNINGER.

I dette afsnit beskrives væsentlige forhold og forudsætninger i forhold til budgettet.

Midler fra staten

Budget 2023 er udarbejdet i august – oktober 2022.

Den 1. oktober 2022 indgik Regeringen, KL og Danske Regioner aftale om dieselkompensation på 140 mio. kr.

Vedlagt Budget 2023 er korrigeret for kompensation vedr. stigende omkostninger fra staten.

FynBus' andel af de 140 mio. kr. skønnes til ca. 10 mio. kr. Odense Letbane forventes også at modtage en andel af de 140 mio. kr. Disse er undladt af FynBus' budget.

Nedenstående Tabel 1 viser fordeling af de ca. 9 mio. kr. med undtagelse af Odense Letbanes andel.

Tabel 1: Skønnet ejerfordelt af kompensation fra staten for 2023

Tilførte midler, Mio. kr. Skønnet	Buskørsel	Flextrafik	I alt
FynBus	7,6	1,3	8,9
Region Syddanmark	2,9	0,0	3,0
Assens	0,3	0,2	0,5
Faaborg - Midtfyn	0,4	0,4	0,8
Kerteminde	0,1	0,1	0,2
Langeland	0,1	0,0	0,2
Middelfart	0,2	0,1	0,2
Nordfyn	0,2	0,3	0,5
Nyborg	0,3	0,0	0,3
Odense	2,5	0,2	2,7
Svendborg	0,5	0,1	0,5

Passagerer

Budget 2023 er udarbejdet med henblik på at vise en situation uden Covid-19. Regnskab 2021 endte på ca. 9,0 mio. passagerer. Covid-19 krisen har fortsat indflydelse på det forventede passagertal i 2022, som forventes til ca. 11 mio. passagerer. Beregningen er foretaget med baggrund i passagertal for årets første 6 måneder samt forventningerne til resten af året. Passagertallet i busserne i Odense er herudover fra udgangen maj 2022 reduceret på grund af ruteændringer i forbindelse med Odense Letbane.

Der er ved beregningen af passagertallet i budget 2023 taget udgangspunkt i, at der forventes en passagerudvikling, hvor de regionale ruter og lokalruterne udenfor Odense er tilbage på 90 % af passagertallet for 2019. I Odense forventes der kun 85 % af niveauet for 2019 fraregnet den nedlagte rutegruppe 40.

I budget 2023 er endvidere indregnet de passagermæssige konsekvenser af de regionale tilpasninger.

Budget 2023 for flextrafik tager udgangspunkt i kommunernes indmeldte aktivitetsniveau.

Indtægter

Budget 2023 tager udgangspunkt i indtægtsniveauet fra forventet regnskab 2022 efter første halvår, samt ovenstående forventninger til passagertallet for 2023.

Der er i budget 2023 indregnet en takststigning på 4,9%

Der er i budget 2023 ikke budgetteret med nogen former for kompensationer (herunder Covid-19-kompensation) på indtægtssiden.

Takster

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

Samlet set er priserne hævet med 1,1 % i henhold til takststigningsloftet for 2021. Der var ingen prisændringer i 2022. Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft for 2023 på 4,9 %.. Det blev på bestyrelsesmødet den 24. august 2022 besluttet at udnytte takststigningsloftet på 4,9 %.

Indtægtsdeling

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

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

- Bus&Tog (Rejsedata) har ansvaret for indtægtsdelingen mellem trafikvirksomheder
- FynBus har ansvaret for indtægtsdeling mellem ejere. I Odense foretages endvidere indtægtsdeling mellem bus og letbane.

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

Tilsvarende fordeles Bus&Tog kombi-enkeltbilletter direkte på data.

Parterne i Takst Vest samarbejdet har nu udarbejdet en fælles løsningsmodel for deling af ungdomskort. Ungdomskortmodellen anvendes nu til afregning mellem DSB/Arriva og FynBus.

For omstigninger på togbilletter foretages i begrænset omfang stadig fordelinger efter nøgler baseret på tællinger udarbejdet af COWI.

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

Kontantindtægter fordeles på ruteniveau på baggrund af rejsedata efter den ejer, der finansierer ruten. Det samme sker for Rejsekort. For ruter med delt finansiering deles indtægterne efter antallet af køreplantimer ligesom udgifterne.

Periodekortindtægterne er fordelt til den enkelte ejer ud fra ruter, ejerandel, passagertal og gennemsnitlig dagspris.

Indtægter og udgifter fra indtægtsdelingen for periodekort i Bus&Tog-sammenhæng ejerfordeles efter samme fordelingsnøgle som FynBus' periodekort. Tilsvarende indtægtsfordeling foretages for Skolekort.

Entreprenørudgifter

Forventningen til budget 2023 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. Der er alene taget udgangspunkt i en normal køreplan.

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

Omkostningsindeks kørselsudgifter

Til entreprenørudgifter i budget 2023 anvendes omkostningsindekserne pr. august 2022.

Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes i budget 2023 at være 5,9 % højere end forventet regnskab 2022 efter 2. kvartal.

Odense har elbusser på udvalgte ruter. Elbusserne anvender elindeks i stedet for det almindelige omkostningsindeks. Effekten af dette er indregnet i kørselsudgifterne. Elomkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes i budget 2023 at være 4,2 % højere end forventet 2022 efter 2. kvartal.

Langeland anvender i deres kontrakt fra august 2021, busser der kører på biodiesel(HVO). I den forbindelse anvendes HVO-indekset. Effekten af dette er ligeledes indregnet i kørselsudgifterne. HVO-omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes i budget 2023 at være 6,3 % højere end forventet 2022 efter 2. kvartal.

Fællesudgifter

Til fællesudgifter i budget 2023 anvendes den kommunale pris- og lønregulering på 2,5 % (juni 2022).

Der ansøges om følgende anlægsprojekt i 2023:

- Digital trafikinformation 0,5 mio. kr.

Samt overførsel af anlægsprojekt "Nyt økonomisystem" på 0,5 mio. kr. fra 2022 til 2023, da projektet er udskudt til i drift ultimo 1. kvartal 2023.

Digital trafikinformation:

På bestyrelsens møde den 5. november 2020 vedtog bestyrelsen at afsætte en ny anlægsramme på 1 mio. kr. i 2021 til udbygning af digital trafikinformation med baggrund i de beskrevne planer for 2021.

FynBus har vurderet fremtidige behov for udbygning af den digitale trafikinformation og har udpeget 12 relevante steder. Anlæg af skærme disse steder forventes at medføre en udgift for FynBus i 2022 på 1 mio. kr. og dermed anvende budgettet for anlægsprojektet i 2022.

Den afledte drift vil fremadrettet øges fra 0,7 mio. kr. årligt til 0,9 mio. kr. årligt.

Hertil kommer fremadrettet et behov for at udskifte de ældste skærme. Det kommende år forventes der at skulle bruges ca. 0,5 mio. kr. til dette.

Med baggrund i ovennævnte søges der om 0,5 mio. kr. til anlægsprojekt i 2023.

BUDGET 2023

Hovedtal bus- og flextur/plustur

Hovedtallene for bus- og flextur/plustur fremgår af tabel 2.

Tabel 2: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2019 til B2023

Mio. kroner (årets priser) Kompensation	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Busdrift							
Indtægter	-195,8	-131,7	-150,0	-188,4	-154,8	-171,6	16,7
Covid-19 kompensation		-60,2	-55,3	0,0	-18,1		-18,1
Indtægter, inkl. kompensation	-195,8	-191,9	-205,4	-188,4	-173,0	-171,6	-1,4
Kørselsudgifter	487,2	491,7	511,5	476,2	550,1	544,6	5,5
Covid-19 kompensation/stigende omkostninger		-8,2	-11,1	0,0	-0,1	-7,6	7,4
Kørselsudgifter, inkl. kompensation	487,2	483,5	500,4	476,2	550,0	537,0	12,9
Fællesudgifter	78,0	79,0	80,6	85,7	82,7	83,4	-0,8
Ejerbidrag busdrift	369,4	439,0	442,1	373,5	477,9	456,4	21,5
Midler fra staten, i alt - Covid-19 komp./stig. omk.	0,0	-68,4	-66,4	0,0	-18,2	-7,6	-10,7
Ejerbidrag incl. Midler fra staten	369,4	370,6	375,6	373,5	459,7	448,9	10,8
Flextur/Plustur							
Indtægter	-2,6	-2,6	-2,8	-4,0	-3,3	-4,0	0,7
Kørselsudgifter	14,2	7,4	8,6	10,8	9,2	10,4	-1,1
Fællesudgifter	5,5	6,5	4,9	4,2	4,2	4,1	0,1
Ejerbidrag Flextur/Plustur	17,1	11,3	10,6	11,0	10,0	10,4	-0,4
Ejerbidrag i alt	386,5	388,6	389,4	384,5	469,8	459,3	10,5

I ovenstående tabel er forventet kompensationer vedr. stigende omkostninger fra staten indeholdt.

I budget 2023 forventes ejerbidraget at udgøre 459,3 mio. kr. svarende til en mindredgift på ca. 10 mio. kr. i forhold til forventet regnskab 2022 (efter 2. kvartal).

De væsentlige årsager skyldes:

- færre entreprenørudgifter på ca. 13 mio. kr. som skyldes Nyt Bynet i Odense har helårseffekt samt forventet kompensation fra staten på 7,6 mio. kr.
- færre passagerindtægter på ca. 1,5 mio. kr., som skyldes forventning om ingen kompensation vedr. COVID-19 i 2023. Dog forventes flere passagerindtægter i 2023 end i 2022, og derfor bliver afvigelsen mellem 2023 og 2022 minimal.

De vigtigste faktorer for budget 2023 er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Budget 2023 tager udgangspunkt i indtægtsniveauet fra forventet regnskab 2022 efter første halvår.

Forventningen er, at indtægtsniveauet i Odense Kommune vil udgøre 85% af niveauet i 2019. Indtægtsniveauet i Region Syddanmark forventes at udgøre 90% af niveauet i 2019, mens de øvrige kommuner set under ét også forventes at ligge på 90% af niveauet i 2019.

Indtægter fra Odense Letbane er ikke indregnet her under busdriften. Derimod er der under Odense Kommune indregnet merindtægter fra videreførelsen af den permanente bevilling til Bynet 2021+ til flere busser og køreplanter på bestemte ruter.

Jf. aftale mellem Region Syddanmark og 5 kommuner (Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Nyborg og Odense) er der på udvalgte regionale ruter indregnet mindreindtægter til Region Syddanmark som følge af tilpasninger på udvalgte afgange. Modsat er der for de 5 kommuner indregnet merindtægter som følge af deres tilkøb på en del af de berørte ruter og afgange.

Endelig er der for Assens Kommune og Svendborg Kommune indregnet mindreindtægter som følge af indførelsen henholdsvis gratis kørsel for ungen under 16 år samt gratis kørsel i Svendborgs bybusser i weekender.

Tablet 3: Passagerindtægter for perioden regnskab 2019 til B2023, inkl. kompensation

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Kompensation	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
FynBus	-195,8	-191,9	-205,4	-188,4	-172,9	-171,6	-1,4
Region Syddanmark	-105,6	-105,1	-110,2	-105,4	-99,3	-98,0	-1,3
Assens	-3,4	-3,4	-3,4	-3,3	-1,1	-1,7	0,6
Faaborg - Midtfyn	-3,4	-3,3	-3,3	-3,1	-2,9	-4,1	1,2
Kerteminde	-1,5	-1,4	-1,6	-1,5	-1,3	-1,6	0,2
Langeland	-1,7	-1,6	-1,7	-1,7	-1,7	-1,8	0,1
Middelfart	-2,5	-2,4	-2,6	-2,4	-2,3	-2,4	0,1
Nordfyn	-2,7	-2,6	-2,7	-2,6	-2,3	-2,4	0,2
Nyborg	-3,0	-2,9	-3,1	-2,9	-2,9	-3,5	0,6
Odense	-62,4	-60,1	-67,4	-56,5	-51,1	-47,5	-3,5
Svendborg	-9,6	-8,9	-9,4	-9,2	-8,1	-8,6	0,5

Tablet 4 herunder viser indtægterne fordelt på produkttyper.

Tablet 4: Udviklingen i produkttyper for perioden regnskab 2019 til B2023, inkl. kompensation

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Kompensation	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
FynBus	-195,8	-191,9	-205,4	-188,4	-173	-171,6	-1,4
Region Syddanmark	-105,6	-105,1	-110,2	-105,4	-99,3	-98,0	-1,3
Assens	-3,4	-3,4	-3,4	-3,3	-1,1	-1,7	0,6
Faaborg - Midtfyn	-3,4	-3,3	-3,3	-3,1	-2,9	-4,1	1,2
Kerteminde	-1,5	-1,4	-1,6	-1,5	-1,3	-1,6	0,2
Langeland	-1,7	-1,6	-1,7	-1,7	-1,7	-1,8	0,1
Middelfart	-2,5	-2,4	-2,6	-2,4	-2,3	-2,4	0,1
Nordfyn	-2,7	-2,6	-2,7	-2,6	-2,3	-2,4	0,2
Nyborg	-3,0	-2,9	-3,1	-2,9	-2,9	-3,5	0,6
Odense	-62,4	-60,1	-67,4	-56,5	-51,1	-47,5	-3,5
Svendborg	-9,6	-8,9	-9,4	-9,2	-8,1	-8,6	0,5

Der indarbejdet en de glidninger mellem produkter, som er observeret i 2022. Eksempelvis forventes Mobilbilletter også i 2023 at udgøre en større andel end Kontantbilletter.

I nedenstående tabel 5 ses udviklingen i passagertallet.

Tabel 5: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2019 til B2023

Passagerer (1.000)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
FynBus	14.521	9.472	8.938	13.641	11.021	11.810	789
Region Syddanmark	5.452	3.641	3.422	5.452	4.451	4.672	221
Assens	323	203	163	299	221	321	100
Faaborg - Midtfyn	315	216	193	294	241	326	85
Kerteminde	147	104	97	157	129	136	7
Langeland	276	191	171	272	215	248	33
Middelfart	173	102	90	154	129	155	26
Nordfyn	285	181	148	271	215	256	41
Nyborg	288	190	175	262	216	281	65
Odense	6.423	4.075	3.948	5.702	4.576	4.660	84
Svendborg	839	569	531	778	628	755	127

Entreprenørudgifter

Budget 2023 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan fra august 2022. I estimatet er indarbejdet allerede kendte ændringer af kørselsudgifter fra september 2022 og frem. Ændringerne er primært i Odense. Hvor det nye bynet med opstart ultimo juli 2022 er indregnet. Samt de regionale tilpasninger på rute 110-11, 130-32 og rute 920, samt de kommunale tilkøb på disse ruter.

Tabel 6: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2019 til B2023

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Kompensation	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
FynBus	487,2	483,6	500,4	476,2	550,1	537,0	13,1
Region Syddanmark	188,2	187,2	192,2	199,3	217,7	209,7	7,9
Assens	16,4	16,6	16,8	17,1	18,9	20,5	-1,7
Faaborg - Midtfyn	23,3	23,2	24,4	25,0	27,4	29,8	-2,4
Kerteminde	6,8	6,5	6,6	6,7	7,4	7,7	-0,3
Langeland	7,0	6,4	6,4	6,8	7,7	7,9	-0,2
Middelfart	11,6	11,4	11,5	11,8	12,9	13,3	-0,3
Nordfyn	14,3	14,1	14,4	15,2	16,5	17,1	-0,6
Nyborg	14,3	14,3	14,7	15,0	16,5	18,0	-1,5
Odense	175,3	174,7	184,8	150,2	193,3	180,0	13,3
Svendborg	30,0	29,2	28,5	29,1	31,8	33,0	-1,2

Budget 2023 viser et fald i entreprenørudgifterne på 13,1 mio. kroner i forhold til forventet 2022. Forklaringerne er følgende:

Udvikling:	Mio. kroner
Forventet regnskab 2022 bruttoudgifter i alt	550,1
Trafikselskaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 5,9% højere	26,4
Trafikselskaberne i Danmarks el-omkostningsindeks 4,2% højere, hvilket har mest betydning i Odense	2,7
Trafikselskaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 6,3% højere, hvilket har betydning på Langeland	0,3
Færre køreplantimer, ca. 25968 timer, heraf årseffekt af Odense Bynet 2022, samt tilpasning i den regionale kørsel	-22,5
Odense: reduktion husleje, færre busser og ændret prissammensætning	-3,6
Ingen udgift til ekstrarengøring af knudepunkter	-2,3
Ingen udgift til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19 i 2022	-2,2
Ændring i kørselssammensætning ekskl. Odense	-0,4
Variabel kørsel	-0,7
Direkte henførbare udgifter	-3,8
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m	0,6
Kompensation	-7,6
Budget 2023 bruttoudgifter i alt	537,0

Tabel 7: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2019 til B 2023

Ejer		R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
FynBus	Driftsbusser	337	337	337	316	325	326	1
	Køreplantimer	613.716	612.621	613.426	565.326	594.351	559.070	35.282
Region Syddanmark	Driftsbusser	108	107	107	107	107	107	-
	Køreplantimer	253.664	254.651	255.068	255.866	255.381	231.271	24.110
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	23	23	-
	Køreplantimer	15.523	15.595	15.322	15.281	15.490	17.238	-1.748
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	39	40	40	40	40	40	-
	Køreplantimer	24.379	23.664	24.880	25.130	24.955	27.275	-2.320
Kerteminde+A174	Driftsbusser	9	9	9	9	9	9	-
	Køreplantimer	8.278	7.705	7.707	7.722	7.651	7.741	-90
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	7	7	-
	Køreplantimer	9.686	9.111	8.752	8.797	8.789	8.672	117
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	12	12	-
	Køreplantimer	13.418	13.038	12.674	12.792	12.740	12.490	250
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	23	24	1
	Køreplantimer	15.897	15.367	15.343	16.009	15.775	15.616	159
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	15	15	-
	Køreplantimer	17.202	17.135	17.285	17.343	17.449	18.954	-1.505
Odense	Driftsbusser	77	77	77	56	65	65	-
	Køreplantimer	216.146	216.643	216.604	166.517	196.236	180.085	16.152
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	24	24	-
	Køreplantimer	39.523	39.712	39.791	39.869	39.885	39.728	157

Der er ca. 35.282 færre køreplantimer i budget 2023 end i forventet regnskab 2022. Det skyldes indførelsen af nyt Bynet og letbane i Odense i 2022. Derudover er den primære årsag de regionale tilpasninger på ruterne 110-111, 130-132 og 920, samt kalenderforskydninger mellem 2022 og 2023, hvor der i kommunerne kan være forskydninger i antal skoledage med op til 2,5%.

Fællesudgifter

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

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

FynBus ramme for de ordinære fællesudgifter p/l-reguleres og udgør i budget 2023 67,6 mio. kroner.

Der budgetteres med et mindre forbrug på ca. 0,8 mio. kr. for fællesudgifterne i forhold til rammen. Mindre forbruget overføres til rammestyring.

Budget 2023 til Rejsekort A/S er 15,7 mio. kroner, som er p/l reguleret.

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

Tabel 8: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2019 til B2023

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Driftsrelaterede udgifter	10,1	11,2	10,3	11,3	11,9	12,0	-0,1
Salgsrelaterede udgifter	15,0	14,0	17,0	17,0	19,0	16,5	2,5
Administrative udgifter	36,5	34,2	36,7	37,7	36,7	38,3	-1,6
Ordinær ramme	61,6	63,7	64,6	65,9	65,9	67,6	-1,6
Resultat		4,3	0,5	0,0	-1,6	0,8	
Udgifter Rejsekort	14,5	14,5	15,0	15,3	14,8	15,7	-0,9
Investering Odense Letbane	0,0	0,1	5,0	0,0	1,4	0,0	1,4
Rammestyling / Overførsel	0,5	4,2	-4,5	0,0	-2,6	0,8	-3,4
Anlægsudgifter	1,3	0,9	1,0	4,5	1,5	1,0	0,5
I alt	78,0	79,0	80,6	85,7	82,7	84,3	-1,6

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

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

- Digital Trafikinformation, 0,5 mio. kr. (2021 projekt)
- Nyt økonomisystem, 0,5 mio. kr.

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

Fordelingen af fællesudgifter på ejerniveau ses i tabel 9 herunder.

Tabel 9: Ordinære fællesudgifter i perioden regnskab 2020 til budget 2023 uden rammestyring og anlægsudgifter

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
FynBus	76,1	73,9	84,1	81,2	83,7	82,4	1,3
Region Syddanmark	34,7	33,8	39,0	37,6	37,9	37,0	0,9
Assens	1,8	1,7	1,9	1,7	1,9	1,9	0,0
Faaborg - Midtfyn	2,6	2,4	2,5	2,6	2,8	2,8	-0,1
Kerteminde	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,0
Langeland	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	0,0
Middelfart	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5	0,0
Nordfyn	1,7	1,6	1,7	1,7	1,8	1,9	-0,1
Nyborg	1,8	1,8	1,9	1,9	2,0	2,1	0,0
Odense	25,7	24,8	28,8	27,5	29,0	28,2	0,7
Svendborg	4,5	4,4	4,9	4,8	4,9	5,0	-0,1

Telekørsel/Flextur og Plustur

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

Tabel 10 herunder viser udviklingen i ejerbidraget fra 2019-23 på ejerniveau.

Tabel 10: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2019 til B2023 i løbende priser

Ejerbidrag Flextur/Plustur (mio kr. i årets priser) Incl. Midler fra staten	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
FynBus	17,1	11,3	10,6	11,0	10,2	10,4	-0,2
Region Syddanmark	0,7	0,8	0,7	0,9	0,8	0,9	-0,1
Assens	3,2	1,8	1,4	1,3	1,4	1,7	-0,3
Faaborg - Midtfyn	5,1	3,3	3,1	2,3	2,5	2,4	0,2
Kerteminde	1,5	1,0	0,9	1,1	1,1	1,2	0,0
Langeland	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0
Middelfart	1,2	0,9	1,3	1,4	1,3	1,3	0,0
Nordfyn	3,4	2,0	1,9	2,5	1,5	1,3	0,2
Nyborg	0,5	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,1
Odense	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	-0,1
Svendborg	1,2	1,0	0,9	1,0	0,9	1,1	-0,2

Ejerbidraget i 2023 forventes at udgøre 10,4 mio. kroner, hvilket er et fald på 0,2 mio. kroner i forhold til forventet regnskab 2022. Faldet skyldes at der forventes færre ture.

Budgettet tager udgangspunkt i kommunernes indmelding af forventet kørsel i 2023.

Nordfyn har nedjusteret deres budget med 12.000 ture, mens de øvrige kommuner forventer antal ture på niveau med budget 2022.

Ved fremskrivning af kørselsudgifter er anvendt den gennemsnitlige udgift per tur i 2. kvartal 2022. Grundet den aktuelle udvikling i brændstofpriser og igangværende udbud er der usikkerhed til kørselsudgifterne. I nedenstående tabel ses antal ture indenfor de forskellige telekørselsordninger fordelt på ejer.

Tabel 11: Produkt- og ejerfordelte rejser i telekørslen i perioden regnskab 2019 til B2023

Flextur/Plustur samlet - Antal rejser								Afvigelse B 2023- FR2022
Ture	Produkt	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	
FynBus	Telependler	8.972	858	-	-	-	-	-
	Telerute	5.381	4.585	4.166	6.438	4.620	5.640	1.020
	Telecity	9.077	2.035	-	-	-	-	-
	Teletaxa	115.552	9.638	704	1.300	1.043	1.300	257
	Flextur	-	44.710	57.342	80.300	60.640	72.584	11.944
	Plustur	-	11.689	17.106	22.677	22.331	18.510	-3.821
	Total	138.982	73.515	79.318	110.715	88.634	98.034	9.400
RSD	Telerute	3.997	3.511	3.826	5.000	3.816	4.500	684
	Total	3.997	3.511	3.826	5.000	3.816	4.500	684
Assens	Teletaxa	25.920	1.772	2	50	72	50	-22
	Flextur	-	6.718	6.929	14.144	8.281	14.144	5.863
	Plustur	-	2.293	2.963	2.528	3.403	2.528	-875
	Total	25.920	10.783	9.894	16.722	11.757	16.722	4.965
Faaborg- Midtfyn	Telependler	3.772	422	-	-	-	-	-
	Telerute	131	39	54	250	146	150	4
	Teletaxa	38.146	3.293	-	-	-	-	-
	Flextur	-	16.541	19.275	20.000	18.164	20.000	1.836
	Plustur	-	2.813	4.397	4.000	5.532	4.000	-1.532
	Total	42.049	23.108	23.726	24.250	23.842	24.150	308
Kerteminde	Telependler	724	41	-	-	-	-	-
	Teletaxa	11.677	902	-	-	-	-	-
	Flextur	-	5.013	6.305	6.800	6.516	6.800	284
	Plustur	-	1.263	2.246	3.400	3.047	3.400	353
Total	12.401	7.219	8.551	10.200	9.563	10.200	637	
Langeland	Telerute	676	594	230	425	354	425	71
	Total	676	594	230	425	354	425	71
Middelfart	Telecity	4.129	990	-	-	-	-	-
	Teletaxa	7.621	592	-	-	-	-	-
	Flextur	-	5.626	8.623	11.000	10.335	11.000	665
	Plustur	-	846	2.325	2.500	2.827	2.500	-327
Total	11.750	8.054	10.948	13.500	13.162	13.500	338	
Nordfyns	Telependler	2.137	201	-	-	-	-	-
	Teletaxa	23.667	2.001	-	-	-	-	-
	Flextur	-	4.784	7.903	17.040	7.542	9.000	1.458
	Plustur	-	2.084	2.270	6.960	4.193	2.672	-1.521
Total	25.804	9.070	10.173	24.000	11.734	11.672	-62	
Nyborg	Telependler	782	89	-	-	-	-	-
	Telerute	115	41	28	298	117	100	-17
	Teletaxa	3.517	255	-	-	-	-	-
	Flextur	-	1.686	1.977	1.676	2.337	2.000	-337
	Plustur	-	990	925	879	1.133	1.000	-133
	Total	4.414	3.061	2.930	2.853	3.587	3.100	-487
Odense	Telerute	407	399	28	410	174	410	236
	Teletaxa	630	399	702	1.250	971	1.250	279
	Total	1.037	798	730	1.660	1.145	1.660	515
Svendborg	Telependler	1.557	105	-	-	-	-	-
	Telerute	55	1	-	55	14	55	41
	Telecity	4.948	1.045	-	-	-	-	-
	Teletaxa	4.374	424	-	-	-	-	-
	Flextur	-	4.342	6.330	9.640	7.465	9.640	2.175
	Plustur	-	1.400	1.980	2.410	2.197	2.410	213
Total	10.934	7.317	8.310	12.105	9.676	12.105	2.429	

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

FLEKKØRSEL

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

Nedenstående oversigt viser, hvilke kørselsordninger de enkelte kommuner og Region Syddanmark i 2022 har placeret hos FynBus.

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

Tabel 12: Kørselsordninger hos Flextrafik ved 1. halvår 2022

Kørselstype	Handicapkørsel*	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetskørsel	§ Kørsel	Elevekørsel	Specialskolekørsel	Flextur/Plustur	Siddende patientbefordring
Assens	X		X	X	X	X			X	C	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X	X		C	C	X	
Kerteminde	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	
Langeland	X	X	X	X	X	X		X			X	
Middelfart	X										X	
Nordfyn	X	X	X	X	C	C	C	X	C	C	X	
Nyborg	X		X	X		X		X	X	X	X	
Odense	X										X	
Svendborg	X										X	
Ærø	X	X	X	X								
Region Syddanmark											X	X

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

Det fremgår af tabel 12, at kommunerne anvender FynBus i 67 ud af de i alt 112 mulige ordninger.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i antal personture for perioden 2019 til 2023 vist.

Tabel 13: Antal personture i perioden regnskab 2019 til B2023

Antal personture	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Handicapkørsel	142.027	92.834	103.885	140.645	119.241	140.174	20.933
Anden kørsel	226.473	141.485	230.667	295.945	276.224	272.430	-3.794
Handicap- og anden kørsel	368.500	234.319	334.552	436.590	395.465	412.604	17.139
Flextur/Plustur*	138.982	73.515	79.318	110.715	88.634	98.034	9.400
I alt	507.482	307.834	413.870	547.304	484.099	510.638	26.539
Siddende patientbefordring	235.034	205.106	205.255	238.000	205.000	215.000	10.000
I alt	742.516	512.940	619.125	785.304	689.099	725.638	36.539

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

Budget 2023 er baseret på indmeldinger fra kommunerne, hvor de fleste kommuner har valgt at fastholde niveauet fra budget 2022. Det budgetteres med ca. 725.000 personture i 2023.

Ejerbidrag

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 14.

Tabel 14: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2019 til B2023

Mio. kroner (årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Indtægter	-5,7	-4,7	-5,7	-6,2	-6,6	-8,1	1,5
Entreprenørudgifter	66,5	47,5	61,3	74,6	75,3	82,2	-7,0
Flex udgifter, netto	60,8	42,7	55,6	68,4	68,7	74,2	-5,5
Fællesudgifter	18,9	18,9	20,5	20,6	24,3	24,1	0,1
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp./stigende omkost.	79,7	76,5	86,2	89,0	93,0	97,0	-4,0

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

Budgettet for ejerbidraget i 2023 er 97 mio. kr., hvilket er en stigning i forhold til forventet regnskab 2022 på ca. 4 mio. kr., som skyldes øget entreprenørudgifter, som følge af nye kontrakter, på ca. 7 mio. kr., flere indtægter på ca. 1,5 mio. kr. samt forventet compensation vedr. stigende omkostninger på ca. 1,3 mio. kr.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel:

Tabel 15: Ejerbidrag for Flexkørsel for perioden regnskab 2019 til B2023

Ejerbidrag for Flexkørsel (mio. kroner i årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Assens	18,1	10,5	12,4	11,3	11,8	12,2	-0,4
Faaborg-Midtfyn	9,1	10,7	24,1	28,9	27,8	27,3	0,5
Kerteminde	7,1	5,9	5,5	5,4	5,1	4,9	0,2
Langeland	2,8	3,0	2,4	2,4	3,0	3,1	-0,1
Middelfart	1,8	1,9	1,8	1,8	1,8	2,2	-0,4
Nordfyn	16,9	19,4	17,2	17,3	19,3	20,6	-1,3
Nyborg	3,0	3,2	2,5	2,5	2,7	2,4	0,2
Odense	10,8	11,1	10,1	10,3	9,9	12,3	-2,4
Svendborg	2,8	3,0	2,5	2,6	2,6	2,7	-0,1
Ærø	0,5	0,5	0,4	0,3	0,7	0,6	0,1
Region Syddanmark	6,8	7,4	7,2	6,0	8,4	8,6	-0,2
I alt	79,7	76,5	86,2	89,0	93,0	97,0	-4,0

Budget 2023 er fremskrevet med udgangspunkt i kommunernes indmeldinger om forventet aktivitetsniveau. De fleste kommuner har valgt at fastholde budget 2023, mens Faaborg-Midtfyn og Nordfyn Kommune har nedjusteret antal ture.

Entreprenørudgifter

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 16: Entreprenørdgifter i perioden regnskab 2019 til B2023

Mio. kroner (årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Handicapkørsel	28,0	19,8	22,0	25,4	26,9	31,6	-4,7
Anden kørsel	38,3	27,6	39,3	49,2	48,3	50,6	-2,3
I alt	66,3	47,5	61,3	74,6	75,3	82,2	-7,0

Note: Eksklusiv Flextur/Plustur, som udgiftsføres under busdriften og eksklusiv siddende patientbefordring som regnskabsføres under Sydtrafik.

I nedenstående tabel er entreprenørdgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 17: Entreprenørdgifter pr. persontur i perioden regnskab 2019 til B2023

Kroner pr. tur (årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Handicapkørsel	197,2	213,4	212,1	180,7	226	226	0
Anden kørsel	169,9	195,9	171,3	166,7	176	187	-11
Handicap og anden kørsel	180,4	202,5	183,3	171,0	190	199	-9
Flextur/Plustur	102,1	100,7	107,8	97,4	104	106	-2
I alt	158,9	178,2	168,8	156,1	175	181	-7

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

Fællesudgifter

Fællesudgifterne budgetteres i 2023 at udgøre ca. 28 mio. kr. Merudgiften i forhold til forventet regnskab 2022 skyldes helårseffekt af flere ressourcer til NOP, kundeundersøgelse i 2023 samt p/l regulering.

Tabel 18: Oversigt fællesudgifter i perioden regnskab 2019 til B2023

Mio. kroner (årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Fællesudgifter, Flextur/Plustur	5,5	6,5	4,9	4,2	4,2	4,1	0,1
Fællesudgifter, flexområdet	18,9	18,9	20,5	20,6	24,3	24,1	0,1
Fællesudgifter, i alt	24,5	25,4	25,4	24,8	28,4	28,2	0,2

TJENESTEMANDSPENSIONER

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

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

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

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

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

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

Resultat

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

FynBus budgetterede med et underskud på 12,4 mio. kroner i 2023, hvilket er på niveau med B2022.

Tabel 19: Pensionsresultat i perioden regnskab 2019 til B2023

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-13,2	-9,7	-9,7	-8,6	-8,7	-9,3	0,6
Udgifter til pensioner	18,5	19,1	19,6	20,8	20,2	21,6	-1,4
Nettoudgifter pension	5,3	9,4	9,8	12,1	11,5	12,3	-0,8
Administrative udgifter	0,2	-0,0	-0,0	0,2	0,1	0,1	-
Resultat pension	5,5	9,4	9,8	12,3	11,6	12,4	-0,8

Indtægterne budgetteres til at udgør 9,3 mio. kroner i 2023.

Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger består af:

- 3,9 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø.
- 1,8 mio. kroner i afkast af obligationsbeholdning, som er på niveau med budget. Aktie- og obligationsmarkederne er de seneste år været meget volatile og derfor kan der opleves større udsving end hidtil i afkastet.
- 3,6 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er på niveau med budget.

De eksterne administrative budgetteres til at udgøre 0,1 mio. kroner. Udgifterne kan henføres til eksterne udgifter til udbetalingsadministration, bankgebyrer, revisionspåtegning mv.

Præmiebetaling

Som det fremgår af nedenstående tabel, budgetteres den samlede præmie til pension vedr. de tjenestegørende i 2023 at udgør 1,2 mio. kroner.

Den største del af opsparingen er placeret hos Sampension.

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

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 20: Præmiebetaling i perioden regnskab 2019 til B2023

Præmiebetaling (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Odense Kommune	-	-	-	-	-	-	-
Keolis Danmark A/S	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,0
FynBus' fællesudgifter	1,1	1,1	0,9	0,9	0,9	0,6	0,3
I alt til Sampension	1,6	1,6	1,4	1,4	1,4	1,0	0,3
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,2	0,1
Samlet præmiebetaling	2,1	1,9	1,8	1,8	1,7	1,2	0,5

Pensionsbalance

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

I forbindelse med de 5-årige aktuaropgørelser bliver forskellen mellem forpligtelserne og værdierne nulstillet ved, at FynBus bogfører den del af forpligtelsen, som vedrører Odense Kommune som et tilgodehavende og den del, som vedrører FynBus, bliver reguleret over FynBus' egenkapital. FynBus tilgodehavender hos Odense Kommune udgør pr. 31/12-21 409,5 mio. kroner mod tidligere 425,1 mio. kroner pr. 31/12-20.

FynBus pensionsforpligtelser omfatter 105 tjenestemænd. Heraf er 7 pr. 31/10-22 stadig tjenestegørende.

FynBus

Kollektiv trafik

Busruiter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budget 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
Indtægter:										
Enkeltbilletter, total	36.828	20.529	22.598	30.852	30.593	-258	33.162	33.162	33.344	33.528
- Kontantbilletter	21.269	4.841	3.916	18.578	7.570	-11.008	9.658	9.658	9.711	9.765
- SMS-billetter	15.559	15.688	18.683	12.274	23.024	10.750	23.504	23.504	23.633	23.763
Rejsekort classic	57.537	42.581	46.654	61.568	57.138	-4.430	61.396	61.396	61.738	62.083
Periodekort, total	79.658	48.284	49.759	70.688	54.342	-16.346	58.534	58.534	58.869	59.207
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	19.254	485	9.902	13.998	9.714	-4.284	11.218	11.218	11.273	11.329
- Ungdomskort	50.955	39.578	32.118	47.453	38.286	-9.167	40.855	40.855	41.122	41.392
- Skolekort	9.449	8.221	7.739	9.237	6.343	-2.894	6.461	6.461	6.473	6.486
Kompensation fra Staten	12.692	12.836	12.817	12.771	11.706	-1.066	10.809	10.809	10.879	10.951
Bus / tog samarbejde	8.434	5.842	15.019	12.251	1.073	-11.178	5.139	5.139	5.172	5.205
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	1.861	3.220	5.237	1.923	-597	-2.520	2.296	2.296	2.296	2.296
Salgsprovision og - gebyrer	-1.843	-1.561	-1.411	-1.499	-632	867	-1.003	-1.003	-1.003	-1.003
Øvrige indtægter	630	-3	-631	-114	1.209	1.322	1.233	1.233	1.233	1.233
Indtægter i alt	195.798	131.727	150.043	188.440	154.832	-33.608	171.565	171.565	172.527	173.499
Covid-19 indtægtskompensation(+ er lig med kompensation for manglende indtægter)	0	60.172	55.320	0	18.135	18.135	0	0	0	0
Indtægter i alt incl. Covid-19 kompensation	195.798	191.900	205.363	188.440	172.967	-15.473	171.565	171.565	172.527	173.499
Busruiter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budget 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
Bruttoudgifter:										
- Entreprenørkontrakter	473.217	475.975	498.315	459.017	531.515	-72.499	529.923	529.923	516.423	516.423
- Incitamentsaftale	2.993	3.142	3.204	3.960	3.420	540	3.960	3.960	3.960	3.960
- Dubleringskørsel	7.652	7.359	5.745	8.870	8.610	260	7.870	7.870	7.870	7.870
- Bod	-684	-192	-200	-255	-276	21	-255	-255	-255	-255
- Rejsetidsgaranti	83	30	47	104	104	0	106	106	106	106
- Endestationer/rutebilstationer	44	399	924	1.028	500	528	500	500	500	500
- Direkte henbørbare driftsrelaterede udgifter	2.547	4.144	3.160	975	3.702	-2.727	963	3.122	963	963
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	1.369	882	279	2.500	2.500	0	1.500	1.500	1.500	1.500
Bruttoudgifter, busruiter	487.221	491.738	511.474	476.198	550.074	-73.877	544.567	546.726	531.067	531.067
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	291.424	360.011	361.432	287.758	395.243	-107.485	373.002	375.162	358.540	357.568
Covid-19 omkostningskompensation/Midler fra staten(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	0	-8.128	-11.028	0	0	0	-7.551	-6.000	-6.000	-6.000
Bruttoudgifter, busruiter incl. Covid-19 kompensation	487.221	483.609	500.446	476.198	550.074	-73.877	537.016	540.726	525.067	525.067
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter) incl. Covid-19 kom.	291.424	291.710	295.083	287.758	377.107	-89.349	365.451	369.162	352.540	351.568
Fællesudgifter:										
- Driftsrelaterede udgifter	10.122	11.160	10.348	11.292	11.885	-593	11.991	11.991	11.991	11.991
- Salgsrelaterede udgifter	14.978	14.022	17.039	16.955	18.970	-2.015	16.496	16.496	16.496	16.496
- Administrative udgifter	36.470	34.185	36.741	37.672	36.658	1.014	38.261	38.261	38.261	38.261
- Rejsekort udgifter	14.501	14.501	15.013	15.313	14.813	500	15.696	15.696	15.696	15.696
- Investering Odense Letbane	0	59	5.004	0	1.422	-1.422	0	0	0	0
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	548	4.244	-4.506	0	-2.572	2.572	0	0	0	0
- Anlægsudgifter	1.332	858	986	4.500	1.500	3.000	1.000	0	0	0
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	77.951	79.030	80.625	85.732	82.677	3.055	83.444	82.444	82.444	82.444
Covid-19 omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	0	-116	-80	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme incl. Covid-19 kompensation	77.951	78.914	80.545	0	82.677	-82.677	0	0	0	0
Årets ejerbidrag busdrift	369.374	439.040	442.056	373.490	477.919	-104.429	456.446	457.606	440.984	440.012
Covid-19 kompensation(+ lig med kompensation for manglende indtægter og øget merudgifter)	0	68.417	66.429	0	-18.246	18.099	7.551	6.000	6.000	6.000
Årets ejerbidrag busdrift incl. Covid-19 kom.	369.374	370.623	375.628	373.490	459.673	-86.330	448.895	451.606	434.984	434.012

FynBus

Kollektiv trafik

Flexitur/Plustur (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budget 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
- Indtægter	2.609	2.571	2.780	3.988	3.340	-648	4.043	4.043	4.043	4.043
- Entreprenørudgifter	14.190	7.406	8.553	10.782	9.232	1.550	10.372	10.372	10.372	10.372
Flexitur/Plustur nettoudgifter	11.581	4.835	5.773	6.795	5.893	902	6.329	6.329	6.329	6.329
- Fællesudgifter (Flextrafik)	5.545	6.492	4.852	4.182	4.157	26	4.072	4.072	4.072	4.072
Årets ejerbidrag Flexitur/Plustur	17.126	11.326	10.625	10.977	10.049	928	10.401	10.401	10.401	10.401
Covid 19-kompensation(+ er merudgift og - er mindreudgift, så ejerbidrag er lig B2020)	0	6.683	3.185	0		-136	0	0	0	0
Årets ejerbidrag Flexitur/Plustur incl. Covid-19 kom.	17.126	18.009	13.810	10.977	10.049	792	10.401	10.401	10.401	10.401
Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)										
Årets underskud kollektiv trafik	385.952	446.122	457.187	384.467	490.540	-106.073	466.847	468.006	451.385	450.413
Covid-19 indtægtskompensation(+ er lig med kompensation for manglende indtægter)	386.501	450.366	452.681	384.467	487.968	-103.501	466.847	468.006	451.385	450.413
Covid-19 kompensation i alt	0	-61.734	-63.244	0	-18.135	17.963	-7.551	-6.000	-6.000	-6.000
Årets underskud kollektiv trafik incl. Covid-19 Kom.	385.952	384.389	393.944	384.467	472.405	-88.110	459.296	462.006	445.385	444.413
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til ramkestyring og egenkapital incl. Covid-19 Kom.	386.501	388.633	389.438	384.467	469.833	-85.538	459.296	462.006	445.385	444.413

Restfinansiering og likviditet

Restfinansiering

	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budget 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
Ejerbetaling af busdrift	386.501	388.633	389.438	384.467	469.833	-85.366	466.847	468.006	451.385	450.413
Optrævet aconto for året	390.542	384.442	388.111	370.281	390.181	19.900	445.335	446.207	444.761	444.757
Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)	-4.041	4.190	1.327	14.186	79.652	65.466	21.512	21.800	6.624	5.656

Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel

	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budget 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
Afregning for foregående regnskabsår	-549	-3.889	-6.218	0	-4.590	-4.590	0	0	0	0
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedvis to år efter regnskabsåret)	1.056	17.053	2.801	0	0	0	2.876	63.165	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	11	178	29	0	0	0	30	656	0	0
Optrævet aconto for året	390.542	384.442	388.111	370.281	390.181	19.900	445.335	446.207	444.761	444.757
Årets samlede likvide tilskud	391.060	397.784	384.724	370.281	385.591	15.310	448.241	510.027	444.761	444.757

FynBus

Nøgletal

	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budget 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
Busruter										
Passagerantal*bus	14.521.000	9.472.000	8.938.000	13.641.000	11.021.000	-2.620.000	11.810.000	11.810.000	11.857.000	11.904.000
Driftsbusser	337	337	337	316	325	9	326	326	326	326
Køreplantimer	613.716	612.621	613.426	565.326	594.351	29.025	559.070	559.070	559.070	559.070
køreplankm	18.478.905	18.488.724	18.529.183	17.656.974	18.339.349	682.375	17.516.456	17.516.456	17.516.456	17.516.456
Passagerer/køreplantime	24	15	15	24	19	-6	21	21	21	21
Passager/antal indbyggere	29	19	18	28	22	-5	28	24	24	24
Køreplantime/antal indbyggere	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1
Selvforsæringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	40	27	29	40	28	-11	32	31	32	33
Indtægter/passagerer (kr.)	13	14	17	14	14	0	15	15	15	15
indtægter/køreplantim (kr.)	319	215	245	333	261	-73	307	307	309	310
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	794	803	834	842	926	83	974	978	950	950
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	475	588	589	509	665	156	667	671	641	640
Årets underskud/køreplantime (kr.)	629	728	745	680	825	145	835	837	807	806
Ejerbidrag/km (kr.)	20	24	24	21	26	5	26	26	25	25
Flextur/Plustur										
Passagerantal Flextur/Plustur (personture)	138.982	73.515	79.318	110.715	88.634	-22.080	98.034	98.034	98.034	98.034
Antal minutter (incl. Servicetid)	1.639.551	796.296	1.008.266	1.442.209	1.029.909	-412.300	1.145.825	1.145.825	1.145.825	1.145.825
Antal km (direkte rejse)	992.855	515.990	623.611	908.148	616.673	-291.474	685.876	685.876	685.876	685.876
Nettoudgifter/personetur (kr.)	83	66	73	61	66	5	65	65	65	65
Bruttoudgifter/personetur (kr.)	102	101	108	97	104	7	106	106	106	106
Fællesudgifter/personetur (kr.)	40	88	61	38	47	9	42	42	42	42
Ejerbidrag/km (kr.) (Direkte)	17	22	17	12	16	4	15	15	15	15
Ejerbidrag/minut (kr.)	10	14	11	8	10	2	9	9	9	9
Kollektiv trafik i alt										
Indbyggerantal	499.207	499.289	495.215	493.456	496.092	2.636	426.166	493.404	494.839	496.247
Passagerantal i alt	14.659.982	9.545.515	9.017.318	13.751.715	11.109.634	-2.642.080	11.908.034	11.908.034	11.955.034	12.002.034
Årets underskud/passagerer (kr.)	27	47	51	28	45	16	40	40	38	38
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	774	902	914	779	984	204	1.095	949	912	908

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

0

0

FynBus

Tjenestemandspensioner

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budget 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
Salg af busser	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nettohusleje - Gammelsø	3.478	3.595	3.824	3.706	3.743	37	3.870	3.967	4.066	4.168
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbev Odense Kommune	6.723	3.006	2.618	1.545	1.545	0	1.759	1.459	1.159	859
Pensionsudbetaling fra Sampension	3.015	3.091	3.286	3.355	3.383	28	3.634	3.825	4.021	4.221
Indtægter i alt	13.216	9.692	9.728	8.606	8.671	65	9.263	9.251	9.246	9.248
0										
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budget 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	18.515	19.074	19.565	20.756	20.206	550	21.571	22.460	23.372	24.306
Ekstern administration	164	-30	-25	180	80	100	80	80	80	80
Udgifter i alt	18.680	19.044	19.540	20.936	20.286	650	21.651	22.540	23.452	24.386
0										
I alt	5.463	9.351	9.812	12.330	11.615	715	12.388	13.289	14.206	15.138
0										

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budget 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
Optrækning Odense Kommune - tj. Mandspension	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Optrækning Tide Bus - tj. Mandspension	467	466	517	538	456	-81	410	410	432	455
Optrækning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.088	1.086	893	902	925	23	639	523	402	273
Præmiebetaling til Sampension	1.555	1.553	1.410	1.440	1.382	-58	1.049	933	834	729
Optrækning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	518	375	384	389	322	-67	181	181	181	181
i alt	2.072	1.928	1.794	1.829	1.704	-125	1.230	1.114	1.015	910

PASSAGERUDVIKLING 2022

SEPTEMBER 2022

2. november 2022

LEC

INDHOLD

Indhold	1
Indledning	2
Samlet passagertal	3
Enkeltbilletter	5
Rejsekort Classic	8
Pendlerkort	9
Ungdomskort	10
Skolekort	11
Antal kunder	12
Beholdning af kort	13
Rabat på Rejsekort Classic	14
Passagertal for Odense og Regionen	15

INDLEDNING

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

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-september 2022 blev 8,3 mio., hvilket er -21,9 % lavere end 2019.

Det største passagerfald fra 2019 til 2022 målt på antal passagerer ses i Odense med -1.305.000 heraf skyldes -313.000 nedlæggelsen af 40 gruppen. Hvis der korrigeres for 40-gruppen vil passagertabet i Odense være ca. 1 mio. og svarende til indeks 78 %.

Det 2. største fald målt på passagerantal ses på de regionale ruter med -643.000.

Tabel 1 - Samlet passagertal 2019-2022.

1.000	2019	Jan-sep		Ændring 2019-2022	
		2019	2022	Antal	Indeks
Assens	323	235	160	-75	68,2%
Faaborg-Midtfyn	315	230	192	-38	83,3%
Kerteminde	147	106	101	-5	95,1%
Langeland	276	201	161	-41	79,7%
Middelfart	173	126	104	-22	82,6%
Nordfyn	285	208	163	-45	78,3%
Nyborg	288	209	175	-34	83,7%
Odense	6.423	4.691	3.386	-1.305	72,2%
RSD	5.452	4.025	3.383	-643	84,0%
Svendborg	839	620	495	-125	79,8%
Hovedtotal	14.521	10.651	8.318	-2.333	78,1%

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

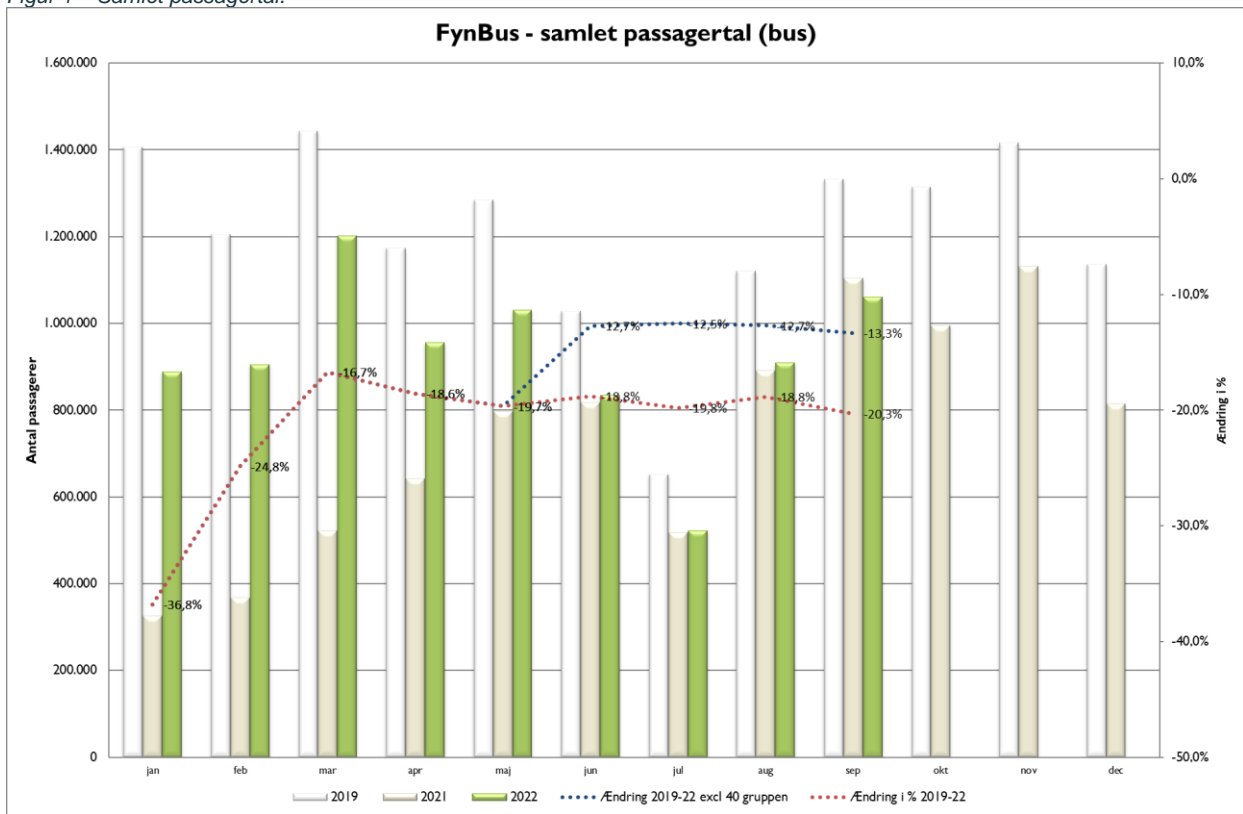
Tabel 2 - Oversigt over passagerudviklingen på produktniveau.

1.000	2019	Jan-sep		Ændring 2019-2022	
		2019	2022	Antal	Indeks
Enkeltbillet inkl. Mobil	1.566	1.175	992	-183	84,4%
Rejsekort Classic	3.748	2.764	2.262	-502	81,8%
Skolekort	1.152	836	641	-195	76,7%
Ungdomskort	1.931	1.369	949	-420	69,3%
Pendlerkort	2.861	2.112	1.590	-522	75,3%
Bus&Tog m.v.	3.262	2.395	1.883	-511	78,7%
I alt	14.521	10.651	8.318	-2.333	78,1%

Januar-september 2022 viser en tilbagegang siden 2019 for alle produkter. Tilbagegangen er størst for ungdomskort med -30,7 %. Det er en del af den generelle udvikling, hvor de uddannelsessøgende ikke længere opfatter ungdomskort, som et attraktivt produkt.

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 1 – Samlet passagertal.



Figur 1 viser de realiserede passagertal for 2019 – 2022 samt ændringen i forhold til 2019 pr. måned.

Der er i september 2022 realiseret et fald i passagertallet i forhold til 2019 på -20,3 %. Ved at fjerne 107.000 passagerer på 40 gruppen i september 2019 fra beregningen er ændringen -13,3 %.

Udviklingen for de enkelte produkttyper vises i detaljer på figurerne 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.

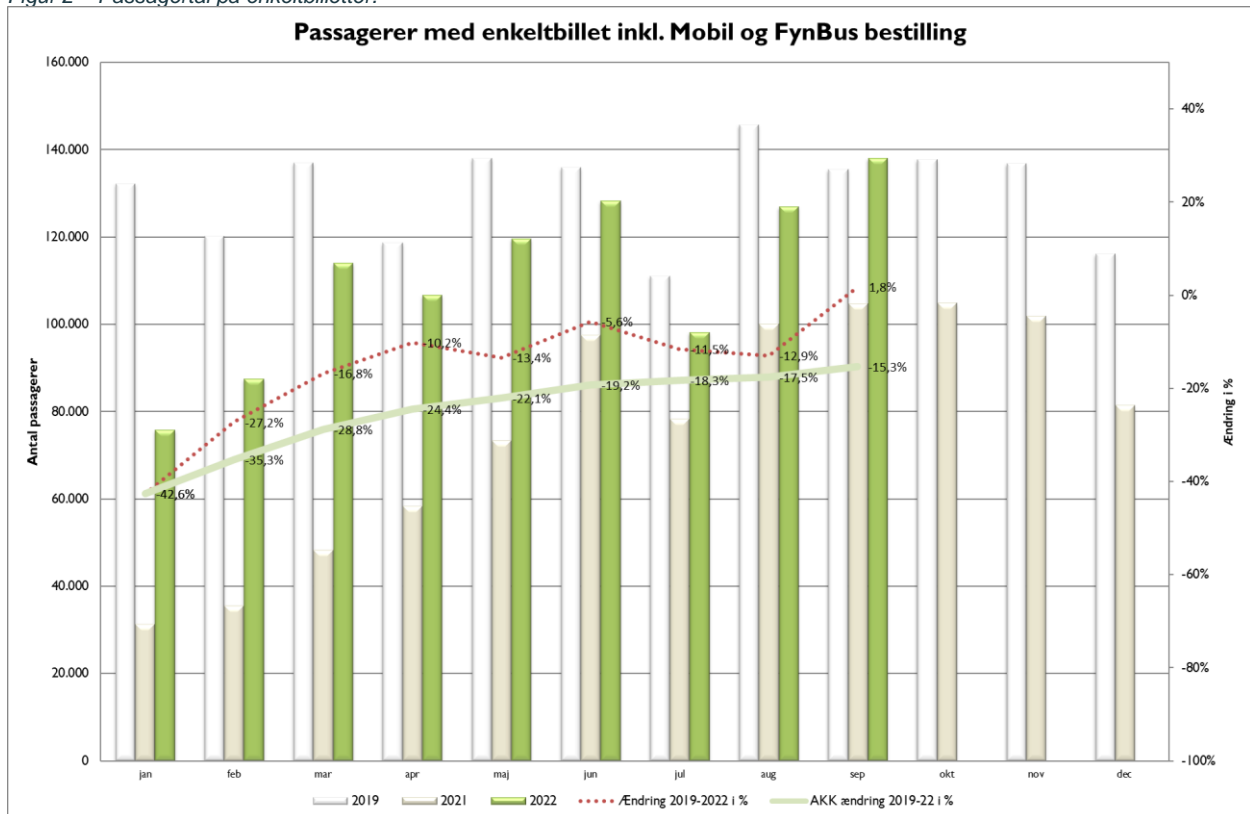
Endeligt har der de senere år været faldende ungdomsårgange, der ligeledes påvirker antal af rejser blandt unge.

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 der solgt næsten 12.000 UngOdense billetter.

ENKELTBILLETTER

Der har i januar - september 2022 været et fald i salget af enkeltbilletter inkl. mobilbilletter og FynBus bestilling på -13,3 % i forhold til 2019.

Figur 2 – Passagertal på enkeltbilletter.

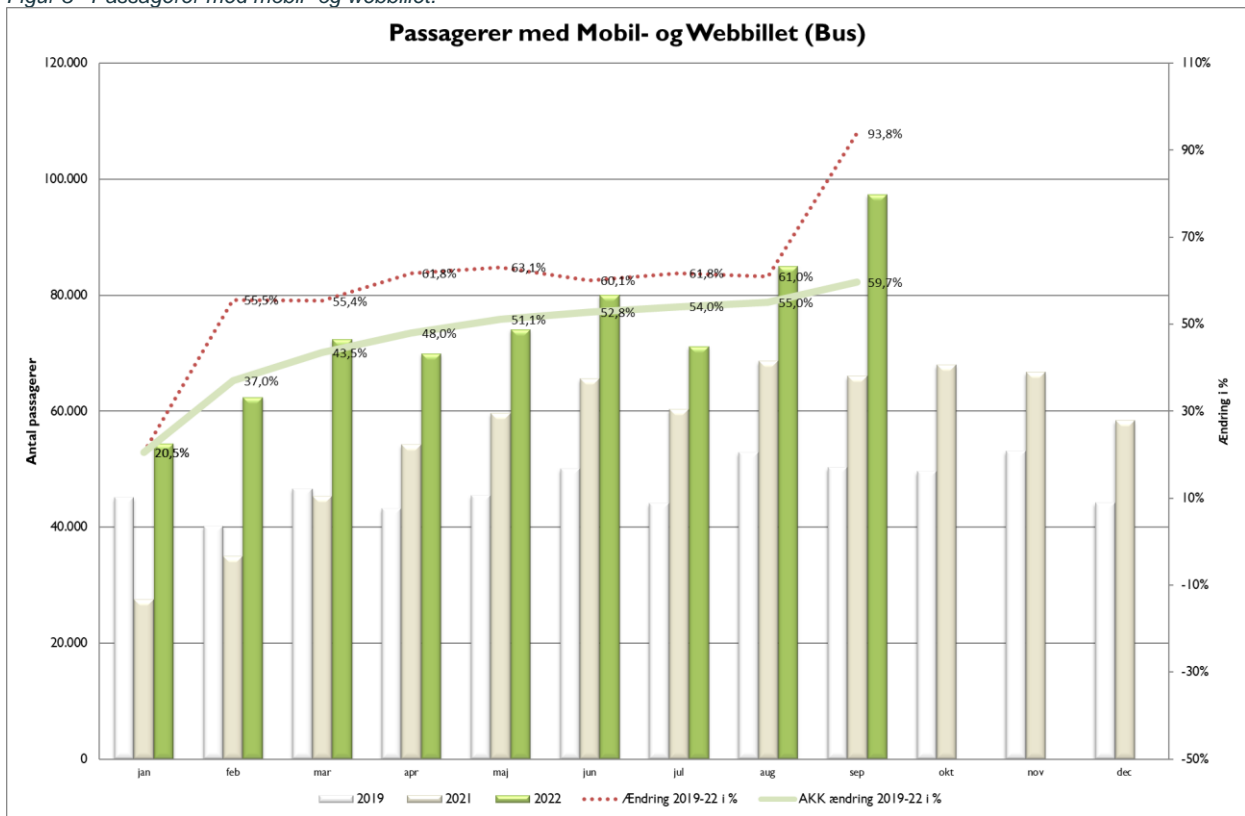


Heri indgår:

- Et fald i salget af enkeltbilletter i bussen med -65,8 % i forhold til 2019.
- En stigning i salget af mobil- og webbilletter på 59,7 % - se figur 3 nedenfor.

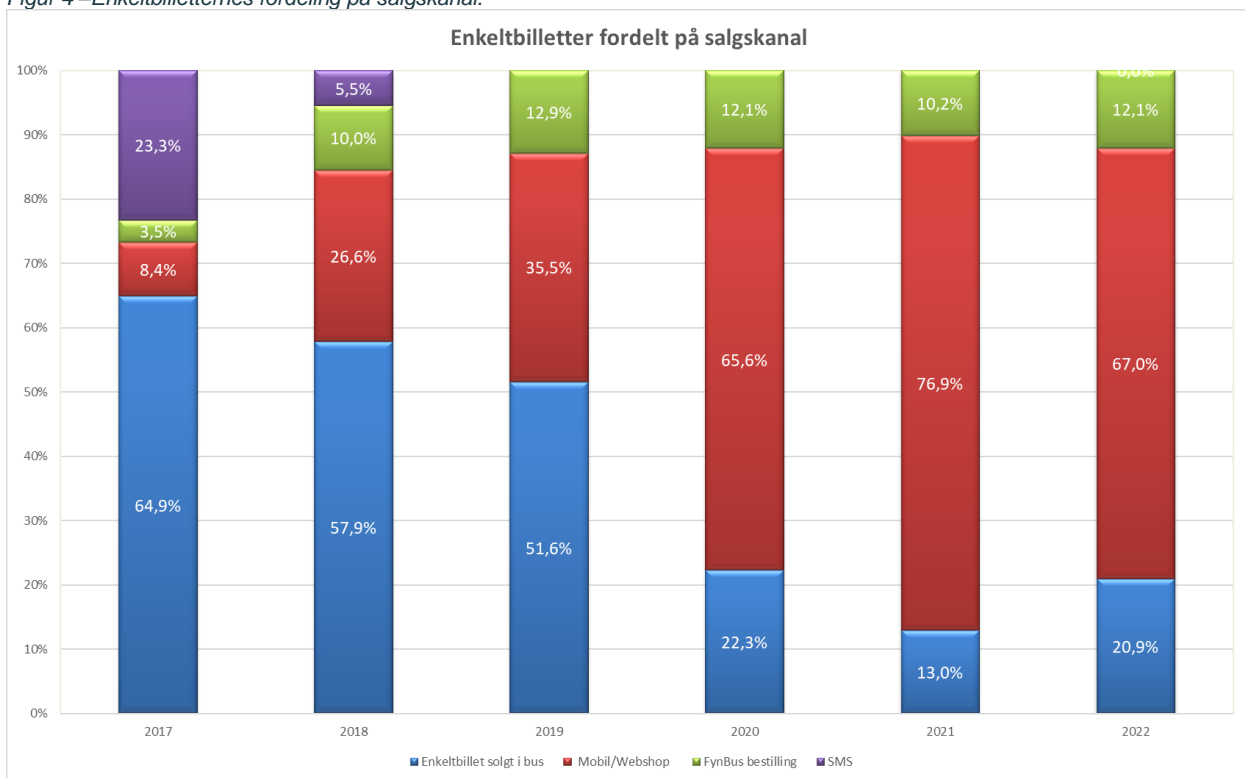
Der er i forbindelse med corona-årene sket et skifte fra salg af enkeltbilletter i busserne til salg af mobil og webbilletter, som skyldes perioder hvor der ikke modtages kontanter i bussen. Salget i bussen er vendt tilbage fra sommeren 2021, men på et væsentligt lavere niveau.

Figur 3 – Passagerer med mobil- og webillet.

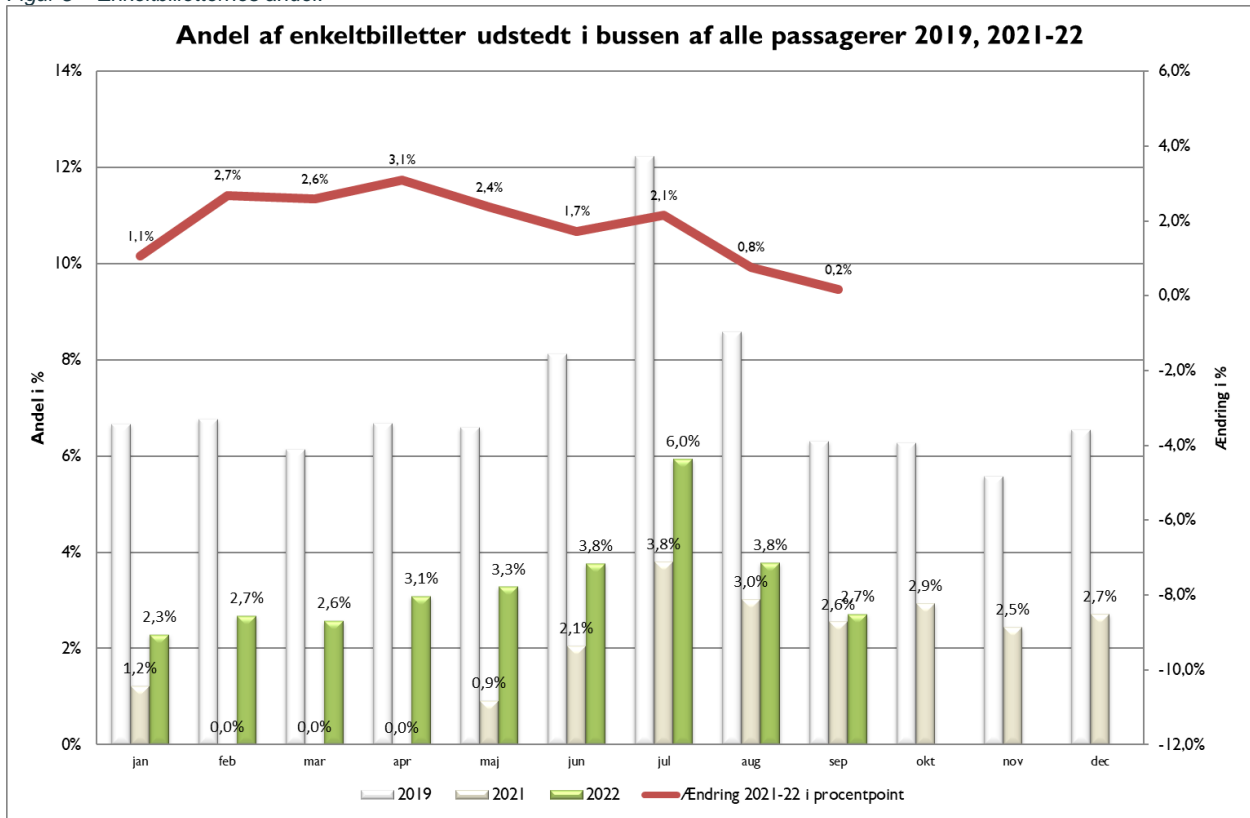


I nedenstående figur 4 ses udviklingen i hvor enkeltbilletterne bliver solgt. Fra flest i busserne til flest via mobil eller webshoppen.

Figur 4 – Enkeltbilletternes fordeling på salgskanal.



Figur 5 – Enkeltbilletternes andel.

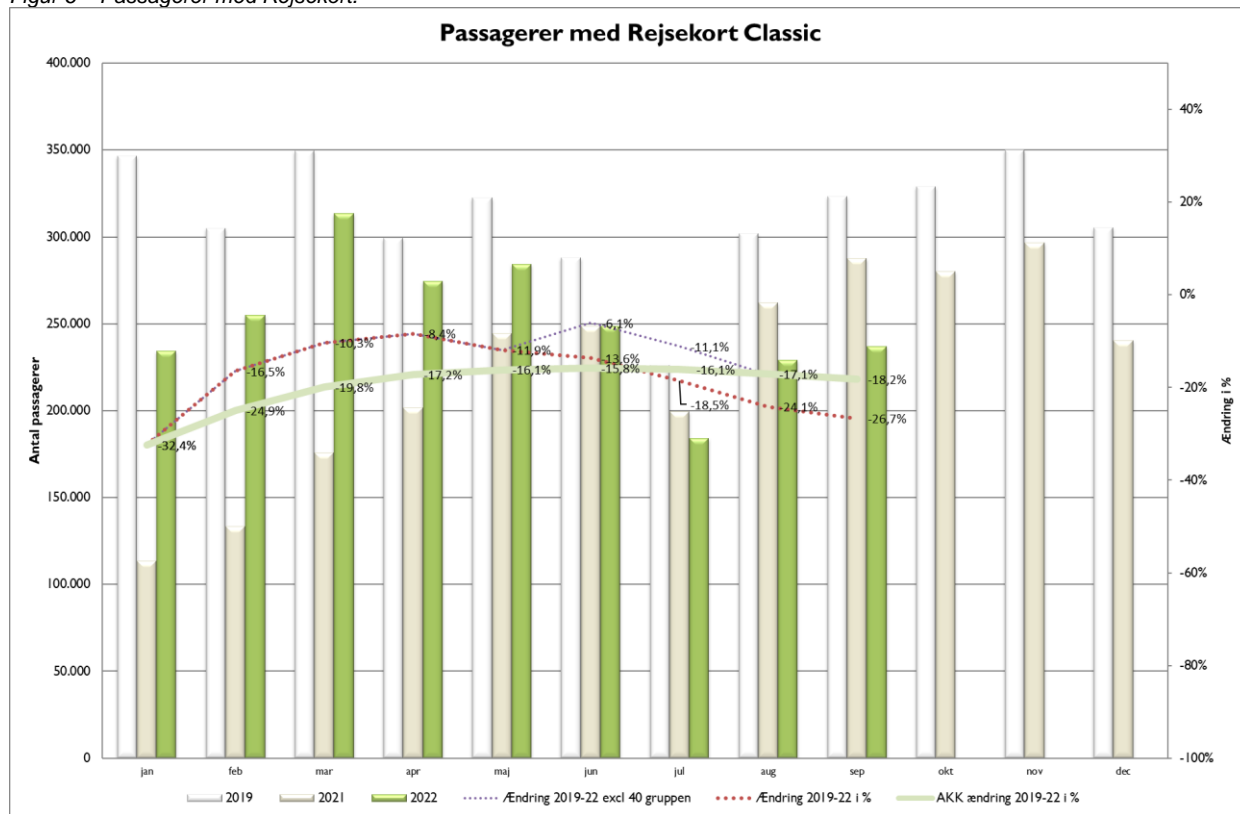


Figur 5 viser, at salget af enkeltbilletter i bussen efter genåbningen udgør 2,3 – 5,9 % af alle passagerer i årets første 8 måneder af 2022.

REJSEKORT CLASSIC

Figur 6 nedenfor viser udviklingen i FynBus' samlede passagertal på Rejsekort Classic. I perioden januar – september 2022 var der et fald i antallet af passagerer på -18,2 % i forhold til 2019.

Figur 6 – Passagerer med Rejsekort.

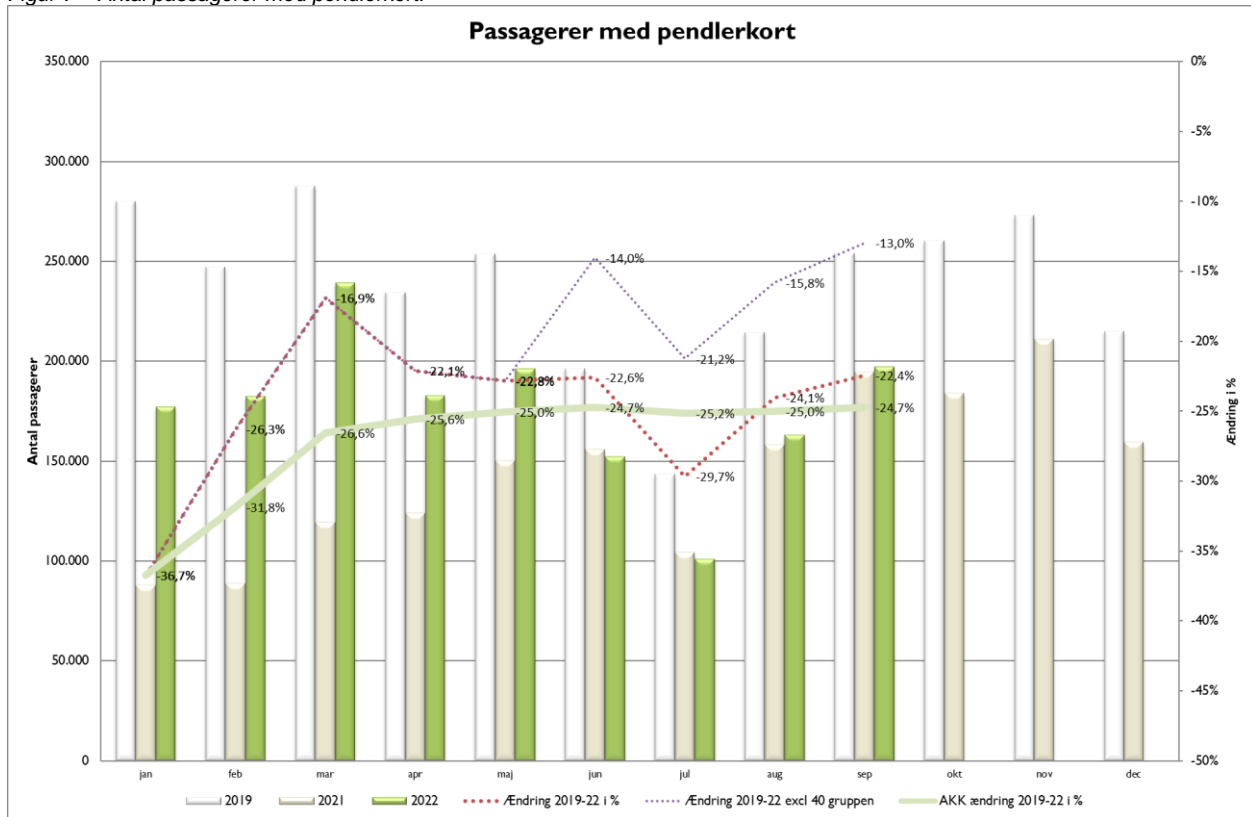


September 2022 viser et fald på -26,7 %. Korrigeret for 40 gruppen er faldet -18,2 %. Faldet kan sandsynligvis forklares med, at kunderne i stedet har kørt på mobilbillet herunder "Ung Odense".

PENDLERKORT

Figur 7 viser udviklingen i antallet af passagerer med pendler- og pendler kombi udstedt på Rejsekortet. I perioden januar – september 2022 var der et fald i antallet af passagerer på -24,7 % i forhold til 2019.

Figur 7 – Antal passagerer med pendlerkort.

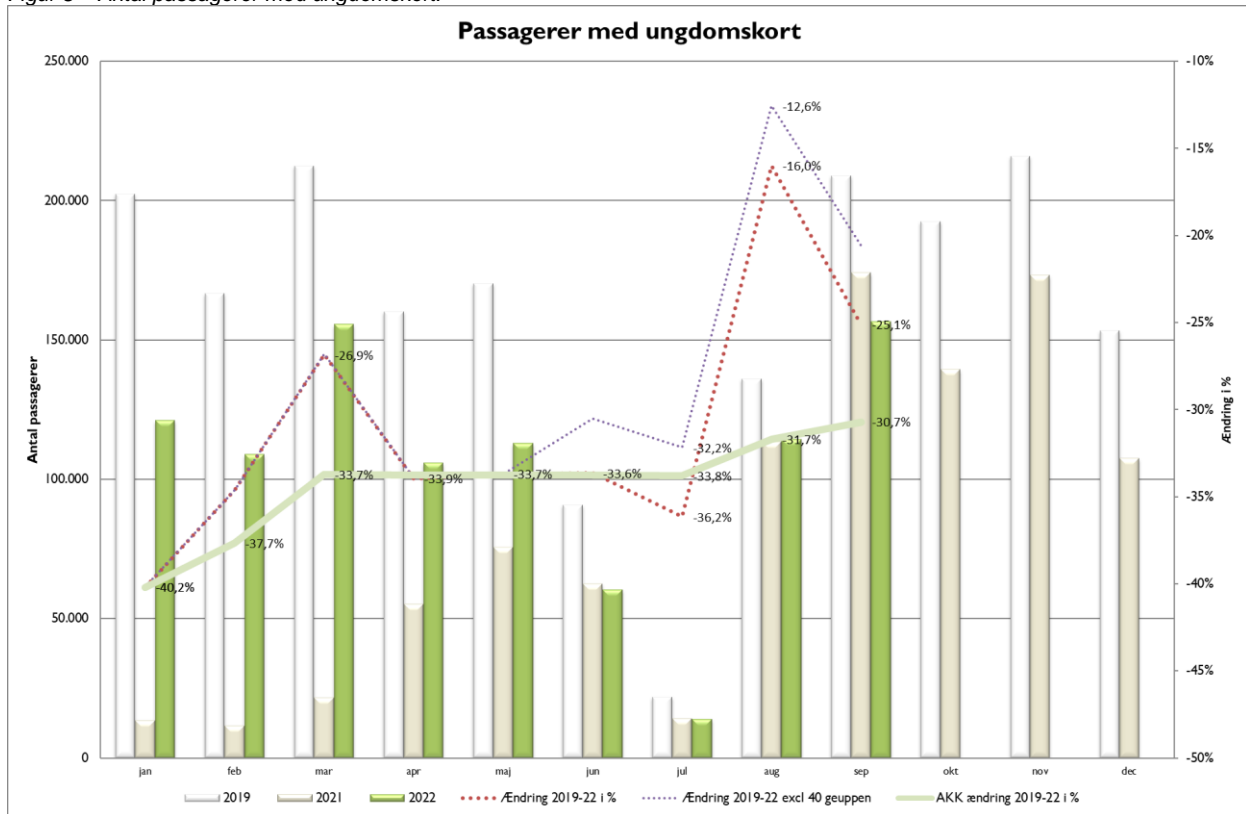


September 2022 viser et fald på -22,4 %. Korrigeret for 40 gruppen er faldet -13,0 %.

UNGDOMSKORT

Figur 8 viser udviklingen i antallet af passagerer med ungdomskort. I januar – september 2022 var der tale om en tilbagegang på -30,7 % i forhold til 2019.

Figur 8 – Antal passagerer med ungdomskort.



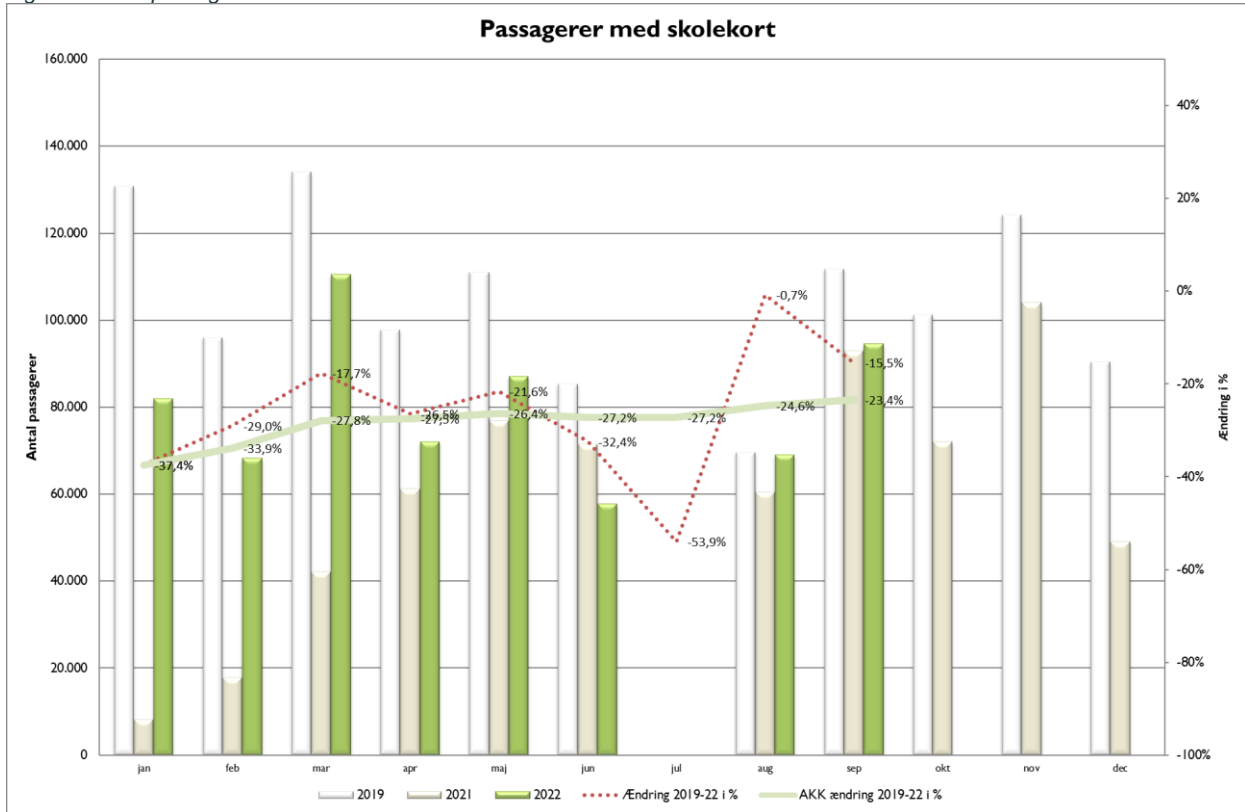
Det kan se ud som om nogle af de uddannelsessøgende er vendt tilbage til bussen i forbindelse med skolestart i august. September 2022 viser dog igen et stort fald på -25,1 %. Korrigeret for 40 gruppen er faldet -20,6 %.

SKOLEKORT

Passagertallet på skolekort er faldet med -23,4 % 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 ca. 18 % færre gyldige kort.
- Den resterende del af forklaringen skal findes i en lavere rejsefrekvens på de udstedte kort.

Figur 9 – Antal passagerer med skolekort.

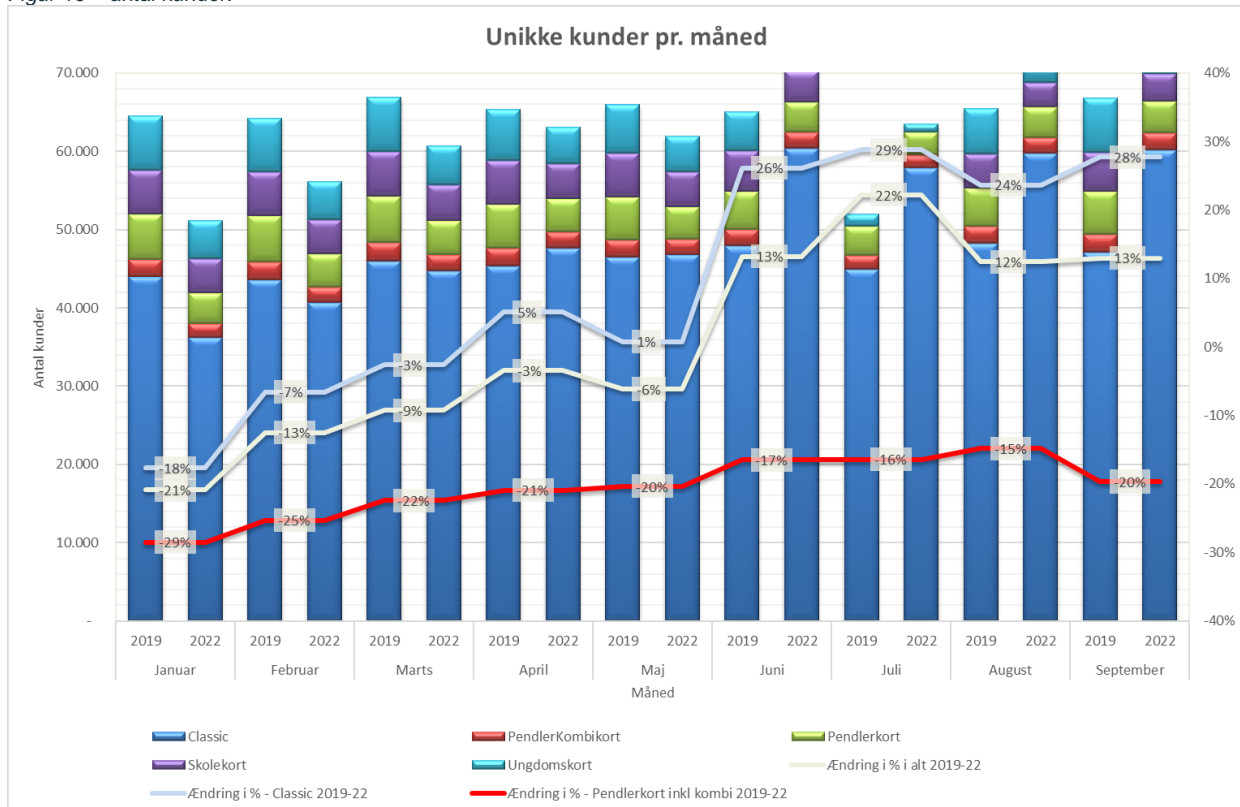


ANTAL KUNDER

Figur 10 viser antallet af kunder i 2019 til 2022 (kunder, som har anvendt deres kort i bussen). Der er i løbet af januar-september 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 som sandsynligvis skyldes, at der i juni blev uddelt gratis rejsekort på grund af opstart af Odense Letbane. Disse kort bliver også anvendt i busserne.

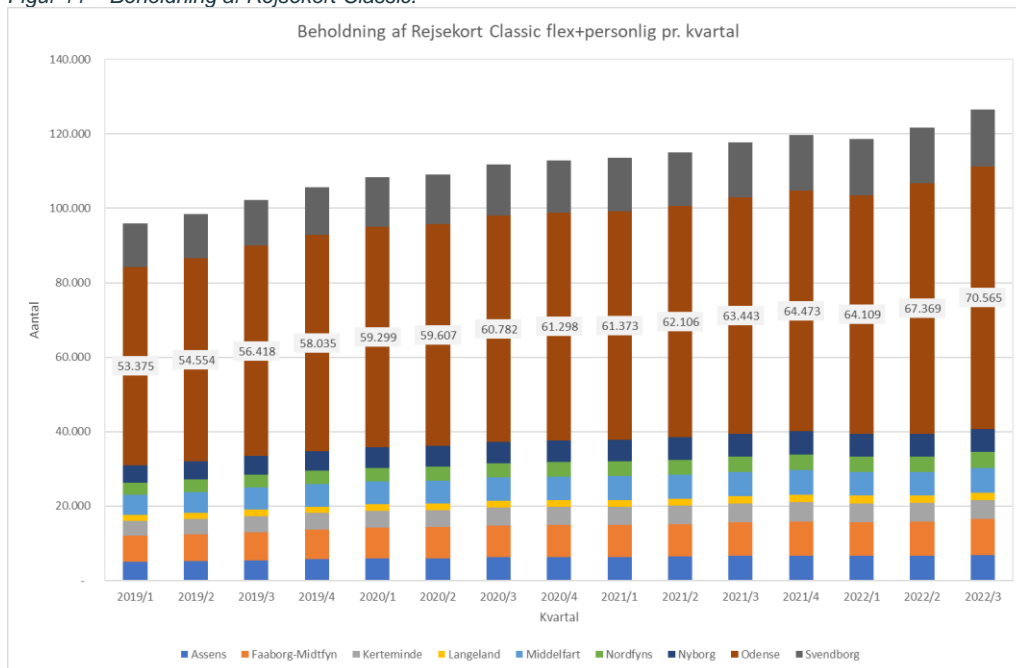
I september er der et ekstraordinært fald i antal unikke pendlerkort på Rejsekortet som konsekvens af, at der er blevet udstedt flere pendlerkort på FynBus's app.

Figur 10 – antal kunder.



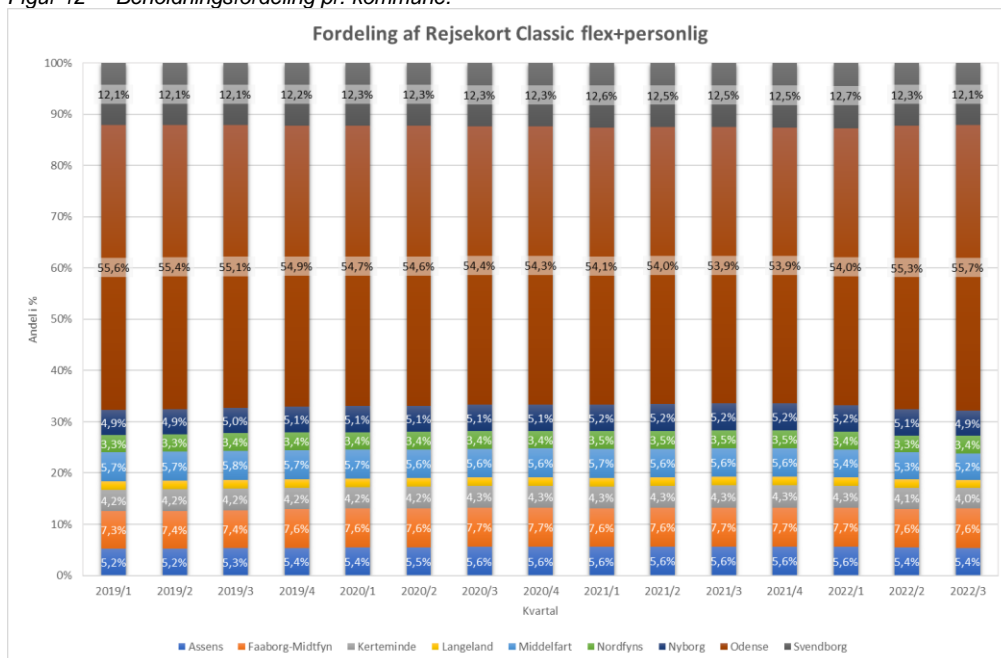
BEHOLDNING AF KORT

Figur 11 – Beholdning af Rejsekort Classic.



Figur 11 viser beholdningen af Rejsekort Classic¹ (flex og personlig) pr. kvartal på Fyn (126.600.000 i 3. kvartal 2022 og 121.800 i 2. kvartal 2022). Fordelt efter bopælskommune². Figur 12 nedenfor viser beholdningens procentvise fordeling på kommuner.

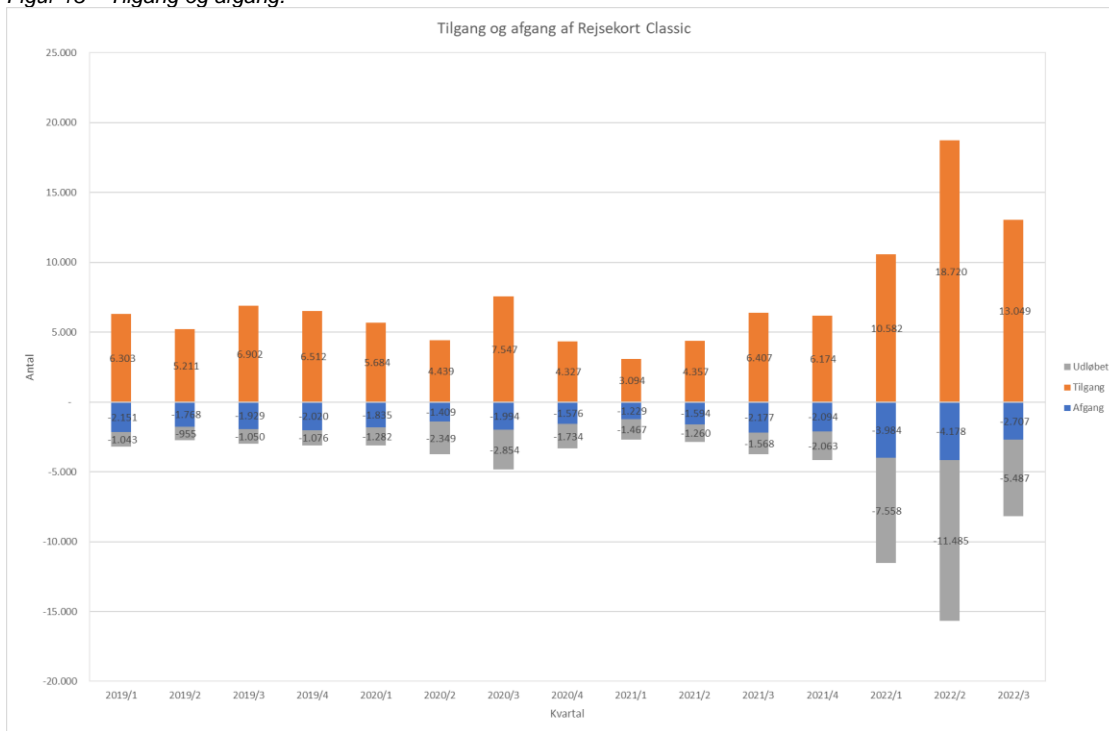
Figur 12 – Beholdningsfordeling pr. kommune.



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.

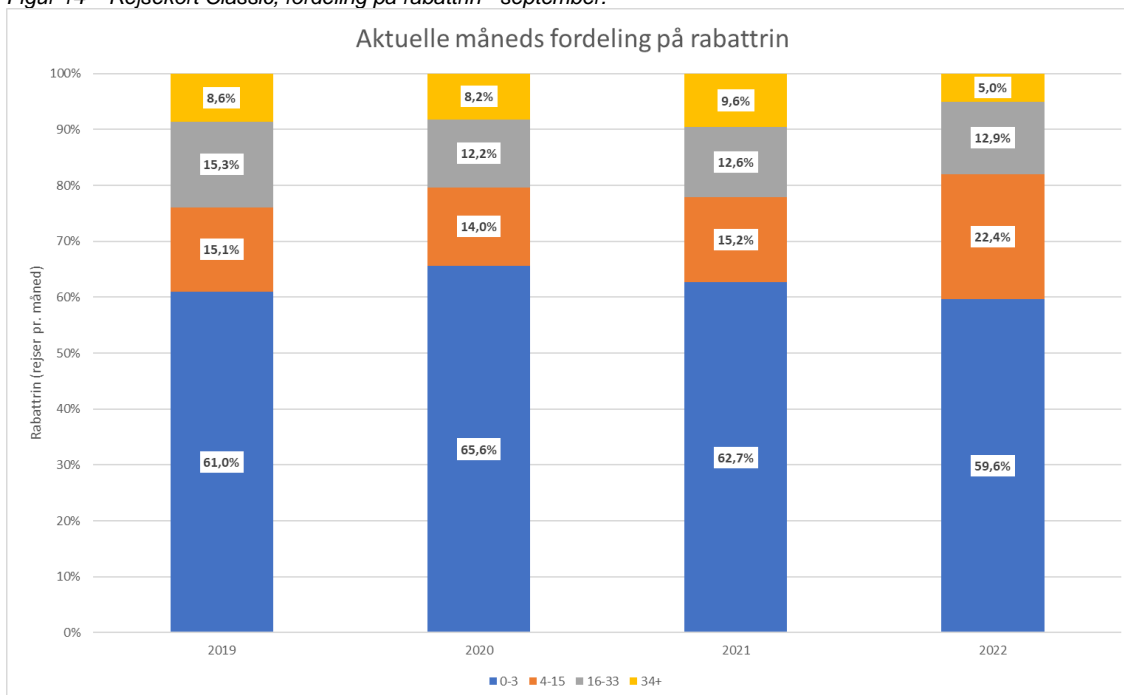
Figur 13 – Tilgang og afgang.



Der er nu 5 år siden FynBus gik på rejsekortet, hvilket medfører at mange kort skal skiftes især i 2. kvartal. Hertil kommer en nettotilgang i Odense på grund af kort til Odense Letbane. Der har i Odense været en netto tilgang på 6.500 kort fra 1. til 3. kvartal 2022.

RABAT PÅ REJSEKORT CLASSIC

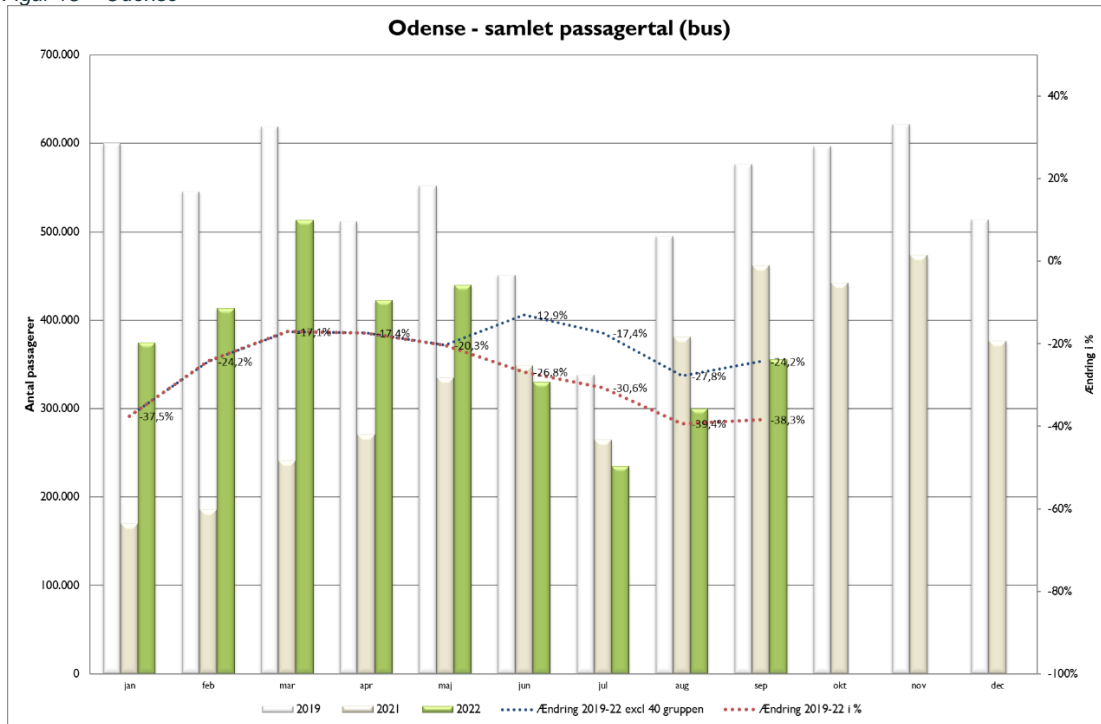
Figur 14 – Rejsekort Classic, fordeling på rabattrin - september.



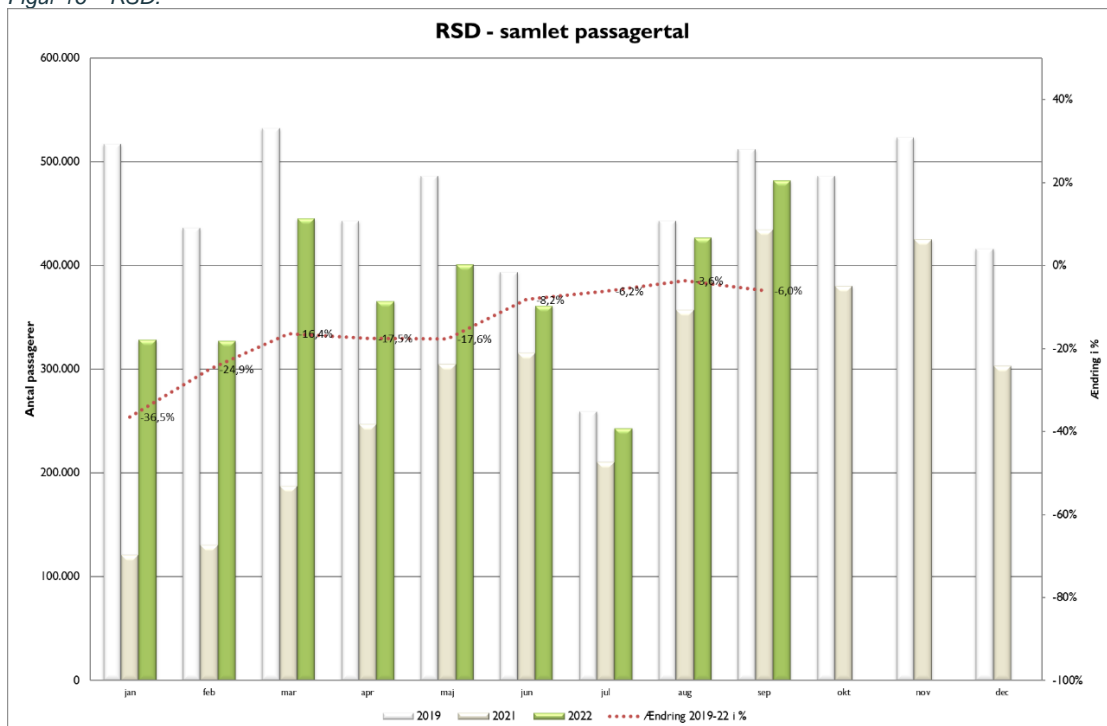
Figur 14 viser Classic rejsernes fordeling på rabattrin (antal rejser pr. måned) for alle rejser inkl. kombinerede bus og tog rejser. Figuren viser en tilvækst af kunder, som rejser på rabattrin 1 (4-15 rejser om måneden). Det kan være en konsekvens af, at kunderne har optjent rabat ved at benytte Letbanen.

PASSAGERTAL FOR ODENSE OG REGIONEN

Figur 15 – Odense



Figur 16 – RSD.



FORVENTERING TIL PASSAGERER OG INDTÆGTER FOR 2022

STATUS OG UDVIKLING

2. november 2022

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 var passagerindekset på 80 %, som ikke var den forventede udvikling. Hen over sommeren er der sket en positiv fremgang af passagerindekset, således at pr. september er passagerindekset 87 % i forhold til 2019. Det er især de regionale ruter der er sket en fremgang hen over sommeren, som har påvirket det samlede passagertal.

Forventning til passagertallet for 2022 blev forelagt på bestyrelsesmødet den 14. oktober 2022. Vedlagte notat giver en status på passagertallet pr. september 2022.

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.

Forventning til 2022

Odense bybusser forventes at ligge på 80 % af 2019 i december 2022, de regionale ruter forventes at ligge på 85 % af 2019 i december 2022 og de øvrige lokalruter og bybusser forventes at ligge på 80 % af 2019 i december 2022.

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 september 2022 samt sammenlignet med samme periode i 2019. For Odense bybussers vedkommende indgår passagertallet for 40-gruppen i statistikken efter maj ikke. 40'er gruppen blev ultimo maj 2022 erstattet af Odense Letbane. Primo august blev nyt bynet implementeret. Derfor skal statistikken for Odense Bybusser tages med forbehold og kan ikke direkte sammenlignes med 2019 efter maj.

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 indeks 63 % og 75 %, hvor der var Covid-19 restriktioner.

I marts stiger indekset samlet for FynBus til 83 % og bliver omkring de 80 % for april og maj. Hen over sommeren øger indekset samlet for FynBus til ca. 88 %, hvilket hovedsageligt skyldes de regionale ruters passagertal. Juni og juli er præget af, at Odense Letbane er startet. Det kan midlertidigt have medført flere betalende passagerer. Det samme kommer egentlig til at gælde for august og september med de 2 nye produkter. Især spændende om PendlerOdense kan fastholdes.

Det samlede indeks for FynBus de første 9 måneder er 80 %, hvilket svare til at passagertabet er 20 %.

For Odense bybusser er indekset ca. 80 % fra marts til juli, i august falder indekset yderligere til 72 %, dog ses en stigning i september til 76 %.

Passagertallet på de regionale ruter følgende den samlede udvikling hen til maj. Men hen over sommeren forbedres indekset til over 90 %. Således er indekset for august er 96 %, men faldet til 94 % i september.

Sommerperioden er en atypisk periode men der ses et mindre fald i september for de regionale ruter. Men en forventning af 90 % i december afhænger af ungdomskortkunderne, som de tidligere år, under corona, har fravalgt bussen i december.

Tabel 1: Passagertal for januar til september 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
	Indeks	62%	64%	64%	63%
Februar	2019	545.900	436.372	222.797	1.205.069
	2022	413.745	327.738	164.330	905.813
	Indeks	76%	75%	74%	75%
Marts	2019	619.238	532.764	292.269	1.444.271
	2022	513.624	445.402	243.981	1.203.007
	Indeks	83%	84%	83%	83%
April	2019	512.017	443.110	219.677	1.174.804
	2022	423.001	365.628	168.086	956.715
	Indeks	83%	83%	77%	81%
Maj	2019	552.607	486.617	245.723	1.284.947
	2022	440.164	401.010	191.078	1.032.252
	Indeks	80%	182%	78%	80%
Juni	2019	380.228	393.825	184.103	958.156
	2022	330.309	361.627	143.849	835.785
	Indeks	87%	92%	78%	87%
Juli	2019	284.303	259.499	54.120	597.922
	2022	234.909	243.986	44.749	523.644
	Indeks	83%	94%	83%	88%
August	2019	415.936	443.149	183.017	1.042.102
	2022	298.135	424.364	181.227	903.726
	Indeks	72%	96%	99%	87%
September	2019	469.264	512.654	243.664	1.225.582
	2022	355.586	481.910	224.744	1.062.240
	Indeks	76%	94%	92%	87%
I alt, januar - september	2019	4.379.507	4.025.385	1.935.110	10.340.002
	2022	3.384.326	3.380.330	1.548.108	8.312.764
	Indeks	77%	84%	80%	80%
Sidste opgørelse					
Januar - juli	2019	3.494.307	3.069.582	1.508.429	8.072.318
	2022	2.730.605	2.474.056	1.142.137	6.346.798
	Indeks	78%	81%	76%	79%
Januar - august	2019	3.910.243	3.512.731	1.691.446	9.114.420
	2022	3.028.740	2.898.420	1.323.364	7.250.524
	Indeks	77%	83%	78%	79%

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

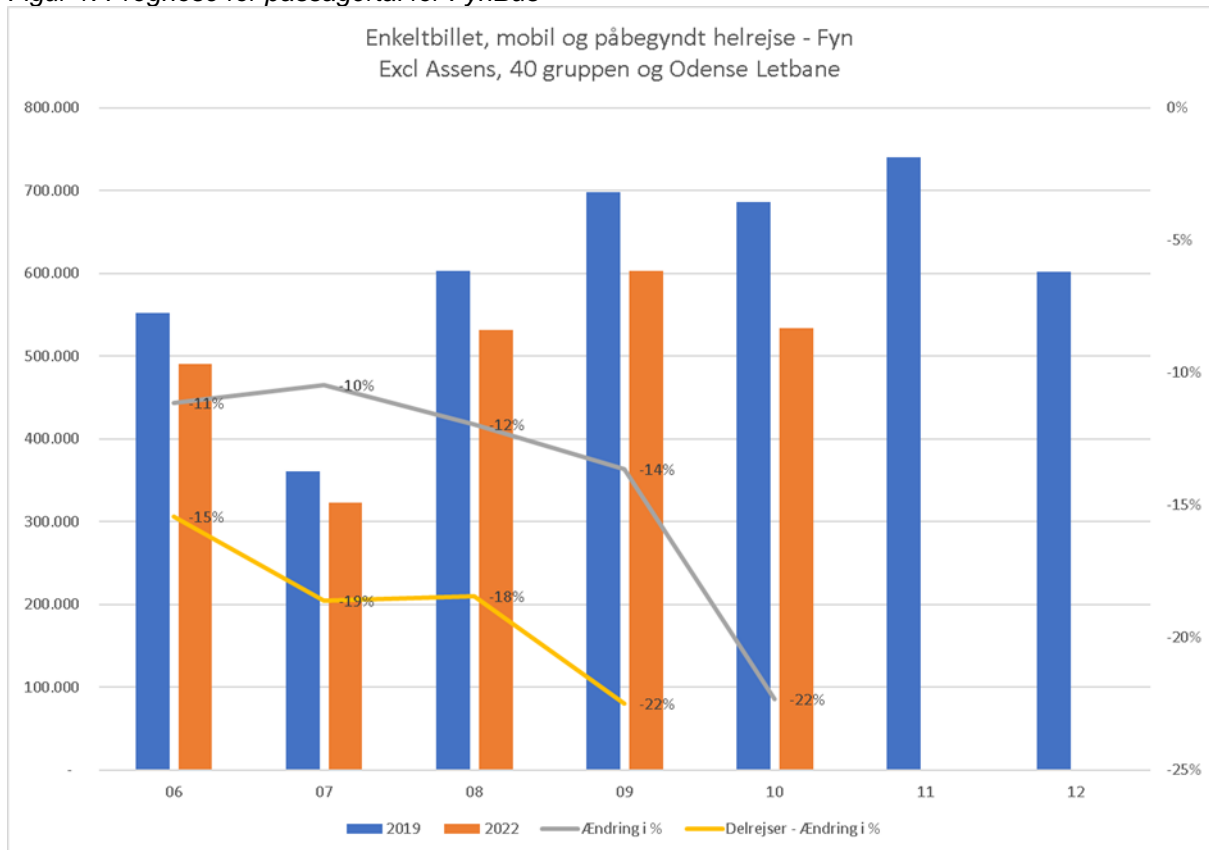
Prognose for passagertal

Nedenstående figur viser, at prognosen for samlet FynBus for september har et indeks på 78 % i forhold til 2019.

Prognosen gælder for oktober 2022. Det store fald fra september til oktober kan bl.a. skyldes ophør af "PendlerOdense" samt et vigende salg af Ungdomskort.

En tilsvarende beregning for alle ruter uden Assens, Odense og Odense letbane viser et indeks på 90 % i oktober.

Figur 1: Prognose for passagertal for FynBus



Note: Prognosen er uden Odense letbane, 40-gruppen og Assens Kommune, som ikke længere har skolekort.

Indtægter

Udviklingen i indtægterne har samme forløb som udviklingen i passagertallet, jf. tabel 3. Dog adskiller juli sig, hvilket skyldes Ungdomskort og skolekort, som er væsentlige højere end 2019. Forklaringen er imidlertid periodisering af indtægterne som udlignes med august-opgørelsen.

Indekset for september er 78 %, hvilket er lavere end indekset for passagerer som er 79 %, forklaringen hertil kan muligvis skyldes UngOdense samt PendlerOdense. Disse produkter bliver evalueret i efteråret 2022.

Tabel 3: Indtægter for FynBus i forhold til 2019

2019	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	jan-sep
Enkeltbillet inkl. Mobil	3.288.574	3.006.522	3.050.306	3.005.123	3.051.258	3.266.195	2.984.267	3.508.530	3.026.723	28.187.499
Rejsekort Classic	4.982.398	4.771.911	5.350.353	4.958.571	5.235.865	4.874.988	4.000.229	5.089.883	5.218.158	44.482.356
Skolekort	148.232	97.761	88.158	1.376.871	2.889.490	2.361.096	48.298	1.375.275	441.884	8.827.065
Ungdomskort	5.305.345	4.969.390	4.400.418	4.921.448	5.132.757	1.352.690	1.671.799	6.265.903	4.829.263	38.849.013
Pendlerkort	534.697	1.684.180	1.190.795	1.110.850	890.369	1.507.521	1.028.952	717.490	1.063.847	9.728.700
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	2.221.768	2.231.480	19.679.433
I alt	16.482.854	16.677.685	16.343.549	17.555.408	19.439.756	15.518.670	11.745.940	19.178.850	16.811.354	149.754.067
2022	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	jan-sep
Enkeltbillet inkl. Mobil	1.656.851	2.394.880	2.432.553	2.542.835	2.462.487	3.273.730	2.814.437	3.135.188	2.984.623	23.697.584
Rejsekort Classic	3.713.835	4.186.504	5.123.204	4.748.444	4.935.707	4.557.752	4.239.460	5.004.578	4.250.600	40.760.084
Skolekort	107.847	80.043	41.954	580.875	1.845.799	1.824.739	93.947	1.463.967	402.141	6.441.312
Ungdomskort	4.874.484	3.662.159	3.847.934	3.529.149	3.409.365	974.815	1.535.361	4.240.832	3.475.124	29.549.222
Pendlerkort	1.001.769	871.949	678.169	1.390.854	780.730	861.905	599.365	222.231	422.494	6.829.466
Bus&Tog m.v.	1.173.617	1.182.055	1.222.560	1.241.777	1.254.290	877.751	894.445	865.259	864.614	9.576.369
I alt	12.528.403	12.377.590	13.346.374	14.033.933	14.688.379	12.370.694	10.177.014	14.932.054	12.399.597	116.854.037
Ændring 2019-22 i %	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	jan-sep
Enkeltbillet inkl. Mobil	-49,6%	-20,3%	-20,3%	-15,4%	-19,3%	1,4%	-4,7%	-10,6%	-1,4%	-15,9%
Rejsekort Classic	-25,5%	-12,3%	-4,2%	-4,2%	-5,7%	-6,0%	12,3%	-1,7%	-18,5%	-8,4%
Skolekort	-27,2%	-18,1%	-52,4%	-57,8%	-36,1%	-22,0%	96,4%	6,4%	-9,0%	-27,0%
Ungdomskort	-8,1%	-26,3%	-12,6%	-28,3%	-33,6%	-28,6%	48,0%	-32,3%	-28,0%	-23,9%
Pendlerkort	83,4%	-49,4%	-44,5%	23,5%	-14,6%	-27,5%	-22,5%	-69,0%	-60,3%	-29,8%
Bus&Tog m.v.	-30,9%	-28,8%	-28,8%	-26,6%	-27,0%	-39,5%	-37,9%	-61,1%	-61,3%	-51,3%
I alt	-21,9%	-23,8%	-16,1%	-18,1%	-22,6%	-15,6%	1,8%	-22,1%	-26,2%	-22,0%

Det samlede indtægtstab for perioden fra januar til september er på ca. 33 mio. kr. i forhold til 2019 excl. Covi-kompensation.

Strategisk rapport - Kundetilfredshed 2022

Rapport, Fynbus

September 2022



Indholdsfortegnelse

05	Hovedresultater
10	Tilfredshedsmodel
15	Overordnet tilfredshed
23	Øvrig tilfredshed
27	Holdningsspørgsmål og Plustur
32	Baggrund

Undersøgelsens formål



- Formålet med denne rapport er at evaluere tilfredsheden blandt Fynbus' kunder. Dette gælder både den overordnede tilfredshed, loyalitet og image samt for konkrete delområder.
- Undersøgelsen gennemføres hvert år, så udviklingen i tilfredsheden følges.
- Denne måling fokuserer på at identificere områder til forbedring. Modellen som benyttes, viser hvilke konkrete forhold, der har betydning for kundernes tilfredshed. Det betyder, at FynBus kan arbejde strategisk og taktisk med relevante områder i forhold til forbedring.



- Gennem rapporten anvendes der indekstal for de fleste spørgsmål. Det betyder, at respondenternes svar genberegnes i en skala fra 0-100.
- Data fortolkes via figuren til højre.
 - Alle værdier på 75 og derover skal fortolkes som meget gode.
 - Værdier mellem 65 og 74 skal fortolkes som gode.
 - 50-64 skal fortolkes som middel.
 - 40-49 skal fortolkes som dårlig.
 - 0-39 skal fortolkes som meget dårlig.

75-100	Meget god
65-74	God
50-64	Middel
40-49	Dårlig
0-39	Meget dårlig

Undersøgelsens metode



- Undersøgelsen er gennemført i FynBus' regionalbusser, Odense Letbane, samt bybusser i både Odense og Svendborg.



- Dataindsamlingsperioden er fra den 12. september til den 4. oktober 2022 (uge 37-40), hvor data er indsamlet enten ved personlige interviews foretaget på tablet (CAPI) eller ved brug af et QR link, som gav adgang til spørgeskemaet på telefonen.







- I alt bygger undersøgelsen på 1096 respondenter, der er blevet interviewet ift. det pågældende transportmiddel de benyttede sig af. Interviewene blev foretaget på følgende buslinjer/Letbanen:
 - Odense bybusser: 10, 15, 25-26, 35, 45-46, 55-56, 65, 68, 75, 85, 95 og Letbanen.
 - Regionalbusser: 110-111, 26-122, 130-132, 140-141, 151-153, 161-162, 191-195, 825-826-827, 885, 920 og 930-932.
 - Svendborg bybusser: 230, 240-241 og 250.



















Hovedresultater

I det kommende afsnit opsummeres hovedresultaterne, og der præsenteres anbefalinger på centrale parametre

Den overordnede udvikling siden 2021

-  Positiv udvikling (indeks er vokset med mere end 2 i forhold til sidste måling)
-  Positiv tendens (indeks er vokset med 0 til 2 i forhold til sidste måling)
-  Negative tendens (indeks er faldet med -2 til 0 i forhold til sidste måling)
-  Negativ udvikling (indeks er faldet med mere end -2 i forhold til sidste måling)

	September 2021	September 2022	Udvikling	
Indeks for tilfredshed (total)	76,3	74,2	-2,0	
Hvor tilfreds er du alt i alt med denne letbanetur/bustur?	80,1	78,0	-2,1	
Er dine forventninger til FynBus blevet indfriet?	79,6	75,6	-4,0	
Forestil dig det perfekte trafikkselskab – hvor tæt på eller langt fra dette ideal er Letbane/FynBus?	70,1	69,2	-0,8	
Indeks for loyalitet (total)	74,6	74,8	0,2	
I hvilken grad ville du anvende Letbane/FynBus, hvis du havde andre transportmuligheder på samme strækning?	54,2	56,4	2,2	
I hvilken grad vil du anbefale Letbane/FynBus til andre, fx. venner, familie og kolleger?	73,3	73,3	0,1	
Hvor sandsynligt er det, at du vil vælge at køre med Letbane/FynBus igen?	94,6	93,6	-1,0	
Indeks for image (total)	77,8	74,7	-3,1	
I hvilken grad oplever du Letbane/FynBus som et troværdigt busselskab?	81,0	78,6	-2,4	
I hvilken grad oplever du Letbane/FynBus som et pålideligt busselskab?	77,3	76,2	-1,1	
I hvilken grad oplever du Letbane/FynBus som et busselskab der har et godt omdømme?	75,2	69,0	-6,3	
Incitamentsfaktorer				
Indeklimaet i letbanen/bussen	70,4	72,5	2,2	
Den indvendige rengøring	74,4	74,3	-0,1	
Letbaneførerens/Chaufførens kørsel	78,2	79,4	1,2	
Letbanens/Chaufførens kundeservice (har chaufføren været smilende og hjælpsom)	77,4	78,0	0,6	
Letbanens/Bussens udvendige rengøring og vedligeholdelse	78,9	76,2	-2,7	
Letbanens/Bussens overholdelse af køreplanen	74,1	74,5	0,4	

Anbefalinger - Tilfredshed

Tilfredshed

- Den samlede tilfredshed med FynBus er faldet med 2 indekspoint og har en indeksscore på 74 ud af 100. Faldet i den totale tilfredshed er særligt forårsaget af et fald i indfrieede forventningerne til FynBus, der er faldet med 4 indekspoint
- Kigger man på den samlede tilfredshed i lyset af alle viste tidsperioder er den på et stabilt niveau, og der er ikke store udsving på tværs af tidsperioder.



- *Rettidighed* og *afgange* har stor påvirkning på tilfredsheden. Prioriteringskortet placerer rettidighed på grænsen imellem fasthold og prioriter. Parameteret *afgange* kan FynBus med fordel prioritere, særligt hvis tilfredsheden falder yderligere i fremtiden



Anbefalinger



- Baseret på tilfredshedsmodellen, bør FynBus have særligt fokus på **rettidigheden** og **afgange**. Det er samtidig et område, som er vigtigt for de rejsendes tilfredshed med turen (se både prioriteringskort og tilfredshedsmodel).
- I de åbne kommentarer er det ligeledes forsinkelser og mangel på afgange, som er i centrum. Ved at lægge kræfterne i at forbedre rettidigheden, kan FynBus således højne den samlede tilfredshed yderligere.



Anbefalinger - loyalitet & image

Loyalitet

- Den samlede loyalitet ligger på 75, hvilket kan betegnes som en god score. Dette niveau er samtidig det næsthøjeste på tværs af målepunkter.
- NPS-scoren er på 9, hvilket er den anden højeste score målt.

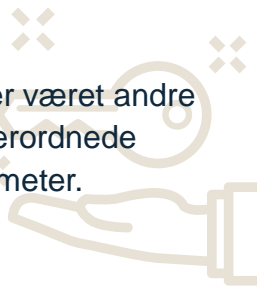


- Den samlede loyalitet oplever en lille stigning på to parametre, men ligger ellers stabilt sammenlignet med 2021.



Anbefalinger

- At øge passagerernes lyst til at anvende FynBus, havde der været andre transportmuligheder på samme strækning vil trække de overordnede loyalitetsgennemsnit op, da det er de lavest scorende parameter.

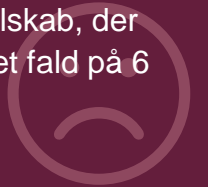


Image

- Overordnet set ligger det totale image godt over alle parametre.
- Det totale image ligger relativt stabilt over tid



- Det samlede image har haft en negativ udvikling fra september 2021.
- Særligt i hvilken grad passagererne oplever FynBus som et selskab, der har et godt omdømme trækker image ned, da det har oplevet et fald på 6 indekspoint sammenholdt med sidste år, 2021.



Anbefalinger

- FynBus' tilfredshedsmodel viser igen i år, at image har en signifikant og relativt stor effekt på tilfredshed med rejsen. Det er således vigtigt at fastholde FynBus' gode image. Samtidig kan FynBus' troværdighed aktivt bruges, da det har et relativt højt niveau.



Anbefalinger – incitamentsfaktorer & øvrige fund

Incitamentsfaktorer

- Fire ud af seks incitamentsfaktorer har oplevet en stigning siden september 2021. Specielt indeklimaet i letbanen/bussen oplever en stigning på 3 indekspoint (73 indekspoint).
- Letbanens/bussens udvendige vedligeholdelse og rengøring er faldet med 3 indekspoint, til 76, sammenlignet med sidste år.



Anbefaling



- Fastholde den høje tilfredshed med incitamentsfaktorer, den udvendige vedligeholdelse kan med fordel forbedres.



Øvrige fund

- Da Letbanen er åbnet, har der været en stor ændring i rutenettet, både ift. linjenummer men også for bussernes ruter.
- Epinion har modtaget kommentarer omkring dette, og det er vores vurdering det afspejler sig i resultaterne.
- Generelt er tilfredsheden med rutenettet faldet fra 73 til 68. Blandt Odense bybusser er faldet større.



Anbefaling



- Nogle gange ses der et fald i tilfredsheden lige efter store ændringer, hvorefter tilfredsheden stille og roligt stiger igen

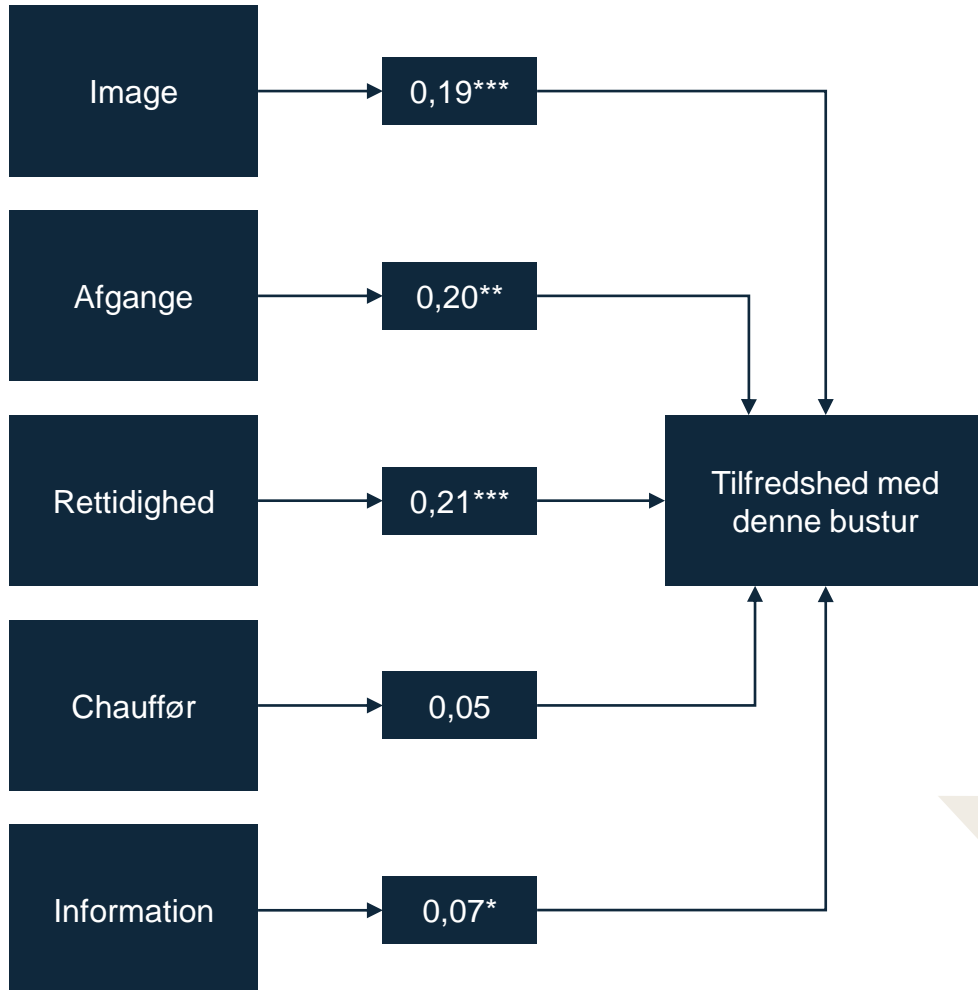


Epinion

Tilfredshedsmodel

I det kommende afsnit præsenteres og gennemgås tilfredshedsmodellen samt prioriteringskortet over forskellige årsager til den samlede tilfredshed.

Afgange og rettidighed har størst betydning for den samlede tilfredshed



- Modellen viser hvilke områder, der påvirker den overordnede tilfredshed med den aktuelle letbanetur/bustur.
- Forhold omkring rettidighed og afgange vurderes som de vigtigste i forhold til at påvirke den samlede tilfredshed. Når tilfredsheden med rettidighed eller afgange øges med 1 point, stiger den samlede tilfredshed med hhv. 0,21 og 0,20 point. Tilfredsheden med image og information har også en signifikant positiv påvirkning på den samlede tilfredshed med en effekt på hhv. 0,19 & 0,07.
- Sammenhængen mellem chaufføren og tilfredshed med busturen er lille og statistisk insignifikant.

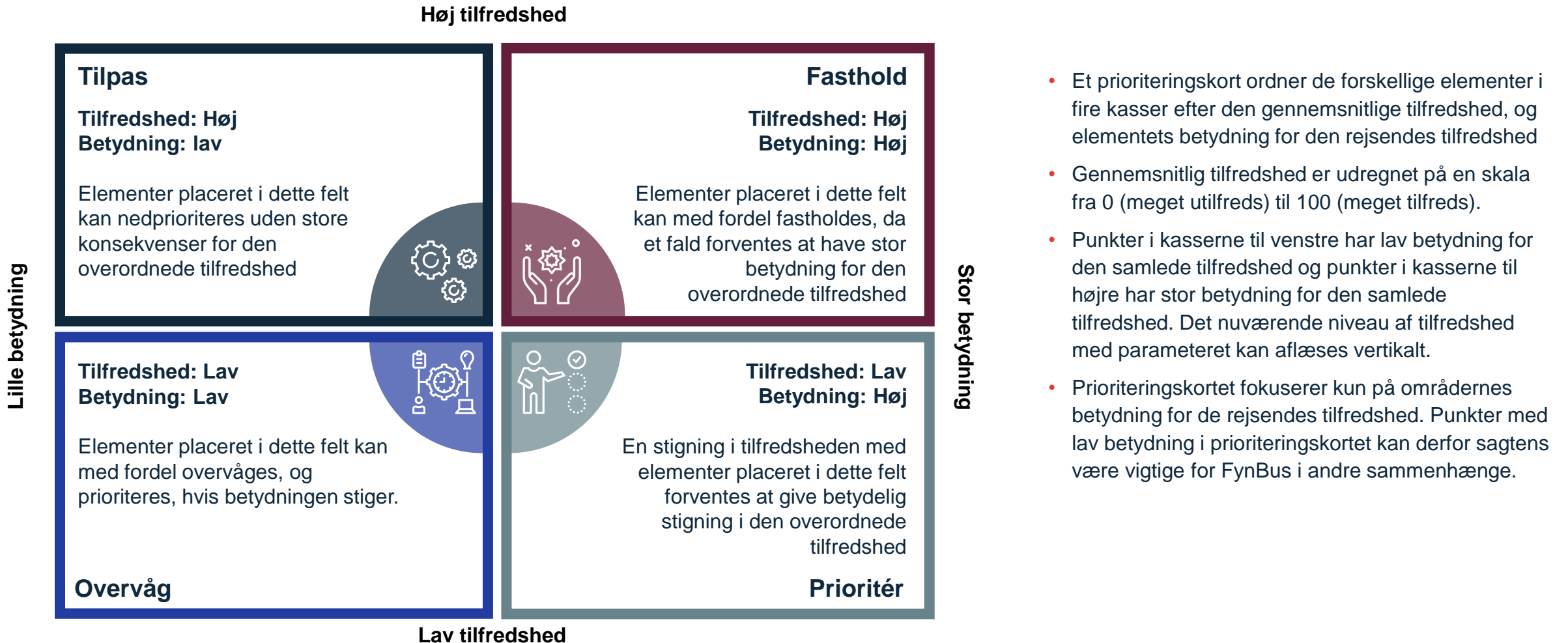


Stjerne (*) viser, om der er en signifikant sammenhæng mellem to variable, som eksempelvis *Image* og *Tilfredshed med denne bustur*. Der kan være mellem 0 og 3 stjerner. Jo flere stjerner, jo bedre. Når der er stjerner (***) kan vi konkludere, at området/ tilfredshedsspørgsmålet har en effekt på tilfredsheden med denne bustur.

Koefficienten (eksempelvis 0,19) viser, om sammenhængen er positiv eller negativ, samt hvor stærk effekten er. Jo højere værdi, desto større effekt.

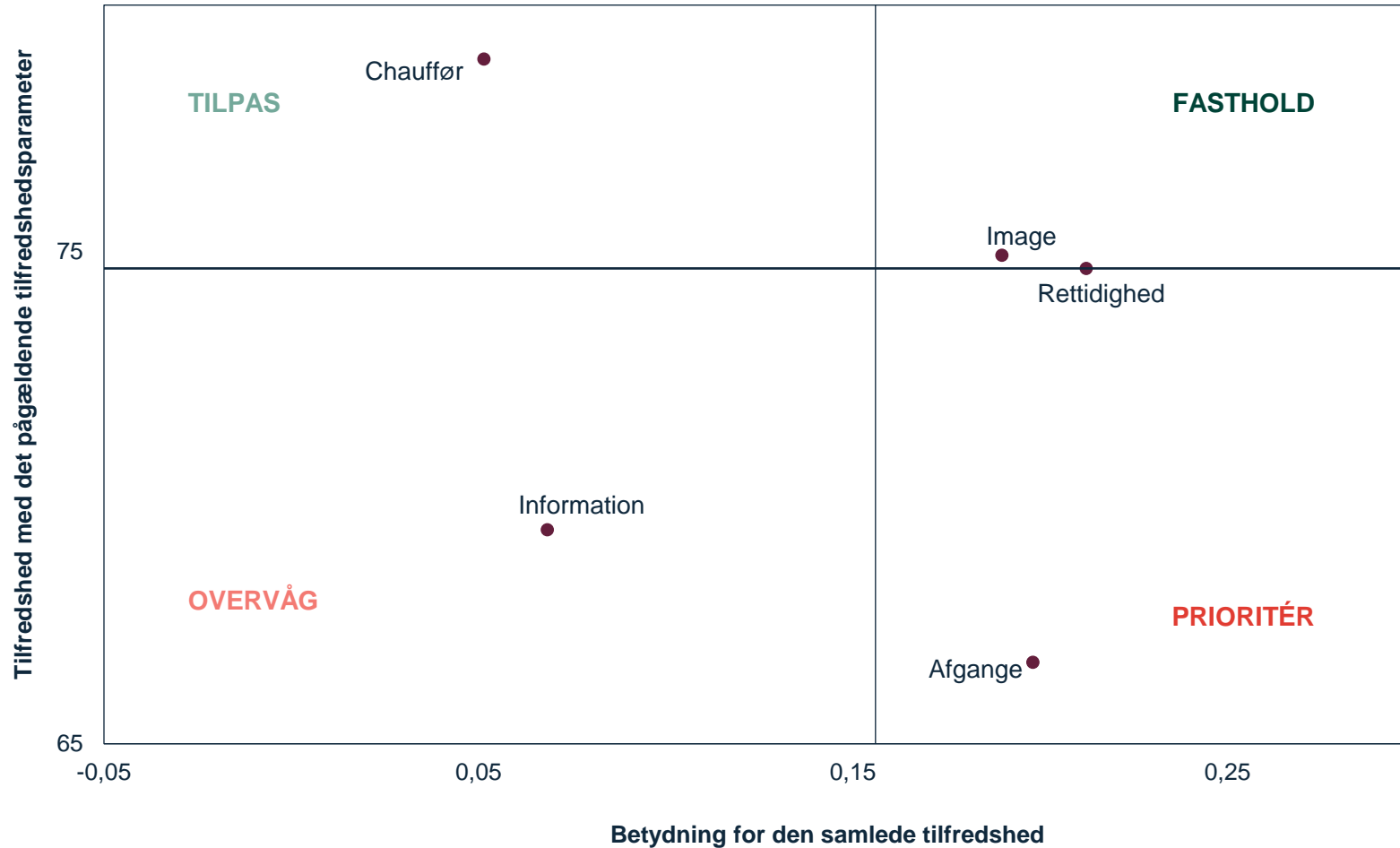
Hvis der ikke er stjerner, er der stor usikkerhed om sammenhængen, hvorfor der ikke kan konkluderes noget på baggrund af resultaterne.

Hvad er et prioriteringskort?



- Et prioriteringskort ordner de forskellige elementer i fire kasser efter den gennemsnitlige tilfredshed, og elementets betydning for den rejsendes tilfredshed
- Gennemsnitlig tilfredshed er udregnet på en skala fra 0 (meget utilfreds) til 100 (meget tilfreds).
- Punkter i kasserne til venstre har lav betydning for den samlede tilfredshed og punkter i kasserne til højre har stor betydning for den samlede tilfredshed. Det nuværende niveau af tilfredshed med parameteret kan aflæses vertikalt.
- Prioriteringskortet fokuserer kun på områdernes betydning for de rejsendes tilfredshed. Punkter med lav betydning i prioriteringskortet kan derfor sagtens være vigtige for FynBus i andre sammenhænge.

Rettidighed og afgang kan med fordel prioriteres for at højne den samlede tilfredshed



Fasthold: Fynbus' image og delvist rettidighed er to parametre, hvor FynBus skal fastholde niveauet, da tilfredsheden både er høj, og parameterenes betydning for den samlede tilfredshed er stor.

Tilpas: Chaufføren placerer sig i tilpas grundet en relativ stor tilfredshed og en jævn betydning for den samlede tilfredshed, men har som tidligere nævnt ingen signifikant påvirkning på den overordnede tilfredshed.

Overvåg: Information scorer lavt på betydningen for den samlede tilfredshed og ikke særligt højt på tilfredsheden - denne bør overvåges.

Prioriter: Rettidighed befinder sig mellem prioriterings- og fastholdelseskategorien, da den har stor betydning for den samlede tilfredshed og relativt jævn tilfredshed. Afgange lægger sig lavt på tilfredshed, men har en stor betydning for den samlede tilfredshed. Disse to parametre kan FynBus med fordel prioritere, særligt hvis tilfredsheden falder yderligere i fremtiden.

Tabellen viser indeksscore og betydning for tilfredshed

Område (tilfredshed med..)	Indeksscore	Effekt	Spørgsmål (tilfredshed med)	Indeksscore	Effekt
Image	75	0,19***	Et selskab med godt omdømme	69	0,045
			Et troværdigt selskab	79	0,165
			Et pålideligt selskab	76	0,054
Afgange	67	0,20***	Afgangs- og ankomsttiderne på denne linje	67	0,084
			Antallet af Letbane- og busafgange på denne linje	62	-0,021
			Antallet af standsninger på turen	75	0,085
			Ventetiden ved skift til andre busser eller tog	60	0,070
Rettidighed	75	0,21***	Overholdelse af køreplanen	75	-0,011
			Turens varighed	74	0,216
Chauffør	79	0,05	Chaufførens kundeservice	78	-0,010
			Chaufførens kørsel	79	0,054
Information	69	0,07*	FynBus' køreplaner	70	0,046
			Billetsystemet	76	-0,012
			Den generelle information fra FynBus	67	-0,010
			Information om forsinkelser og aflysninger	61	0,006

Stjernerne (*) viser, om der er en signifikant sammenhæng mellem to variable, som eksempelvis *Rettidighed* og *Tilfredshed med denne bustur*. Der kan være mellem 0 og 3 stjerner. Jo flere stjerner, jo bedre. Når der er stjerner (***) kan vi konkludere, at området/ tilfredshedsspørgsmålet har en effekt på tilfredsheden med denne bustur. Hvis der ikke er stjerner, er der stor usikkerhed om sammenhængen, hvorfor der ikke kan konkluderes noget på baggrund af resultaterne.

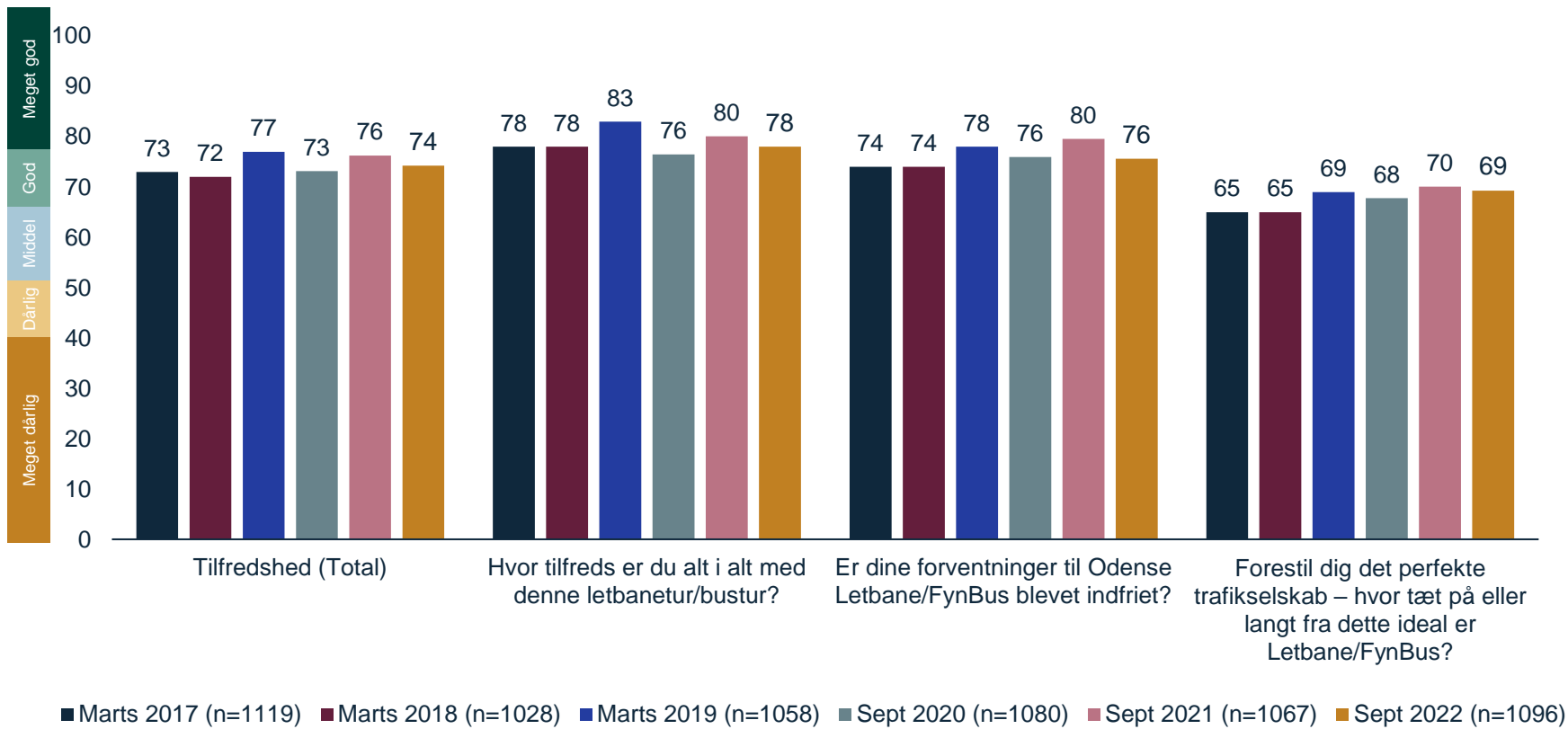
Koefficienten (eksempelvis 0,19) viser, om sammenhængen er positiv eller negativ, samt hvor stærk effekten er. Jo højere værdi, desto større effekt.



Overordnet tilfredshed

I grafen ses både tilfredsheden på forskellige parametre samt den samlede tilfredshed på indeks mellem 0 og 100.

Tilfredshed

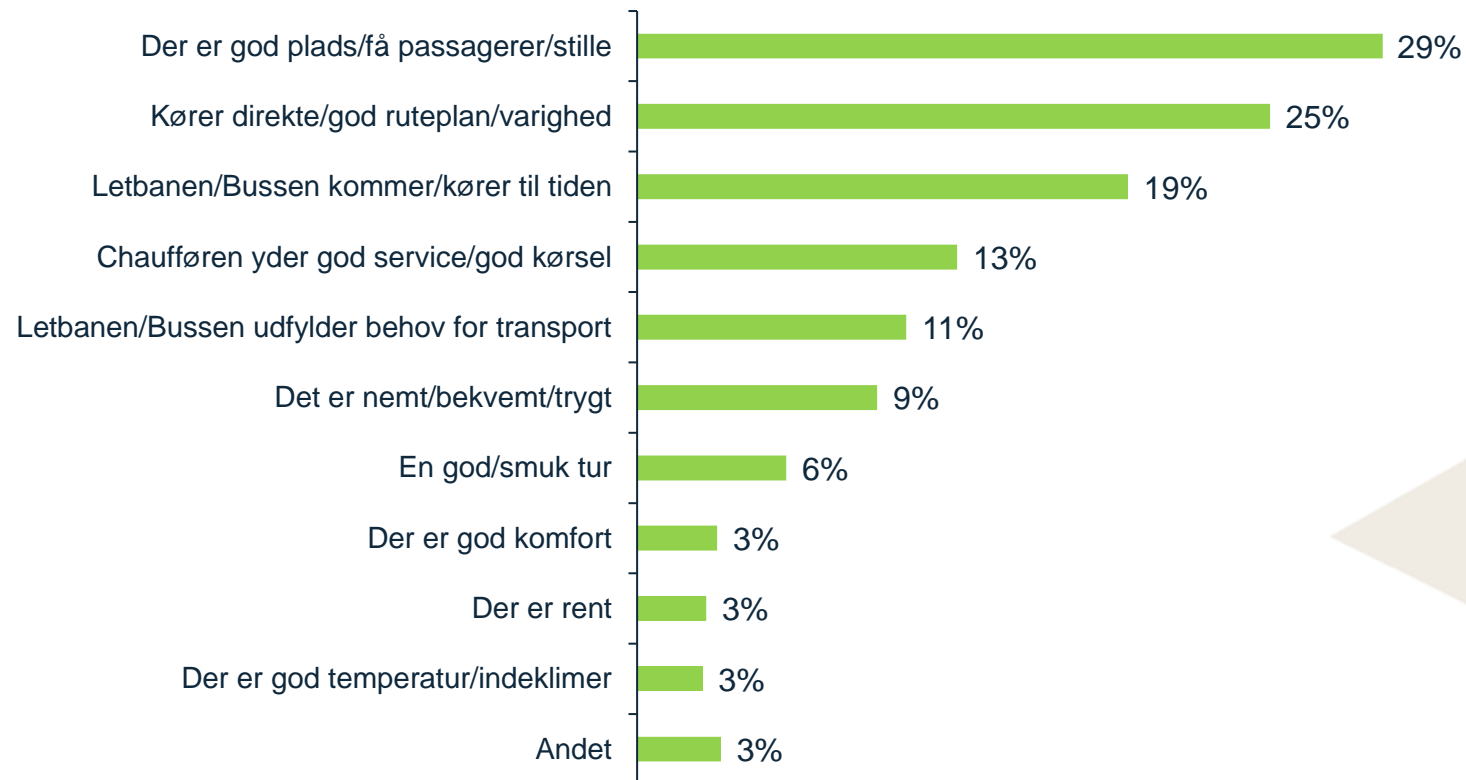


- Den samlede tilfredshed med FynBus er faldet med 2 indekspoint siden målingen i September 2021.
- Faldet i den totale tilfredshed er særligt forårsaget af et fald i indfrie forventningerne til FynBus, der er faldet med 4 indekspoint.
- Derudover er tilfredsheden med turen og forestillingen om FynBus som det ideelle trafiksselskab faldet med hh. 2 og 1 indekspoint.
- Kigger man på den samlede tilfredshed i lyset af alle viste tidsperioder er den på et stabilt niveau.

De mest positive tilkendegivelser om busturen er, at bussen har god plads og ro blandt passagerne (29%), samt at den har en god ruteplan (25%)

Hvad synes du er godt ved turen?

n=702



Note: Da respondenterne kan nævne flere gode ting ved turen, summerer grafen til mere end 100 %.

Udvalgte kommentarer



«Masser af plads.»

«Stille og rolig tur.»

«Den kører altid til tiden og har nogle gode faste ruter.»

«Hyggeligt at se byen og naturen.»

«Bussen går lige fra a til b uden nogen betydelig gang til og fra stoppestedet.»

«Flinke og smilende buschauffører.»

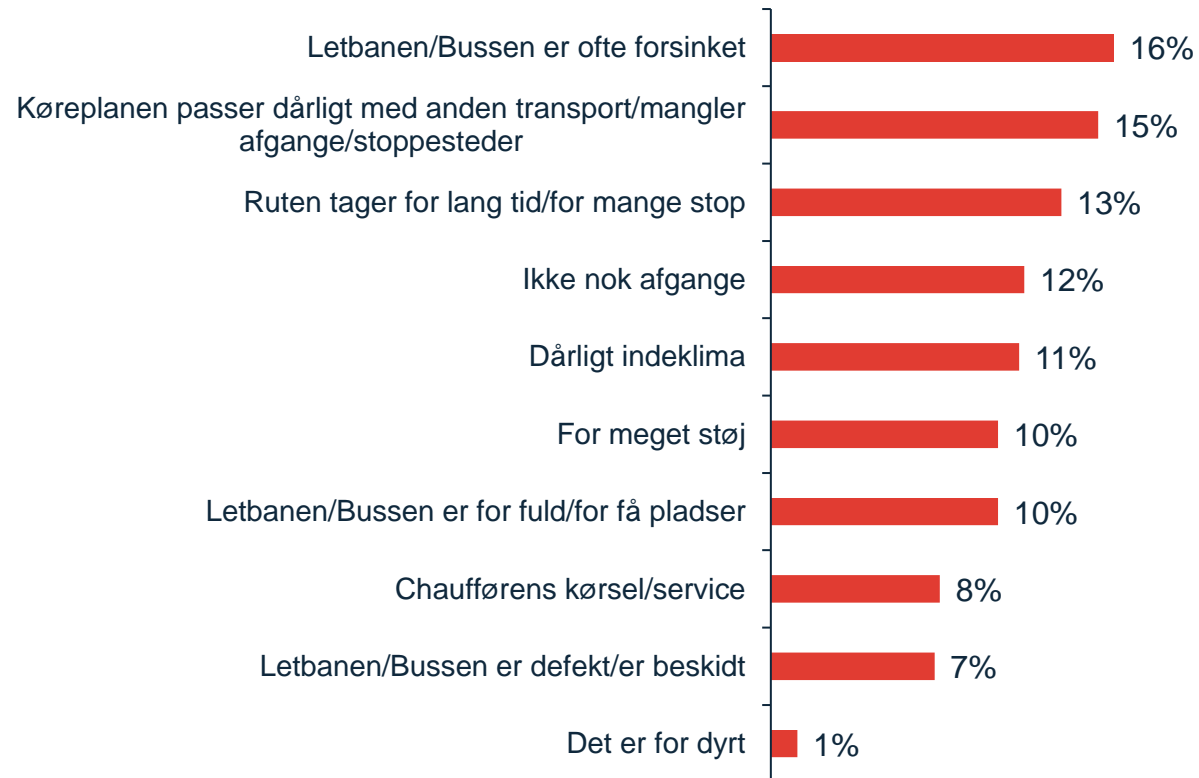
«Sikker transport hele vejen gennem byen.»

«Man kan slappe af mens man kører.»

De mest negative tilkendegivelser om busturen er, at bussen ofte er forsinket (16%), samt at køreplanen mangler afgang/stoppesteder (15%)

Hvad synes du er dårligt ved turen?

n=414



Note: Da respondenterne kan nævne flere dårlige ting ved turen, summerer grafen til mere end 100 %.

Udvalgte kommentarer



«Der er tit forsinkelser.»

«Er bare træt af de nye ruter, da min bus altid bliver forsinket med op til 20 minutter.»

«Når det er meget varmt, bliver det også meget varmt i bussen.»

«Træls at den ikke kører flere steder hen, hvor busserne er blevet nedlagt. Den kører ikke om natten.»

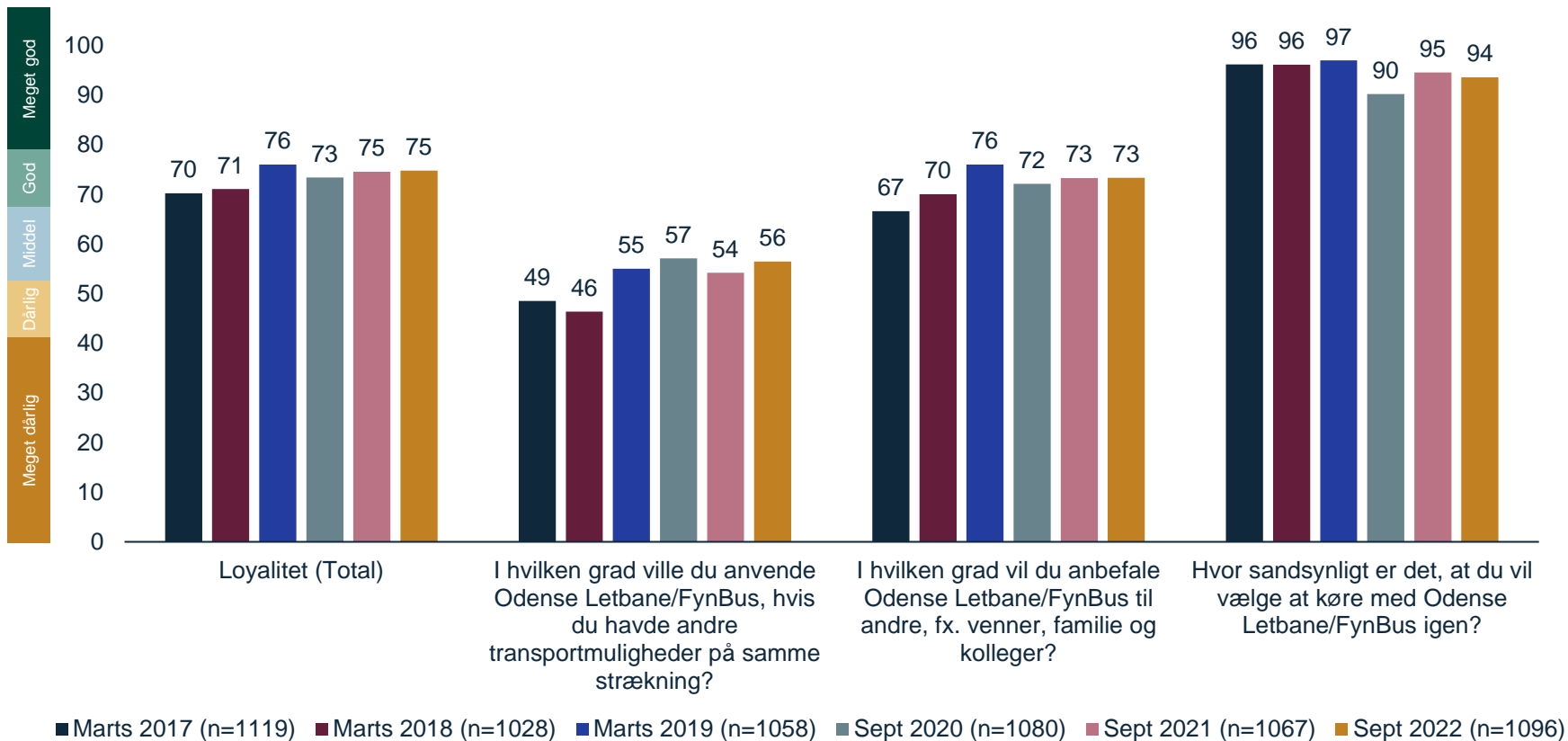
«Siden letbanen er der ikke særlig tit brugbare direkte ruter.»

«Den burde gå oftere.»

«Der er ofte rigtig mange mennesker.»

I grafen ses både tilfredsheden på forskellige parametre samt den samlede loyalitet på indeks mellem 0 og 100.

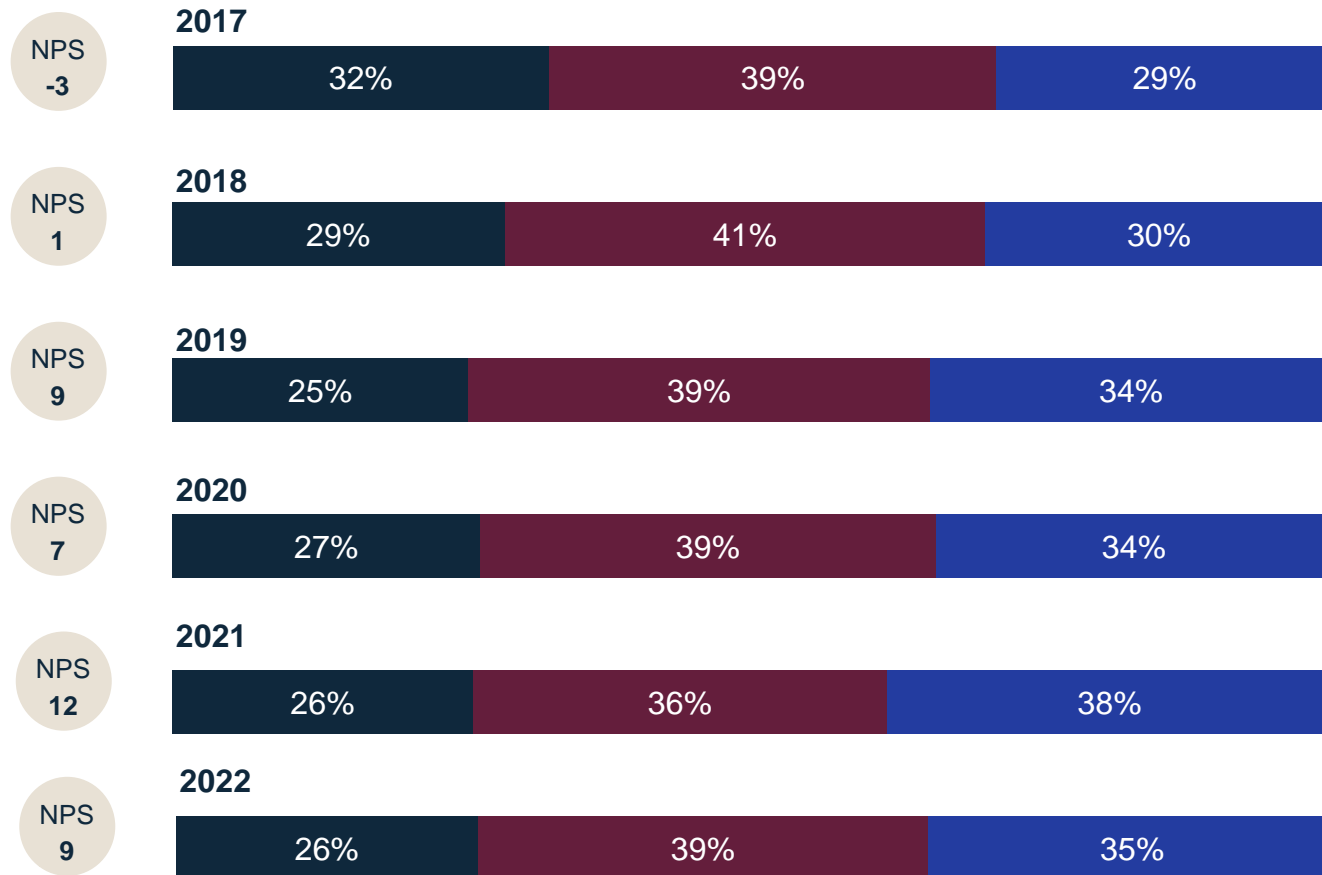
Loyalitet



- Den samlede loyalitet ligger på samme niveau som i September 2021 med 75 indekspoint ud af 100. Niveaulet kan overordnet set betegnes som godt.
- Der ses en stigning på 2 indekspoint på i hvilken grad passagererne ville anvende FynBus havde andre transportmuligheder været tilgængelige.
- Sandsynligheden for at køre med FynBus igen, er faldet med 1 indekspoint. Anbefalingsvilligheden af FynBus til andre ligger jævnt med sidste år, 2021.

NPS-scoren er 9 for Q3 2022, hvilket betyder, at 35% af passagererne aktivt vil anbefale FynBus til andre

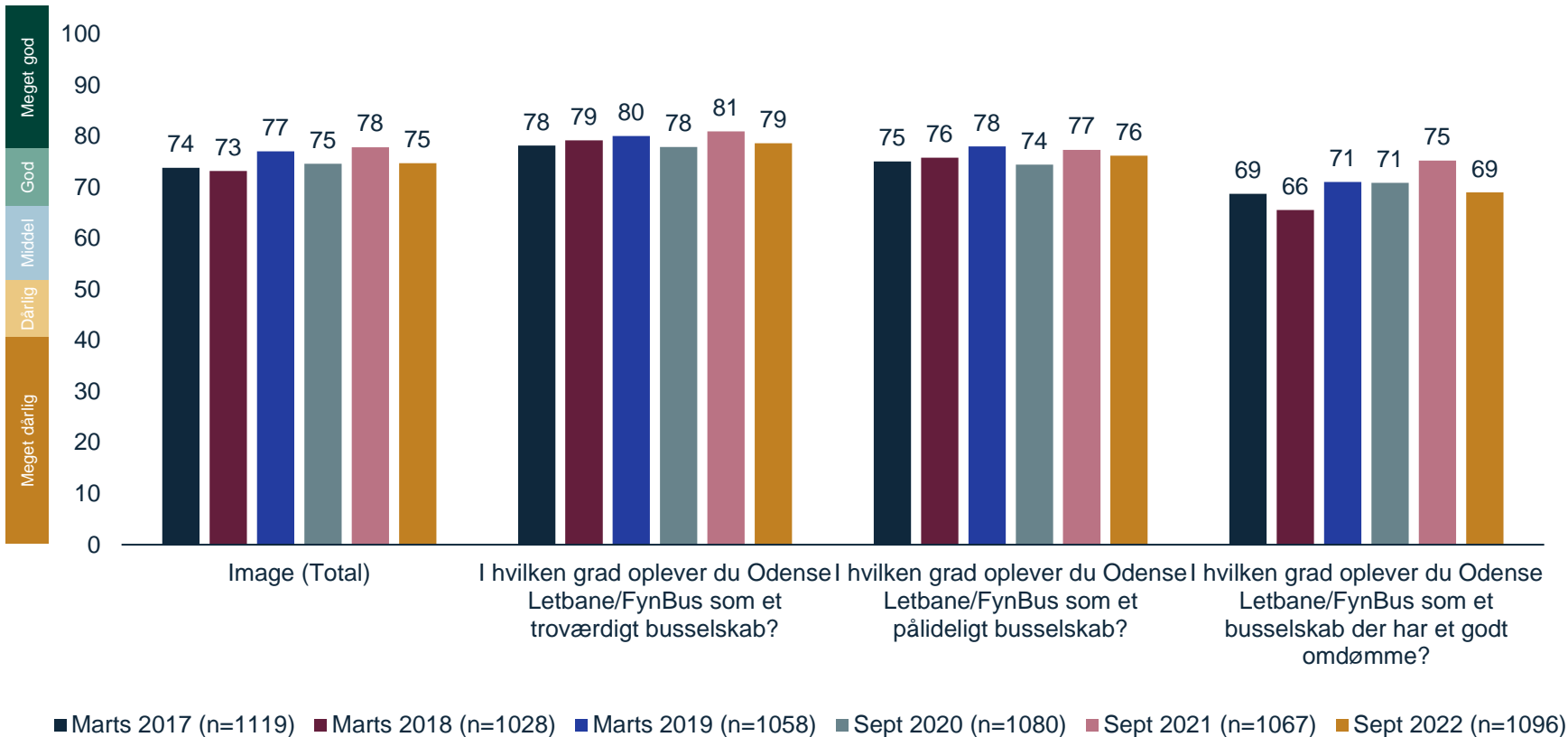
I hvilken grad vil du anbefale Odense Letbane/FynBus til andre, fx. venner, familie og kolleger?



Net Promoter Score er et mål for, i hvor høj grad de rejsende med FynBus vil anbefale FynBus til personer i deres netværk. De rejsende, der har tilkendegivet 9-10 til spørgsmålet om, hvorvidt man vil anbefale FynBus til venner, familie og kolleger kan karakteriseres som **Promoters**. **Passives** er dem, der hverken udtrykker sig positivt eller negativt overfor spørgsmålet. Og til sidst er der dem, der svarer 1-6 og kan betegnes som **Detractors** jf. ovenstående.

I grafen ses både tilfredsheden på forskellige parametre samt den samlede vurdering af image på indeks mellem 0 og 100.

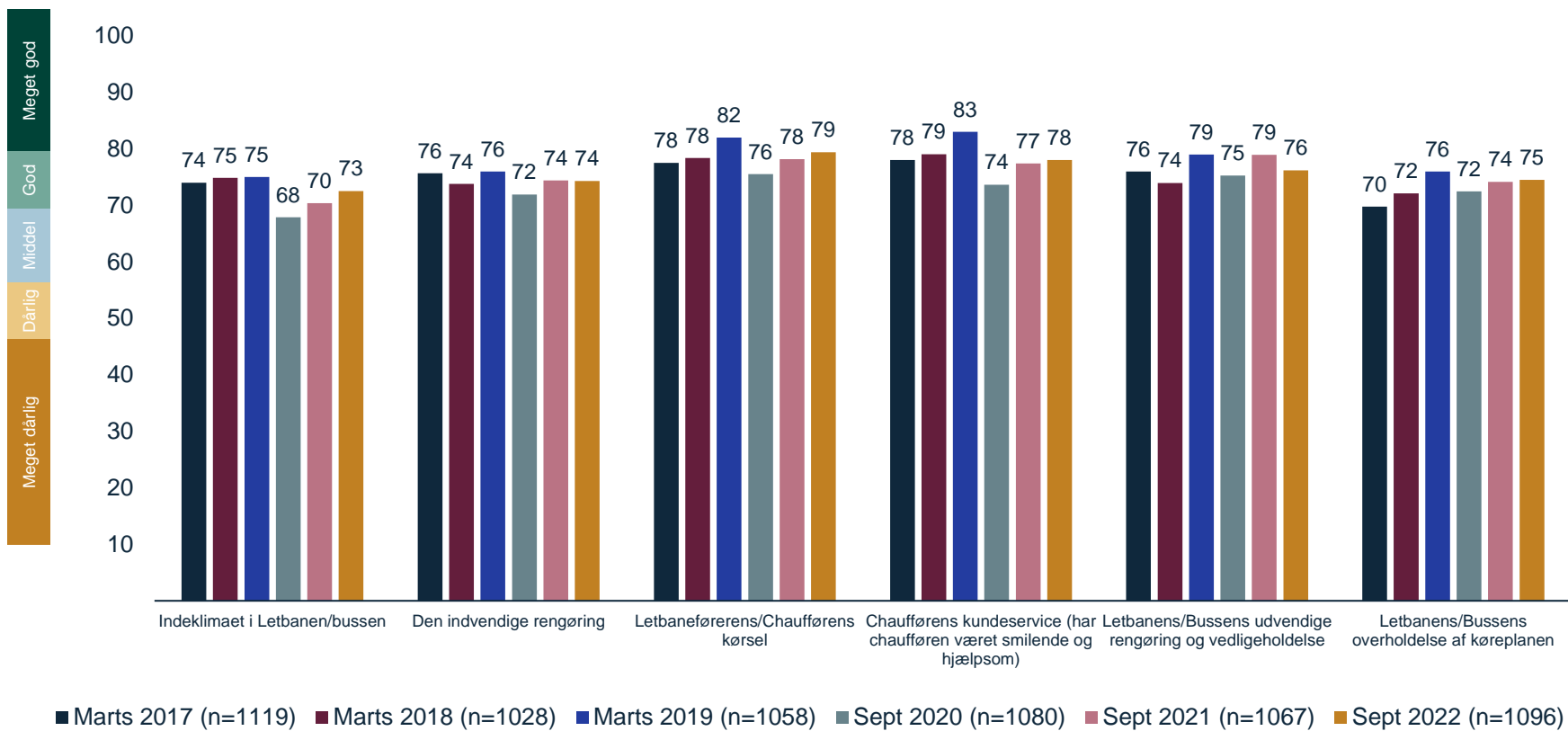
Image



- Den totale indeksscore for FynBus' image er 75 ud af 100 indekspoint. Dette er 3 indekspoint lavere end i 2021.
- Dette skyldes et fald på 6 indekspoint for oplevelsen af FynBus som et busselskab med godt omdømme, samt et fald på hhv. 1 og 2 indekspoint for FynBus som et pålideligt busselskab og FynBus som et troværdigt busselskab.

I grafen ses de rejsendes tilfredshed på forskellige incitamentsfaktorer

Hvor tilfreds er du alt i alt med...?

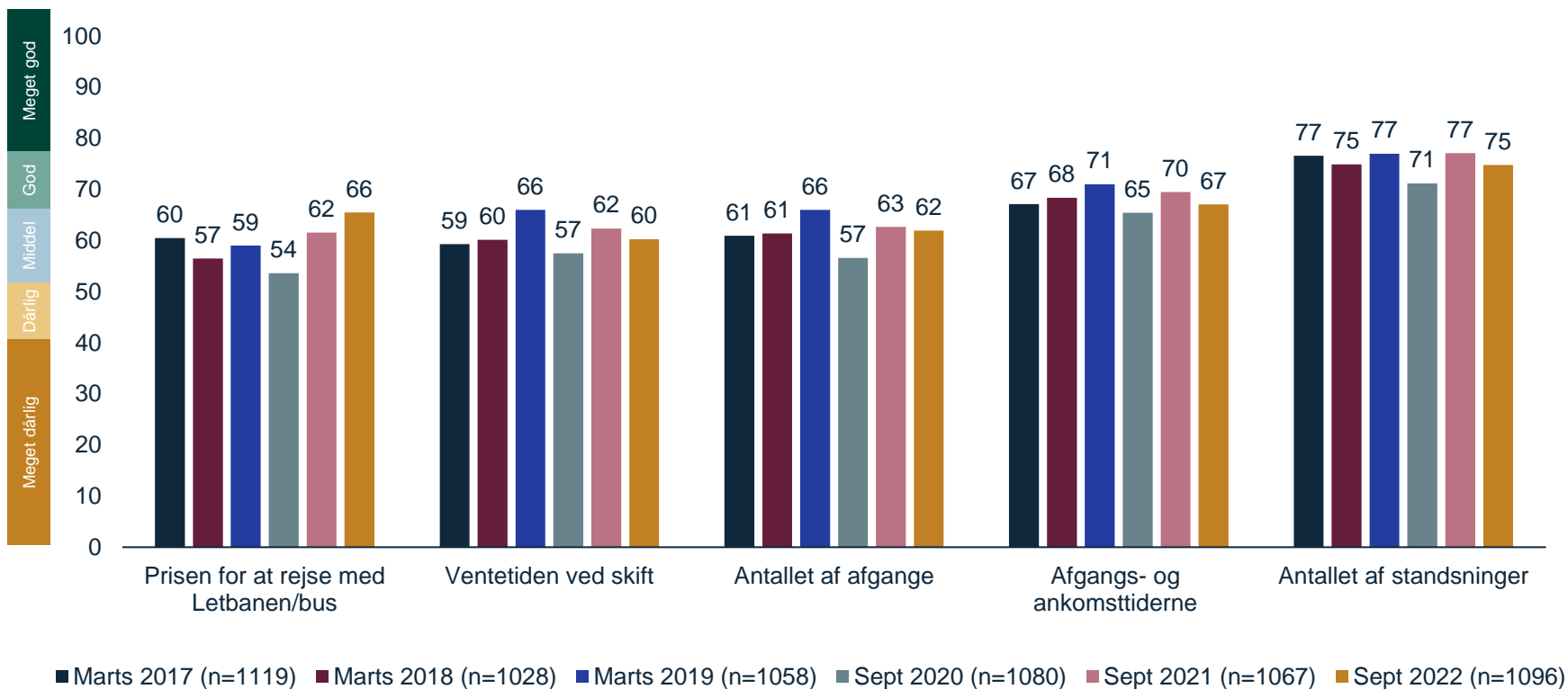


- På tværs af de viste incitamentsfaktorer ser vi en stigning i indeksscorerne på fire ud af seks variabler, når man sammenligner med 2021. Absolut set er alle incitamentsfaktorerne på et højt niveau, og falder indenfor kategorien god.
- Særligt bussens indeklima har oplevet en stigning på 3 indekspoint, så incitamentsfaktorer nu ligger på 73 ud af 100 indekspoint.
- Der ses kun et fald på tilfredsheden af Letbanen/bussens udvendige rengøring og vedligeholdelse på 3 indekspoint sammenholdt med 2021.

Øvrig tilfredshed

I grafen ses de rejsendes tilfredshed på forskellige tilfredshedsparametre

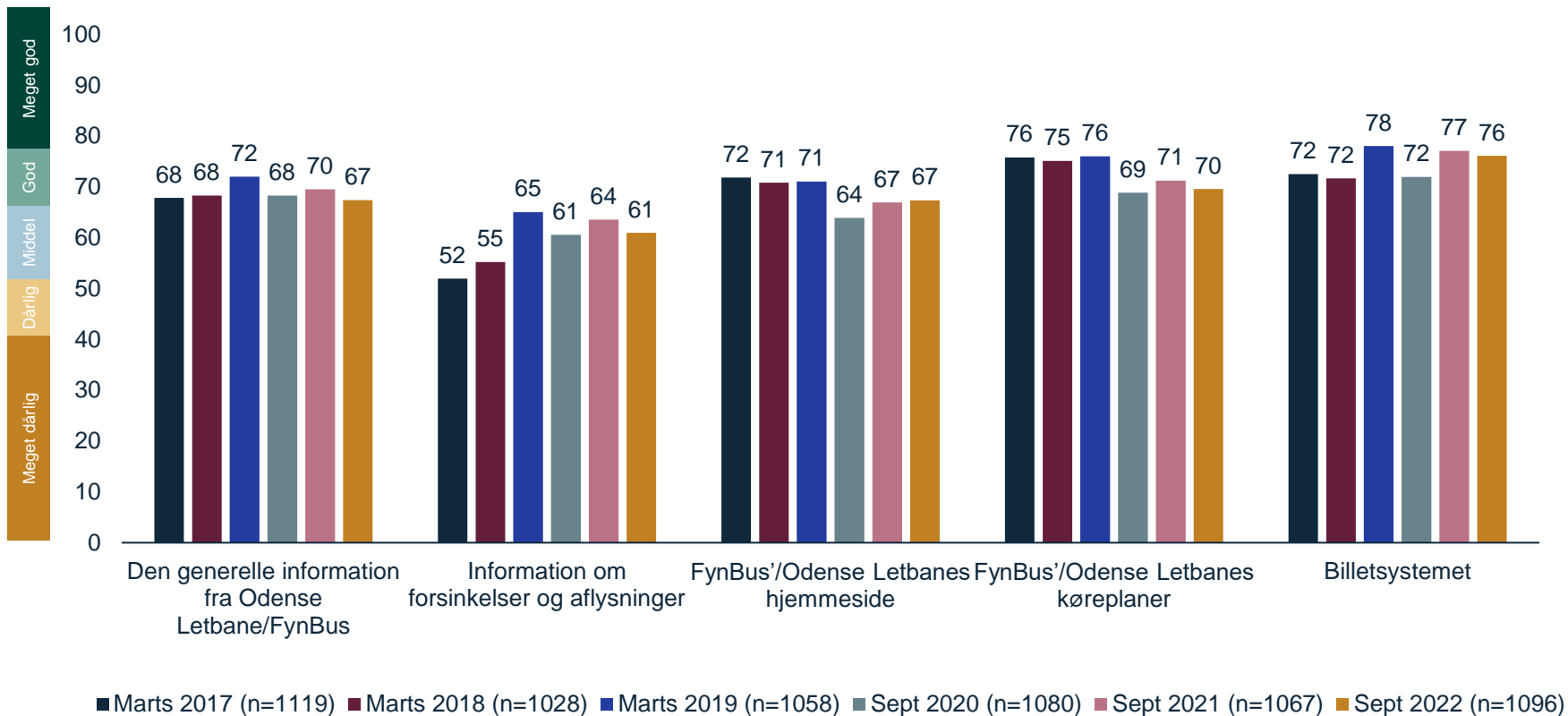
Hvor tilfreds er du alt i alt med...?



- På tværs af de viste tilfredshedsparametre er tilfredsheden overordnet set faldet med mellem 1-3 indekspoint siden 2021.
- Særligt transportmidlernes afgang- og ankomsttider er faldet med 3 indekspoint.
- Kun tilfredsheden med prisen for at rejse med Letbanen/bus er steget. Den ligger nu på 66 indekspoint ud af 100, hvilket er det højeste målt.
- Gennemsnitligt placerer tilfredshedsparametrene sig indenfor et godt niveau.

I grafen ses de rejsendes tilfredshed på forskellige tilfredshedsparametre

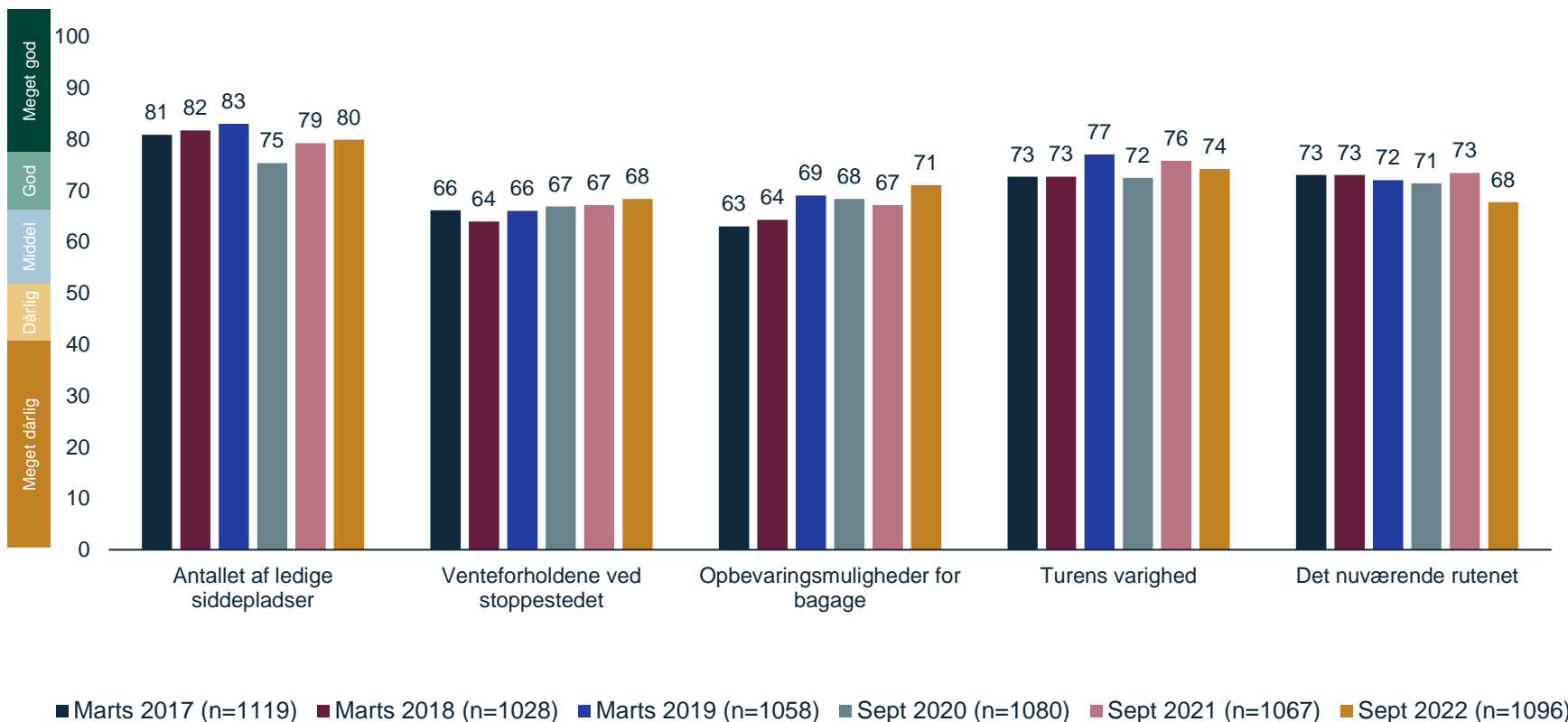
Hvor tilfreds er du alt i alt med...?



- På tilfredshedsparametrene er tilfredshed generelt set faldet sammenlignet med 2021.
- De største fald er på 3 indekspoint, og ses ved tilfredsheden med information. Det gælder både den generelle information fra FynBus, samt information om forsinkelser og aflysninger, der nu ligger på hhv. 67 og 61 indekspoint.
- Målingerne for FynBus' hjemmeside, køreplaner og billetsystem er næsten identiske med dem for 2021 og ligger på hhv. 67, 70 og 76 indekspoint.

I grafen ses de rejsendes tilfredshed på forskellige tilfredshedsparametre

Hvor tilfreds er du alt i alt med...?

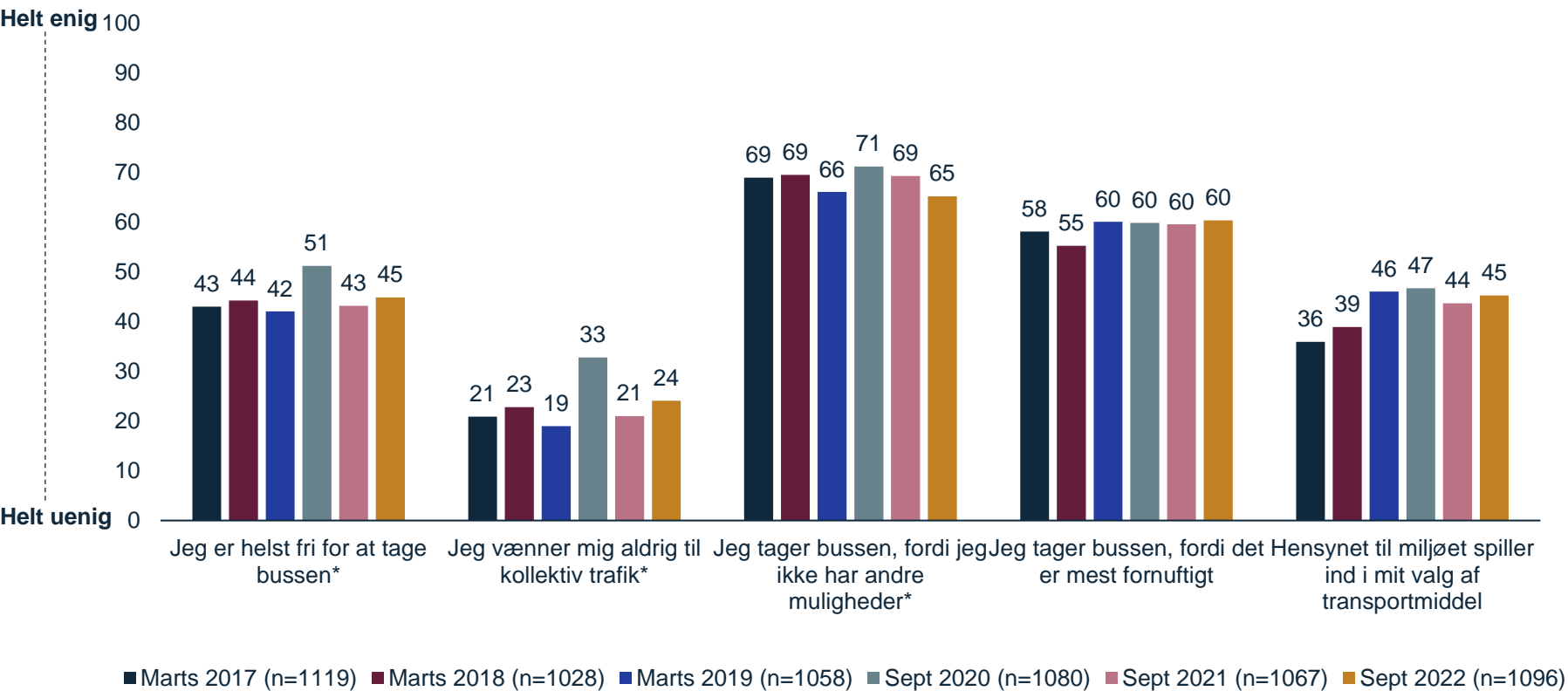


- Generelt er tilfredsheden stabil, og alle tilfredshedsfaktorer falder i kategorien god og meget god.
- Tilfredsheden med ledige siddepladser, venteforhold ved stoppestedet og opbevaringsmuligheder for bagage er alle steget fra 2021.
- Når det kommer til turens varighed og det nuværende rutenet er der på samme tid sket et fald på hhv. 2 og 5 indekspoint.

Holdningsspørgsmål & Plustur

Nedenfor ses de rejsendes holdninger til forskellige forhold ved busturen

Hvor enig er du i følgende udsagn?

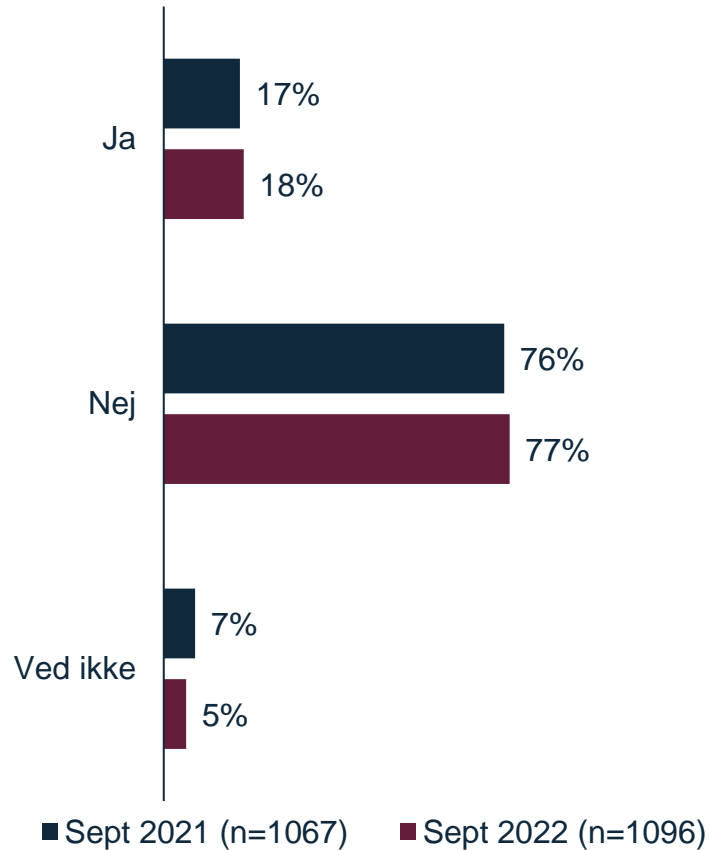


OBS: Bemærk at spørgsmål markeret med * har en negativ formulering, hvorfor skalaen for disse skal tolkes omvendt.

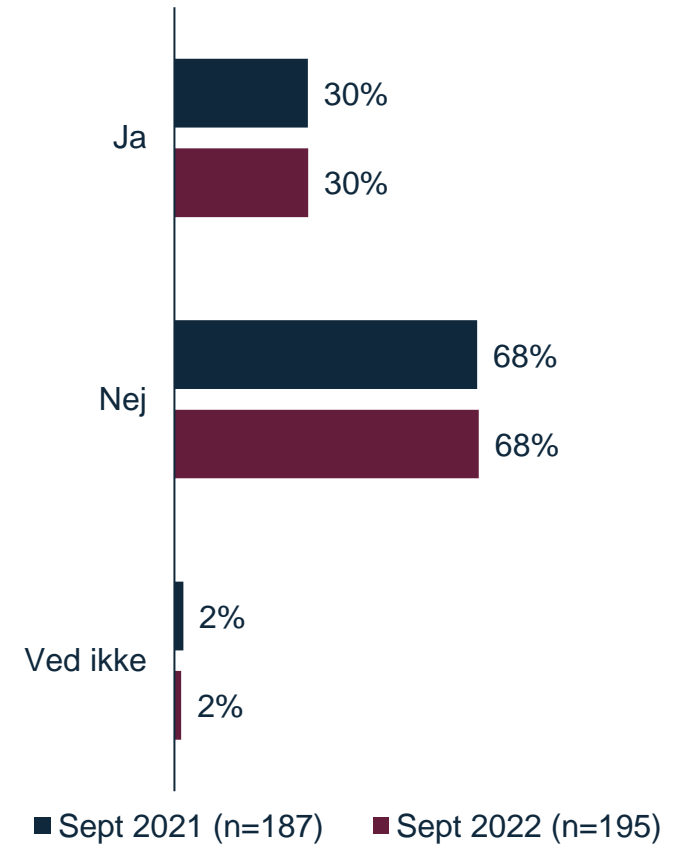
- Flest er enige, når det kommer til bussen som et fornuftigt valg, og at hensynet til miljøet spiller ind i valget af transportmidlet. Det er på niveau med september 2021, med en lille stigning indenfor miljøhensynet.
- Der er samtidig sket en positiv udvikling, når der kigges på *jeg tager bussen fordi jeg ikke har andre muligheder..*

18% kender Plustur, hvoraf ca. 1/3 har prøvet Plustur

Plustur er en ny kørselstype, som du på visse rejser kan bestille i Rejseplanen. Med Plustur kan du blive kørt til eller fra et stoppested, hvor du kan skifte til eller fra bus eller tog. Kender du til Plustur?

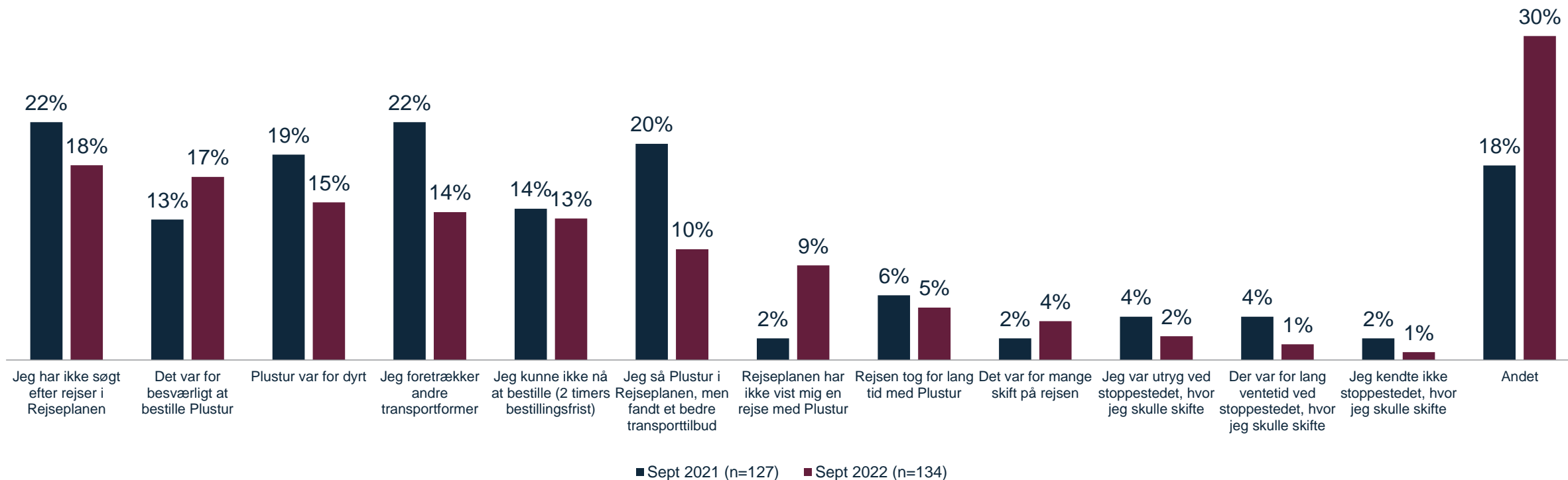


Har du prøvet Plustur?



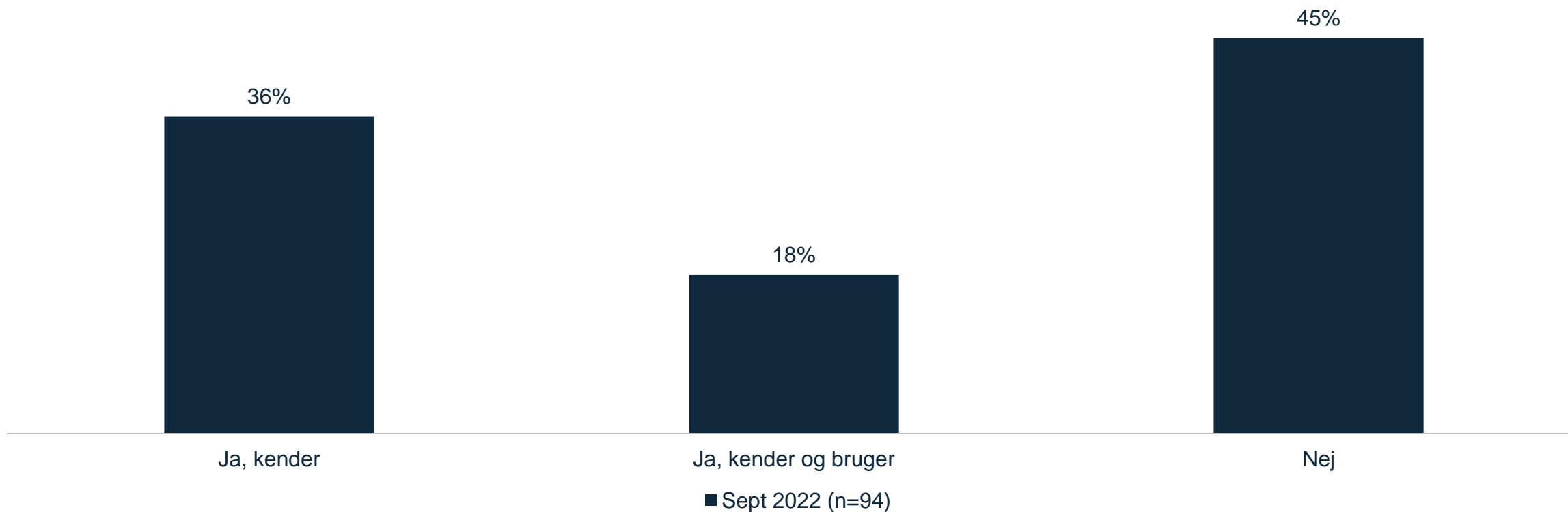
Blandt dem der ikke har prøvet Plustur svarer 18%, at de ikke har søgt efter rejser i Rejseplanen, mens 17% mener det var for besværligt at bestille Plustur

Hvorfor har du ikke prøvet Plustur? / Kender men har ikke prøvet Plustur



18% af de adspurgte (17 personer) bruger et 'Pensionistkort Fyn Rundt'

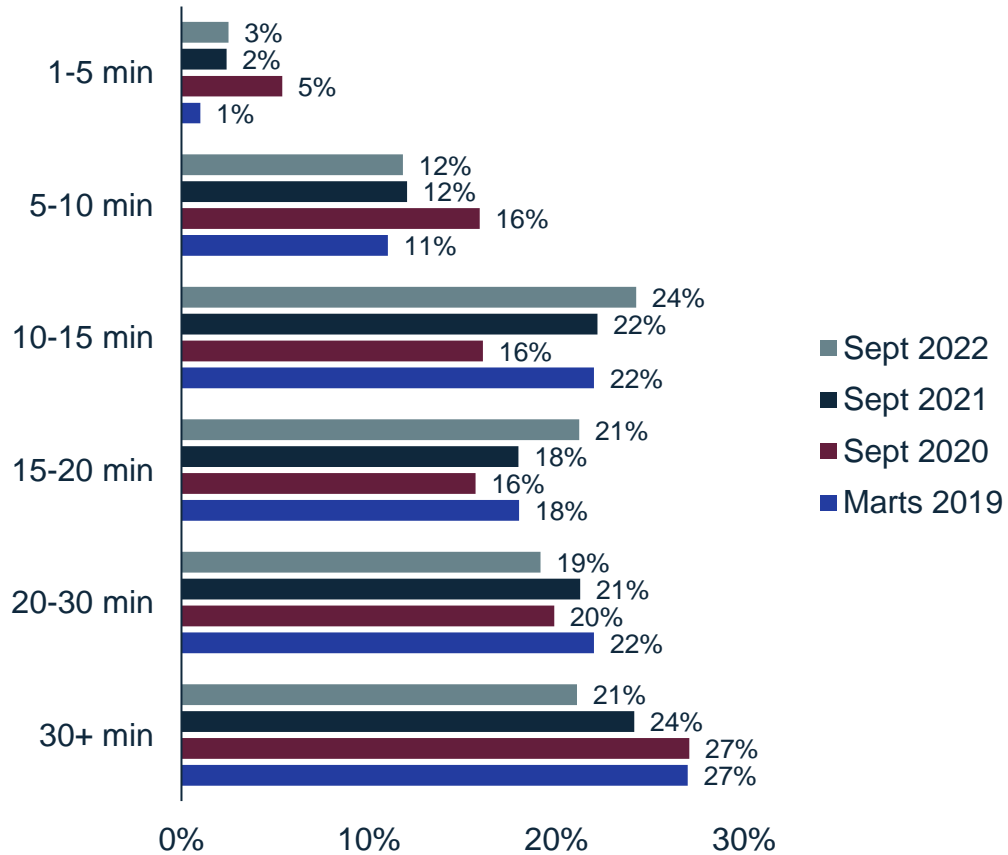
Det er vigtigt at vores nuværende og kommende seniorkunder kender til vores forskellige billetprodukter. Kender og/eller har du allerede anskaffet dig et "Pensionistkort Fyn Rundt"?



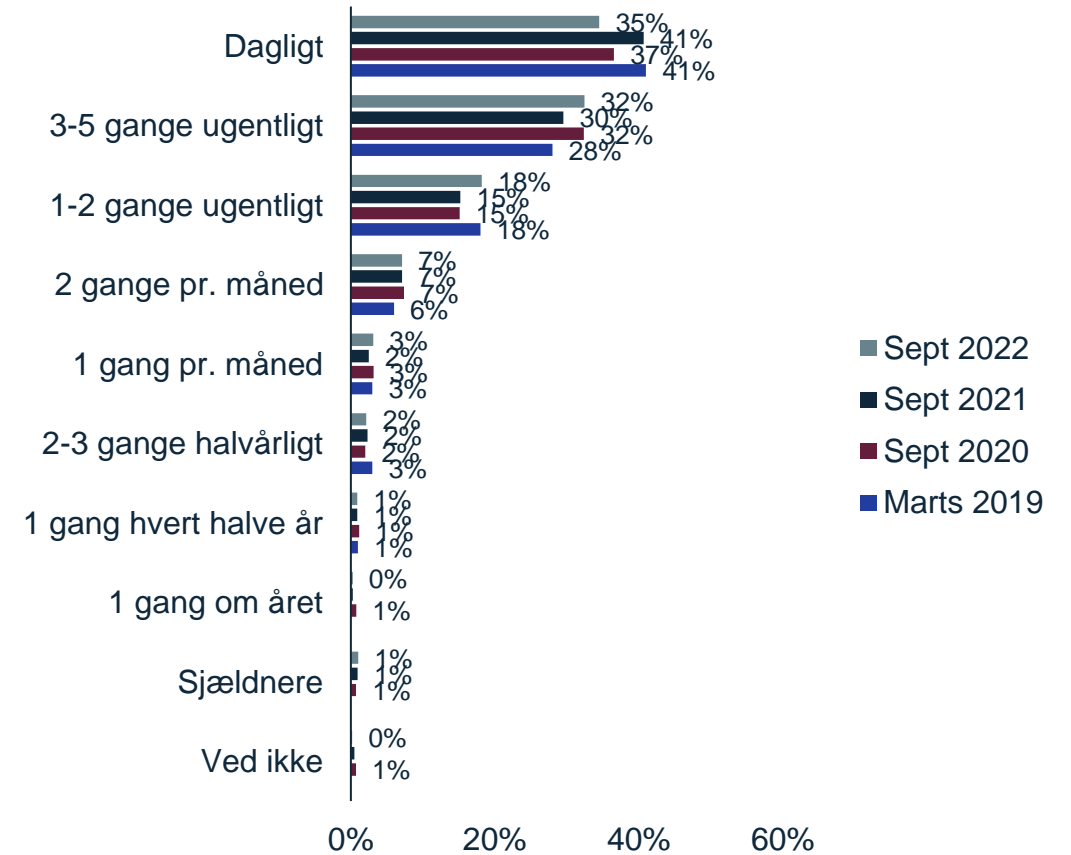
Baggrund

Turens varighed og hyppighed for kørsel

Hvad lang tid varer denne bustur?

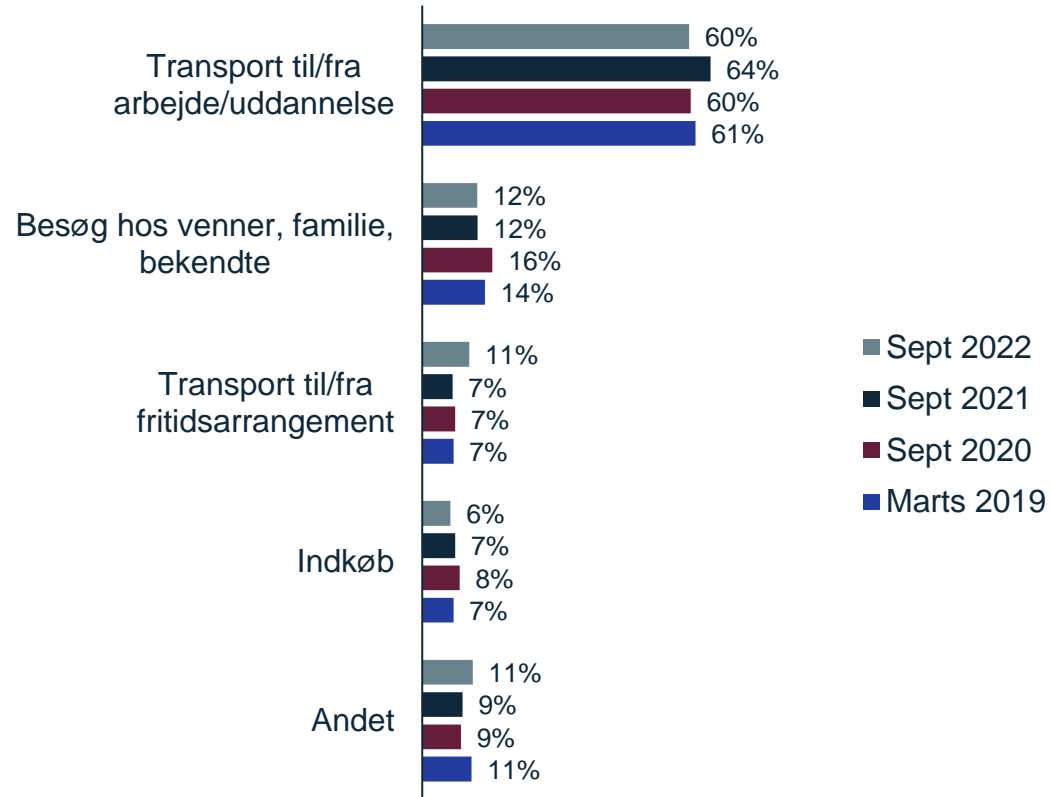


Hvor ofte kører du med en af FynBus' busser?

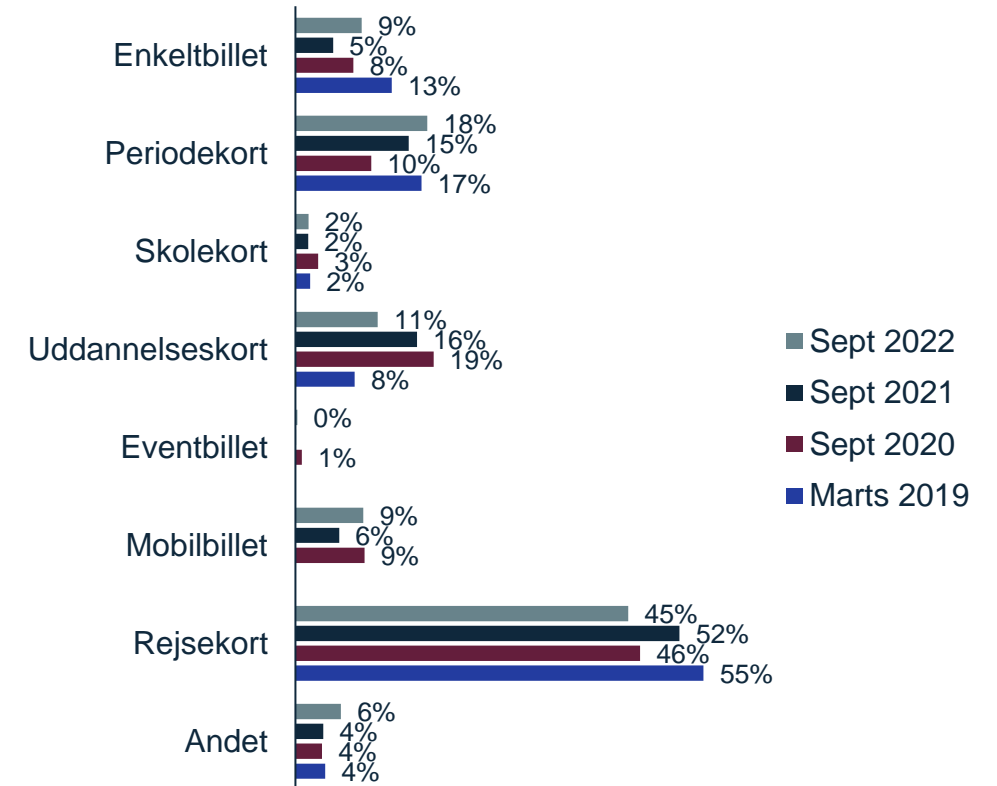


Hovedformål med busturen og type af billet/kort

Hvad er hovedformålet med denne bustur?

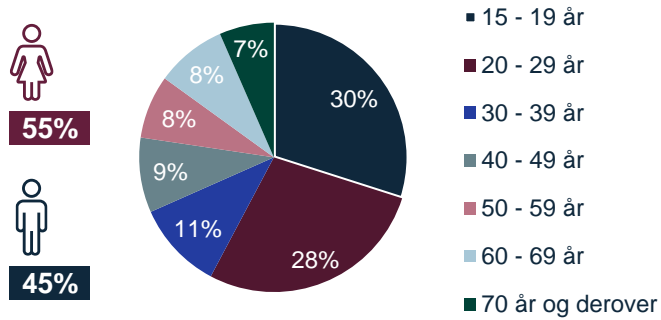


Hvilken type billet eller kort rejser du på?

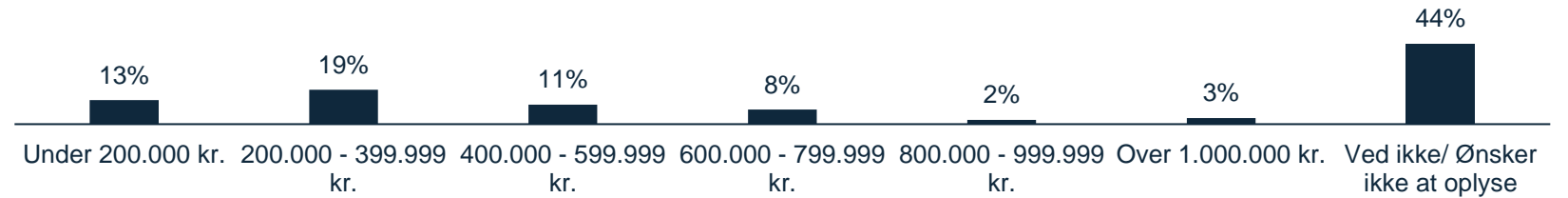


Fordelinger på tværs af køn, alder, indtægt, husstand og geografi

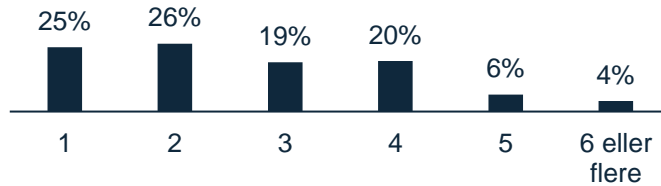
Køn og alder N=1027



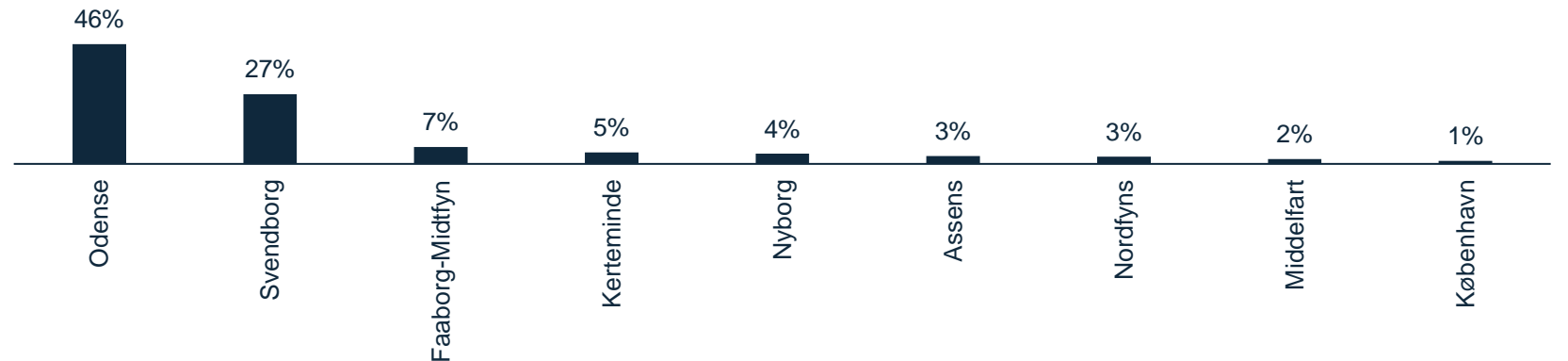
Hustandens årlige indtægt N=1096



Beboere i husstanden



De rejsendes kommune



We empower transport &
mobility companies to improve
today and see tomorrow

Epinion Aarhus

Fellow Workspace
Mariane Thomsens Gade 4
8000 Aarhus
Denmark
T: +45 87 30 95 00
E: aarhus@epinionglobe.com

Epinion Copenhagen

Ryesgade 3F
2200 Copenhagen N
Denmark
T: +45 87 30 95 00
E: copenhagen@epinionglobe.com
www.epinionglobe.com