

# DAGSORDEN

## FYNBUS BESTYRELSESMØDE

16. december 2022 kl. 12.00

J.nr.: 202201-38755

### Deltagere:

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

### Administration:

Konstitueret direktør Ingrid Dissing  
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh  
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen  
Leder af økonomi og analyse Julia Egebæk  
Sekretariatsleder Dennis Mølgaard

## INDHOLD

INDHOLD.....	2
Sager til beslutning: .....	3
1. Revision af FynBus Strategi 2021-23 .....	3
2. Evaluering af kommercielle produkter .....	4
3. Masterplan for kollektiv trafik på Fyn og Langeland .....	7
4. Mulighed for særlig eventaftale i Odense Letbane .....	8
5. Markedsføringspuljen 2023 .....	9
Sager til drøftelse:.....	10
Sager til orientering:.....	11
6. Markedsføringsplan 2023 .....	11
7. Forventet regnskab 2022 efter 9 måneder .....	13
8. Forventninger til passagertal og indtægter i 2022 .....	20
9. Udvikling i omkostningsindeks for kontrakter vedrørende bus- og flexkørsel .....	23
10. Meddelelser .....	26
11. Eventuelt.....	26

## SAGER TIL BESLUTNING:

### 1. REVISION AF FYNBUS STRATEGI 2021-23

#### Resumé:

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

Det overordnede mål for Strategi 2021-2023 er fortsat, at det skal være nemmere og grønnere at rejse med FynBus. Strategien er baseret på fire fokusområder: Mobilitet, Flere kunder, Grøn omstilling og Sikker drift.

#### Sagsfremstilling:

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

I årene 2020 og 2021 har det især handlet om håndtering af Covid-19 og de mange følgevirkninger af pandemien, selvom der parallelt er blevet arbejdet med den grønne omstilling. Det er dog for alvor først i 2022 at det igen været muligt at stille skarpt på de nye udfordringer, såsom at sikre et godt kollektivt trafiknet, som er sikkert i drift, nemt og grønt at benytte, og som læner sig op ad de store by- og samfundsudfordringer for en fortsat grøn og trafikalt omstilling.

Strategien for 2021-2023 indeholder fortsat 3 hoveddele:

- Udvikling og forbedring af den kollektive trafik, hvor ikke mindst hele arbejdet med Masterplanen for den kollektive trafik vil komme til at fylde meget.
- Den kollektive trafik efter Corona, hvor især bestræbelserne på at skaffe kunderne tilbage, samt skaffe helt nye kunder, dominerer.
- Den grønne omstilling, hvor fælles udbud af kollektiv trafik skal sikre grønnere transport.

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

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

I løbet af 2023 går arbejdet i gang med at forberede en nye strategi for de kommende år, der blandt andet skal forankres i den nyligt vedtagne mobilitetsplan.

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslag til revideret Strategi 2021-2023.

**Vedtagelse:****Bilag:**Bilag 1.1 *Strategi 2021-2023, 3.udgave***2. EVALUERING AF KOMMERCIELLE PRODUKTER****Resumé:**

*FynBus' bestyrelse har i 2021 vedtaget Langelandskortet for pensionister, og i 2022 vedtaget Kampagnependlerkort i Odense samt Odense for en 10'er.*

*Disse produkter evalueres med henblik på at afklare om de skal fortsætte i 2023.*

**Sagsfremstilling:**Langelandskortet for pensionister

På bestyrelsesmødet den 10. december 2021 vedtog bestyrelsen at gøre en række kommercielle produkter permanente, herunder Langelandskortet til pensionister, der er et årskort for pensionister til kørsel på de lokale og regionale ruter på Langeland. Kortet koster 365 kr. og kan kun købes for et kalenderår.

Der har i 2022 været solgt 130 Langelandskort mod 91 i 2021. I forhold til forudsætningerne om potentielt indtægtstab var kalkuleret med 200 kort.

Langeland Kommune ønsker at kortet fortsat tilbydes i 2023 på uændrede vilkår.

På bestyrelsesmødet 12. maj 2022 vedtog bestyrelsen følgende kommercielle produkter med særligt fokus på implementeringen af letbanen og Nyt Bynet2021 i Odense:

- Billigt kampagnependlerkort i Odense (PendlerOdense)
- Odense for en 10'er for unge (kaldet UngOdense)

PendlerOdense

I kalendermånederne august og september 2022 tilbød FynBus et billigt månedskort til 199 kr. mod normalt 384 kr. for voksne og 211 kr. for pensionister.

Forventningerne var at maksimalt 3.250 almindelige pendlerkort blev erstattet med PendlerOdense, svarende til et potentielt indtægtstab på ca. 0,3 mio. kr. I alt blev der solgt 2.709 PendlerOdense kort. FynBus har ikke i data mulighed for at vurdere i hvilket omfang det har betydet nye kunder, men ordningen har haft en fin markedsføringsmæssig værdi. Det samlede indtægtstab vurderes at ligge i størrelsesordenen 0,1-0,2 mio. kr.

Der er ikke umiddelbart planer om at tilbyde produktet i 2023.

UngOdense

Med virkning fra 1. juli 2022 blev i Odense tilbudt en billet på mobil app og i webshop, hvor unge mellem 16 og 25 kunne købe en timebillet til 10 kr. Tiltaget kører som et forsøg frem til 31. december 2022.

Forventningerne var at knap 0,2 mio. rejser årligt i Odense ville blive flyttet fra andre billettyper, svarende til et potentielt indtægtstab på i alt 1,2 mio. kr. årligt.

Der er til og med november 2022 solgt ca. 250.000 UngOdense billetter. FynBus vurderer at der årligt vil kunne sælges mindst 0,8 mio. UngOdense billetter.

FynBus har fået udviklet en spørgeskemafunktion i app'en "FynBus' Mobilbillet" der gør det muligt at stille kunderne spørgsmål i forbindelse med køb af billet. I uge 46 og 47 2022 er gennemført en sådan undersøgelse suppleret med spørgeskema på FynBus' Facebook side blandt kunder, der har købt UngOdense billetten. I alt 1.150 respondenter har deltaget og hovedresultaterne fremgår af bilag 2.1, hvor der er lavet opgørelser for alle respondenter samt opdelt på respondenter, der også tidligere har benyttet FynBus og respondenter, der er helt nye.

Med baggrund i undersøgelsen kan FynBus konkludere følgende:

- 20 % af UngOdense kunderne er nye kunder, der ikke tidligere har benyttet bus eller letbane, det vil sige en fremgang i forhold til tidligere på 25 %
- Det øgede passagertal kommer for 80 % fra cykler eller gang, mens 13 % er overflytning af bilture
- Der bliver gennemsnitligt rejst godt 60 % flere ture blandt de kunder, der tidligere har benyttet andre rejsehjemler
- Nye kunder rejser ikke helt så hyppigt som kunder der tidligere benyttede andre rejsehjemler
- 90 % af UngOdense kunderne vil rejse mindre med bus og letbane, hvis UngOdense produktet afskaffes

Med 25 % nye kunder og 50% flere rejser pr. kunde, viser spørgeskemaundersøgelsen at antal rejser blandt unge 16 til 25 år er samlet steget med godt 70 %

Undersøgelsen viser endvidere, at blandt de 80% som i forvejen rejste med bus eller letbane, var deres rejsehjemmel:

- 50 % rejste på rejsekort Classic
- 30 % rejste enkeltbillet/mobilbillet, og
- 13 % rejste på pendlerkort eller ungdomskort
- 7 % har rejst på øvrige produkter

En analyse af salget i samme periode, der fremgår af bilag 2.2, viser følgende:

- Der er solgt 43.900 UngOdense rejser
- Der var i alt 8.379 unikke kunder, svarende til 23 % af samtlige i aldersgruppen 16-25 år i Odense
- 41 % har under 1 rejsedag pr. uge, 40 % har 1-2 rejsedage pr. uge, 15 % har 3-4 rejsedage pr. uge, mens 4 % har mindst 5 rejsedage pr. uge
- Antal solgte billetter er fordelt på aldersgruppe med 11 % til de 16-19-årige, 28 % for 20-årige og resten fordelt jævnt faldende blandt de 21-25-årige

Analysen af salget indikerer at kunderne i spørgeskemaundersøgelsen har overvurderet deres reelle antal rejser både før og efter indførelsen af UngOdense, men det vurderes validt at der er tale om en fremgang på mindst 50 % af rejserne blandt de kunder, der tidligere anvendte andre rejsehjemler end UngOdense.

Med det nuværende niveau for salg af UngOdense, forventes der på årsniveau solgt ca. 0,8 mio. rejser, mod 0,45 mio. rejser uden UngOdense produktet. Tællinger i letbanen viser at de fleste UngOdense benyttes der. FynBus vurderer således at 0,5-0,6 mio. rejser er i letbanen og 0,2-0,3 mio. rejser er i bybusser og regionale busser.

Med baggrund i ovennævnte er der således ca. 0,45 mio. rejser, der får en billigere rejse, svarende til et indtægtstab på godt ca. 3,2 mio. kr., baseret på den rejsehjemmelfordeling der fremgår af spørgeskemaundersøgelsen. Til gengæld er der ca. 0,35 mio. nye rejser, der med en pris på 10 kr. pr. rejse genererer en tilsvarende merindtægt på 3,5 mio. kr., hvoraf 1,5 mio. kr. stammer fra helt nye kunder og ca. 2 mio. kr. stammer fra flere rejser pr. kunde.

Isoleret set vil fortsættelsen af UngOdense således give et mindre overskud årligt, men der er i ovennævnte ikke vurderet, i hvilket omfang letbanen har medført ny kunder og øget antal rejser. Denne vurdering vil blive gennemført i første kvartal 2023.

Produktet har skabt en del omtale og stor markedsføringsmæssig værdi.

Ud fra salgsudviklingen er der noget der tyder på, at produktet er ved at nå et mætningspunkt i forhold til at overflytte kunder fra eksisterende produkter, og da det uden indtægtstab har medført flere kunder, vil vurderingen være at fortsætte produktet i 2023 med uændret pris med henblik på at vurdere den endelige effekt af produktet, herunder afklare i hvilket omfang letbanen har bidraget til øget antal rejser blandt 16-25-årige.

Odense Letbane og Odense Kommune bakker op om at fastholde produktet i 2023 under forudsætning af det ikke genererer indtægtstab. Dette kan FynBus sikre ved at inddrage midler fra markedsføringspuljen som indtægtsgaranti. Puljen er dedikeret til tiltag i Odense Kommune.

Udviklingen vil blive fulgt nøje, og skulle det mod forventning vise sig større ændringer i forudsætningerne, vil sagen ekstraordinært blive bragt til ny beslutning i bestyrelsen.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender, at Langelandkortet for pensionister fortsætter på uændrede vilkår i 2023
- Godkender, at PendlerOdense ikke fortsætter i 2023
- Godkender, at UngOdense fortsætter uændret i 2023 med henblik på endelig evaluering ultimo 2023, idet der løbende evalueres om forudsætningerne i sagen holder

**Vedtagelse:****Bilag:**

Bilag 2.1 – Oversigtsrapport spørgeskema

Bilag 2.2 – Analyse af salg UngOdense

### 3. MASTERPLAN FOR KOLLEKTIV TRAFIK PÅ FYN OG LANGELAND

#### Resumé:

Bestyrelsen har på mødet den 24. august 2023 godkendt kommissorium for Masterplan. Her blev FynBus' opgaver, aktiviteter, procesplan og samarbejde med kommuner og region beskrevet.

På styregruppemødet mellem FynBus og de tekniske direktører i kommuner og region den 28. november, ønskede kommunerne at udtræde af styregruppe og projektgruppe, og i stedet fungere som sparringspartner for FynBus i forhold til de strategiske overvejelser og input til emner i planen. Regionen tog beslutningen til efterretning.

Administrationen fremlægger nyt kommissorium til bestyrelsens godkendelse.

#### Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 24. august 2022 godkendte bestyrelsen kommissorium for udarbejdelse af Masterplan for den kollektive trafik på Fyn og Langeland.

Ifølge kommissoriet er styregruppens opgaver, at:

1. Godkende et kommissorium for arbejdet.
2. Fastlægge en tidsplan.
3. Udpege deltagere til en projektgruppe, under ledelse af FynBus.
4. Fremlægge et samlet oplæg for FynBus' bestyrelse (masterplan).
5. Koordinere den efterfølgende politiske behandling i kommuner og region.

I forhold til opgaven med at udarbejde masterplanen skal fremlægges mindst to modeller for en, samlet set, bedre kollektiv trafikbetjening i FynBus' område, idet der iagttages følgende:

- En model med fokus på trafiksystemet og en model med fokus på takster, salg og markedsføring
- Modellerne skal respektere Region Syddanmarks principper for regional buskørsel
- Modeller skal sikre at der med udgangen af 2026 er balance i den regionale økonomi til busdrift
- Målsætning og prioriteringer af handlinger i mobilitetsplanen ud fra forventninger om passagertal og økonomi
- Beskrive scenarier for fremadrettet finansiering, herunder ansøgning til statslige puljer som fx busfremmelighedspulje

Kommuner og Region Syddanmark deltager på direktørniveau i styregruppen og på teknikerniveau i projektgruppen.

Der blev derefter nedsat en styregruppen bestående af de tekniske direktører fra kommunerne og Region Syddanmark, der mødtes 1. gang den 26. september 2022. Medarbejdere på teknikerniveau skulle deltage i projektgruppen.

Bestyrelsen godkendte efterfølgende den overordnede handlingsplan for den økonomiske genopretning på sit møde den 14. oktober 2022.

Kommunerne har efterfølgende genovervejet governance modellen, og ønsker at udtræde af både styregruppe og projektgruppe for masterplan for kollektiv trafik, for at sikre en hensigtsmæssig rollefordeling mellem medlemskab af styregruppen og efterfølgende behandling i kommuner. Region Syddanmark tog

ønsket til efterretning. De tekniske direktører ønsker i stedet at være sparringspartner for FynBus i forhold til de strategiske overvejelser og input til emner i planen.

Ønsket om, at udtræde af styregruppe og projektgruppe er fremsat på styregruppemøde den 28. november 2022.

Som følge af indstillinger fra styregruppen fremlægges nyt kommissorium for bestyrelsen til godkendelse.

FynBus' opgave vil være, at:

1. Fremlægge oplæg til drøftelse til faglig dag på administrativt og tekniker niveau 10. januar 2023
2. Planlægge temadag med teknisk, administrativ og politisk deltagelse den 27. januar 2023
3. Tilbyde at deltage på politiske udvalgmøder, hvis kommuner og region ønsker det
4. Fremlægge oplæg for FynBus' bestyrelse (Masterplan) den 4. maj 2023.
5. Koordinere den efterfølgende politiske behandling i kommuner og region i maj – medio juni 2023.
6. Fremlægge endeligt oplæg for FynBus' bestyrelse (Masterplan) den 23. juni 2023.

Samlet oplæg til kommissorium fremgår af Bilag 3.1

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender nyt kommissorium for Masterplan for kollektiv trafik på Fyn og Langeland.

#### **Vedtagelse:**

#### **Bilag:**

Bilag 3.1 *Oplæg til kommissorium for kollektiv trafik på Fyn og Langeland*

## **4. MULIGHED FOR SÆRLIG EVENTAFTALE I ODENSE LETBANE**

#### **Resumé:**

*FynBus har modtaget henvendelse fra Odense Letbane om mulighed for at indgå aftale om transport i letbanen i forbindelse med Eventyrløbet i Odense, 18. maj 2023. Aftalen sikrer gratis letbanekørsel for deltagerne mod forevisning af løbenummeret – Eventyrløbet foretager samlet afregning direkte med Odense Letbane efter en forud aftalt beløbsramme. Med baggrund i sagen anmoder administrationen om en generel bemyndigelse til at håndtere denne og lignende sager.*

#### **Sagsfremstilling:**

FynBus' bestyrelse har overordnet ansvaret for taksterne i den kollektiv trafik, herunder også om der skal tilbydes mulighed for gratiskørsel. For ejere, der ønsker at tilbyde generel gratiskørsel på egne ruter, f.eks. gratiskørsel på lokalruter i Langeland Kommune, gratiskørsel i weekenden i Svendborg, eller gratiskørsel i Odense Kommune ved opstarten af letbanen/Bynet2021+, har bestyrelsen godkendt det, så længe det ikke har økonomiske konsekvenser for andre ejere. Ligeledes har bestyrelsen vedtaget, at der er gratiskørsel i forbindelse med officielle valghandlinger. En parallel hertil er gratiskørsel for passagerer, betalt af 3. part.



Odense Letbane har kontaktet FynBus med ønske om at indgå aftale med arrangørerne bag motionseventet Eventyrløbet, der afvikles 18. maj 2023, med forventeligt 10-15.000 deltagere. Løbet har start og mål tæt ved Idrætsparken letbanestation. Aftalen indebærer, at løbsdeltagerne benytter deres startnummer som billet og således kører gratis med letbanen til og fra løbet. Samtidig foretager Eventyrløbet en samlet afregning direkte med Odense Letbane til dækning af tabte billetindtægter, samt omkostninger ved udvidet kørsel. Der forventes at komme flere af denne slags henvendelser.

Odense Letbane lægger vægt på, at der ikke er tale om generel gratis kørsel, men om en særlig aftale, der sikrer smidig transportafvikling uden at indebære nævneværdigt indtægtstab. Afregning vil ske udenom FynBus.

FynBus ser det som en mulighed for at få flere kunder uden væsentlige administrative udfordringer, og indstiller derfor, at bestyrelsen fremadrettet bemyndiger administrationen til at indgå sådanne aftaler, under forudsætning af at alle parter, der påvirkes økonomisk, har givet accept af aftalen.

Eventuelle omkostninger i forbindelse med markedsføring af sådanne tiltag bør pålægges den ejer, der ønsker den pågældende gratiskørsel til events.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender at løbenummer til Eventyrløbet accepteres som gyldig billet i Odense Letbane på dagen.
- Godkender at eventuelle omkostninger til markedsføringen pålægges Odense Letbane.
- Bemyndiger FynBus' administration til at godkende sådanne forespørgsler fremover, under forudsætning af at alle parter, der påvirkes økonomisk, har givet accept af godkendelsen og forespørgeren afholder eventuelle følgeudgifter.

#### **Vedtagelse:**

## **5. MARKEDSFØRINGSPULJEN 2023**

#### **Resumé:**

*I budget 2023 er der afsat en pulje på kr. 1,5 millioner til ekstraordinær markedsføring og kampagner. Det er FynBus' bestyrelse, der godkender anvendelsen af disse midler.*

*Administrationen indstiller, at der frigives en ramme på kr. 400.000 til gennemførelse af en kampagne, der skal markedsføre den sammenhængende kollektive trafik i Odense med henblik på at skaffe flere kunder i bus og letbane. Kampagnen er planlagt til afvikling medio februar og 4 uger frem. Kampagneforløbet planlægges i samarbejde med Odense Letbane.*

#### **Sagsfremstilling:**

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

#### Bynet-kampagne

I 2023 vil FynBus i samarbejde med Odense Letbane relancere "Rejs i Odense", som er en anskueliggørelse af det sammenhængende trafiksystem, som findes i Odense ovenpå etableringen af letbanen og Odense bynet. FynBus ønsker at øge kendskabet til den sammenhængende kollektive trafik i Odense. Selvom der allerede er mange kunder, der benytter den kollektive trafik i Odense, skal endnu flere tiltrækkes, både for at reducere trængslen, forbedre miljøet og forbedre økonomien.

Kampagnen vil udbrede tre primære budskaber:

- "Rejs i Odense": Så let er det at komme rundt med den kollektive trafik.
- Én billet til det hele. Fokus på at den samme billet kan bruges i både bus og letbane.
- Lettest med et rejsekort. Fokus på pris og nemhed.

Kampagnens strategiske fokus er på potentielle kunder fra Odense og opland. Målet er at give kunderne kendskab til trafiksystemet og dermed lyst til at prøve det af.

Den fælles platform "Rejs i Odense" vil være omdrejningspunktet for kampagnen. Sitet er allerede etableret, men skal opdateres, således at man her får et hurtigt overblik over trafiksystemet i Odense, og de muligheder, der er.

Det indstilles, at der frigives en ramme på kr. 400.000 til dækning af omkostningerne ved en kunderettet kampagne, som skal gennemføres i 2023, med start i uge 8 lige efter vinterferien. Den afsatte ramme skal dække idéudvikling, materialer, annoncering, tilretninger på webbaseret *landing page* mm.

Kampagnens effekt vil blive vurderet på følgende parametre:

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

Økonomi:

Der er afsat en ramme på i alt kr. 1,5 millioner til ekstraordinær markedsføring og kampagner i 2023. Med bestyrelsens godkendelse vil det resterende beløb udgøre kr. 1,1 millioner.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender brug af kr. 400.000 til bynet-kampagne.

#### **Vedtagelse:**

#### **SAGER TIL DRØFTELSE:**

Ingen

## SAGER TIL ORIENTERING:

### 6. MARKEDSFØRINGSPLAN 2023

#### Resumé:

FynBus' kommunikationsafdeling udarbejder hvert år en årsplan for det kommende års markedsføringsaktiviteter. Formålet med planen er at give overblik over det kommende års aktiviteter. Planen er samtidig en tjekliste, der sikrer sammenhæng mellem de planlagte aktiviteter og strategien.

#### Sagsfremstilling:

FynBus' markedsføringsplan for 2023 understøtter primært FynBus' strategi i forhold til fokusområdet vedr. flere kunder, hvor det i strategien hedder:

*Målet er nu at vinde så mange kunder som muligt tilbage, og samtidigt tiltrække nye. En forudsætning er, at kunderne føler sig trygge i den kollektive trafik. En anden, at bilister og andre trafikanter opnår et grundigt kendskab til de muligheder, FynBus tilbyder. Gode og relevante produkter og transportløsninger, markedsført så de er målrettet kunderne og deres behov, er et væsentligt skridt i bestræbelserne på at tiltrække flere passagerer, tillige med at eksisterende kunder skal fastholdes og ansføres til at rejse mere.*

Desuden understøtter markedsføringsplanen fokusområdet vedr. grøn omstilling, især i forhold til udbredelse af viden om klima og miljø til kunderne.

Herudover dækker markedsføringsplanen også øvrige kendte og relevante indsatsområder hen over året, såsom køreplansskifter, takstreguleringer, indsats for salg af Ungdomskort og billetter, skole- og studiestart, turistindsatser, lokale indsatser i forhold til bus og flextrafik og mange flere.

#### Om markedsføringsplanen

Markedsføringsplanen er bygget op omkring en lang række forskellige kategorier, som skal sikre indsats på alle relevante områder indenfor formidling og markedsføring af kollektiv trafik, både i forhold til eksisterende og nye kunder:

- **Trafikinformation** er kommunikation/markedsføring, der typisk knytter sig til takstskifte, køreplansskifte og faktuel information til eksisterende kunder, som fx oplysning om rejsegaranti, rejseplan mv.
- **Billetprodukter** er markedsføring af FynBus' billetprodukter, som fx rejsekort, pensionistkort, Langelandskortet, DSB Rejsepas, turistbilletter, samt den generelle information til kunderne om, hvilken slags billet, der passer bedst til kundernes behov. Målet er her at sikre, at kunderne vælger rigtigt, så de får en positiv prisoplevelse af den kollektive trafik.
- **Trafikprodukter** er markedsføring af de transportløsninger, som FynBus tilbyder. I 2023 er fokus på Flex- og plustur, hvor det handler om at øge kendskabet, så også kunderne i de tyndt befolkede områder bliver klar over, hvilket trafiktilbud, de råder over.
- **Kampagnespor** dækker over de større kampagner, der planlægges hen over året. I 2023 er fokus på Odense, på klima og kollektiv trafik, på udbredelsen af Ungdomskort og lignende bredere tiltag.

- **Tapetkampagner** dækker over de mange mindre budskaber, som der også skal kommunikeres hen over året, og som typisk finder sted via FynBus digitale skærme i busser og på knudepunkter.
- **Ambassadørindsatser** dækker over de mange områder, som FynBus' kundeambassadører dækker selvstændigt, eller som understøtter de planlagte kampagneindsatser.

Tilsammen giver markedsføringsplanen et overblik over årets aktiviteter og timingen af disse.

Side 2 i bilaget giver et kort overblik over de forskellige kampagnetyper, som FynBus benytter. Heraf kan ses kampagnetypernes forskellige ressourcetræk, hvor nogle af elementerne er næsten omkostningsfri, mens andre er mere omkostningstunge.

#### *De primære fokusområder i 2023*

Markedsføringsplanens primære fokusområder i 2023 vil være:

- Målrettet indsats for at udbrede kendskab til og øge brugen af bus og letbane i Odense.
- Fokus på sammenhæng mellem klima og kollektiv trafik med henblik på at få flere kunder til at vælge bussen til.
- Målrettede indsatser for at udbrede kendskab til Plustur, Flextur og produkternes selvbetjeningsløsninger.
- Målrettede indsatser for at udbrede kendskabet til FynBus' billetprodukter, således at kunderne vælger det billetprodukt, der passer til deres behov.

De fleste af FynBus' markedsføringsaktiviteter finansieres via fællesomkostningerne, hvor der årligt afsættes cirka en million kroner til trafikinformation og markedsføring. Herudover kan der ved særlige behov for indsatser bevilges midler til finansiering via markedsføringspuljen, hvor der i 2023 er afsat kr. 1.500.000. Det er FynBus' bestyrelse, der godkender anvendelsen af disse midler.

Administrationen vil på bestyrelsesmødet gennemgå årsplanen og svare på uddybende spørgsmål.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

#### **Vedtagelse:**

#### **Bilag:**

Bilag 6.1 *FynBus' markedsføringsplan 2023\_version1*

## 7. FORVENTET REGNSKAB 2022 EFTER 9 MÅNEDER

### Resumé:

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2022 (FR2022) efter 9 måneder til orientering.

Forventet regnskab for 2022 indebærer, at ejerbidraget til busdrift og flextrafik er ca. 84 mio. kr. større end budget 2022. Det kan hovedsageligt henføres til manglende passagerindtægter på ca. 17 mio. kr. (inkl. kompensation), udskydelse af nyt Bynet i Odense, ca. 24 mio. kr., og stigende omkostningsindeks, ca. 42 mio. kr.

Odense Kommune og Region Syddanmark har i løbet af 2022 tilført midler. Således kan merforbruget korrigeres med ca. 44 mio. kr. og reduceres til et merforbrug på 40 mio. kr.

Det forventede passagertal for bustrafikken er 11 mio. passagerer, svarende til indeks 80 i forhold til passagertallet for 2019.

Manglende passagerindtægter er inklusive statens covid-kompensation på ca. 18 mio. kr. Kompensationen svarer til ca. 50% af mindreindtægten.

Forventede fællesudgifter for 2022 er 82,7 mio. kr., hvoraf 67,6 mio. kr. udgør ordinære fællesudgifter. Der har været et samlet mindreforbrug på 3,6 mio. kr. grundet afventende anlægsprojekter. I forbindelse med Odense Letbane er der lavet en investering i rejsekortudstyr på 1,4 mio. kr. i 2022, som føres på rammestyring.

På flexkørsel-området forventes ejerbidraget at være på 94 mio. kr., hvilket er en merudgift på 5 mio. kr. Merudgiften kan primært henføres til FynBus andel på 2,4 mio. kroner af boden, samt en merudgift på 3,5 mio. kr. Som følge af høje brændstofpriser.

### Sagsfremstilling:

Forventet regnskab 2022 (FR2022) er kommenteret i bilag 7.1 i forhold til budget 2022 (B2022). Kommenteringer sker ud fra regnskabsmaterialet i bilag 7.2.

Forventet regnskab 2022 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

Forventet regnskab 2022 indeholder forventninger om kompensation fra staten, skønnet til ca. 18 mio. kr.:

Tabel 1: Skønnet kompensation fra staten for 2022

Mio. kr.	COVID-19 kompensation de første 2 mdr.	Yderligere kompensation 125 mio. kr. estimeret	Kompensation i alt, estimeret
FynBus	7,7	10,5	18,2
Odense	2,5	3,9	6,4
Regionen	4,2	5,7	9,8
Øvrige kommuner	1,0	1,0	2,0

## FORVENTET REGNSKAB 2022

### Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og flextur/plustur fremgår af tabel 2, hvor – tegn i sidste kolonne indikerer en negativ afvigelse fra budget:

Tabel 2: Udviklingen i hovedtallene for bus- og flextur/plustur for perioden regnskab 2020 til FR 2022

Mio. kroner (årets priser) Incl. Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
<b>Busdrift</b>					
Indtægter	-191,9	-205,4	-188,4	-171,1	-17,3
Kørselsudgifter	483,6	500,4	476,2	545,6	-69,4
Fællesudgifter	79,0	80,6	85,7	83,2	2,5
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>370,6</b>	<b>375,6</b>	<b>373,5</b>	<b>457,7</b>	<b>-84,2</b>
<b>Flextur/Plustur</b>					
Indtægter	-2,6	-2,8	-4,0	-3,2	-0,8
Kørselsudgifter	14,1	11,7	10,8	9,9	0,9
Fællesudgifter	6,5	4,9	4,2	4,1	0,1
<b>Ejerbidrag Flextur/Plustur</b>	<b>18,0</b>	<b>13,8</b>	<b>11,0</b>	<b>10,8</b>	<b>0,2</b>
<b>Ejerbidrag i alt</b>	<b>388,6</b>	<b>389,4</b>	<b>384,5</b>	<b>468,5</b>	<b>-84,0</b>

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2022 at udgøre 468,5 mio. kr. Det er en merudgift på 84 mio. kroner, svarende til en stigning på ca. 20 % i forhold til budgettet for 2022. Indtægterne indeholder kompensation på ca. 18 mio. kr. fra staten, svarende til at staten har Corona-kompenseret ca. 50% af afvigelsen i indtægter.

De væsentligste årsager er:

- manglende passagerindtægter, mindreindtægt på ca. 17 mio. kr.
- øget entreprenørudgifter pga. udskydelse af nyt Bynet i Odense fra januar 2022 til august 2022 samt ekstra bevillinger til nyt Bynet, merudgift på ca. 24 mio. kr.
- samt en stigning i Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks, merudgift på ca. 42 mio. kr.

Odense Kommune har i løbet af 2022 udlignet merudgiften ved udskydelsen af letbanen til FynBus samt ekstra bevillinger ca. 24 mio. kr. Ligeså har Region Syddanmark øget rammen i forhold til p/l regulering og andre ikke disponerede midler ca. 20 mio. kr.

Således kan merforbruget korrigeres med ca. 44 mio. kr. og reduceres til et merforbrug på 40 mio. kr.

De vigtigste faktorer for både forventet regnskab 2022 og budgetforslag 2023 er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

#### Passagerindtægter

Som det fremgår af tabel 2 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2022 at være ca. 17 mio. kr. mindre end budgetteret. Der forventes Covid-19 kompensation for 18 mio. kr., som er indarbejdet.

I nedenstående tabel ses passagerindtægt fordelt på ejerne:

Tabel 3: Passagerindtægter for perioden regnskab 2020 til FR 2022

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
FynBus	-191,9	-205,4	-188,4	-171,1	-17,3
Region Syddanmark	-105,1	-110,2	-105,4	-101,8	-3,6
Assens	-3,4	-3,4	-3,3	-1,1	-2,1
Faaborg - Midtfyn	-3,3	-3,3	-3,1	-2,9	-0,2
Kerteminde	-1,4	-1,6	-1,5	-1,5	0,1
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,9	0,2
Middelfart	-2,4	-2,6	-2,4	-2,5	0,1
Nordfyn	-2,6	-2,7	-2,6	-2,5	-0,1
Nyborg	-2,9	-3,1	-2,9	-3,3	0,4
Odense	-60,1	-67,4	-56,5	-45,7	-10,8
Svendborg	-8,9	-9,4	-9,2	-7,9	-1,2

For regionale ruter forventes efter 3. kvartal en mindreindtægt i forhold til budgettet på 3,6 mio. kr. som er baseret på passagerudviklingen for de første 9 måneder af 2022.

For Odense Kommune forventes efter 3 kvartal en mindreindtægt i forhold til budgettet på 10,8 mio. kr. Forventningen er baseret på konsekvenserne af det nye bynet og passagerudviklingen for de første 9 måneder.

For Assens Kommune og Svendborg er der indregnet lavere indtægter i forventet regnskab 2022 end forudsat i budget 2022 på henholdsvis 2,1 mio. kr. og 1,2 mio. kr., hvilket blandt andet skyldes indførelsen af gratis kørsel for unge under 16 i Assens Kommune, og gratis kørsel i Svendborgs bybusser i weekender.

For alle ejere er desuden indregnet mindreindtægter fra Bus & Tog-samarbejdet fra 2020 og 2021 på 5,2 mio. kr. samlet set.

#### Entreprenørudgifter

Forventet regnskab 2022 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. Ændringerne er primært i Odense, hvor det nye bynet med opstart ultimo juli 2022 er indregnet.

Derudover er der for forventet regnskab 2022 indarbejdet reduktion i udgifter til drivmidler i 1. kvartal 2022 for Region Syddanmark (natbusser primo januar), samt ekstra Corona-rengøring frem til og med juni 2022. Der er ikke indregnet yderligere effekt af tiltag i relation til Covid-19.

I forventet regnskab 2022 forventes omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) at være 9,0 % højere end budgetteret for diesel-omkostningsindekset.

Tabel 4 herunder viser tallene for alle ejere:

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2020 til FR 2022

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
<b>FynBus</b>	483,6	500,4	476,2	545,6	-69,4
Region Syddanmark	187,2	192,2	199,3	215,4	-16,1
Assens	16,6	16,8	17,1	18,7	-1,6
Faaborg - Midtfyn	23,2	24,4	25,0	27,4	-2,3
Kerteminde	6,5	6,6	6,7	7,3	-0,6
Langeland	6,4	6,4	6,8	7,6	-0,8
Middelfart	11,4	11,5	11,8	12,8	-1,0
Nordfyn	14,1	14,4	15,2	16,4	-1,2
Nyborg	14,3	14,7	15,0	16,4	-1,4
Odense	174,7	184,8	150,2	191,9	-41,7
Svendborg	29,2	28,5	29,1	31,6	-2,5

Entreprenørudgifterne forventes i 2022 at udgøre 546 mio. kr., hvilket svarer til en merudgift på ca. 70 mio. kroner eller en stigning på ca. 15 % i forhold til budgettet. Der er følgende forklaringer:

Udvikling	Mio. Kroner
<i>Budget 2022 bruttoudgifter i alt</i>	476,2
Trafikselskaberne i Danmarks diesel-omkostningsindeks 8,6% højere	35,9
Trafikselskaberne i Danmarks el-omkostningsindeks 10,0% højere, hvilket har betydning i Odense	5,5
Trafikselskaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 15,4% højere, hvilket har betydning på Langeland	0,6
Flere køreplantimer, 29.095 timer. Primært stigning i Odense pga. udskydelse af nyt bynet 2022. Herudover mindre stigninger i Assens, Nyborg og Svendborg, samt fald hos de resterende ejere.	24,2
Regionen: Elbusser merudgift inkl. tilskud fra trafikstyrelsen	0,7
Ændring i kørselssammensætning	0,2
Merudgift til ekstrarengøring af knudepunkter	2,3
Udgifter til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19	2,2
Direkte henførbare udgifter, primært til partikelfilter på busser i Odense	2,5
Dubleringskørsel	-1,9
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m.	-1,2
Covid-19 kompensation	-1,4
<b>Forventet regnskab 2022 bruttoudgifter i alt</b>	<b>545,6</b>



## Fællesudgifter

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

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

Se samlede fællesudgifter i tabel 5 nedenfor:

Tabel 5: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2020 til FR 2022

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
<b>Ordinær ramme</b>	<b>63,7</b>	<b>64,6</b>	<b>65,9</b>	<b>65,9</b>	
Driftsrelaterede udgifter	11,2	10,3	11,3	12,2	-0,9
Salgsrelaterede udgifter	14,0	17,0	17,0	18,6	-1,7
Administrative udgifter	34,2	36,7	37,7	37,0	0,7
<b>Over/underskud</b>	<b>4,3</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-1,9</b>	<b>-1,9</b>
Udgifter Rejsekort	14,5	15,0	15,3	15,3	0,0
Investering Odense Letbane	0,1	5,0	0,0	1,4	-1,4
Rammestyning / Overførsel	4,2	-4,5	0,0	-3,3	3,3
Anlægsprojekter	0,9	1,0	4,5	2,0	2,5
<b>I alt</b>	<b>79,0</b>	<b>80,6</b>	<b>85,7</b>	<b>83,2</b>	<b>2,5</b>

FynBus ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2022 65,9 mio. kroner. FynBus forventer i 2022 et merforbrug på 1,9 mio. kroner, som skyldes merforbrug af konsulenter i forbindelse med vakante stillinger samt forventet merforbrug på uddannelse. Da FynBus' fællesudgifter er rammestyret, overføres merbruget rammen for fællesudgifterne. Det forventes udlignet indenfor en kort årrække.

Den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgør ca. 1,4 mio. kroner, overføres på rammen.

Udgifterne til Rejsekort & Rejseplan A/S er budgetteret til 15,3 mio. kr. og forventes at være på niveau med budgettet.

Budgettet for anlægsprojekter 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 2 mio. kroner og er specificeret herunder:

- "FynBusbestilling i Fremtiden" (overført fra tidligere år, 2019 projekt, projektet afventer)
- Digital Trafikinformation, 1 mio. kr. (2021 projekt)
- Ny mobilapp, (projektet afventer)
- Nyt økonomisystem, 1 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.

### Telekørsel, Flextur og Plustur

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

Ejerbidraget forventes at udgøre 10,8 mio. kroner i 2022, hvilket er 0,2 mio. kroner mindre end budgetteret.

Forventningen til 2022 tager udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 3. kvartal 2022 tillagt en forventning om, at kunderne er på budgetteret niveau resten af året. Der kan være korrigeret på kommuneniveau, hvis faktiske tal for 1 – 3 kvartal afviger væsentligt fra budget. Det drejer som Nordfyn og Svendborg Kommune som er reduceret, mens Faaborg-Midtfyn, Middelfart og Nyborg Kommune er øget.

Ved fremskrivning af 4. kvartal er anvendt den gennemsnitlige kørselsudgift pr. tur i 3. kvartal 2022.

I nedenstående tabel 6 ses udviklingen på ejerniveau.

Tabel 6: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2020 til FR 2022

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

## Flextrafik

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

Tabel 7 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2020 – 2022.

Tabel 7: Antal personture i perioden regnskab 2020 til FR 2022

Antal personture	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
Handicapkørsel	92.834	103.885	140.645	115.338	-25.307
Anden kørsel	141.485	230.667	295.945	277.331	-18.614
<b>Handicap- og anden kørsel</b>	<b>234.319</b>	<b>334.552</b>	<b>436.590</b>	<b>392.668</b>	<b>-43.921</b>
Flextur/Plustur*	73.515	79.318	110.715	85.980	-24.735
<b>I alt</b>	<b>307.834</b>	<b>413.870</b>	<b>547.304</b>	<b>478.648</b>	<b>-68.656</b>
Siddende patientbefordring	205.106	205.255	238.000	200.000	-38.000
<b>I alt</b>	<b>512.940</b>	<b>619.125</b>	<b>785.304</b>	<b>678.648</b>	<b>-106.656</b>

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

Samlet set er der et fald på 12 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 18 % vedr. handicapkørsel, fald på 6 % vedr. anden kørsel og et fald på 22 % vedr. telekørsel.

Faldet i personture skyldes dels eftervirkninger af Covid-19, og dels at det ved budgetlægning har været vanskeligt at forudsige kørselsomfanget. Forventningen til 2022 er baseret på foreløbige regnskabstal for 1-3 kvartal tillagt en forventning for resten af året. I udgangspunktet forventes, at antal ture for handicapkørsel og aktivitetskørsel vil være på 95 %, mens øvrig kørsel forventes at være tæt på budgetteret niveau. På kommuneniveau kan der være foretaget yderligere korrektioner, hvis udviklingen i 1-3 kvartal indikerer det. Det drejer som om Assens og Faaborg-Midtfyn Kommune er øget, mens Kerteminde, Langeland, Nordfyn, Nyborg og Odense Kommune er reduceret.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår i tabel 8 herunder.

Tabel 8: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2020 til FR 2022

Mio. kroner (årets priser) Incl. kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
Indtægter	-4,7	-5,7	-6,2	-6,4	0,2
Entrepenørudgifter	47,5	61,3	74,6	76,3	-1,6
<b>Flex udgifter, netto</b>	<b>42,7</b>	<b>55,6</b>	<b>68,4</b>	<b>69,9</b>	<b>-1,4</b>
Fællesudgifter	18,9	20,5	20,6	24,2	-3,6
<b>Ejerbidrag</b>	<b>61,6</b>	<b>76,1</b>	<b>89,0</b>	<b>94,1</b>	<b>-5,0</b>
Kompensation	14,8	10,1	0,0	0,5	-0,5
<b>Ejerbidrag incl. Kompensation</b>	<b>76,5</b>	<b>86,2</b>	<b>89,0</b>	<b>94,5</b>	<b>-5,5</b>

Forventet regnskab 2022 efter 3. halvår viser et ejerbidrag på 94,5 mio. kroner. Dette svarer til en merudgift på 3,9 mio. kroner eller ca. 5,5 % i forhold til budgettet. Merudgiften kan primært henføres til FynBus andel på 2,4 mio. kroner af boden, samt de stigende brændstofpriser. Merforbruget hos Region Syddanmark skyldes tillige, at udgifter til FlexDanmark er fordelt forkert mellem ejerne i budget 2022, da udgifter til NOP afregnes løbende med Region Syddanmark.

#### Fællesudgifter

Forventet regnskab efter 3. kvartal 2022 for fællesudgifterne viser 28,4 mio. kroner, hvilket er 3,7 mio. kr. mere end budgetteret. Merforbruget skyldes primært FynBus andel på 2,4 mio. kr. af boden, der tilfaldt trafikselskaberne, da de tabte retssagen vedr. forståelse af stillede mindstekrav i flextrafikken. Derudover ses en merudgift på løn (opnormering grundet NOP og bedre rettidighed) og FlexDanmark. Afdelingen for Flextrafik forventer sidst i 2022 at bruge flere ressourcer på NOP (Ny Optimerings Platform) og FlexDanmarks udgifter til NOP øges.

Tabel 9: Oversigt fællesudgifter for tele- og flexområdet for perioden regnskab 2020 til FR 2022

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

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- forventet regnskab 2022 efter 9 måneder. til efterretning.

#### Vedtagelse:

#### Bilag:

- Bilag 7.1 Notat, Forventet regnskab 2022, hovedtal  
 Bilag 7.2 Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2022

## 8. FORVENTNINGER TIL PASSAGERTAL OG INDTÆGTER I 2022

#### 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.*

*En del passagerer kom hurtigt tilbage i løbet af februar og marts, men mod slutningen af 2. kvartal var passagerindekset fortsat kun på 80 %. Hen over sommeren er der sket en positiv fremgang af*

passagerindekset, især på de regionale ruter, således at passagerindekset for september måned var 87 % i forhold til september måned 2019.

Pr. oktober er det samlede passagertal faldet til 78 %, blandt andet som konsekvens af, at PendlerOdense ikke sælges længere, samt færre passagerer med ungdomskort, pendlerkort og Skolekort.

På bestyrelsesmødet den 16. september, den 14. oktober og den 17. november 2022 fremlagde administrationen forventningerne til passagertal og indtægter i 2022.

Administrationen aflægger en status på passagerer og indtægter for 2022.

### **Sagsfremstilling:**

Forventningen er fortsat, som bestyrelsen godkendte på sit møde den 14. oktober 2022, at passagertallet i Odense bybusser i december måned 2022 ligger på 80 % af passagertallet i december måned 2019. De regionale ruter forventes i december måned 2022 at ligge på 85 % af passagertallet i december måned 2019, og de øvrige lokalruter og bybusser forventes i december måned 2022 at ligge på 80 % af passagertallet i december måned 2019.

#### *Status pr. oktober*

Passagertallet i oktober for Odense bybusser er på 69 %, de regionale ruter på 87 % og de øvrige ruter på 78 % af passagertallene i 2019. Det samlede passagertal for FynBus er 78 %.

Ændringen fra september til oktober skyldes væsentlige færre passagerer med Ungdomskort, pendlerkort og Skolekort. Herudover har passagertallet med Rejsekort Classic været faldende siden sommerferien, også når der korrigeres for rute 40 i Odense. Desuden var produktet PendlerOdense kun tilgængelig i august og september.

Passagertallet i Odense Bybusser er faldet fra 76 % i september, mens passagertallet på de regionale ruter og de øvrige ruter er faldet fra henholdsvis 94 % og 92 % i september.

Oktober måned 2022 indeholdt færre hverdage og flere weekend-dage end i 2019, hvilket påvirker passagertallene, ligesom der er en vis statistisk usikkerhed i vurderingen. Dertil kommer efterårsferien i uge 42.

#### *Status for perioden januar til oktober*

Det samlede passagertal for januar - oktober 2022 blev ca. 9,3 mio., hvilket er 80 % i forhold til 2019.

Den største nedgang i passagertallet fra 2019 til 2022 ses i Odense Bybusser med -1.568.000 passagerer. Heraf skyldes -424.000 isoleret nedlæggelsen af 40-gruppen. Hvis der korrigeres for 40-gruppen, vil passagertabet i Odense være ca. -1,1 mio., svarende til indeks 76 %.

Den andet store nedgang ses på regionale ruter med -705.000 passagerer.

Tabel 1 - Samlet passagertal 2019-2022.

1.000	2019	Jan-okt		Ændring 2019-2022	
		2019	2022	Antal	Indeks
Assens	323	264	180	-85	67,9%
Faaborg-Midtfyn	315	258	215	-43	83,3%
Kerteminde	147	120	114	-6	94,6%
Langeland	276	224	177	-47	79,0%
Middelfart	173	142	117	-25	82,6%
Nordfyn	285	234	181	-52	77,5%
Nyborg	288	234	196	-38	83,7%
Odense	6.423	5.288	3.720	-1.568	70,3%
RSD	5.452	4.512	3.807	-705	84,4%
Svendborg	839	693	553	-140	79,9%
<b>Hovedtotal</b>	<b>14.521</b>	<b>11.967</b>	<b>9.258</b>	<b>-2.709</b>	<b>77,4%</b>

I bilag 8.2 sammenlignes udviklingen de første 10 måneder af 2022 med samme periode i 2019, fordelt på produkttyper.

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

Tabel 2 - Oversigt over passagerudviklingen på produktniveau.

1.000	2019	Jan-okt		Ændring 2019-2022	
		2019	2022	Antal	Indeks
Enkeltbillet inkl. Mobil	1.566	1.313	1.136	-177	86,5%
Rejsekort Classic	3.748	3.093	2.486	-607	80,4%
Skolekort	1.152	938	714	-224	76,1%
Ungdomskort	1.931	1.562	1.073	-489	68,7%
Pendlerkort	2.861	2.372	1.754	-619	73,9%
Bus&Tog m.v.	3.262	2.689	2.095	-594	77,9%
<b>I alt</b>	<b>14.521</b>	<b>11.967</b>	<b>9.258</b>	<b>-2.709</b>	<b>77,4%</b>

Januar - oktober 2022 viser en tilbagegang siden 2019 for alle produkter. Tilbagegangen er størst for ungdomskort med indeks 68 i forhold til 2019. Det er en del af den generelle udvikling, hvor nogle af 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 desuden 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 i 2019. Forklaringen er imidlertid periodiseringer af indtægterne som udlignes med opgørelsen i august.

Indekset over billetindtægter for oktober 2022 er ca. 74 % af oktober måned 2019, hvilket er lavere end indekset for passagerer på 78 %. Forklaringen hertil kan være større brug af UngOdense hvor billetpriserne er lave.

Tabel 3: Indtægter for FynBus i forhold til 2019

2019	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	jan-okt
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	2.956.332	31.143.831
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	5.265.313	49.747.670
Skolekort	148.232	97.761	88.158	1.376.871	2.889.490	2.361.096	48.298	1.375.275	441.884	302.932	9.129.997
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	5.546.430	44.395.444
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	1.089.933	10.818.634
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	2.237.533	21.916.966
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	17.398.474	167.152.541
2022	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	jan-okt
Enkeltbillet inkl. Mobil	1.656.851	2.394.880	2.432.553	2.542.835	2.462.487	3.374.764	2.819.114	2.950.358	2.628.844	2.602.512	25.865.197
Rejsekort Classic	3.713.835	4.186.504	5.123.204	4.748.444	4.935.707	4.584.912	4.242.609	4.999.902	4.227.084	4.004.505	44.766.706
Skolekort	107.847	80.043	41.954	580.875	1.845.799	1.842.233	88.125	1.461.622	400.346	150.538	6.599.381
Ungdomskort	4.858.039	3.662.298	3.837.650	3.530.967	3.415.928	979.320	1.505.591	4.470.310	3.459.606	3.936.388	33.656.097
Pendlerkort	747.470	886.777	521.879	1.432.889	900.537	1.152.290	678.789	498.572	654.782	780.939	8.254.924
Bus&Tog m.v.	1.745.289	1.658.510	1.696.527	1.761.809	1.716.469	1.289.576	1.253.464	1.485.130	1.378.636	1.414.481	15.399.891
I alt	12.829.331	12.869.012	13.653.766	14.597.818	15.276.927	13.223.095	10.587.692	15.865.895	12.749.297	12.889.362	134.542.196
2022 i Pct. Af 2019	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	jan-okt
Enkeltbillet inkl. Mobil	50,4%	79,7%	79,7%	84,6%	80,7%	103,3%	94,5%	89,4%	98,6%	88,0%	84,8%
Rejsekort Classic	74,5%	87,7%	95,8%	95,8%	94,3%	94,0%	106,1%	98,2%	81,0%	76,1%	90,0%
Skolekort	72,8%	81,9%	47,6%	42,2%	63,9%	78,0%	182,5%	106,3%	90,6%	49,7%	72,3%
Ungdomskort	91,6%	73,7%	87,2%	71,7%	66,6%	72,4%	90,1%	71,3%	71,6%	71,0%	75,8%
Pendlerkort	139,8%	52,7%	43,8%	129,0%	101,1%	76,4%	66,0%	69,5%	61,5%	71,7%	76,3%
Bus&Tog m.v.	78,5%	77,2%	75,0%	80,7%	76,6%	59,8%	62,3%	66,8%	61,8%	63,2%	70,3%
I alt	77,8%	77,2%	83,5%	83,2%	78,6%	85,2%	90,1%	83,7%	77,9%	74,1%	80,8%

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, oktober 2022

Bilag 8.2: Forventning til passagerer og indtægter for 2022

## 9. UDVIKLING I OMKOSTNINGSINDEKS FOR KONTRAKTER VEDRØRENDE BUS- OG FLEKKØRSEL

#### 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 bestyrelsesmøderne siden den 31. marts 2022 har administration orienteret bestyrelsen om stigningen i omkostningsindeksene.*

*Ved seneste omkostningsindeks pr. december 2022 estimeres en meromkostning på buskørsel på ca. 41 mio. og flextrafik på ca. 8 mio. kr. inkl. siddende patientbefordring.*

*Ekstraordinært dieseltillæg til flextrafik er estimeret til ca. 3,5 mio. kr. inkl. siddende patientbefordring.*

### **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 før bestyrelsesmødet.

Kontrakter vedr. buskørsel omkostningsreguleres ved hver månedlig afregning. På nuværende tidspunkt anvendes et dieselomkostningsindekset, 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. 41 mio. kr., og på flextrafik (inkl. siddende patientbefordring) med ca. 8 mio. kr.

På bestyrelsesmødet den 5. april 2022 blev den ekstraordinære regulering af prisindekset som følge af stigende dieselpriiser for kontrakter vedr. flexkørsel vedtaget. For maj, juni, juli, august, september, oktober, november og december har det ekstraordinære dieseltillæg været henholdsvis 2,2 %, 2,0 %, 3,1 %, 5,5 %, 4,4 %, 2,7 %, 2,8 % og 4,7 %.

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 nye kontrakter træder i kraft. Kontrakterne vil derefter blive indeksreguleret hvert kvartal.

I nedenstående tabel 1 ses fordelingen for kommunerne og regionen for meromkostningen i 2022.



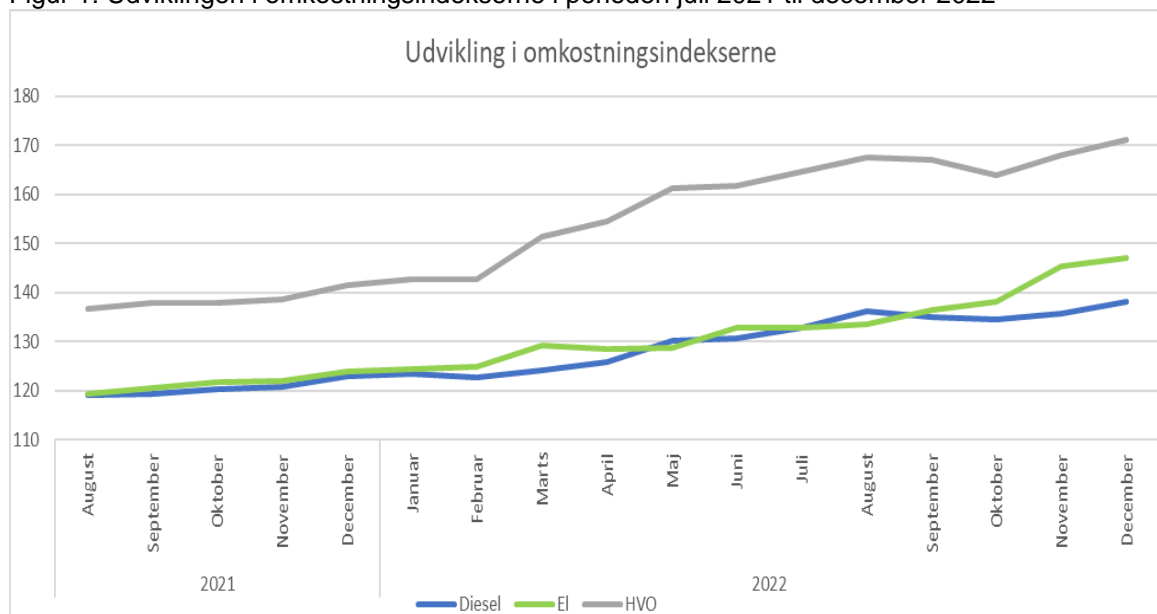
Tabel 1: Estimeret meromkostning fordelt på kommunerne og Region Syddanmark

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	1.480.000	560.000	2.040.000	290.000	2.330.000
Faaborg-Midtfyn	2.160.000	1.270.000	3.430.000	600.000	4.030.000
Kerteminde	600.000	400.000	1.000.000	140.000	1.140.000
Langeland	850.000	160.000	1.010.000	60.000	1.070.000
Middelfart	1.030.000	230.000	1.260.000	80.000	1.340.000
Nordfyn	1.310.000	770.000	2.080.000	420.000	2.500.000
Nyborg	1.310.000	200.000	1.510.000	70.000	1.580.000
Odense	13.040.000	740.000	13.780.000	260.000	14.040.000
RSD (uden siddende patientbefo	16.870.000	60.000	16.930.000	20.000	16.950.000
Svendborg	2.540.000	260.000	2.800.000	100.000	2.900.000
Ærø	0	30.000	30.000	10.000	40.000
<b>I alt</b>	<b>41.190.000</b>	<b>4.680.000</b>	<b>45.870.000</b>	<b>2.050.000</b>	<b>47.920.000</b>
Siddende patientbefordring (RSD)		3.350.000	3.350.000	1.450.000	4.800.000
<b>I alt</b>	<b>41.190.000</b>	<b>8.030.000</b>	<b>49.220.000</b>	<b>3.500.000</b>	<b>52.720.000</b>

I nedenstående figur 1 ses udviklingen for de tre indeks fra juli 2021 til december 2022. Der ses en stigende tendens for omkostningsindekset fra 2. halvår 2021.

HVO omkostningsindekset har været svingende, men har fra 1. kvartal 2022 haft en væsentlig stigende tendens, dog faldt indekset i oktober men steg igen i november. El-omkostningsindekset har fra februar været stærkt stigende. Diesel-omkostningsindeks og el-omkostningsindeks har siden marts været stigende, dog har dieselomkostningsindekset været på niveau fra august til november.

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



### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:**

## **10. MEDDELELSER**

## **11. 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

# STRÅTTE GATE 2023

111 Odense  
via Alsted Vejle

**FYNBUS**

3. UDGAVE → 2023



# DET SKAL VÆRE NEMMERE OG GRØNNERE

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

*I årene 2020 og 2021 har det især handlet om håndtering af Covid-19 og de mange følgevirkninger af pandemien, og først i 2022 har det igen været muligt at stille skarpt på de nye udfordringer, såsom at sikre et godt kollektivt trafiknet, som er sikkert i drift, nemt og grønt at benytte, og som læner sig op af de store by- og samfundsudfordringer for en fortsat grøn og trafikal omstilling.*

*Et af sigtepunkterne planlægningen af et fælles busudbud i 2024 med grøn omstilling som omdrejningspunkt. Der har således været en tæt dialog mellem kommunerne, Region Syddanmark og FynBus, og nu tegner der sig et klart billede af, hvordan den grønne omstilling skal foregå på Fyn og Langeland.*

## **Strategien for 2021-23 indeholder 3 hoveddele:**

- Det skal være nemt, og ikke mindst oplagt, at benytte FynBus som et alternativ til bilen
- Den kollektive trafik efter Covid-19
- Grøn omstilling

*Målsætningerne for den grønne omstilling er efterhånden blevet klarere, og FynBus arbejder sammen med sine ejere om en plan, der skal sikre en ambitiøs grøn omstilling inden for de givne økonomiske rammer, så det serviceniveau, som kunderne kender i dag, ikke forringes. Der vil fortsat være behov for at udvikle nye løsninger, der modsvarer kundernes ændrede rejsebehov, ligesom der også fortsat skal gøres en stor indsats for at vinde kunderne tilbage, og vinde nye kunder til den kollektive trafik.*

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

# PEJLEMÆRKER

*FynBus' strategi sigter efter tre pejlemærker:*

## KUNDEN I CENTRUM

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

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

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

## SIKKER DRIFT

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

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

## LØBENDE KVALITETSUDVIKLING

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

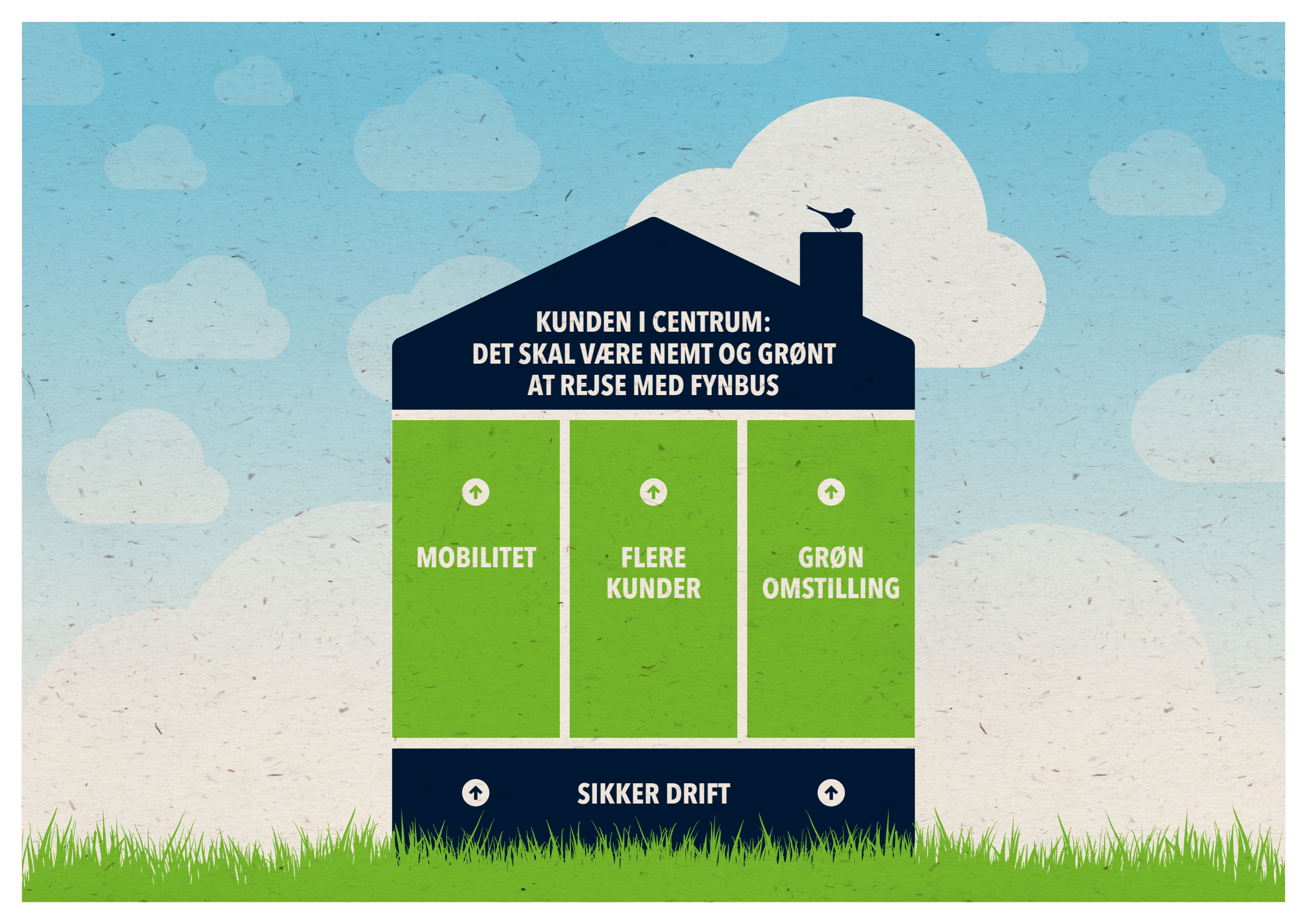
# FOKUSOMRÅDER

*I strategiperioden udmøntes FynBus' strategi i tre følgende fokusområder:*

**MOBILITET**

**FLERE KUNDER**

**GRØN OMSTILLING**



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



**MOBILITET**



**FLERE  
KUNDER**



**GRØN  
OMSTILLING**



**SIKKER DRIFT**





An aerial photograph of a winding asphalt road through a forest with vibrant autumn foliage in shades of orange, red, and brown. The road curves through the trees, and a few cars are visible on it. The overall scene is scenic and natural.

## MOBILITET

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

**MÅL 1:** *En ny mobilitetsplan, der fokuserer på en sammenhængende kollektiv trafik på Fyn og Langeland (Er gennemført i 2022).*

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

**MÅL 3:** *Et nyt bynet i Odense, der binder bybusnet, letbane, Svendborg-banen og de regionale ruter tæt sammen (Er gennemført i 2022).*

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

## STRATEGIELEMENTER

### MOBILITET

#### 1 FORBEDRET REGIONAL BUSBETJENING

I 2022 vedtog FynBus' "Mobilitetsplan 2022-2025", der udpeger 9 konkrete handlinger som FynBus skal arbejde med. I forhold til den regionale busbetjening handler det om etablering af et højfrekvent rutenet med flere afgangse mellem Odense og udvalgte byer, hurtige og direkte forbindelser i myldretiden samt tilpasning til den nye gymnasireform.

FynBus vil sammen med Region Syddanmark og især Odense Kommune undersøge potentialet for øget busfremkommelighed på udvalgte strækninger.

Derudover vil FynBus arbejde med udvikling af en Flexbus-ordning, hvor ture med få afgangene erstattes af biler, der allerede udfører bestillingskørsel for FynBus.

For at sikre sammenhæng mellem det regionale kørsel og lokale kørsel, og andre mobilitetsformer, skal der sikres gode strategiske knudepunkter af høj kvalitet.

#### 3 STOPPESTEDER OG KNUDEPUNKTER

FynBus har ca. 3.500 stoppesteder, som er inddelt i forskellige kategorier, afhængig af hvordan de betjenes og benyttes. FynBus vil i den kommende strategiperiode arbejde på at optimere stoppestederne, hvor målet blandt andet er, at centrale knudepunkter opleves som trygge og kundevenlige, og med en række faciliteter, eksempelvis aflåst cykleparkering, opladning af elcykler og gode ventefaciliteter.

Stoppestederne skal være relevante, så kunderne har lyst til at bruge dem. Trafikinformationen på disse stoppesteder målrettes behovet, og der skal i vid udstrækning etableres digital trafikinformation. Endelig skal stoppestederne medvirke som et væsentligt element i at skabe sammenhæng mellem busser, flexkørsel, privat samkørsel og andre mobilitetsformer, herunder Plustur.



01

02

03

#### 2 MOBILITET

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

## FLERE KUNDER

*FynBus har tabt mange kunder de seneste år. Efter en periode med årlig vækst, frem mod et toppunkt i 2015, hvor FynBus havde 18,5 millioner passagerer, er det gået væsentligt tilbage. Der er flere årsager til passagertabet. Målet er nu at vinde så mange kunder som muligt tilbage, og samtidigt tiltrække nye. En forudsætning er, at kunderne føler sig trygge i den kollektive trafik. En anden, at bilister og andre trafikanter opnår et grundigt kendskab til de muligheder, FynBus tilbyder. Gode og relevante produkter og transportløsninger, markedsført så de er målrettet kunderne og deres behov, er et væsentligt skridt i bestræbelserne på at tiltrække flere passagerer, tillige med at eksisterende kunder skal fastholdes og ansføres til at rejse mere.*

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

**MÅL 2:** *Kundernes kendskab til Rejseplanen skal øges.*

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

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

#### 5 MARKEDSFØRE BILLETPRODUKTER

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

#### 7 STRATEGISK SAMARBEJDE MED ENTREPRENØRER

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

04

05

06

07

#### 4 UDVIKLING OG TILPASNING AF PRODUKTER OG TILBUD

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

#### 6 MARKEDSFØRE TRANSPORTLØSNINGER

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

# GRØN OMSTILLING

*Klima, miljø og bæredygtighed er for alvor sat på dagsordenen indenfor den kollektive trafik og flextrafikken. Det overordnede mål er en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen med 70% inden 2030. Transportministeren har indgået aftaler med kommuner og region om udfasning af dieselbusser. FynBus er i gang med at planlægge de kommende udbud, og planen er at hele busflåden er enten emissionsfri eller fossilfri senest i 2027. Inden for flextrafikken er målene indtil videre fastsat i EU's "Clean Vehicle Directive", som fastlægger, at biler i flextrafikken ikke må udlede mere end 50 gram CO<sub>2</sub> pr. km. FynBus skal sikre, at både kollektive transportløsninger og den visiterede kørsel er bæredygtig og miljørigtig. Samtidig skal kendskabet til såvel den kollektive trafiks, som flextrafikens positive indvirkning på såvel nærmiljø som klimabelastning udbredes.*

**MÅL 1:** *De regionale ruter er CO<sub>2</sub>- neutrale senest fra 2026, ved brug af bæredygtig biodiesel.*

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

**MÅL 3:** *Alle flexbiler, der har kontrakt med FynBus, skal som minimum overholde EU's "Clean Vehicle Directive", hvilket indebærer en maksimal udledning af CO<sub>2</sub> på 50g pr. km.*

#### 8 RÅDGIVNING TIL EJERNE VEDR. KLIMA OG MILJØ

*I forbindelse med den grønne omstilling har kommunerne og regionen efterspurgt en øget rådgivnings-kompetence fra FynBus. I 2020 og 2021 har FynBus opbygget en god viden. I 2022 blev det første fælles udbud med el-busser offentliggjort. FynBus skal fortsat tilegne sig viden om brændselsformer, bus- og bil-teknologier og lovgivning, og rådgive ejerkredsen i forhold til den grønne omstilling og kommende udbud for både busser og flexbiler.*

#### 10 UDBREDELSE AF VIDEN OM KLIMA OG MILJØ TIL KUNDERNE

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

08

09

10

#### 9 GRØN OMSTILLING AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

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

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

# SIKKER DRIFT

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

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

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

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

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

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







# Ung-Odense Undersøgelse

---



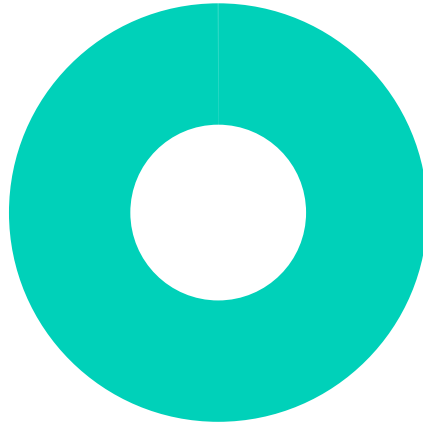
# Sektion 1

---

Ung-Odense Undersøgelse



## Svar status

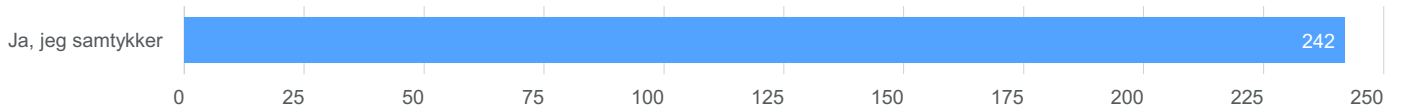


Observationer

**Total** Svar status: Gennemført. Før FynBus introducerede billettypen "Ung Odense" hvor ofte brugte du da bussen/letbanen?: Aldrig **242**

● Ikke svaret	0,0%
● Afvist	0,0%
● Ufuldstændig	0,0%
● Gennemført	100,0%

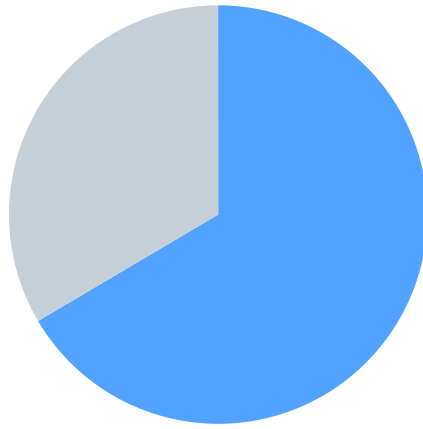
## Persondata



Observationer

**Total** Svar status: Gennemført. Før FynBus introducerede billettypen "Ung Odense" hvor ofte brugte du da bussen/letbanen?: Aldrig **242**

### Først vil vi gerne vide, hvor du har hørt om undersøgelsen?



Observationer

**Total** Svar status: Gennemført. Før FynBus introducerede billettypen "Ung Odense" hvor ofte brugte du da bussen/letbanen?: Aldrig

**242**

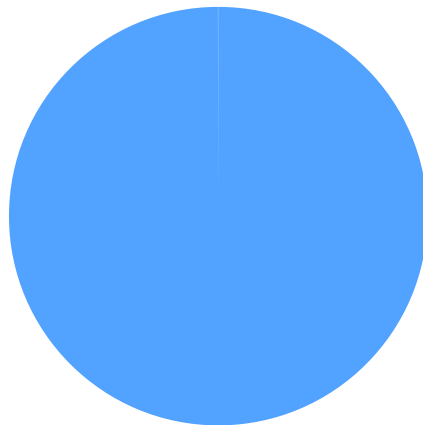
● Pop up-vindue på FynBus' app

66,5%

● På Facebook/Instagram eller FynBus.dk

33,5%

### Har du rejst på en "Ung Odense" billet?



Observationer

**Total** Svar status: Gennemført. Før FynBus introducerede billettypen "Ung Odense" hvor ofte brugte du da bussen/letbanen?: Aldrig

**81**

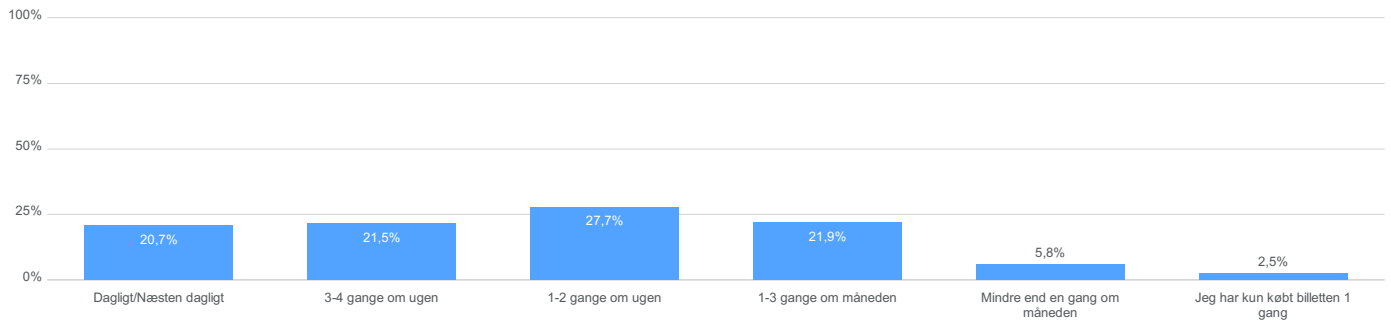
● Ja

100,0%

● Nej

0,0%

## Hvor ofte køber du billettypen "Ung Odense"?

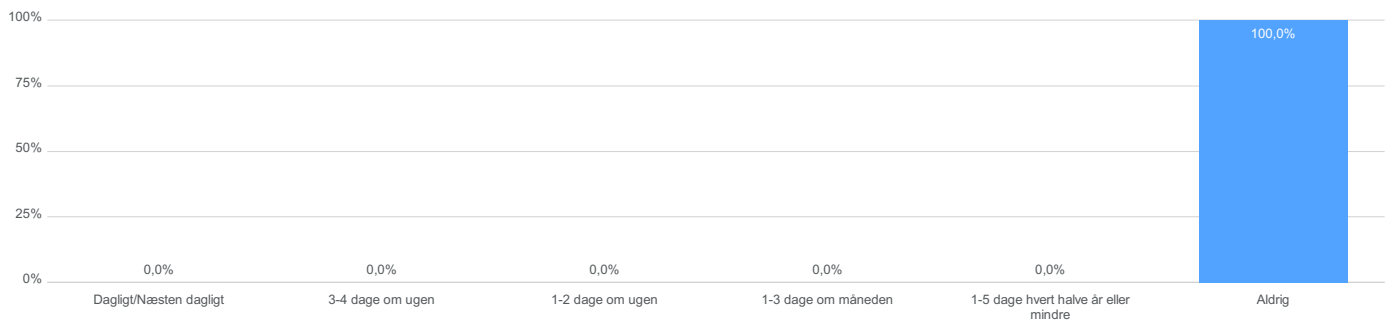


Observationer

**Total** Svar status: Gennemført. Før FynBus introducerede billettypen "Ung Odense" hvor ofte brugte du da bussen/letbanen?: Aldrig

242

## Før FynBus introducerede billettypen "Ung Odense" hvor ofte brugte du da bussen/letbanen?

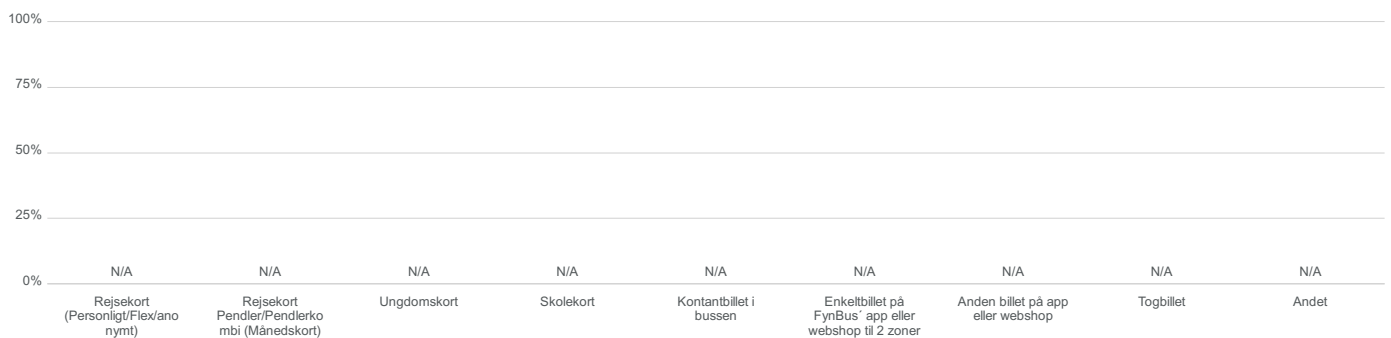


Observationer

**Total** Svar status: Gennemført. Før FynBus introducerede billettypen "Ung Odense" hvor ofte brugte du da bussen/letbanen?: Aldrig

242

## Hvilken billettype rejste du primært på før FynBus introducerede billettypen "Ung Odense"?

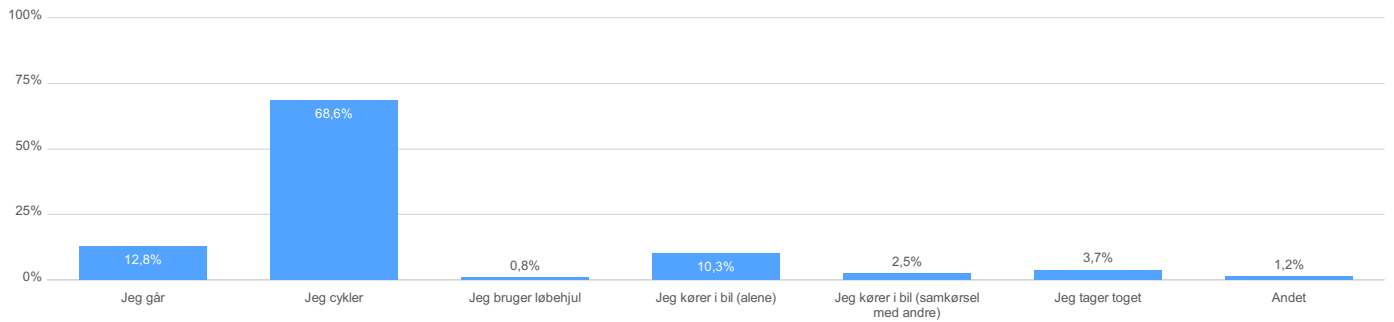


Observationer

**Total** Svar status: Gennemført. Før FynBus introducerede billettypen "Ung Odense" hvor ofte brugte du da bussen/letbanen?: Aldrig

0

## Hvordan plejer du primært at komme rundt i Odense?

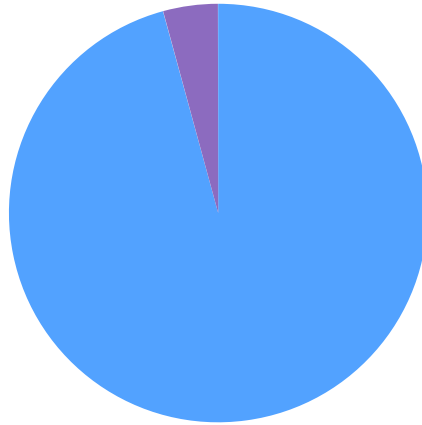


### Observationer

**Total** Svar status: Gennemført. Før FynBus introducerede billettypen "Ung Odense" hvor ofte brugte du da bussen/letbanen?: Aldrig

242

## Har din brug af bussen/letbanen i Odense ændret sig efter muligheden for at rejse på en "Ung Odense" billet?



### Observationer

**Total** Svar status: Gennemført. Før FynBus introducerede billettypen "Ung Odense" hvor ofte brugte du da bussen/letbanen?: Aldrig

236

● Ja, jeg rejser mere med bussen/letbanen	95,8%
● Ja, jeg rejser mindre med bussen/letbanen	0,0%
● Nej, det har ikke ændret sig	4,2%

### Tror du at din brug af bussen/letbanen vil ændre sig efter muligheden for at købe en "Ung Odense" billet?



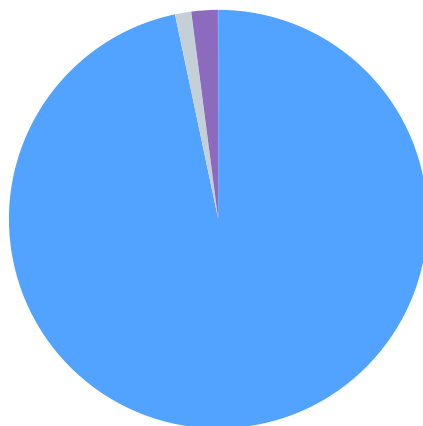
Observationer

**Total** Svar status: Gennemført. Før FynBus introducerede billettypen "Ung Odense" hvor ofte brugte du da bussen/letbanen?: Aldrig

6

● Ja, jeg vil rejse mere med bussen/letbanen	66,7%
● Ja, jeg vil rejse mindre med bussen/letbanen	0,0%
● Nej, det vil ikke ændre sig	0,0%
● Ved ikke	33,3%

### Hvis "Ung Odense" billetten forsvinder, vil det ændre på din brug af bussen/letbanen?



Observationer

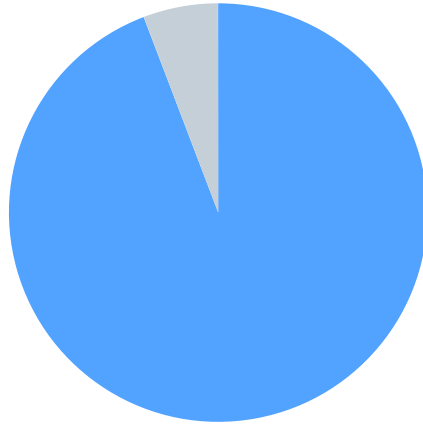
**Total** Svar status: Gennemført. Før FynBus introducerede billettypen "Ung Odense" hvor ofte brugte du da bussen/letbanen?: Aldrig

242

● Ja, jeg vil rejse mindre med bussen/letbanen	96,7%
● Nej, det vil ikke ændre sig	1,2%
● Ved ikke	2,1%



### Vil du deltage i lodtrækningen om 3x2 biografbilletter?



Observationer

**Total** Svar status: Gennemført. Før FynBus introducerede billettypen "Ung Odense" hvor ofte brugte du da bussen/letbanen?: Aldrig

**242**

● Ja tak

94,2%

● Nej tak

5,8%

# Fritekstbesvarelser

---

Ung-Odense Undersøgelse



## Bilag 2.2 Analyse af salg af UngOdense billetter uge 46-47

Samtidig med at der på FynBus' app er lavet pop-up spørgeskema til kunder, der har købt UngOdense billet, er der i samme periode (uge 46-47 2022) lavet analyse af det samlede salg af UngOdense billetter.

Resultatet er vist nedenfor.

### Samlet antal solgte billetter:

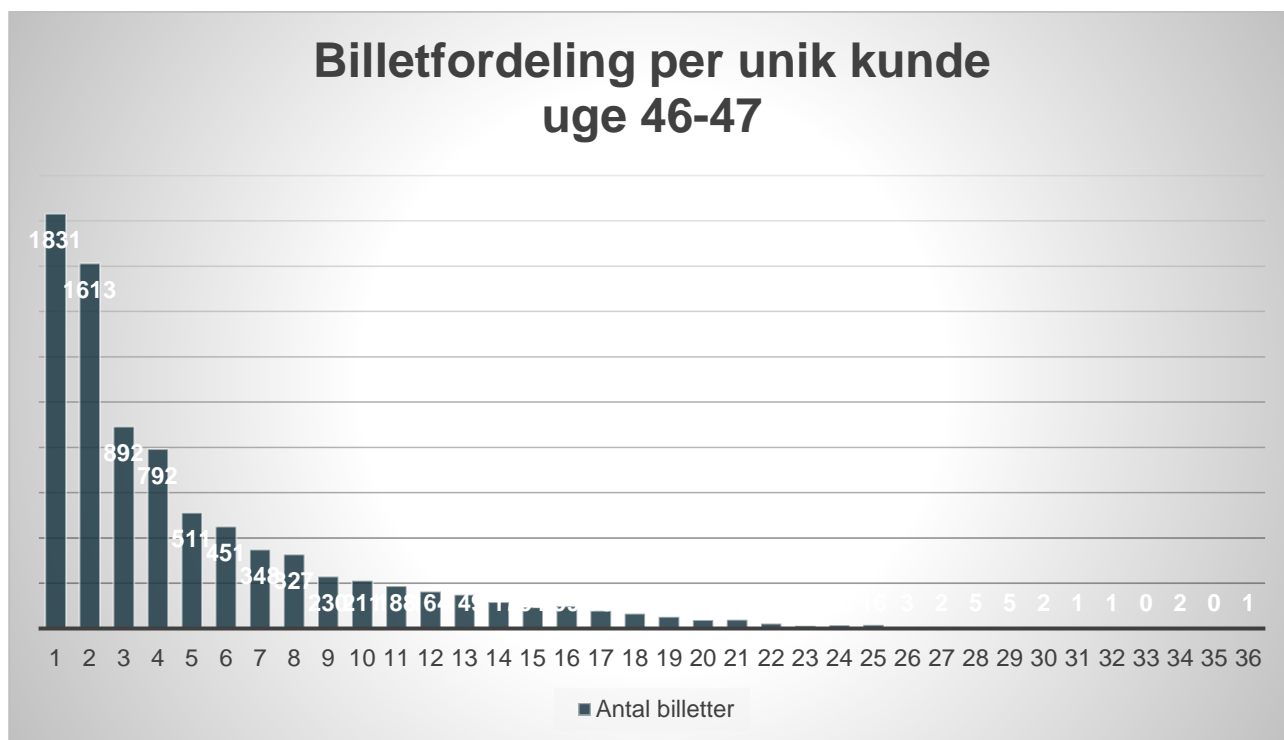
43.900

### Antal unikke kunder:

8.379 (gennemsnitligt 5,2 solgte billetter pr. kunde)

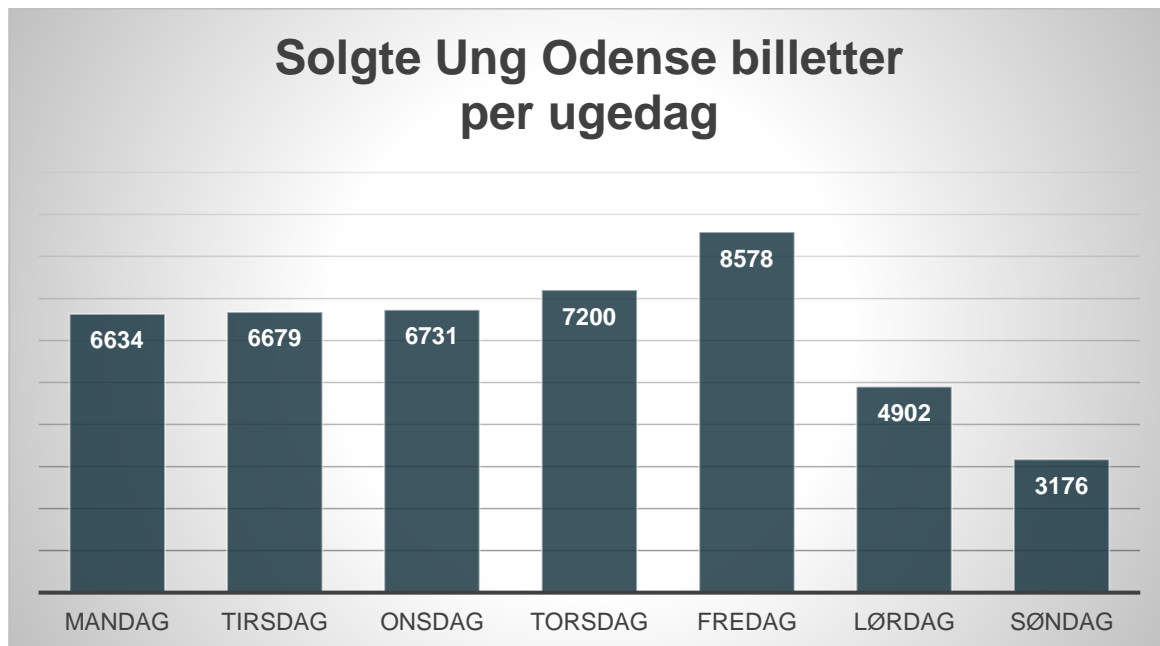
### Antal solgte billetter pr. unik kunder

- 41% af kunderne har købt 1-2 billetter (rejst under 1 dag gennemsnitligt pr. uge)
- 40% af kunderne har købt 3-8 billetter (rejst gennemsnitligt 1-2 rejsedage pr. uge)
- 15 % af kunderne har købt 9-16 billetter (rejst gennemsnitligt 3-4 rejsedage pr. uge)
- 4 % af kunderne har købt over 16 billetter (rejst gennemsnitligt mindst 5 rejsedage pr. uge)



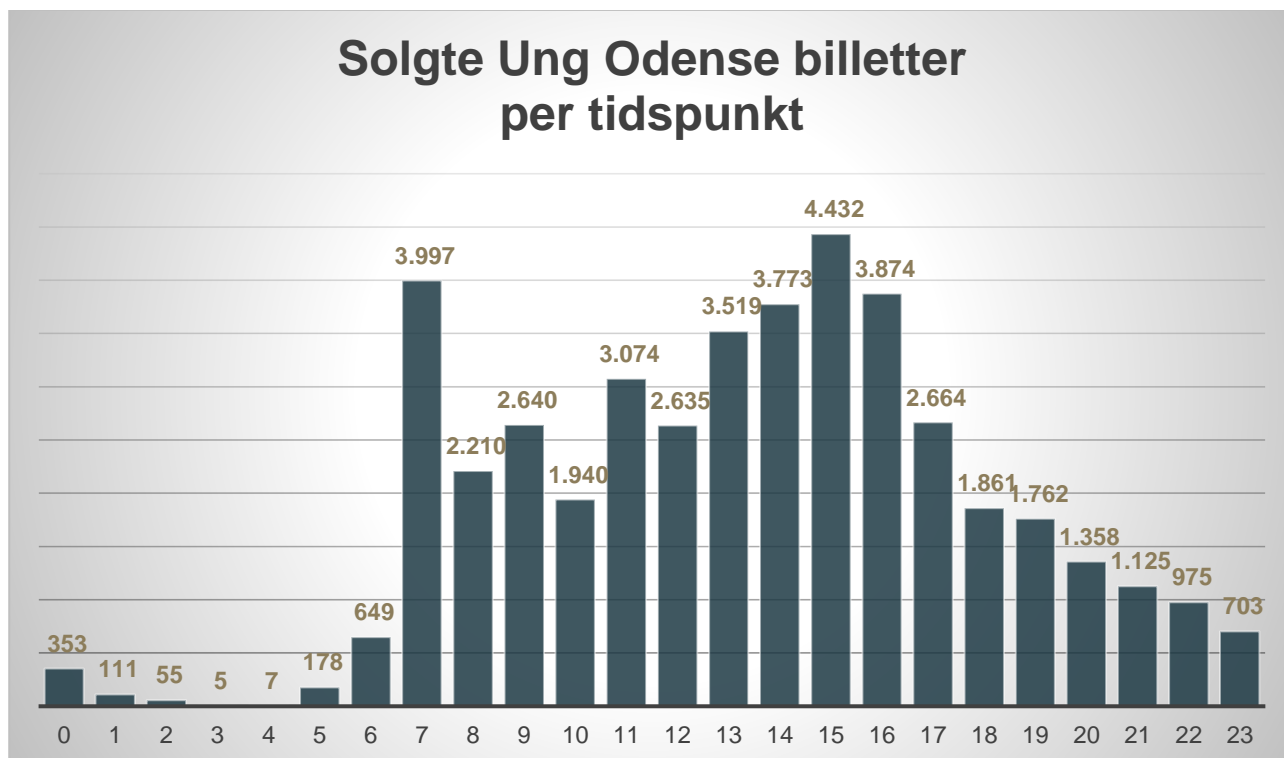
### Fordeling på ugedage

- Største ugedag er fredag (20% af billetterne)
- Mindste ugedag er søndag (7% af billetterne)



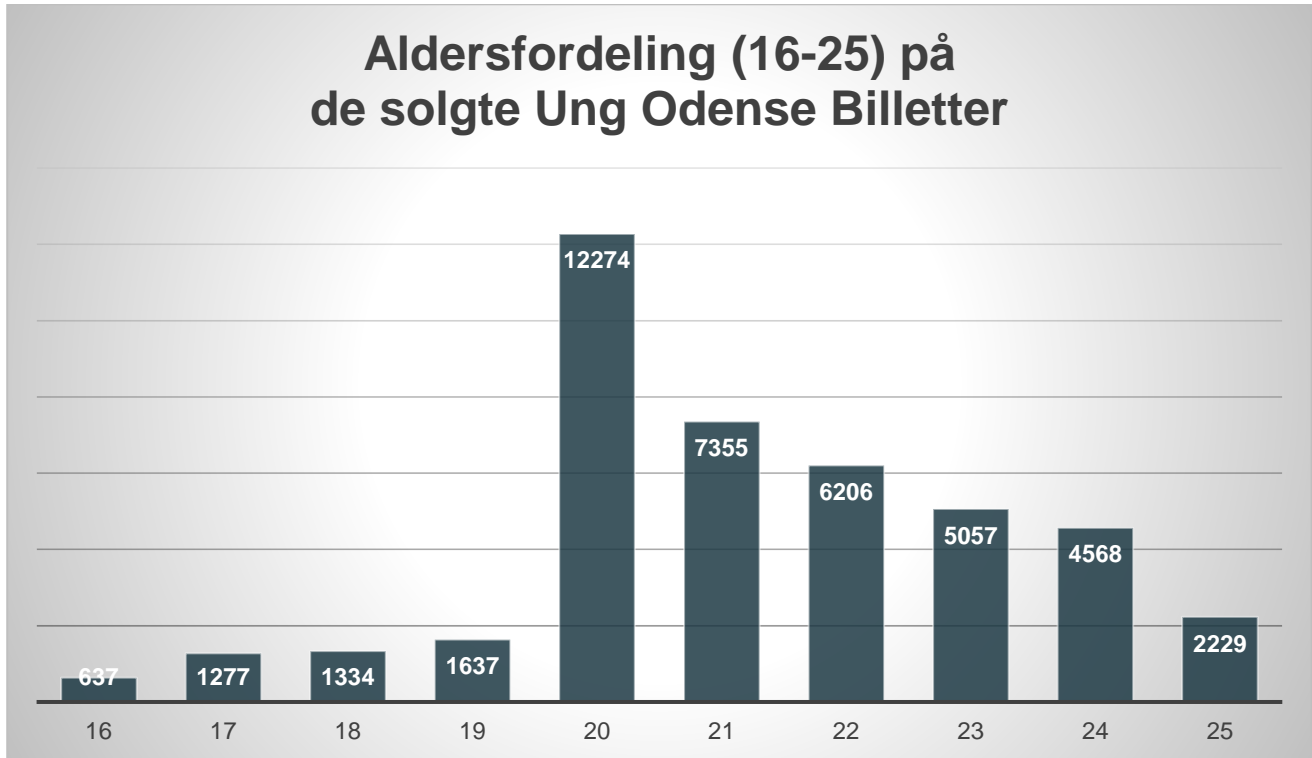
### Tidspunkt for salg af billet

- Følger den generelle passagerprofil, med høj top morgen og eftermiddag



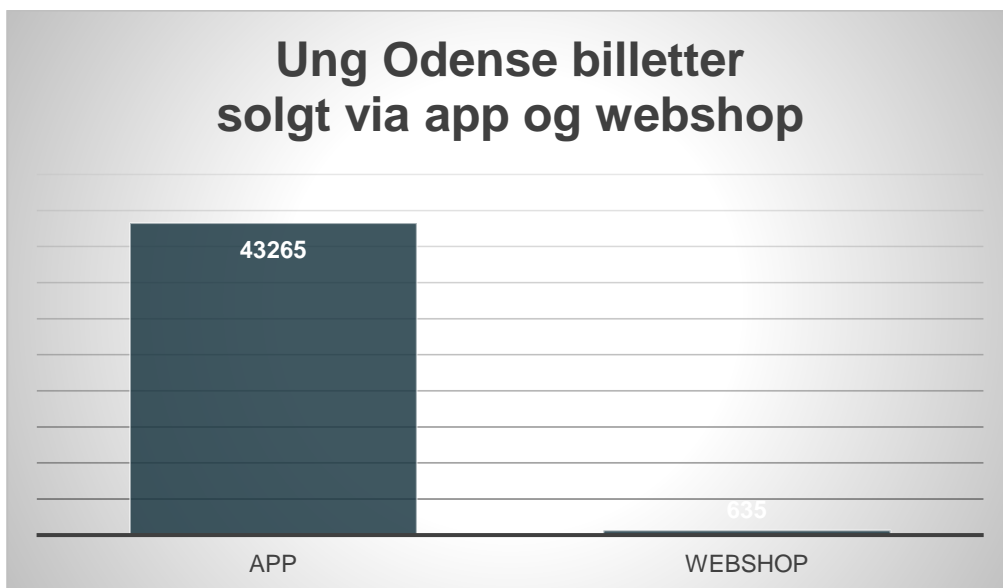
### Aldersfordeling

- 11% er unge i alderen 16-19 år inkl.
- Største grupper er 20-årige med 28 %
- Salget er jævnt faldende fra 21-25-årige



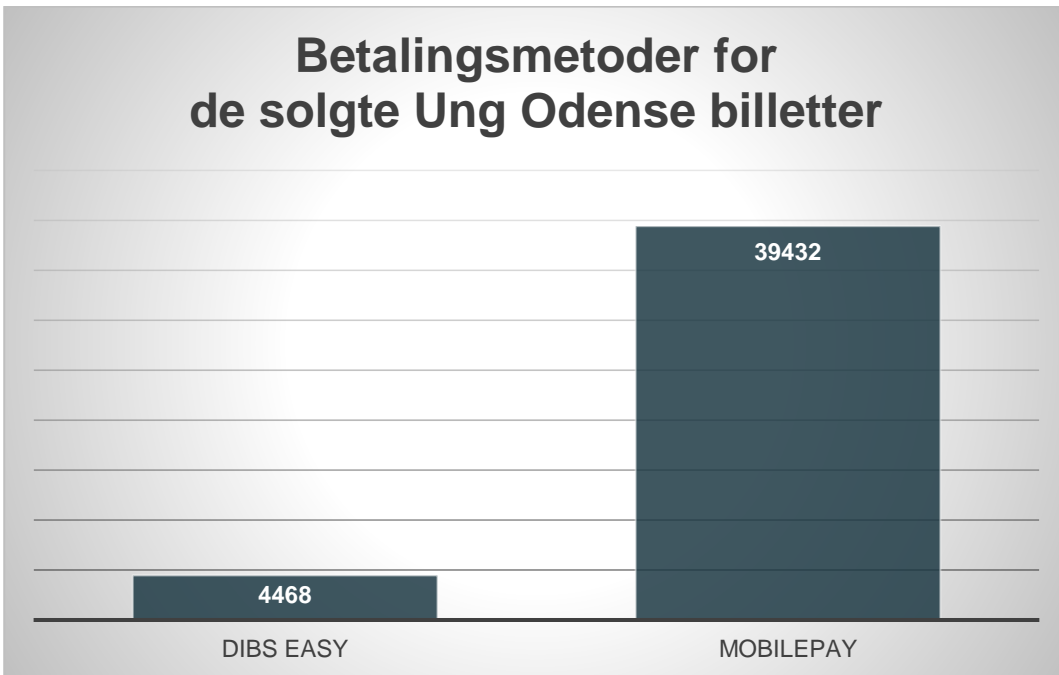
### Salgskanal

- 99% af billetter er solgt på app



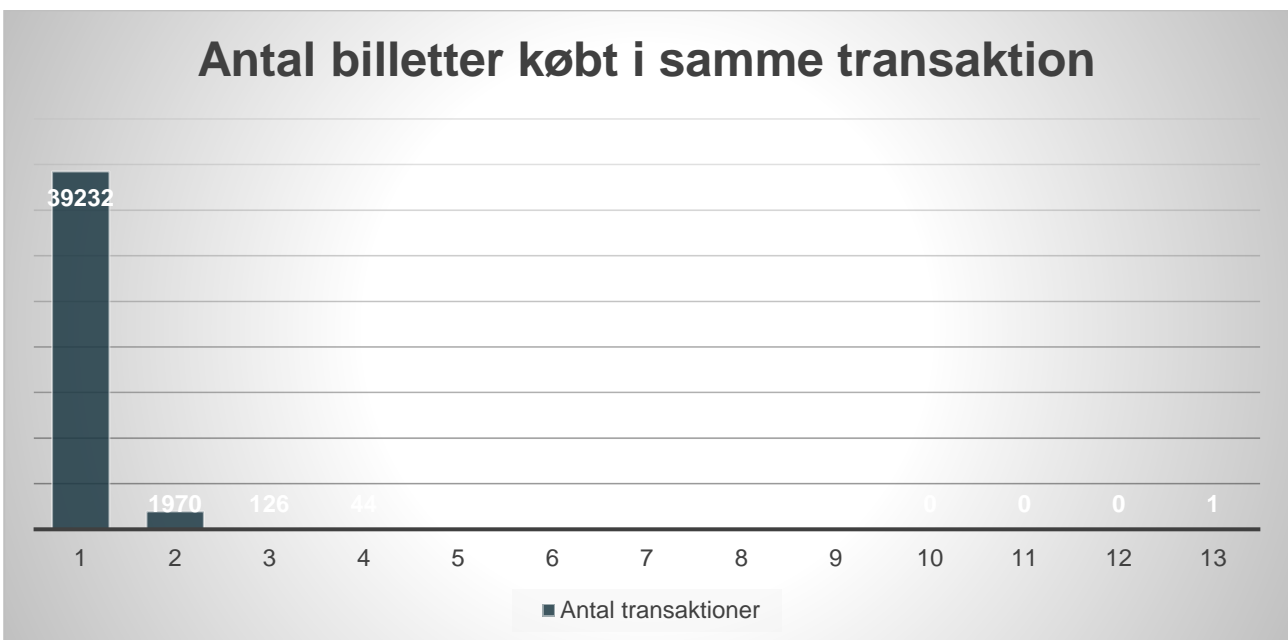
### Betalingstype

- 90 % er købt via mobilepay
- 10% er solgt via DIBS (betalingskort)



### Antal billetter pr. køb

- 1 89 % af købene er alene købt 1 billet
- 1 4 % af købene er købt 2 billetter samtidigt
- 1 7 % af købene er købt mere end 2 billetter samtidigt



# KOMMISSORIUM -MASTERPLAN FOR KOLLEKTIV TRAFIK PÅ FYN

29. november 2022

IDI

## BAGGRUND

FynBus' bestyrelse har godkendt Mobilitetsplan 2022-25.

Planen indeholder 9 udvalgte handlinger, der skal gennemføres i planperioden, og medvirke til at understøtte de strategiske fokusområder:

- Den kollektive trafik skal:
  1. Hænge endnu bedre sammen
  2. Bidrage til den grønne omstilling
  3. Være attraktiv for nye kunder
- Det regionale busnet skal gentænkes.
- Det regionale busnet og den kollektive trafik i og omkring Odense, skal sikres bedst mulig sammenhæng.
- Den kollektive trafik i landområderne skal gentænkes.

En samlet oversigt over handlingerne i mobilitetsplanen fremgår af bilag 1.

## SAMMENSÆTNING

FynBus' administration har som ansvaret for at udarbejde oplæg til Masterplan.

Kommuner og Region Syddanmark deltager på direktør- og teknikerniveau som sparringspartner i forhold til de strategiske overvejelser og input til emner i Masterplanen.

## OPGAVER

FynBus' opgaver vil være at:

1. Fremlægge oplæg til drøftelse til faglig dag på administrativt og tekniker niveau
2. Planlægge temadag med teknisk, administrativ og politisk deltagelse
3. Understøtte kommunerne i forhold til politisk behandling
4. Fremlægge oplæg for FynBus' bestyrelse (Masterplan).
5. Koordinere den efterfølgende politiske behandling i kommuner og region.

## 6. Fremlægge endeligt oplæg for FynBus' bestyrelse (Masterplan).

I forhold til opgaven med at udarbejde masterplanen skal FynBus fremlægges forskellige modeller for en, samlet set, bedre kollektiv trafikbetjening i FynBus' område, med udgangspunkt i følgende:

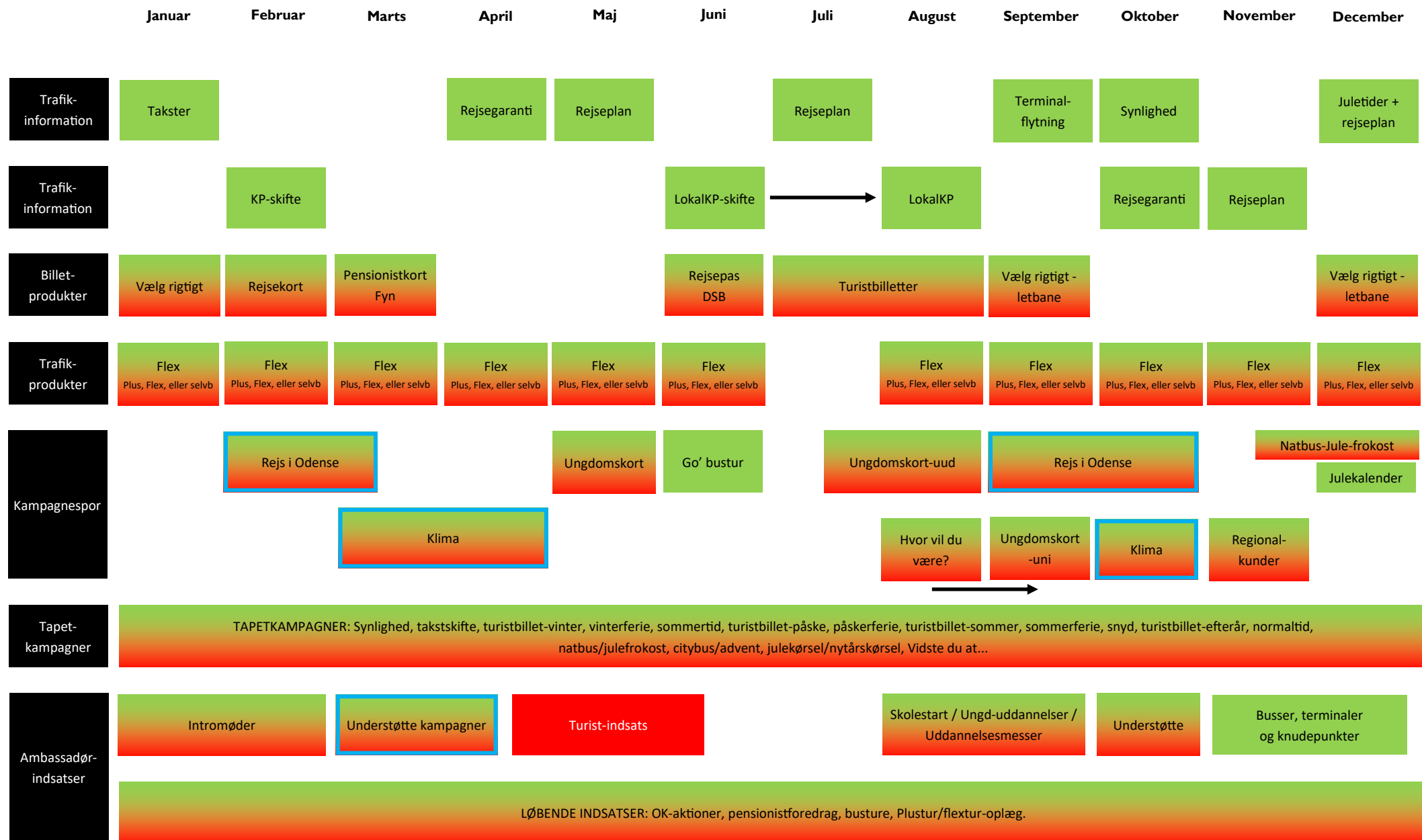
- En revurdering af det regionale rutenet, med fokus på en mere effektiv udnyttelse af ressourcerne, kombineret med lokalruterne og behovsbestemte løsninger. (flexkørsel og samkørsel mv)
- Modellerne skal respektere Region Syddanmarks principper for regional buskørsel
- Modeller skal sikre at der med udgangen af 2026 er balance i den regionale økonomi til busdrift
- Målsætning og prioriteringer af handlinger i mobilitetsplanen ud fra forventninger om passagertal og økonomi
- Beskrive scenarier for fremadrettet finansiering, herunder ansøgning til statslige puljer som fx busfremmelighedspuljen

### TIDSPLAN

- Der holdes faglig dag på direktør- og tekniker niveau 10. januar 2023
- Der afholdes temadagen den 27. januar 2023 med både politisk, administrativ og teknisk deltagelse, hvor scenarier for masterplanen drøftes og justeres.
- Tilbyde at deltage på politiske udvalgsmøder, hvis kommuner og region ønsker det
- FynBus udarbejder endeligt oplæg med henblik på forelæggelse for bestyrelsen på bestyrelsesmødet den 4. maj 2023
- Oplæg sendes i høring i kommuner og Region Syddanmark i maj – medio juni
- Sagen forelægges bestyrelsen til endelig godkendelse den 23. juni 2023



# Markedsføring 2023



■ = Målgruppe: Eksisterende kunder

■ = Målgruppe: Nye kunder

■ = Målgruppe: Nye og eksisterende kunder

□ = Finansieres af markedsføringspuljen

06 = Strategiprojekt

# Kampagnemodeller



Print-kampagne

•

Tapet-kampagne

•

Mini-kampagne

•

•

Kampagne

•

•

•

•

Stor kampagne

•

•

•

•

•

Super kampagne

•

•

•

•

•

•

Print-kampagne:

Ren annoncekampagne, fx i lokale ugeaviser

Tapet-kampagne:

Digital skiltekampagne i busser, knudepunkter og terminaler.

Mini-kampagne:

Digital skiltekampagne i busser, knudepunkter og terminaler + sociale medier med/uden sponsorat

Kampagne:

Digital skiltekampagne i busser, knudepunkter og terminaler + sociale medier med/uden sponsorat  
+ understøttende ambassadørindsats; tryksager og giveaways

Stor kampagne:

Digital skiltekampagne i busser, knudepunkter og terminaler + sociale medier med/uden sponsorat + digital annoncering i øvrigt  
+ understøttende ambassadørindsats; flyers og giveaways + event + aviser / printannoncering

Super kampagne:

Alle kendte platforme + indsats fra eksternt bureau

## Bilag 7.1

**Forventet regnskab 2022, hovedtal**

## INDHOLD

Indhold .....	1
Indledning .....	2
Væsentlig udvikling og forudsætninger. ....	3
Passagerer .....	3
Indtægter .....	3
Takster .....	4
Entreprenørudgifter .....	4
Omkostningsindeks kørselsudgifter .....	4
Odense Letbane.....	5
Forventet Regnskab 2022 .....	6
Hovedtal bus- og telekørsel .....	6
Passagerindtægter og passagerudvikling .....	7
Entreprenørudgifter .....	10
Fællesudgifter .....	11
Flextur og Plustur .....	13
Flexkørsel .....	16
Udviklingen i personture .....	16
Ejerbidrag .....	17
Entreprenørudgifter .....	18
Fællesudgifter .....	18
Tjenestemandspensioner .....	20
Resultat .....	20
Præmiebetaling .....	21
Pensionsbalance.....	21

## INDLEDNING

FynBus aflægger forventet regnskab for 2022 efter 9 måneder til orientering.

Det forventede regnskab er udarbejdet med baggrund i resultatet fra 2021, realiserede resultater for 9 måneder i 2022, kendte ændringer for 2022 samt estimater på kompensation fra staten, heraf COVID-19 kompensation for de første to måneder og yderligere kompensation, 125 mio. kr.

Notatet beskriver de samlede resultater for FynBus, hvor tallene er vist i bilag 7.2 og er kommenteret i forhold til budget 2022.

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

De ejerspecifikke notater og regnskaber udsendes til FynBus' samarbejdspartnere hos ejerne. De gennemgås efter ønske på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus i december måned, hvor forventet regnskab 2022 drøftes i overensstemmelse med FynBus' økonomiske årshjul.

## VÆSENTLIG UDVIKLING OG FORUDSÆTNINGER.

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

Regeringen, KL og Danske Regioner indgik den 8. og 10. juni 2022 indgået Økonomaftale for 2023, med aftale om at Covid-19 kompensation udbetales for januar og februar 2022 med et samlede beløb på 154 mio. kr. til udbetaling.

Den 20. september 2022 indgik Regeringen, KL og Danske Regioner aftale om yderligere kompensation på 125 mio. kr.

FynBus' andel af de 154 mio. kr. og de 125 mio. kr. skønnes til ca. 18 mio. kr.

Nedenstående Tabel 1 viser fordelingen på vores ejere.

Tabel 1: Skønnet kompensation fra staten for 2022

Mio. kr.	COVID-19 kompensation de første 2 mdr.	Yderligere kompensation 125 mio. kr. estimeret	Kompensation i alt, estimeret
<b>FynBus</b>	<b>7,7</b>	<b>10,5</b>	<b>18,2</b>
Odense	2,5	3,9	6,4
Regionen	4,2	5,7	9,8
Øvrige kommuner	1,0	1,0	2,0

Covid-19 kompensation er en nettoordning, således at reducerede udgifter indgår til dækning af manglende indtægter.

### Passagerer

Budget 2022 er udarbejdet med henblik på at vise en situation uden Covid-19. Regnskab 2021 endte på 8,9 mio. passagerer. Covid-19 krisen har stor indflydelse på det forventede passagertal i 2022. Der forventes et passagertal i 2022 på 11,4 mio. Beregningen er foretaget med baggrund i passagertal for årets første 9 måneder samt forventningerne til resten af året.

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

### Indtægter

Indtægterne i forventet regnskab 2022 var særligt i starten af 2022 direkte påvirket af Covid-19 som følge af faldet i passagertallet. Hen over foråret har passagertallet på Fyn stabiliseret sig omkring 80% af 2019, mens tallet i sensommeren og de tidligere efterårsmåneder ligger i omegnen af 83-85%.

Dog er forventningen til de regionale ruter lidt mere positivt, hvorfor der indlægges en forventning om, at indtægtsniveauet i slutningen af 2022 ligger på 89% af 2019.

Budget 2022 er udarbejdet med henblik på at vise en situation uden Covid-19. Derved synliggøres effekten af Covid-19 på indtægtsniveauet, når der sammenlignes med forventet regnskab 2022, hvor konsekvenserne af Covid-19 er indregnet.

### **Takster**

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

Samlet set er priserne i 2022 hævet med 0,0 % i henhold til takststigningsloftet for 2022.

### **Indtægtsdeling**

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

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

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

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 med 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 med samme nøgle som udgifterne.

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

Indtægter eller udgifter fra indtægtsdelingen for pendlerkort i Bus&Tog-sammenhæng ejerfordeles efter samme fordelingsnøgle som FynBus' pendlerkort.

Tilsvarende indtægtsfordeling er foretaget for Skolekort.

Ungdomskortmodellen for afregningen mellem DSB/Arriva og FynBus benyttes også til rutefordeling af ungdomskort.

### **Entreprenørudgifter**

Forventningen til 2022 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. Der er alene taget udgangspunkt i en normal køreplan. Dog er der i forventet 2022 medtaget udgifter til ekstrarengøring til og med juni 2022.

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

### **Omkostningsindeks kørselsudgifter**

Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes at være 9,0 % højere end budgetteret.

Odense har elbusser på udvalgte ruter og regionen har på en enkelt rute. Elbusserne anvender elindeks i stedet for det almindelige omkostningsindeks. Effekten af dette er indregnet i kørselsudgifterne. Elomkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes at være 8,0 % højere end budgetteret.

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 at være 15,7 % højere end budgetteret.

### **Odense Letbane**

Opstart af Odense Letbane er indarbejdet i budget 2022 pr 1. januar 2022 og opstart af nyt Bynet 1. februar 2022. Opstart af Odense Letbane blev udskudt til 28. maj 2022 og nyt Bynet startede 31. juli 2022. De ændrede konsekvenser er indarbejdet i forventet regnskab 2022.

## FORVENTET REGNSKAB 2022

### Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af Tabel 2.

**Tabel 2: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2020 til forventet regnskab 2022**

Mio. kroner (årets priser) Incl. Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse	
					B 2022 -	FR 2022
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-191,9	-205,4	-188,4	-171,1		-17,3
Kørselsudgifter	483,6	500,4	476,2	545,6		-69,4
Fællesudgifter	79,0	80,6	85,7	83,2		2,5
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>370,6</b>	<b>375,6</b>	<b>373,5</b>	<b>457,7</b>		<b>-84,2</b>
<b>Flextur/Plustur</b>						-
Indtægter	-2,6	-2,8	-4,0	-3,2		-0,8
Kørselsudgifter	14,1	11,7	10,8	9,9		0,9
Fællesudgifter	6,5	4,9	4,2	4,1		0,1
<b>Ejerbidrag Flextur/Plustur</b>	<b>18,0</b>	<b>13,8</b>	<b>11,0</b>	<b>10,8</b>		<b>0,2</b>
<b>Ejerbidrag i alt</b>	<b>388,6</b>	<b>389,4</b>	<b>384,5</b>	<b>468,5</b>		<b>-84,0</b>

I ovenstående tabel er kompensationer fra staten indeholdt.

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2022 at udgøre 468 mio. kr. Det er en merudgift på ca. 84 mio. kroner, svarende til en stigning på ca. 20 % i forhold til budgettet for 2022. Indtægterne er indeholdt kompensation på ca. 18 mio. kr. fra staten.

Den væsentligste årsag skyldes:

- manglende passagerindtægter, mindreindtægt på ca. 17 mio. kr.
- øget entreprenørudgifter pga. udskydelse af nyt Bynet i Odense fra januar 2022 til august 2022 samt ekstra bevilling til flere køreplantimer i nyt Bynet, merudgift på ca. 24 mio. kr.
- samt en stigning i Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks, merudgift på ca. 42 mio. kr.

Odense Kommune har i løbet af 2022 udlignet merudgiften ved udskydelsen af letbanen til FynBus samt ekstra bevillinger ca. 24 mio. kr. Ligeså har Region Syddanmark øget rammen i forhold til p/l regulering og andre ikke disponeret midler ca. 20 mio. kr.

Således kan merforbruget korrigeres med ca. 44 mio. kr. og reduceres til et merforbrug på 40 mio. kr.

I nedenstående tabel ses ejerbidraget inkl. flextur/plustur og kompensation fordelt på ejerne.



**Tabel 3: Ejerbidrag inkl. flexitur/plustur og kompensation fordelt på ejerne i perioden regnskab 2020 til forventet regnskab 2022**

Ejerbidrag inkl. Flexitur/Plustur (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse	
					B 2022 -	FR
					2022	
<b>FynBus</b>	388,6	389,4	384,5	468,5	84,0	
Region Syddanmark	119,2	120,3	134,2	152,3	18,1	
Assens	18,8	17,1	16,9	20,8	3,9	
Faaborg - Midtfyn	27,1	27,2	27,0	29,9	2,8	
Kerteminde	7,4	7,0	7,3	7,9	0,6	
Langeland	5,9	5,8	6,3	6,9	0,6	
Middelfart	11,7	12,3	12,3	13,3	1,0	
Nordfyn	16,9	16,2	16,9	17,4	0,5	
Nyborg	13,9	13,8	14,5	15,6	1,1	
Odense	141,4	145,1	123,0	175,0	52,0	
Svendborg	26,4	24,7	26,1	29,5	3,4	

De vigtigste faktorer for afvigelser ved forventet regnskab 2022 er beskrevet i de følgende afsnit.

### Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af tabel 4 herunder, forventes passagerindtægterne i 2022 at falde med 17,3 mio. kr. i forhold til budgettet. Der forventes Covid-19 kompensation for ca. 18 mio. kr., som er indeholdt i beløbet.

For de regionale ruter forventes efter 3. kvartal en mindreindtægt i forhold til budgettet på 3,6 mio. kr. som er baseret på passager- og indtægtsudvikling.

For Odense Kommune forventes efter 3. kvartal en mindreindtægt i forhold til budgettet på 10,8 mio. kr. Forventningen er baseret på konsekvenserne af det nye bynet (herunder idriftsættelsen af Odense Letbane) og passager- og indtægtsudviklingen efter 3. kvartal.

Indregnet i skønnet for Odense er således indtægtsdeling til letbanen, nedlæggelse af rutegruppe 40 fra 28. maj, idriftsættelse af det nye bynet (fra 31. juli) samt tilførsel af yderligere midler i det nye bynet til flere afgange og busser på udvalgte ruter, oprettelse af morgenafgange i weekender og bibeholdelse af Citybussen.

Desuden er indregnet en forventet mindreindtægt som følge af gratis kørsel i Odense i weekenden den 13. og 14. august 2022.

For Assens Kommune og Svendborg er der indregnet lavere indtægter i forventet regnskab 2022 end forudsat i budget 2022 på henholdsvis 1,9 mio. kr. og 0,4 mio. kr., hvilket skyldes indførslen af gratis kørsel for unge under 16 i Assens Kommune og gratis kørsel i Svendborgs bybusser i weekender. Begge ordninger er som udgangspunkt ikke omfattet af reglerne for eventuel Covid-19-kompensation.

For alle ejere er desuden indregnet mindreindtægter fra Bus & Tog-samarbejdet fra 2020 og 2021 på 5,2 mio. kr. samlet set. Det vedrører primært omstigning mellem tog og bus (Togoperatørrejser) samt Biografbilletter, Vejle-Jelling og Direkte busser.

Tabel 4: Passagerindtægter for perioden regnskab 2020 til forventet 2022

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
<b>FynBus</b>	-191,9	-205,4	-188,4	-171,1	-17,3
Region Syddanmark	-105,1	-110,2	-105,4	-101,8	-3,6
Assens	-3,4	-3,4	-3,3	-1,1	-2,1
Faaborg - Midtfyn	-3,3	-3,3	-3,1	-2,9	-0,2
Kerteminde	-1,4	-1,6	-1,5	-1,5	0,1
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,9	0,2
Middelfart	-2,4	-2,6	-2,4	-2,5	0,1
Nordfyn	-2,6	-2,7	-2,6	-2,5	-0,1
Nyborg	-2,9	-3,1	-2,9	-3,3	0,4
Odense	-60,1	-67,4	-56,5	-45,7	-10,8
Svendborg	-8,9	-9,4	-9,2	-7,9	-1,2

Tabel 5 herunder viser indtægterne fordelt på produkttyper og kompensation.

Tabel 5: Udviklingen i produkttyper for perioden regnskab 2020 til forventet 2022

Mio. kroner (årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
<b>Indtægter fordelt på hovedgrupper</b>					
Kontantbilletter	-4,8	-3,9	-18,6	-7,6	-10,9
Mobilbilletter	-15,7	-18,7	-12,3	-24,0	11,7
Rejsekort Classic	-42,6	-46,7	-61,6	-52,9	-8,7
Pendlerkort	-0,5	-9,9	-14,0	-9,5	-4,5
Ungdomskort	-39,6	-32,1	-47,5	-39,3	-8,2
Skolekort	-8,2	-7,7	-9,2	-6,9	-2,3
Statstilskud	-12,8	-12,8	-12,8	-11,9	-0,9
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-5,8	-15,0	-12,3	-0,9	-11,3
Øvrige indt. og salgsudgifter	-1,7	-3,2	-0,3	0,0	-0,4
Kompensation	-60,2	-55,3	0,0	-18,1	18,1
<b>Indtægter i alt</b>	<b>-191,9</b>	<b>-205,4</b>	<b>-188,4</b>	<b>-171,1</b>	<b>-17,3</b>

Særligt i starten af året var indtægtsniveauet påvirket af Covid-19, som altså har en direkte påvirkning på forventet regnskab 2022.

Muligheden for at købe kontantbilletter i busserne har i perioder i 2020 og 2021 været suspenderet. Som følge heraf er der sket en kraftig påvirkning på salget af kontantbilletter, som stadig ligger under niveauet i budget 2022. Til gengæld ses der merindtægter på mobilbilletter, som kunderne i større grad er vandret mod.

Der ses også mindreindtægter på Rejsekort Classic, Ungdomskort samt Bus & Tog-samarbejdet, som dog er påvirket af indregningen af mindreindtægter vedrørende årene 2020 og 2021.

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

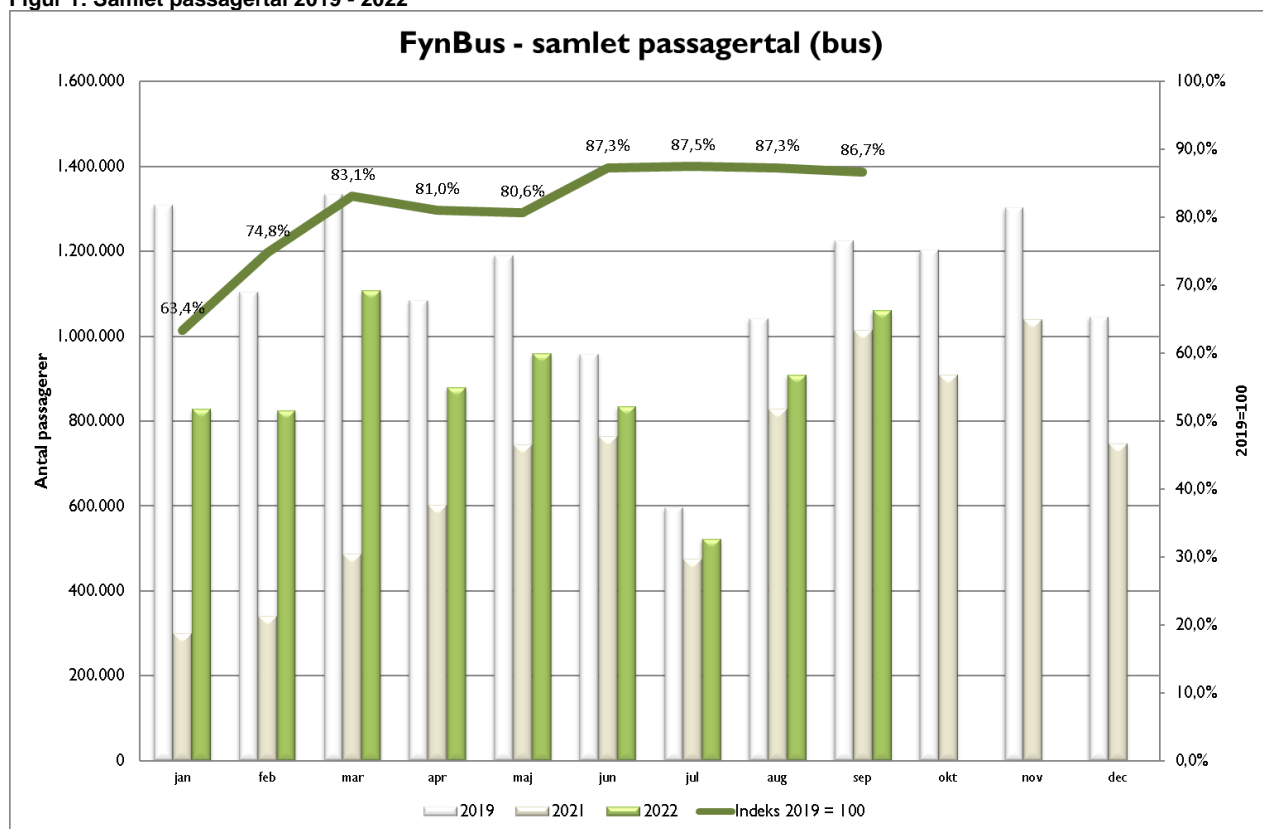
I nedenstående tabel 6 ses udviklingen i passagertallet.

**Tabel 6: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2020 til forventet 2022**

Passagerer (1.000)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
<b>FynBus</b>	9.472	8.938	13.641	11.359	-2.282
Region Syddanmark	3.641	3.422	5.452	4.642	-810
Assens	203	163	299	232	-67
Faaborg - Midtfyn	216	193	294	262	-32
Kerteminde	104	97	157	140	-17
Langeland	191	171	272	225	-47
Middelfart	102	90	154	141	-13
Nordfyn	181	148	271	227	-44
Nyborg	190	175	262	238	-24
Odense	4.075	3.948	5.702	4.578	-1.124
Svendborg	569	531	778	674	-104

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

**Figur 1: Samlet passagertal 2019 - 2022**



Figur 1 viser, at der i perioden juni – september har været en tilbagegang i passagertallet med ca. 13 % fra 2019 til 2022. Udviklingen er korrigeret for nedlæggelse af rutegruppe 40 i Odense.

### Entreprenørudgifter

Forventet 2022 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.

Derudover er der for forventet 2022 indarbejdet reduktion i udgifter til drivmidler i 1. kvartal 2022 for Region Syddanmark (natbusser primo januar), samt ekstra rengøring frem til og med juni 2022. Der er ikke indregnet yderligere effekt af eventuelt kommende tiltag i relation til Covid-19.

**Tabel 7: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2020 til forventet 2022**

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
<b>FynBus</b>	483,6	500,4	476,2	545,6	-69,4
Region Syddanmark	187,2	192,2	199,3	215,4	-16,1
Assens	16,6	16,8	17,1	18,7	-1,6
Faaborg - Midtfyn	23,2	24,4	25,0	27,4	-2,3
Kerteminde	6,5	6,6	6,7	7,3	-0,6
Langeland	6,4	6,4	6,8	7,6	-0,8
Middelfart	11,4	11,5	11,8	12,8	-1,0
Nordfyn	14,1	14,4	15,2	16,4	-1,2
Nyborg	14,3	14,7	15,0	16,4	-1,4
Odense	174,7	184,8	150,2	191,9	-41,7
Svendborg	29,2	28,5	29,1	31,6	-2,5

Entreprenørudgifterne forventes i 2022 at udgøre 545,6 mio. kroner, hvilket svarer til en merudgift på ca. 70 mio. kroner eller en stigning på 14,6 % i forhold til budgetteret. Der er følgende forklaringer:

Udvikling:	Mio. kroner
Budget 2022 bruttoudgifter i alt	476,2
Trafiksekskaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 8,6% højere	35,9
Trafiksekskaberne i Danmarks el-omkostningsindeks 10,0% højere, hvilket har betydning i Odense	5,5
Trafiksekskaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 15,4% højere, hvilket har betydning på Langeland	0,6
Flere køreplantimer, 29.095 timer. Primært stigning i Odense pga. udskydelse af nyt bynet 2022. Herudover mindre stigninger i Assens, Nyborg og Svendborg, samt fald hos de resterende ejere.	24,2
Regionen: elbusser merudgift inkl. Tilskud fra trafikstyrelsen	0,7
Ændring i kørselssammensætning	0,2
Merudgift til ekstrarengøring af knudepunkter	2,3
udgifter til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19	2,2
Direkte henførbare udgifter, primært til partikelfilter på busser i Odense	2,5
Dubleringskørsel	-1,9
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m.	-1,2
Covid-19 kompensation	-1,4
Forventet regnskab 2022 bruttoudgifter i alt	545,6

Som det fremgår af tabel 8, bruges der samlet 9 driftsbus flere efter 3. kv. 2022, dette er i Odense, og skyldes Odense letbanes forsinkelse og derved Bynet 2022. Der er 29.095 flere køreplantimer end budgetteret. De flere køreplantimer, er hovedsageligt i Odense, men også mindre stigninger i Assens, Nyborg og Svendborg. Hos de resterende ejere er der færre køreplantimer.

**Tabel 8: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2020 til forventet 2022**

Ejer		R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
FynBus	Driftsbusser	337	337	316	326	-9
	Køreplantimer	612.621	613.426	565.326	594.421	-29.095
Region Syddanmark	Driftsbusser	107	107	107	107	-
	Køreplantimer	254.651	255.068	255.866	255.440	426
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	-
	Køreplantimer	15.595	15.322	15.281	15.495	-214
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	40	40	40	40	-0
	Køreplantimer	23.664	24.880	25.130	24.955	175
Kerteminde+A174	Driftsbusser	9	9	9	9	-
	Køreplantimer	7.705	7.707	7.722	7.651	71
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	-
	Køreplantimer	9.111	8.752	8.797	8.790	7
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	-
	Køreplantimer	13.038	12.674	12.792	12.743	49
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	-0
	Køreplantimer	15.367	15.343	16.009	15.776	233
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	-
	Køreplantimer	17.135	17.285	17.343	17.441	-98
Odense	Driftsbusser	77	77	56	65	-9
	Køreplantimer	216.643	216.604	166.517	196.245	-29.728
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	-
	Køreplantimer	39.712	39.791	39.869	39.885	-16

### Fællesudgifter

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

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

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

FynBus ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2022 65,9 mio. kroner. FynBus forventer i 2022 et merforbrug på 1,9 mio. kroner, som skyldes merforbrug af konsulenter i forbindelse vakante stillinger samt forventet merforbrug på uddannelse. Merforbrug føres på rammestyring/overførsel.

Den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgør ca. 1,4 mio. kroner, føres på rammestyring/overførsel.

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 15,3 mio. kroner og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer.

**Tabel 9: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2020 til forventet 2022**

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
<b>Ordinær ramme</b>	<b>63,7</b>	<b>64,6</b>	<b>65,9</b>	<b>65,9</b>	
Driftsrelaterede udgifter	11,2	10,3	11,3	12,2	-0,9
Salgsrelaterede udgifter	14,0	17,0	17,0	18,6	-1,7
Administrative udgifter	34,2	36,7	37,7	37,0	0,7
<b>Over/underskud</b>	<b>4,3</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-1,9</b>	<b>-1,9</b>
Udgifter Rejsekort	14,5	15,0	15,3	15,3	0,0
Investering Odense Letbane	0,1	5,0	0,0	1,4	-1,4
Rammestyling / Overførsel	4,2	-4,5	0,0	-3,3	3,3
Anlægsprojekter	0,9	1,0	4,5	2,0	2,5
<b>I alt</b>	<b>79,0</b>	<b>80,6</b>	<b>85,7</b>	<b>83,2</b>	<b>2,5</b>

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 2 mio. kroner og er specificeret herunder:

- FynBusbestilling i Fremtiden, 0 mio. kroner, (overført fra tidligere år, 2019 projekt, projektet afventer)
- Digital Trafikinformation, 1 mio. kr. (2021 projekt)
- Ny mobilapp, 0 mio. kr. – (projektet afventer)
- Nyt økonomisystem, 1 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 10 herunder.

**Tabel 10: Ordinære fællesudgifter i perioden regnskab 2020 til forventet 2022 fordelt på ejerne**

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
<b>FynBus</b>	<b>79,0</b>	<b>80,6</b>	<b>85,7</b>	<b>83,2</b>	<b>2,5</b>
Region Syddanmark	35,9	37,5	39,4	37,7	1,7
Assens	1,9	1,8	1,8	1,9	-0,1
Faaborg - Midtfyn	2,7	2,4	2,8	2,8	0,1
Kerteminde	0,9	0,9	1,0	0,9	0,0
Langeland	1,1	1,0	1,1	1,1	0,0
Middelfart	1,5	1,4	1,6	1,5	0,0
Nordfyn	1,8	1,6	1,8	1,8	0,0
Nyborg	1,9	1,8	2,1	2,1	0,0
Odense	26,6	27,5	29,0	28,7	0,4
Svendborg	4,7	4,6	5,1	4,9	0,3

Note: inkl. rejsekortsudgifter og investering i Odense Letbane

## Flextur og Plustur

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

Tabel 11 herunder viser udviklingen i ejerbidraget fra 2020-22 på ejerniveau.

**Tabel 11: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2020 til forventet 2022 i løbende priser**

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

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

Ejerbidraget forventes at udgøre 10,8 mio. kroner, hvilket er 0,2 mio. kroner mindre end budgetteret. Ejerbidraget i tabel 11, er inklusiv forventet Covid-19. I tabel 2 vises der at Flextur/Plustur forventer en mindre kørselsudgift på ca. 1 mio. kr. som følge af færre ture. Covid-19 er foreløbig beregning.

I februar 2020 startede nyt telekørselskoncept Flextur og Plustur. Budget 2022 blev lagt på et usikkert grundlag, da det er udarbejdet på et tidspunkt, hvor Flextur og Plustur var nyt og samtidig var kørselsomfanget påvirket af Covid.19.

Forventningen til 2022 tager udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 3. kvartal 2022 tillagt en forventning om, at kunderne er på budgetteret niveau resten af året. Der kan være korrigeret på kommuneniveau, hvis faktiske tal for 1 – 3 kvartal afviger væsentligt fra budget. Det drejer som Nordfyn og Svendborg Kommune som er reduceret, mens Faaborg-Midtfyn, Middelfart og Nyborg Kommune er øget.

Ved fremskrivning af 4. kvartal er anvendt den gennemsnitlige kørselsudgift og indtægt per tur i 2. – 3. kvartal 2022.

Grundet den aktuelle udvikling i brændstofpriser er der nogen usikkerhed til kørselsudgifterne. I nedenstående tabel ses antal ture indenfor de forskellige telekørselsordninger fordelt på ejer.



Tabel 12: Produkt- og ejerfordelte rejser i telekørslen i perioden regnskab 2020 til forventet regnskab 2022

Flexitur/Plustur samlet - Antal rejser						
Ture	Produkt	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse FR2022- B2022
FynBus	Telependler	858	-	-	-	-
	Telerute	4.585	4.166	6.438	4.736	-1.702
	Telecity	2.035	-	-	-	-
	Teletaxa	9.638	704	1.300	996	-304
	Flexitur	44.710	57.342	80.300	57.789	-22.511
	Plustur	11.689	17.106	22.677	22.459	-218
	<b>Total</b>	<b>73.515</b>	<b>79.318</b>	<b>110.715</b>	<b>85.980</b>	<b>-24.735</b>
RSD	Telerute	3.511	3.826	5.000	4.087	-913
	<b>Total</b>	<b>3.511</b>	<b>3.826</b>	<b>5.000</b>	<b>4.087</b>	<b>-913</b>
Assens	Teletaxa	1.772	2	50	80	30
	Flexitur	6.718	6.929	14.144	7.264	-6.880
	Plustur	2.293	2.963	2.528	3.461	933
	<b>Total</b>	<b>10.783</b>	<b>9.894</b>	<b>16.722</b>	<b>10.805</b>	<b>-5.917</b>
Faaborg-Midtfyn	Telependler	422	-	-	-	-
	Telerute	39	54	250	120	-130
	Teletaxa	3.293	-	-	-	-
	Flexitur	16.541	19.275	20.000	17.782	-2.218
	Plustur	2.813	4.397	4.000	5.644	1.644
	<b>Total</b>	<b>23.108</b>	<b>23.726</b>	<b>24.250</b>	<b>23.546</b>	<b>-704</b>
Kerteminde	Telependler	41	-	-	-	-
	Teletaxa	902	-	-	-	-
	Flexitur	5.013	6.305	6.800	6.533	-267
	Plustur	1.263	2.246	3.400	2.827	-573
	<b>Total</b>	<b>7.219</b>	<b>8.551</b>	<b>10.200</b>	<b>9.360</b>	<b>-840</b>
Langeland	Telerute	594	230	425	378	-47
	<b>Total</b>	<b>594</b>	<b>230</b>	<b>425</b>	<b>378</b>	<b>-47</b>
Middelfart	Telecity	990	-	-	-	-
	Teletaxa	592	-	-	-	-
	Flexitur	5.626	8.623	11.000	10.093	-907
	Plustur	846	2.325	2.500	3.007	507
	<b>Total</b>	<b>8.054</b>	<b>10.948</b>	<b>13.500</b>	<b>13.100</b>	<b>-400</b>
Nordfyns	Telependler	201	-	-	-	-
	Teletaxa	2.001	-	-	-	-
	Flexitur	4.784	7.903	17.040	6.805	-10.235
	Plustur	2.084	2.270	6.960	4.122	-2.838
	<b>Total</b>	<b>9.070</b>	<b>10.173</b>	<b>24.000</b>	<b>10.927</b>	<b>-13.073</b>
Nyborg	Telependler	89	-	-	-	-
	Telerute	41	28	298	75	-223
	Teletaxa	255	-	-	-	-
	Flexitur	1.686	1.977	1.676	2.421	745
	Plustur	990	925	879	1.132	253
	<b>Total</b>	<b>3.061</b>	<b>2.930</b>	<b>2.853</b>	<b>3.628</b>	<b>775</b>
Odense	Telerute	399	28	410	73	-337
	Teletaxa	399	702	1.250	916	-334
	<b>Total</b>	<b>798</b>	<b>730</b>	<b>1.660</b>	<b>989</b>	<b>-671</b>
Svendborg	Telependler	105	-	-	-	-
	Telerute	1	-	55	3	-52
	Telecity	1.045	-	-	-	-
	Teletaxa	424	-	-	-	-
	Flexitur	4.342	6.330	9.640	6.890	-2.750
	Plustur	1.400	1.980	2.410	2.267	-143
	<b>Total</b>	<b>7.317</b>	<b>8.310</b>	<b>12.105</b>	<b>9.160</b>	<b>-2.945</b>

## 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 planlægningssystem) til deres planlagte kørsel. Her står kommunen og vognmænd for en større del af administration og planlægning end tidligere.

**Tabel 13: Kørselsordninger hos Flextrafik ved 3. kvartal 2022**

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

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

Det fremgår af tabel 13, at kommunerne anvender FynBus i 66 ud af de i alt 112 mulige ordninger.

## Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i antal personture for perioden 2020 til 2022 vist.

**Tabel 14: Antal personture i perioden regnskab 2020 til forventet regnskab 2022**

Antal personture	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
Handicapkørsel	92.834	103.885	140.645	115.338	-25.307
Anden kørsel	141.485	230.667	295.945	277.331	-18.614
<b>Handicap- og anden kørsel</b>	<b>234.319</b>	<b>334.552</b>	<b>436.590</b>	<b>392.668</b>	<b>-43.921</b>
Flextur/Plustur*	73.515	79.318	110.715	85.980	-24.735
<b>I alt</b>	<b>307.834</b>	<b>413.870</b>	<b>547.304</b>	<b>478.648</b>	<b>-68.656</b>
Siddende patientbefordring	205.106	205.255	238.000	200.000	-38.000
<b>I alt</b>	<b>512.940</b>	<b>619.125</b>	<b>785.304</b>	<b>678.648</b>	<b>-106.656</b>

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

Samlet set er der et fald på 14 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 18 % vedr. handicapkørsel, fald på 6 % vedr. anden kørsel og fald på 22 % vedr. telekørsel.

Faldet i personture skyldes dels eftervirkninger af Covid-19, og dels at det ved budgetlægning har været vanskeligt at forudsige kørselsomfanget. Forventningen til 2022 er baseret på foreløbige regnskabstal for 1. halvår 2022 tillagt en forventning for resten af året. I udgangspunktet forventes, at antal ture for handicapkørsel og aktivitetskørsel vil være på 95 %, mens øvrig kørsel forventes at være tæt på budgetteret niveau. På kommuneniveau kan der være foretaget yderligere korrektioner, hvis udviklingen i 1-3 kvartal indikerer det. Det drejer som om Assens og Faaborg-Midtfyn Kommune er øget, mens Kerteminde, Langeland, Nordfyn, Nyborg og Odense Kommune er reduceret.

## Ejerbidrag

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 15.

Tabel 15: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2020 til forventet regnskab 2022

Mio. kroner (årets priser) Incl. kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
Indtægter	-4,7	-5,7	-6,2	-6,4	0,2
Entrepenørudgifter	47,5	61,3	74,6	76,3	-1,6
<b>Flex udgifter, netto</b>	<b>42,7</b>	<b>55,6</b>	<b>68,4</b>	<b>69,9</b>	<b>-1,4</b>
Fællesudgifter	18,9	20,5	20,6	24,2	-3,6
<b>Ejerbidrag</b>	<b>61,6</b>	<b>76,1</b>	<b>89,0</b>	<b>94,1</b>	<b>-5,0</b>
Kompensation	14,8	10,1	0,0	0,5	-0,5
<b>Ejerbidrag incl. Kompensation</b>	<b>76,5</b>	<b>86,2</b>	<b>89,0</b>	<b>94,5</b>	<b>-5,5</b>

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

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel:

Tabel 16: Ejerbidrag for Flexkørsel for perioden regnskab 2020 til forventet regnskab 2022

Ejerbidrag for Flexkørsel (mio. kroner i årets priser) Incl. kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
Assens	10,5	12,4	11,3	11,6	-0,3
Faaborg-Midtfyn	10,7	24,1	28,9	28,0	0,9
Kerteminde	5,9	5,5	5,4	5,1	0,2
Langeland	3,0	2,4	2,4	2,7	-0,3
Middelfart	1,9	1,8	1,8	1,9	0,0
Nordfyn	19,4	17,2	17,3	19,9	-2,6
Nyborg	3,2	2,5	2,5	2,8	-0,3
Odense	11,1	10,1	10,3	10,6	-0,3
Svendborg	3,0	2,5	2,6	2,8	-0,2
Ærø	0,5	0,4	0,3	0,6	-0,3
Region Syddanmark	7,4	7,2	6,0	8,3	-2,3
<b>I alt</b>	<b>76,5</b>	<b>86,2</b>	<b>89,0</b>	<b>94,5</b>	<b>-5,5</b>

Forventet regnskab 2022 efter 3. kvartal viser et ejerbidrag på 94,5 mio. kroner. Dette svarer til en merudgift på 5,5 mio. kroner eller ca. 5,8 % i forhold til budgettet. Merudgiften kan primært henføres til FynBus andel på

2,4 mio. kroner af boden samt de stigende brændstofpriser. Merforbruget hos Region Syddanmark skyldes tillige, at udgifter til FlexDanmark er fordelt forkert mellem ejerne i budget 2022.

## Entreprenørudgifter

Forventet regnskab 2022 efter 3. kvartal for entreprenørudgifterne viser 76,3 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 1,6 mio. kroner i forhold til budget 2022.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

**Tabel 17: Entreprenørudgifter i perioden regnskab 2020 til forventet regnskab 2022**

Mio. kroner (årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
Handicapkørsel	19,8	22,0	25,4	26,8	-1,4
Anden kørsel	27,6	39,3	49,2	49,4	-0,2
<b>I alt</b>	<b>47,5</b>	<b>61,3</b>	<b>74,6</b>	<b>76,3</b>	<b>-1,6</b>

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

Der forventes en merudgift på entreprenørudgifter til Handicapkørsel på 1,4 mio. kroner i forhold til budgettet. For anden kørsel forventes en merudgift på 0,2 mio. kroner.

Forventningen til entreprenørudgifterne er baseret på foreløbige regnskabstal for 1.-3. kvartal og ved fremskrivning af 4. kvartal er der som udgangspunkt anvendt den gennemsnitlige omkostning per tur i 2.-3. kvartal. Entreprenørudgiften for de enkelte ordninger afhænger af mange variabler, såsom længde, infrastruktur og samkørselsgrad. Flertallet af entreprenørkontrakterne prisreguleres årligt og de fleste kontrakter er reguleret 1. marts 2022. Det er besluttet at give et ekstra ordinær dieseltillæg til vognmændene i de måneder der har ekstra ordinært høje brændstofpriser. Grundet den aktuelle udvikling i brændstofpriser er der usikkerhed til kørselsudgifterne.

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

**Tabel 18: Entreprenørudgifter pr. persontur**

Kroner pr. tur (årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
Handicapkørsel	213,4	212,1	181	233	-52
Anden kørsel	195,9	171,3	167	179	-12
Handicap og anden kørsel	202,5	183,3	171	194	-23
Flextur/Plustur	100,7	107,8	97	106	-8
<b>I alt</b>	<b>178,2</b>	<b>168,8</b>	<b>156</b>	<b>178</b>	<b>-22</b>

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

Entreprenørudgiften pr. persontur forventet efter 3. kvartal i 2022 er overordnet på 178 kroner, hvilket er 22 kr. mere end budgetteret. Merudgiften skyldes i væsentlighed de stigende brændstofpriser.

## Fællesudgifter

Forventet regnskab efter 2. halvår 2022 for fællesudgifterne viser 28,3 mio. kroner, hvilket er 3,5 mio. kroner mere end budgetteret. Merforbruget skyldes primært FynBus andel på 2,4 mio. kr. af boden, der tilfaldt

trafikselskaberne, da de tabte retssagen vedr. forståelse af stillede mindstekrav i flextrafikken. Derudover ses en merudgift på løn og FlexDanmark. Afdelingen for Flextrafik forventer sidst i 2022 at bruge flere ressourcer på NOP (Ny Optimerings Platform) og FlexDanmarks udgifter til NOP øges.

**Tablet 19: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2020 til forventet regnskab 2022**

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

## TJENESTEMANDSPENSIONER

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

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

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

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

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

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

### Resultat

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

FynBus budgetterede med et underskud på 22,1 mio. kroner i 2022 og budgettet indeholdt pensionering af 1 tjenestemand i 2022. Forventet afkast på obligationsbeholdningen medfører at der forventes et underskud på ca. 10 mio. kroner.

Tabel 20: Pensionsresultat regnskab 2020 til forventet 2022

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-9,7	-9,7	-8,6	1,8	-10,4
Udgifter til pensioner	19,1	19,6	20,8	20,3	0,5
<b>Nettoudgifter pension</b>	<b>9,4</b>	<b>9,8</b>	<b>12,1</b>	<b>22,0</b>	<b>-9,9</b>
Administrative udgifter	-0,0	-0,0	0,2	0,1	0,1
<b>Resultat pension</b>	<b>9,4</b>	<b>9,8</b>	<b>12,3</b>	<b>22,1</b>	<b>-9,8</b>

Indtægterne forventes at udgør 1,8 mio. kroner i 2022, hvilket er en mindreindtægt på 10,4 mio. kroner.

Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger består af:

- 3,7 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er på niveau med budget.
- - 8,8 mio. kroner mindre i afkast af obligationsbeholdning, som er en merindtægt på ca. 10 mio. kroner. Aktie- og obligationsmarkederne har siden sommerferien været nedadgående, og dette har påvirket afkastet negativt. Det forventes at markedet på sigt retter sig.
- 3,3 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra SamPension. Det er på niveau med budget.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner forventes at udgør 20,3 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,5 mio. kroner.

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

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

### Præmiebetaling

Som det fremgår af nedenstående tabel, forventes den samlede præmie til pension vedr. de tjenestegørende i 2022 at udgør 1,7 mio. kroner og er en mindreudgift på 0,1 mio. kroner.

Den største del af opsparingen er placeret hos SamPension.

Herudover indbetaler FynBus på særskilt opsparing til dækning af forpligtelser for tjenestemænd, som ikke er omfattet af ordningen med SamPension. Præmien beregnes i begge tilfælde som 45,5 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2022.

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 21: Præmiebetaling regnskab 2020 til forventet 2022**

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

### Pensionsbalance

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

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 108 tjenestemænd. Heraf er 8 pr. 30/9-22 stadig tjenestegørende.

## FynBus

## Kollektiv trafik

Busruter (1.000 kr. )	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
<b>Indtægter:</b>					
Enkeltbilletter, total	20.529	22.598	30.852	31.598	746
- Kontantbilletter	4.841	3.916	18.578	7.633	-10.945
- SMS-billetter	15.688	18.683	12.274	23.965	11.691
Rejsekort classic	42.581	46.654	61.568	52.895	-8.673
Periodekort, total	48.284	49.759	70.688	55.729	-14.959
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	485	9.902	13.998	9.528	-4.470
- Ungdomskort	39.578	32.118	47.453	39.297	-8.157
- Skolekort	8.221	7.739	9.237	6.904	-2.333
Kompensation fra Staten	12.836	12.817	12.771	11.885	-886
Bus / tog samarbejde	5.842	15.019	12.251	939	-11.312
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	3.220	5.237	1.923	-597	-2.520
Salgsprovision og - gebyrer	-1.561	-1.411	-1.499	-680	819
Øvrige indtægter	-3	-631	-114	1.236	1.349
<b>Indtægter i alt</b>	<b>131.727</b>	<b>150.043</b>	<b>188.440</b>	<b>153.005</b>	<b>-35.435</b>
Indtægtskompensation(+ er lig med kompensation for manglende indtægter)	60.172	55.320	0	18.135	18.135
<b>Indtægter i alt incl. kompensation</b>	<b>191.900</b>	<b>205.363</b>	<b>188.440</b>	<b>171.140</b>	<b>-17.299</b>
Busruter (1.000 kr. )	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
<b>Bruttoudgifter:</b>					
- Entreprenørkontrakter	475.975	498.315	459.017	530.508	-71.491
- Incitamentsaftale	3.142	3.204	3.960	3.420	540
- Dubleringskørsel	7.359	5.745	8.870	6.960	1.910
- Bod	-192	-200	-255	-334	79
- Rejsetidsgaranti	30	47	104	70	34
- Endestationer/rutebilstationer	399	924	1.028	500	528
- Direkte henbørbare driftsrelaterede udgifter	4.144	3.160	975	3.424	-2.450
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	882	279	2.500	2.500	0
<b>Bruttoudgifter, busruter</b>	<b>491.738</b>	<b>511.474</b>	<b>476.198</b>	<b>547.048</b>	<b>-70.851</b>
<b>Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)</b>	<b>360.011</b>	<b>361.432</b>	<b>287.758</b>	<b>394.044</b>	<b>-106.286</b>
Omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	-8.128	-11.028	0	-1.439	1.439
<b>Bruttoudgifter, busruter incl. kompensation</b>	<b>483.609</b>	<b>500.446</b>	<b>476.198</b>	<b>545.610</b>	<b>-69.412</b>
<b>Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter) incl. Kompensation</b>	<b>291.710</b>	<b>295.083</b>	<b>287.758</b>	<b>374.469</b>	<b>-86.711</b>
<b>Fællesudgifter:</b>	<b>78.172</b>	<b>79.639</b>	<b>81.232</b>	<b>81.232</b>	<b>0</b>
- Driftsrelaterede udgifter	11.160	10.348	11.292	12.163	-871
- Salgsrelaterede udgifter	14.022	17.039	16.955	18.628	-1.673
- Administrative udgifter	34.185	36.741	37.672	36.962	710
- Rejsekort udgifter	14.501	15.013	15.313	15.313	0
- Investering Odense Letbane	59	5.004	0	1.422	-1.422
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	4.244	-4.506	0	-3.257	3.257
- Anlægsudgifter	858	986	4.500	2.000	2.500
<b>Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme</b>	<b>79.030</b>	<b>80.625</b>	<b>85.732</b>	<b>83.232</b>	<b>2.500</b>
Omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	-116	-80	0	0	0
<b>Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme incl. kompensation</b>	<b>78.914</b>	<b>80.545</b>	<b>0</b>	<b>83.232</b>	<b>-83.232</b>
<b>Årets ejerbidrag busdrift</b>	<b>439.040</b>	<b>442.056</b>	<b>373.490</b>	<b>477.275</b>	<b>-103.785</b>
Kompensation(+ lig med kompensation for manglende indtægter og øget merudgifter)	68.417	66.429	0	-19.574	19.574
<b>Årets ejerbidrag busdrift incl. Kompensation</b>	<b>370.623</b>	<b>375.628</b>	<b>373.490</b>	<b>457.701</b>	<b>-84.211</b>



## FynBus

### Kollektiv trafik

Flexitur/Plustur (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
- Indtægter	2.571	2.780	3.988	3.151	-837
- Entreprenørudgifter	7.406	8.553	10.782	9.086	1.696
Flexitur/Plustur nettoudgifter	4.835	5.773	6.795	5.935	859
- Fællesudgifter (Flextrafik)	6.492	4.852	4.182	4.072	110
<b>Årets ejerbidrag Flexitur/Plustur</b>	<b>11.326</b>	<b>10.625</b>	<b>10.977</b>	<b>10.007</b>	<b>969</b>
<b>Kompensation(+ er mærdgift og - er mindredgift, så ejerbidrag er lig B2020)</b>	<b>6.683</b>	<b>3.185</b>	<b>0</b>	<b>785</b>	<b>-785</b>
<b>Årets ejerbidrag Flexitur/Plustur incl. Kompensation</b>	<b>18.009</b>	<b>13.810</b>	<b>10.977</b>	<b>10.792</b>	<b>184</b>
Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)					
<b>Årets underskud kollektiv trafik</b>	<b>446.122</b>	<b>457.187</b>	<b>384.467</b>	<b>490.540</b>	<b>-106.073</b>
<b>Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital</b>	<b>450.366</b>	<b>452.681</b>	<b>384.467</b>	<b>487.283</b>	<b>-102.816</b>
<b>Kompensation i alt</b>	<b>-61.734</b>	<b>-63.244</b>	<b>0</b>	<b>-18.789</b>	<b>18.789</b>
<b>Årets underskud kollektiv trafik incl. Kompensation</b>	<b>384.389</b>	<b>393.944</b>	<b>384.467</b>	<b>471.750</b>	<b>-87.283</b>
<b>Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital incl. Kompensation</b>	<b>388.633</b>	<b>389.438</b>	<b>384.467</b>	<b>468.493</b>	<b>-84.026</b>

### Restfinansiering og likviditet

#### Restfinansiering

	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
Ejerbetaling af busdrift	388.633	389.438	384.467	468.493	-84.026
Opkrævet aconto for året	384.442	388.111	370.281	390.181	19.900
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)</b>	<b>4.190</b>	<b>1.327</b>	<b>14.186</b>	<b>78.313</b>	<b>64.126</b>

#### Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel

	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
Afregning for foregående regnskabsår	-3.889	-6.218	0	-4.590	-4.590
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedvis to år efter regnskabsåret)	17.053	2.801	0	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	178	29	0	0	0
Opkrævet aconto for året	384.442	388.111	370.281	390.181	19.900
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>397.784</b>	<b>384.724</b>	<b>370.281</b>	<b>385.591</b>	<b>15.310</b>

## FynBus

### Nøgletal

	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
<b>Busruter</b>					
Passagerantal*bus	9.472.000	8.938.000	13.641.000	11.359.000	-2.282.000
Driftsbusser	337	337	316	326	9
Køreplantimer	612.621	613.426	565.326	594.421	29.095
køreplankm	18.488.724	18.529.183	17.656.974	18.342.066	685.092
Passagerer/køreplantime	15	15	24	19	-5
Passager/antal indbyggere	19	18	28	23	-5
Køreplantime/antal indbyggere	1	1	1	1	0
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	27	29	40	28	-12
Indtægter/passagerer (kr.)	14	17	14	13	0
indtægter/køreplantim (kr.)	215	245	333	257	-76
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	803	834	842	920	78
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	588	589	509	663	154
Årets underskud/køreplantime (kr.)	728	745	680	825	145
Ejerbidrag/km (kr.)	24	24	21	26	5
<b>Flextur/Plustur</b>					
Passagerantal Flextur/Plustur (personture)	73.515	79.318	110.715	85.977	-24.738
Antal minutter (incl. Servicetid)	796.296	1.008.266	1.442.209	984.785	-457.424
Antal km (direkte rejse)	515.990	623.611	908.148	587.925	-320.223
Nettoudgifter/persontur (kr.)	66	73	61	69	8
Bruttoudgifter/persontur (kr.)	101	108	97	106	8
Fællesudgifter/persontur (kr.)	88	61	38	47	10
Ejerbidrag/km (kr.) (Direkte)	22	17	12	17	5
Ejerbidrag/minut (kr.)	14	11	8	10	3
<b>Kollektiv trafik i alt</b>					
Indbyggerantal	499.289	495.215	493.456	497.982	4.526
Passagerantal i alt	9.545.515	9.017.318	13.751.715	11.444.977	-2.306.738
Årets underskud/passagerer (kr.)	47	51	28	43	15
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	902	914	779	979	199

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

## FynBus

### Tjenestemandspensioner

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
Salg af busser	0	0	0	0	0
Nettohusleje - Gammelsø	3.595	3.824	3.706	3.743	37
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbrief Odense Kommune	3.006	2.618	1.545	-8.871	-10.416
Pensionsudbetaling fra Sampension	3.091	3.286	3.355	3.362	7
<b>Indtægter i alt</b>	<b>9.692</b>	<b>9.728</b>	<b>8.606</b>	<b>-1.766</b>	<b>-10.372</b>
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	19.074	19.565	20.756	20.254	502
Ekstern administration	-30	-25	180	80	100
<b>Udgifter i alt</b>	<b>19.044</b>	<b>19.540</b>	<b>20.936</b>	<b>20.334</b>	<b>602</b>
				0	
<b>I alt</b>	<b>9.351</b>	<b>9.812</b>	<b>12.330</b>	<b>22.099</b>	<b>-9.769</b>

### Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	0	0	0	0	0
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	466	517	538	456	-81
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.086	893	902	931	29
Præmiebetaling til Sampension	1.553	1.410	1.440	1.387	-52
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	375	384	389	323	-66
				0	
<b>i alt</b>	<b>1.928</b>	<b>1.794</b>	<b>1.829</b>	<b>1.711</b>	<b>-118</b>

## FynBus

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
<b>Handicapkørsel (SBH) - ekskl. Demens</b>					
Indtægter	-4.438	-5.262	-5.876	-6.027	151
Entreprenørudgifter	19.192	21.073	24.937	26.167	-1.230
Fællesudgifter	5.389	4.960	5.229	5.315	-86
<b>Ejerbidrag</b>	<b>20.143</b>	<b>20.771</b>	<b>24.290</b>	<b>25.455</b>	<b>-1.165</b>
Personture	90.066	99.621	138.395	112.694	-25.700
<b>Handicapkørsel (SBH) - Demens</b>					
Indtægter	-141	-236	-104	-163	59
Entreprenørudgifter	614	959	479	676	-197
Fællesudgifter	2	104	84	116	-32
<b>Ejerbidrag</b>	<b>476</b>	<b>827</b>	<b>459</b>	<b>629</b>	<b>-170</b>
Personture	2.768	4.264	2.250	2.643	393
<b>Lægekørsel</b>					
Indtægter	-4	-2	0	-5	5
Entreprenørudgifter	1.943	1.927	2.687	2.226	461
Fællesudgifter	659	606	599	571	28
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.598</b>	<b>2.531</b>	<b>3.286</b>	<b>2.792</b>	<b>494</b>
Personture	11.890	12.669	17.800	13.497	-4.303
<b>Speciallægekørsel</b>					
Indtægter	-2	-2	0	-4	4
Entreprenørudgifter	1.295	1.389	1.514	1.440	75
Fællesudgifter	250	220	221	234	-13
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.543</b>	<b>1.607</b>	<b>1.735</b>	<b>1.669</b>	<b>66</b>
Personture	4.934	5.716	6.575	5.510	-1.065
<b>Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler</b>					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	200	158	224	215	9
Fællesudgifter	34	25	24	27	-3
<b>Ejerbidrag</b>	<b>235</b>	<b>182</b>	<b>248</b>	<b>242</b>	<b>6</b>
Personture	561	535	715	657	-58
<b>Paragrafkørsel</b>					
Indtægter	-3	-12	-6	-2	-4
Entreprenørudgifter	251	441	356	406	-50
Fællesudgifter	78	79	77	94	-17
<b>Ejerbidrag</b>	<b>326</b>	<b>507</b>	<b>427</b>	<b>498</b>	<b>-71</b>
Personture	1.504	2.368	2.300	2.286	-14
<b>Genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-4	-4	0	-7	7
Entreprenørudgifter	2.954	3.341	3.831	3.876	-44
Fællesudgifter	1.015	934	1.009	1.001	8
<b>Ejerbidrag</b>	<b>3.965</b>	<b>4.271</b>	<b>4.840</b>	<b>4.870</b>	<b>-30</b>
Personture	22.526	26.216	33.150	26.544	-6.606
<b>Special genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	539	386	585	502	83
Fællesudgifter	78	71	73	62	11
<b>Ejerbidrag</b>	<b>617</b>	<b>457</b>	<b>657</b>	<b>564</b>	<b>93</b>
Personture	1.723	1.271	2.145	1.472	-673

## FynBus

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
<b>Aktivetskørsel</b>					
Indtægter	-132	-202	-234	-201	-33
Entreprenørudgifter	3.589	3.846	4.982	4.710	272
Fællesudgifter	984	1.071	1.079	1.085	-5
<b>Ejerbidrag</b>	<b>4.441</b>	<b>4.716</b>	<b>5.827</b>	<b>5.594</b>	<b>233</b>
Personture	22.254	28.106	38.400	31.415	-6.985

## FynBus

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
<b>Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)</b>					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.761	1.927	1.973	2.693	-720
Fællesudgifter	692	599	498	847	-349
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.453</b>	<b>2.527</b>	<b>2.471</b>	<b>3.540</b>	<b>-1.069</b>
Personture	14.190	14.394	15.600	20.849	5.249
<b>Specialskekørsel</b>					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	14.545	23.383	30.000	30.062	-63
Fællesudgifter	2.110	3.985	4.738	5.514	-776
<b>Ejerbidrag</b>	<b>16.655</b>	<b>27.369</b>	<b>34.738</b>	<b>35.577</b>	<b>-839</b>
Personture	58.540	116.856	147.300	145.191	-2.109
<b>Center for voksenundervisning</b>					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	133	419	212	704	-492
Fællesudgifter	63	49	51	188	-137
<b>Ejerbidrag</b>	<b>196</b>	<b>468</b>	<b>263</b>	<b>892</b>	<b>-629</b>
Personture	741	2.825	1.460	4.633	3.173
<b>CPR-kørsel/Job og ressource</b>					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	1.324	2.238	1.910	327
Fællesudgifter	2	476	730	623	107
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2</b>	<b>1.800</b>	<b>2.968</b>	<b>2.534</b>	<b>434</b>
Personture	0	14.978	26.000	20.924	-5.076
<b>Dagcenterkørsel</b>					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	435	741	628	689	-60
Fællesudgifter	156	150	158	191	-33
<b>Ejerbidrag</b>	<b>592</b>	<b>891</b>	<b>787</b>	<b>880</b>	<b>-93</b>
Personture	2.622	4.733	4.500	4.351	-149

## FynBus

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
<b>Siddende patientbefordring</b>					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter <sup>^)</sup>	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	7.391	7.199	6.016	8.318	-2.302
<b>Ejerbidrag</b>	<b>7.391</b>	<b>7.199</b>	<b>6.016</b>	<b>8.318</b>	<b>-2.302</b>
Personture	205.106	205.255	238.000	200.000	-38.000
<sup>^)</sup> Entreprenørafregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik					
Kompensation	-12	0	0	0	0
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Kompensation	7.379	7.199	6.016	8.318	-2.302
<b>Flextrafik i alt ekskl. Flextur/Plustur*</b>					
Indtægter	-4.724	-5.720	-6.221	-6.409	189
Entreprenørudgifter	47.452	61.314	74.646	76.275	-1.630
Fællesudgifter	18.915	20.528	20.588	24.187	-3.599
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>61.643</b>	<b>76.122</b>	<b>89.012</b>	<b>94.052</b>	<b>-5.040</b>
Personture i alt	439.425	539.807	674.590	592.668	-81.921
Kompensation	14.843	10.078	0	456	-456
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Kompensation	76.486	86.200	89.012	94.508	-5.496
<b>Nøgletal**</b>					
Entreprenørudgifter pr. personture	178	169	156	178	22
Ejerbidrag/persontur	213	192	172	200	28

\* Flextur/Plustur afregnes under busregnskabet

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

# PASSAGERUDVIKLING 2022

OKTOBER 2022

28. november 2022

LEC

## INDHOLD

Indhold .....	1
Indledning .....	2
Samlet passagertal .....	3
Enkeltbilletter .....	5
Rejsekort Classic .....	7
Pendlerkort .....	8
Ungdomskort .....	9
Skolekort .....	10
Passagertal for Odense og Regionen .....	11



## INDLEDNING

Notatet beskriver udviklingen i FynBus' passagertal med hovedvægt på ændringerne fra 2019 og frem til oktober 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-oktober 2022 blev 9,3 mio., hvilket er -20 % lavere end 2019.

Det største passagerfald fra 2019 til 2022 målt på antal passagerer ses i Odense med -1.568.000 heraf skyldes -424.000 nedlæggelsen af 40 gruppen. Hvis der korrigeres for 40-gruppen vil passagertabet i Odense være ca. 1,1 mio. og svarende til indeks 78 %.

Det næststørste fald ses hos de Regionale Ruter med -705.000 passagerer.

Tabel 1 - Samlet passagertal 2019-2022.

1.000	2019	Jan-okt		Ændring 2019-2022	
		2019	2022	Antal	Indeks
Assens	323	264	180	-85	67,9%
Faaborg-Midtfyn	315	258	215	-43	83,3%
Kerteminde	147	120	114	-6	94,6%
Langeland	276	224	177	-47	79,0%
Middelfart	173	142	117	-25	82,6%
Nordfyn	285	234	181	-52	77,5%
Nyborg	288	234	196	-38	83,7%
Odense	6.423	5.288	3.720	-1.568	70,3%
RSD	5.452	4.512	3.807	-705	84,4%
Svendborg	839	693	553	-140	79,9%
<b>Hovedtotal</b>	<b>14.521</b>	<b>11.967</b>	<b>9.258</b>	<b>-2.709</b>	<b>77,4%</b>

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

Tabel 2 - Oversigt over passagerudviklingen på produktniveau.

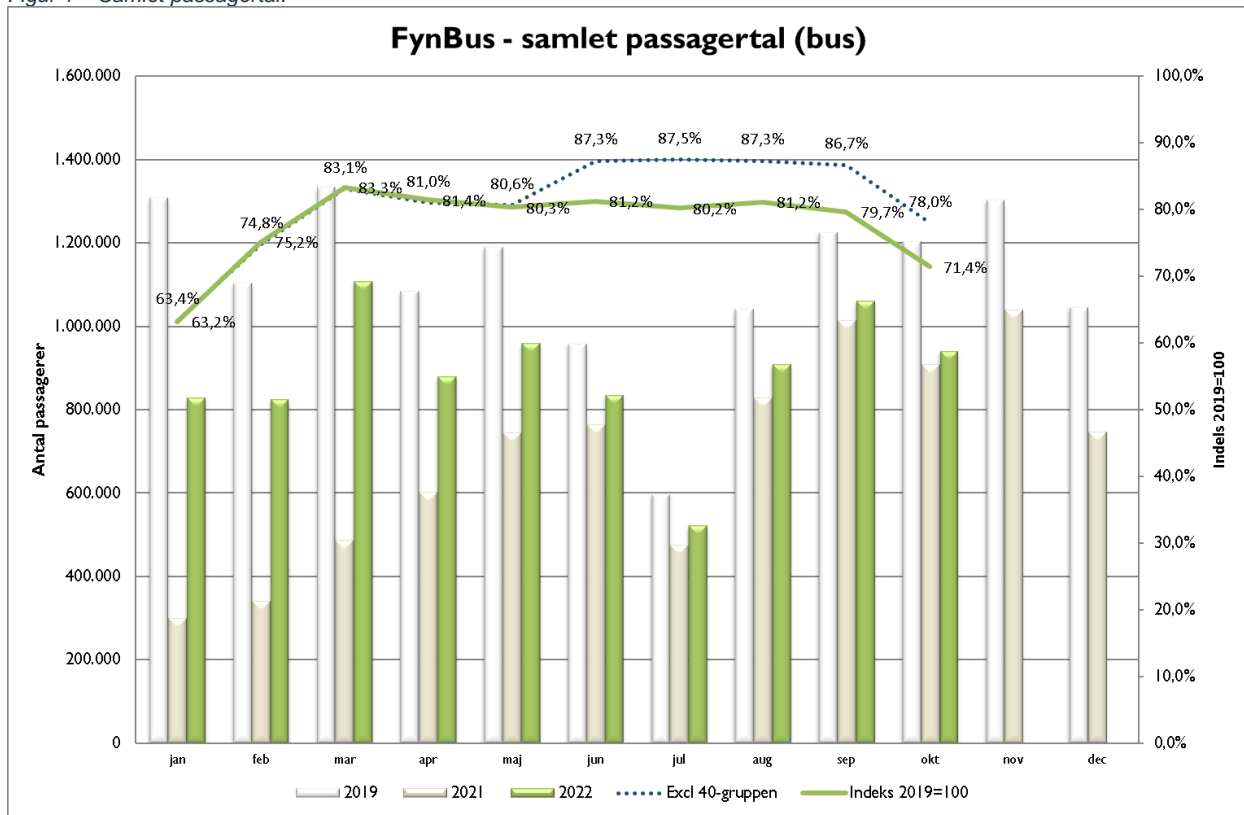
1.000	2019	Jan-okt		Ændring 2019-2022	
		2019	2022	Antal	Indeks
Enkeltbillet inkl. Mobil	1.566	1.313	1.136	-177	86,5%
Rejsekort Classic	3.748	3.093	2.486	-607	80,4%
Skolekort	1.152	938	714	-224	76,1%
Ungdomskort	1.931	1.562	1.073	-489	68,7%
Pendlerkort	2.861	2.372	1.754	-619	73,9%
Bus&Tog m.v.	3.262	2.689	2.095	-594	77,9%
<b>I alt</b>	<b>14.521</b>	<b>11.967</b>	<b>9.258</b>	<b>-2.709</b>	<b>77,4%</b>

Januar-oktober 2022 viser en tilbagegang siden 2019 for alle produkter. Tilbagegangen er størst for ungdomskort med -31,3 %. 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 nedenfor viser de realiserede passagertal for 2019 – 2022 samt ændringen i forhold til 2019 pr. måned.

Figur 1 – Samlet passagertal.



Der er i oktober 2022 realiseret et fald i passagertallet i forhold til 2019 på -28,6 %. Ved at fjerne 107.000 passagerer på 40 gruppen i oktober 2019 fra beregningen er ændringen på -22,0 %.

Man skal være opmærksom på at 6 %-point af faldet i oktober skyldes der var færre weekenddage i 2019 end i 2022.

Udviklingen for de enkelte produkttyper vises i detaljer på figurerne illustreret på de efterfølgende sider.

### 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.

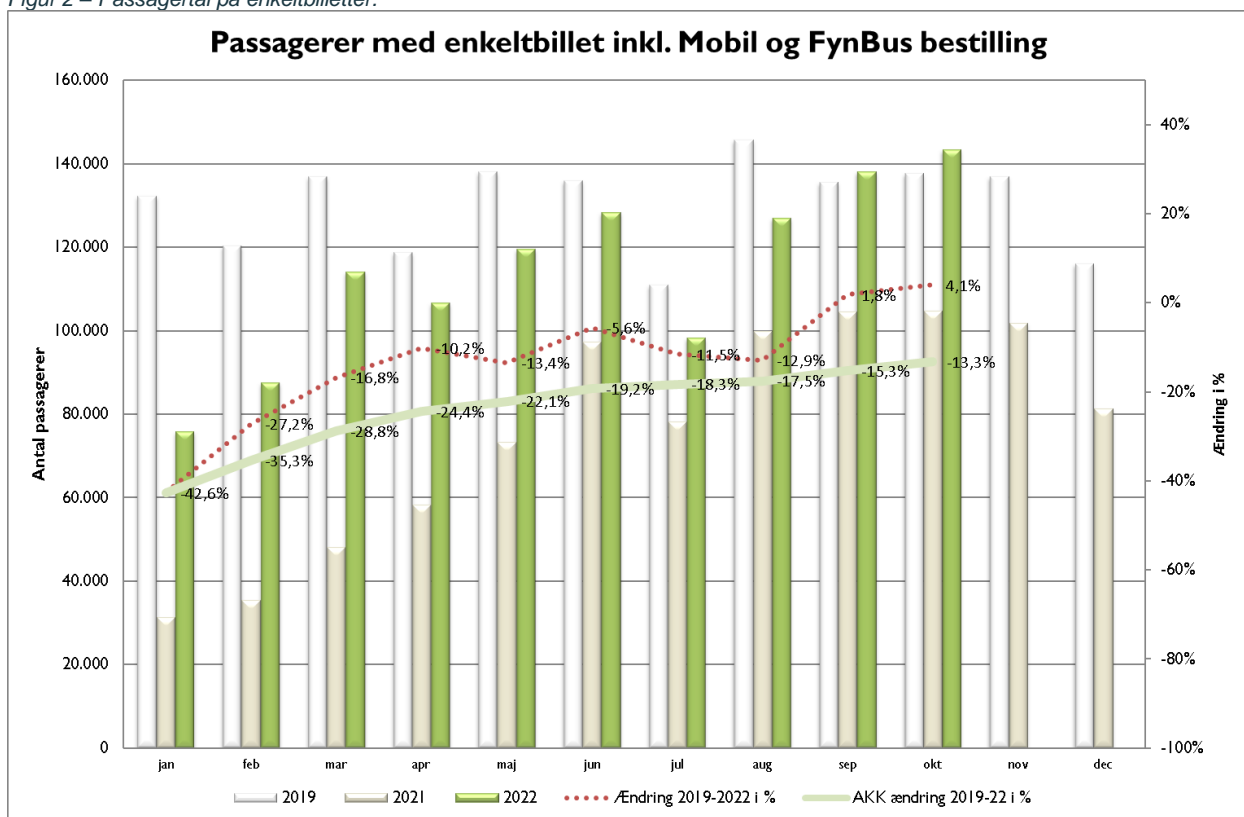
Endeligt har der de senere år været faldende ungdomsårgange, der ligeledes påvirker antal af rejser blandt unge.

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.

## ENKELTBILLETTER

Der har i januar - oktober 2022 været et fald i salget af enkeltbilletter inkl. mobilbilletter og FynBus bestilling på -13,3 % i forhold til 2019, jf. figur 2 nedenfor.

Figur 2 – Passagertal på enkeltbilletter.



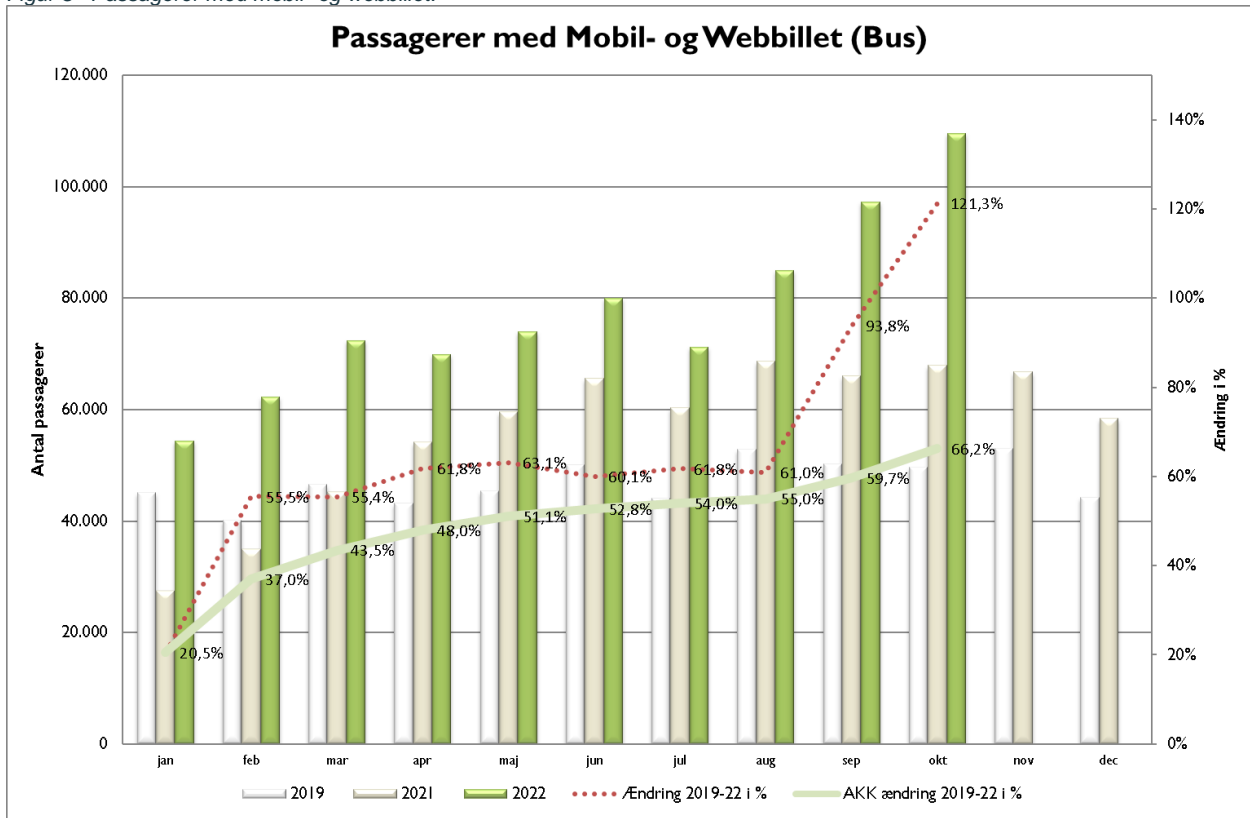
Heri indgår:

- Et fald i salget af enkeltbilletter i bussen med -66,8 % i forhold til 2019.
- En stigning i salget af mobil- og webbilletter på 66,2 % - 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. Skiftet skyldes perioder, hvor der ikke modtages kontanter i bussen. Salget i bussen er vendt tilbage fra sommeren 2021, men på et væsentligt lavere niveau.

Den store stigning i salget af mobilbilletter i oktober 2022 kan delvis skyldes ophør af PendlerOdense, som også blev solgt på FunBus's app.

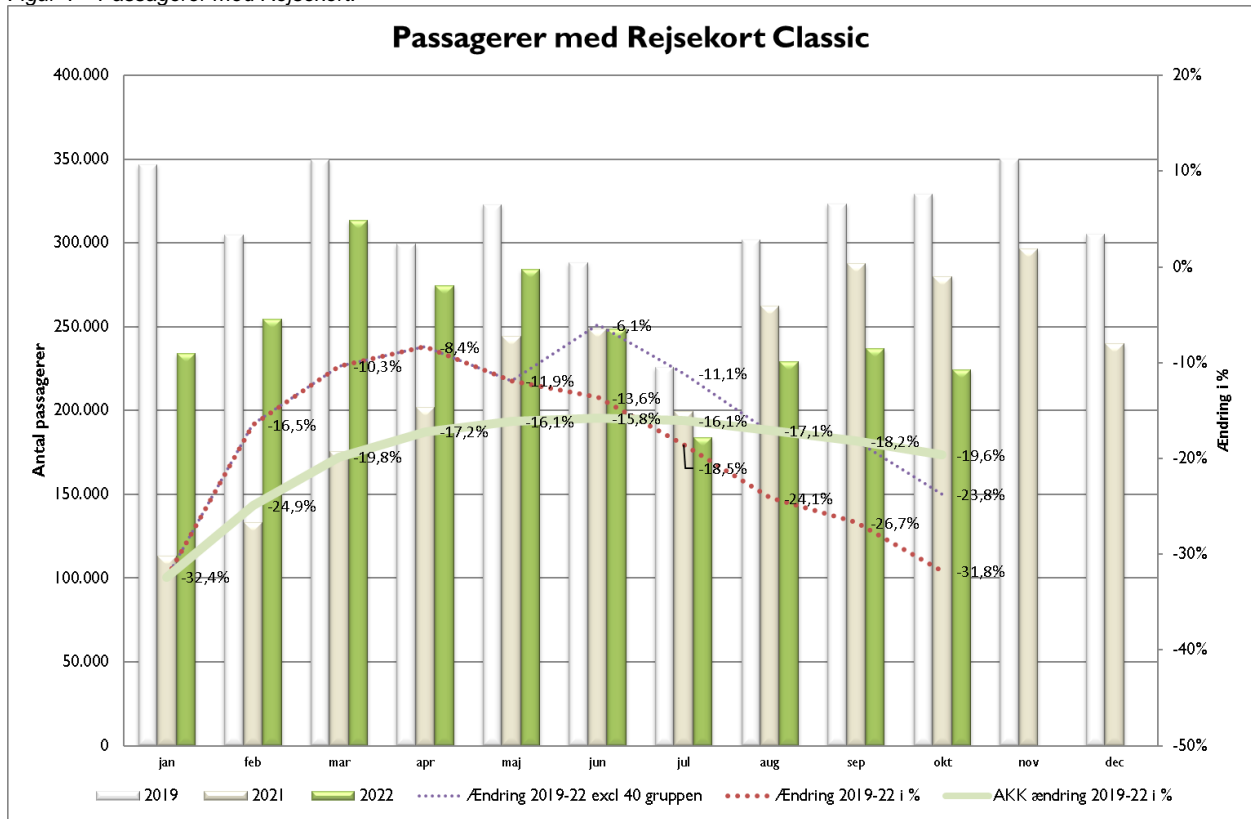
Figur 3 – Passagerer med mobil- og webillet.



## REJSEKORT CLASSIC

Figur 4 nedenfor viser udviklingen i FynBus' samlede passagertal på Rejsekort Classic. I perioden januar – oktober 2022 var der et fald i antallet af passagerer på -19,6 % i forhold til 2019.

Figur 4 – Passagerer med Rejsekort.

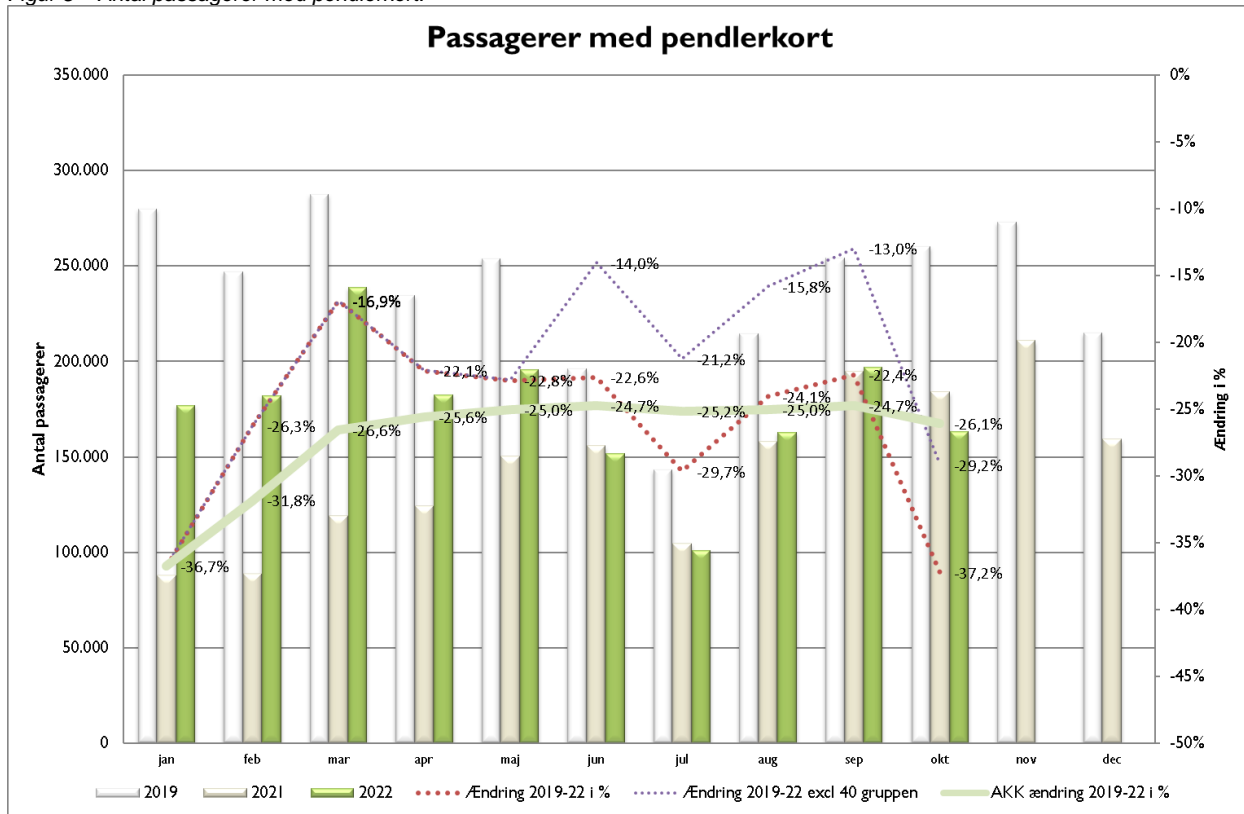


Oktober 2022 viser et fald på -31,8 %. Korrigeret for 40 gruppen er faldet -23,8 %. Faldet kan sandsynligvis forklares med, at kunderne i stedet har kørt på mobilbillet herunder "Ung Odense".

## PENDLERKORT

Figur 5 viser udviklingen i antallet af passagerer med pendler- og pendler kombi udstedt på Rejsekortet samt pendlerkort på app i Odense. I perioden januar – oktober 2022 var der et fald i antallet af passagerer på -26,1 % i forhold til 2019.

Figur 5 – Antal passagerer med pendlerkort.

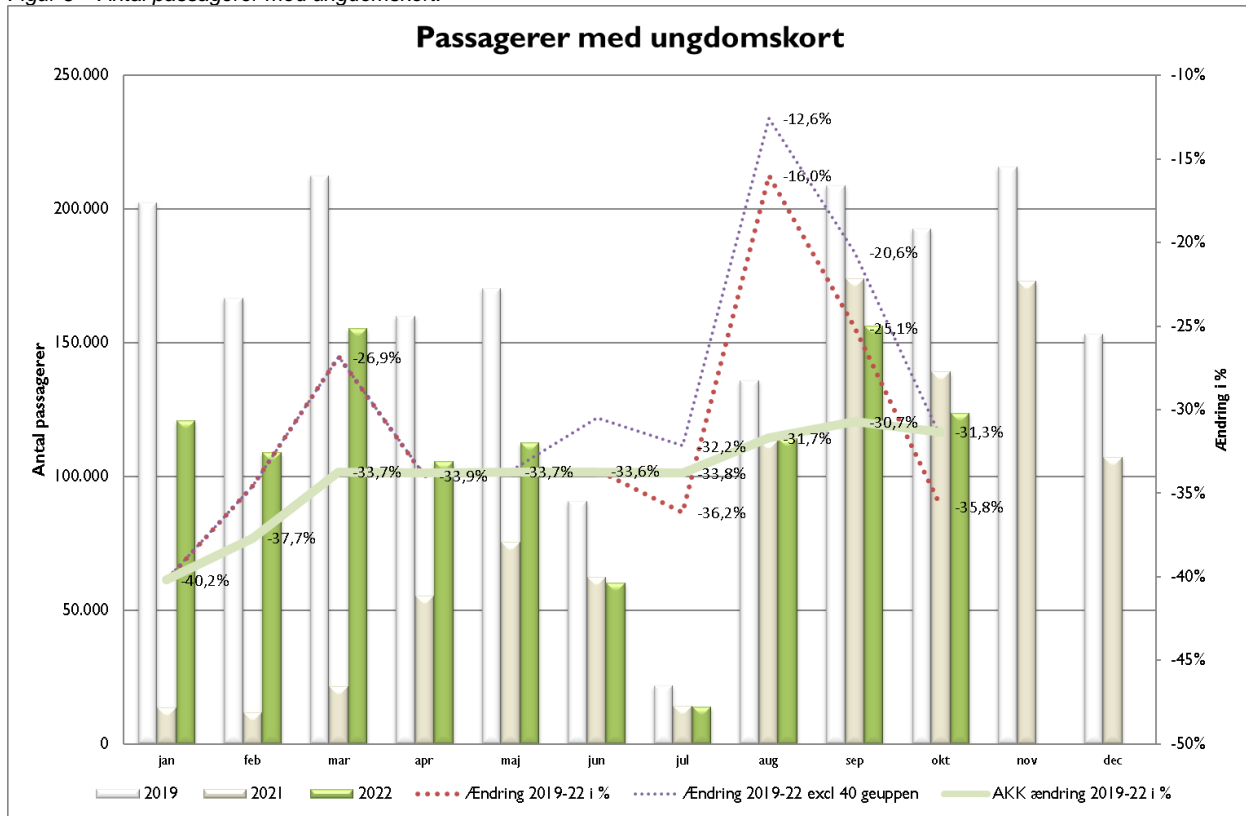


Oktober 2022 viser et fald på -37,2 %. Korrigeret for 40 gruppen er faldet -29,2 %.

## UNGDOMSKORT

Figur 6 viser udviklingen i antallet af passagerer med ungdomskort. I januar – oktober 2022 var der tale om en tilbagegang på -31,3 % i forhold til 2019.

Figur 6 – Antal passagerer med ungdomskort.



August og September viser en stigning i passagerer med ungdomskort og det kan antages, at nogle af de uddannelsessøgende er vendt tilbage til bussen i forbindelse med skolestart i august. Oktober 2022 viser dog igen et stort fald på -35,8 %. Korrigeret for 40 gruppen er faldet -31,7 %.

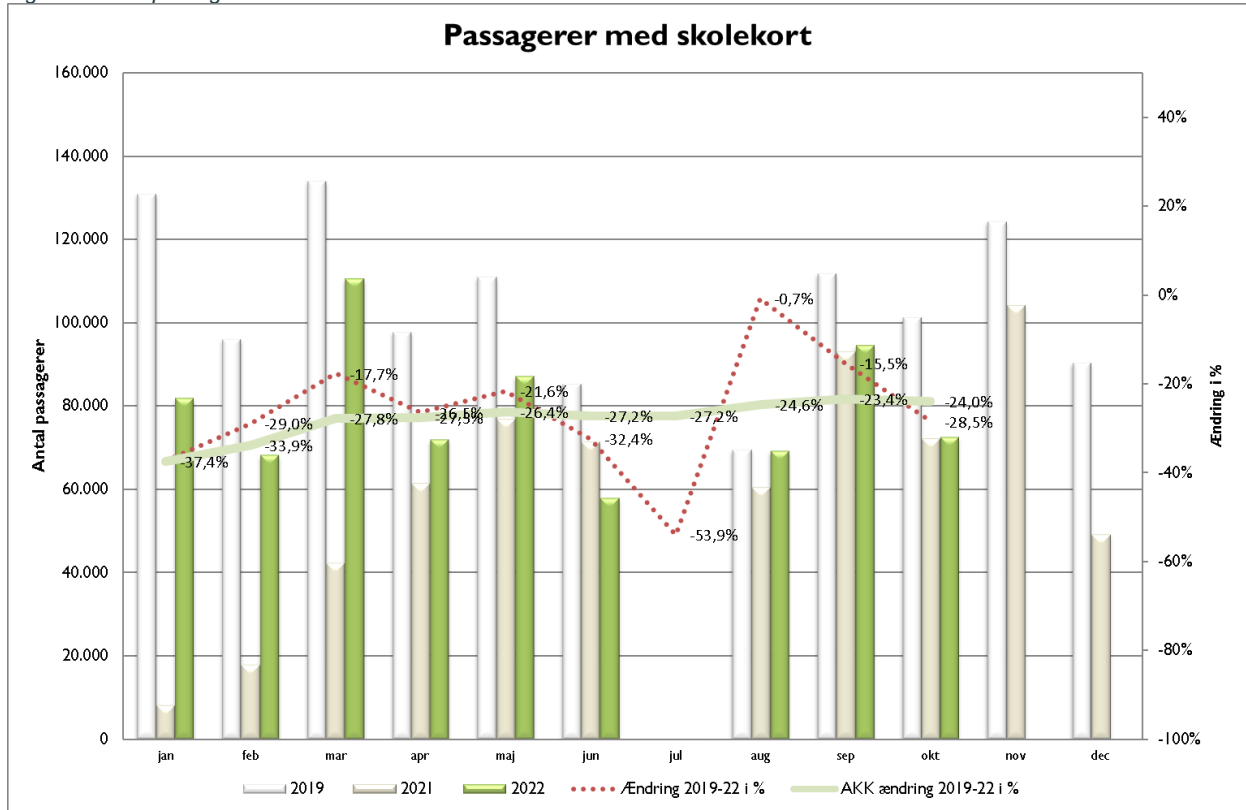


## SKOLEKORT

Passagertallet på skolekort er faldet med -24,0 % i forhold til 2019. Der kan være 2 forklaringer til faldet i passagerer med skolekort:

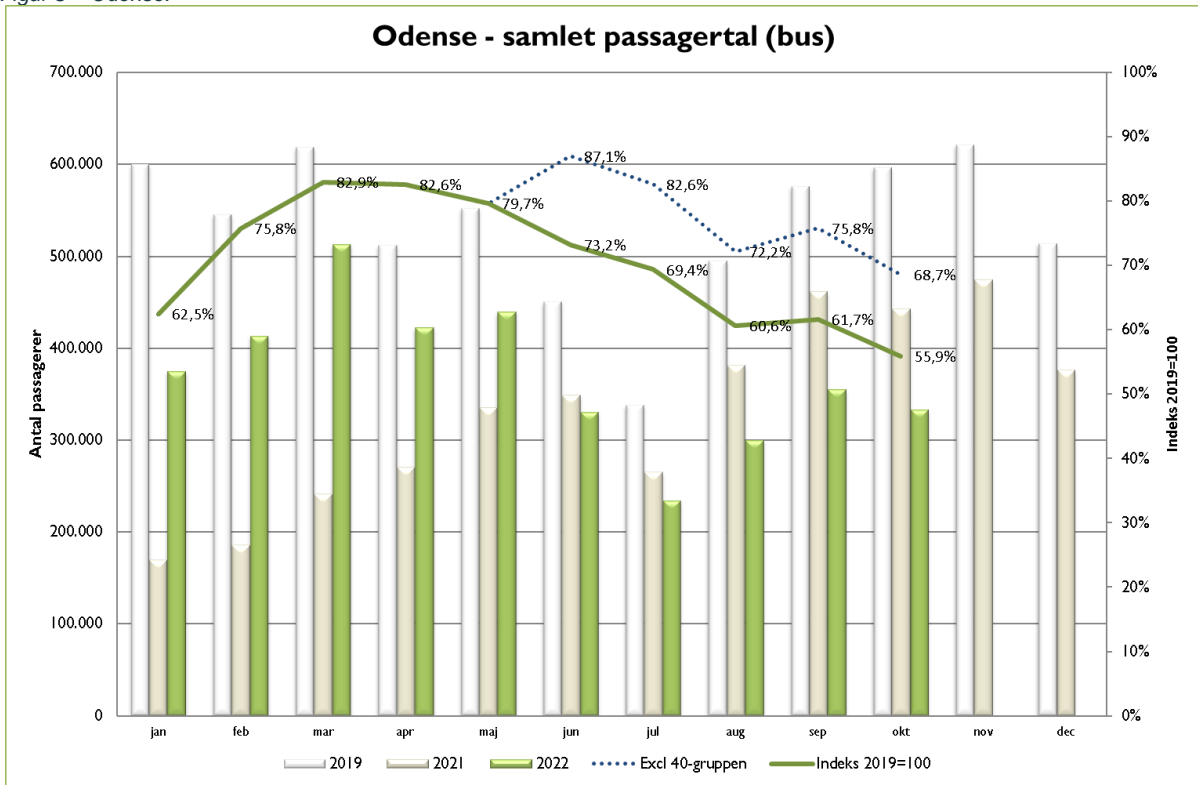
- Der er fra 2019 til 2022 registreret ca. 22 % færre gyldige kort.
- Den resterende del af forklaringen skal findes i en lavere rejsefrekvens på de udstedte kort.

Figur 7 – Antal passagerer med skolekort.

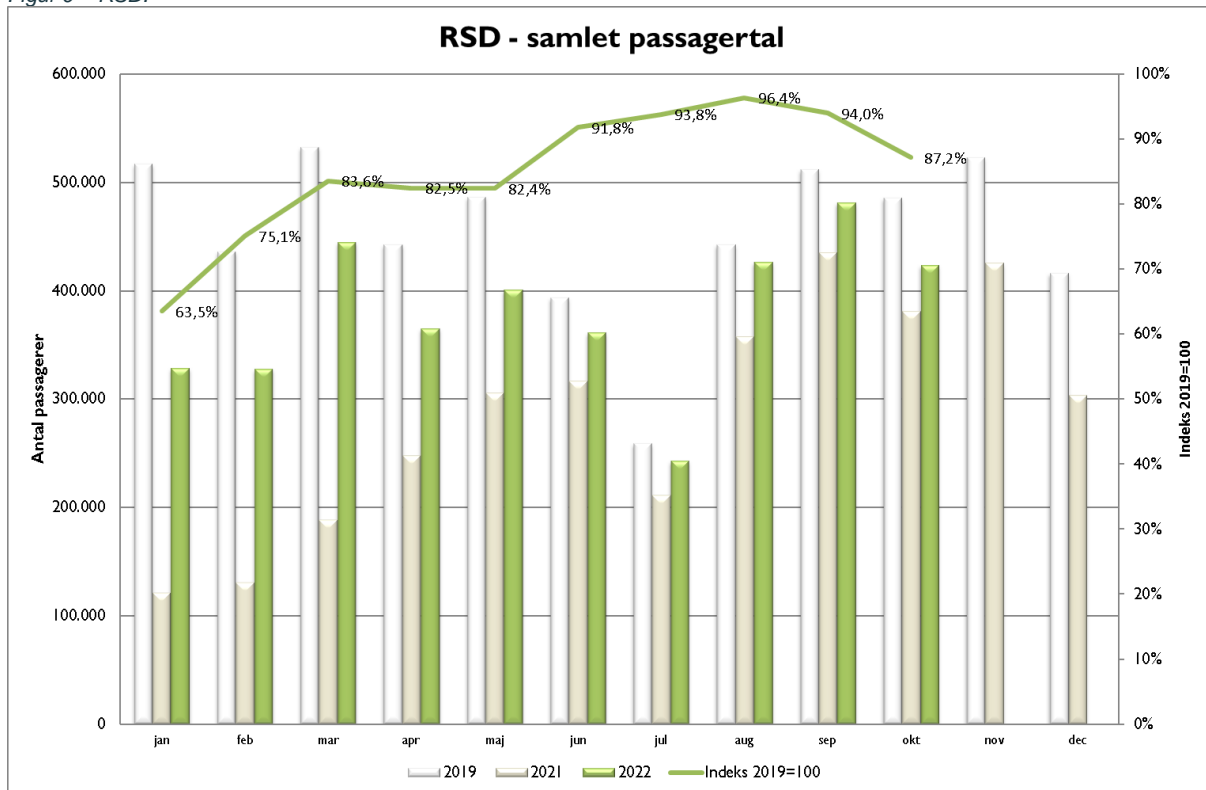


## PASSAGERTAL FOR ODENSE OG REGIONEN

Figur 8 – Odense.



Figur 9 – RSD.



# FORVENTERING TIL PASSAGERER OG INDTÆGTER FOR 2022

## STATUS OG UDVIKLING

25. 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. Indekset er dog i oktober 2022 faldet tilbage til 78 blandt andet som konsekvens af, at PendlerOdense ikke sælges længere, samt færre passagerer med ungdomskort, pendlerkort og skolekort.

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. oktober 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 oktober 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.

Fra 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, juli og August er præget af, at Odense Letbane er startet. Det kan midlertidigt have medført flere betalende passagerer. Det samme gælder for august og september med de 2 nye produkter.

Det samlede indeks for FynBus de første 10 måneder er 80 %, hvilket svarer til at passagertabet er 20 %.

For Odense bybusser er indekset ca. 80 % fra marts til juli, i august falder indekset yderligere til 70 %, dog ses en stigning i september til 76 % men igen et fald igen til 69% i oktober

Passagertallet på de regionale ruter fulgte den samlede udvikling hen til maj. Men hen over sommeren forbedredes indekset til over 90 %. Således er indekset over 90 % i august og september og men falder til 84% i oktober.

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 OKTOBER FOR 2019 OG 2022 EKSKL. 40-GRUPPEN

Periode		Odense Bybusser	Regionale ruter	Øvrige lokalruter og	FynBus, i alt
Januar	2019	600.014	517.395	289.740	1.407.149
	2022	374.853	328.665	186.063	889.582
	Indeks	62%	64%	64%	63%
Februar	2019	545.900	436.372	222.796	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	219.676	1.174.804
	2022	423.001	365.628	168.087	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%	82%	78%	80%
Juni	2019	379.428	393.825	184.103	957.355
	2022	330.309	361.627	143.850	835.785
	Indeks	87%	92%	78%	87%
Juli	2019	283.973	259.499	54.120	597.592
	2022	234.669	243.537	44.597	522.803
	Indeks	83%	94%	82%	87%
August	2019	415.843	443.149	183.017	1.042.009
	2022	300.129	427.100	182.653	909.882
	Indeks	72%	96%	100%	87%
September	2019	469.264	512.654	243.665	1.225.582
	2022	355.586	481.910	224.743	1.062.240
	Indeks	76%	94%	92%	87%
Oktober	2019	485.672	486.368	232.596	1.204.635
	2022	333.440	424.036	182.048	939.525
	Indeks	69%	87%	78%	78%
I alt, januar - oktober	2019	4.863.955	4.511.754	2.167.704	11.543.414
	2022	3.719.520	3.806.653	1.731.430	9.257.604
	Indeks	76%	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%
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%

Ovenstående tabel er excl. 40 gruppen i Odense fra juni 2019/2022.

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

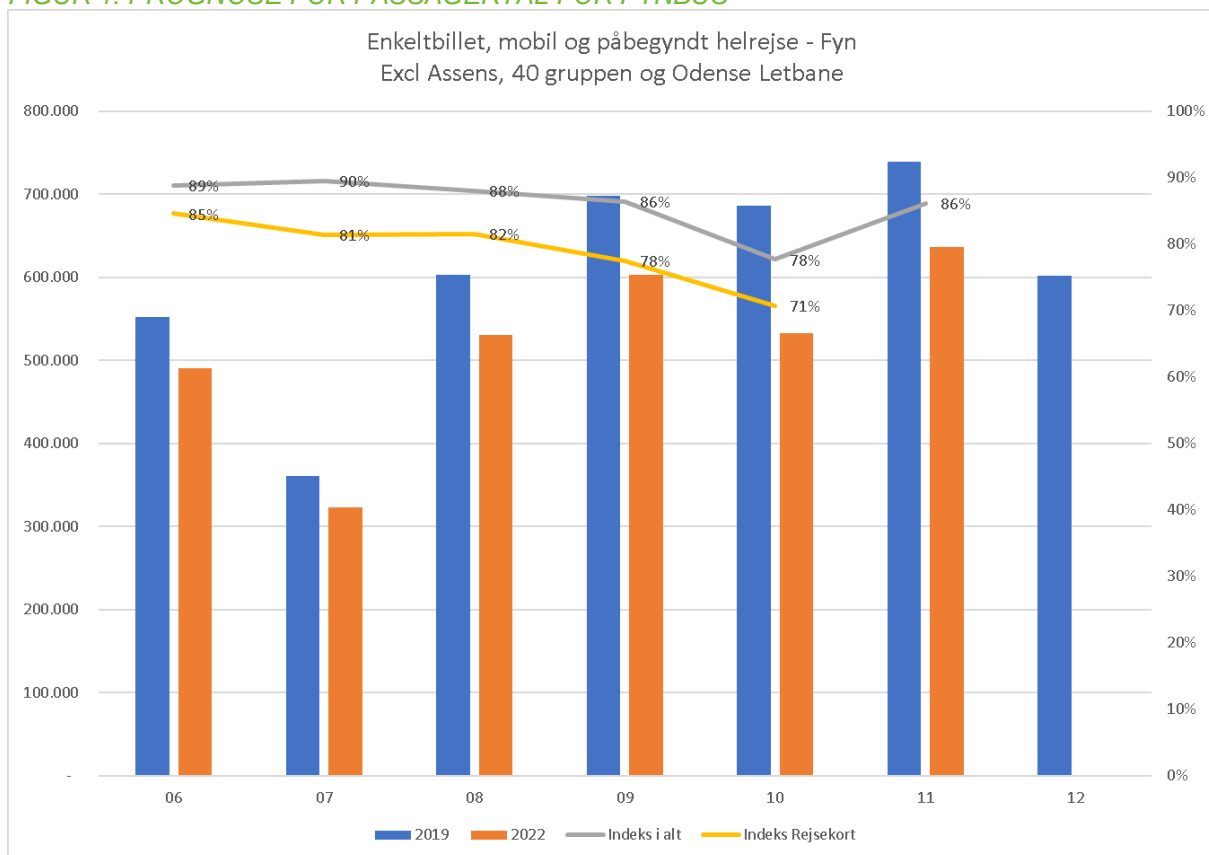
### Prognose for passagertal

Nedenstående figur viser, at prognosen for samlet FynBus for november har et indeks på 86 % i forhold til 2019.

Prognosen gælder for november 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 89 % i november.

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 følger samme forløb som udviklingen i passagertallet, jf. tabel 3. juli skiller sig dog ud, hvilket skyldes at indtægterne vedr. Ungdomskort og skolekort er væsentligt højere end 2019. Forklaringen er imidlertid periodiseringer af indtægterne som udlignes med august-opgørelsen.

Indekset for oktober er 74 %, hvilket er lavere end indekset for passagerer som er 78 %, forklaringen hertil kan muligvis skyldes UngOdense samt PendlerOdense. Disse produkter bliver evalueret i december 2022.

FIGUR 1: INDTÆGTER FOR FYNBUS I FORHOLD TIL 2019

2019	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	jan-okt
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	2.956.332	31.143.831
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	5.265.313	49.747.670
Skolekort	148.232	97.761	88.158	1.376.871	2.889.490	2.361.096	48.298	1.375.275	441.884	302.932	9.129.997
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	5.546.430	44.395.444
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	1.089.933	10.818.634
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	2.237.533	21.916.966
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	17.398.474	167.152.541
2022	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	jan-okt
Enkeltbillet inkl. Mobil	1.656.851	2.394.880	2.432.553	2.542.835	2.462.487	3.374.764	2.819.114	2.950.358	2.628.844	2.602.512	25.865.197
Rejsekort Classic	3.713.835	4.186.504	5.123.204	4.748.444	4.935.707	4.584.912	4.242.609	4.999.902	4.227.084	4.004.505	44.766.706
Skolekort	107.847	80.043	41.954	580.875	1.845.799	1.842.233	88.125	1.461.622	400.346	150.538	6.599.381
Ungdomskort	4.858.039	3.662.298	3.837.650	3.530.967	3.415.928	979.320	1.505.591	4.470.310	3.459.606	3.936.388	33.656.097
Pendlerkort	747.470	886.777	521.879	1.432.889	900.537	1.152.290	678.789	498.572	654.782	780.939	8.254.924
Bus&Tog m.v.	1.745.289	1.658.510	1.696.527	1.761.809	1.716.469	1.289.576	1.253.464	1.485.130	1.378.636	1.414.481	15.399.891
I alt	12.829.331	12.869.012	13.653.766	14.597.818	15.276.927	13.223.095	10.587.692	15.865.895	12.749.297	12.889.362	134.542.196
2022 i Pct. Af 2019	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	jan-okt
Enkeltbillet inkl. Mobil	50,4%	79,7%	79,7%	84,6%	80,7%	103,3%	94,5%	89,4%	98,6%	88,0%	84,8%
Rejsekort Classic	74,5%	87,7%	95,8%	95,8%	94,3%	94,0%	106,1%	98,2%	81,0%	76,1%	90,0%
Skolekort	72,8%	81,9%	47,6%	42,2%	63,9%	78,0%	182,5%	106,3%	90,6%	49,7%	72,3%
Ungdomskort	91,6%	73,7%	87,2%	71,7%	66,6%	72,4%	90,1%	71,3%	71,6%	71,0%	75,8%
Pendlerkort	139,8%	52,7%	43,8%	129,0%	101,1%	76,4%	66,0%	69,5%	61,5%	71,7%	76,3%
Bus&Tog m.v.	78,5%	77,2%	75,0%	80,7%	76,6%	59,8%	62,3%	66,8%	61,8%	63,2%	70,3%
I alt	77,8%	77,2%	83,5%	83,2%	78,6%	85,2%	90,1%	83,7%	77,9%	74,1%	80,8%

Det samlede indtægtstab for perioden fra januar til oktober er på ca. 32,6 mio. kr. i forhold til 2019 excl. Covi-kompensation.