

# DAGSORDEN

## FYNBUS BESTYRELSESMØDE

4. maj 2023 kl. 16.00

J.nr.: 202201-38755

### Deltagere:

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

### Administration:

Direktør Rasmus Bach Mandø  
Kontrakt og flexchef Ingrid Dissing  
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh  
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen  
Leder af Økonomi og Analyse Julia Egebæk

## INDHOLD

INDHOLD.....	2
Sager til beslutning: .....	3
1. Evaluering af handicapkørsel til hele Region Syddanmark .....	3
2. Lukket punkt – Ny optimeringsplatform for flextrafik .....	7
3. Årsregnskab 2022.....	7
4. Fælles landsdækkende rejseregler .....	16
Sager til drøftelse:.....	17
5. Studietur 2023 .....	17
Sager til orientering:.....	18
6. Evaluering af Flextur og Plustur .....	18
7. Udvikling i kørselsudgifter ved nye flexkontrakter pr. 1. marts 2023 .....	19
8. Udvikling i passagertal for 1. kvartal 2023.....	20
9. Udvikling i omkostningsindeks for kontrakter vedr. buskørsel.....	21
10. Meddelelser .....	23
11. Eventuelt.....	23

## SAGER TIL BESLUTNING:

### 1. EVALUERING AF HANDICAPKØRSEL TIL HELE REGION SYDDANMARK

#### Resumé:

*Bestyrelsen besluttede i december 2019, at det fra februar 2020 skulle være muligt at bruge handicapordningen til destinationer i hele Region Syddanmark. Ordningen skulle evalueres efter ½ år, men på grund af Covid-19, har der først i 2022 været et normal år som kunne evalueres på.*

*Evalueringen viser, at 2,3% af brugerne af handicapordningen benytter muligheden, og at de fortrinsvis kører til destinationer tæt på Lillebælt. Selv om brugere fra alle de fynske kommuner har benyttet muligheden, har Middelfart og Odense haft de største omkostninger til ordningen.*

*Administrationen fremlægger sagen til beslutning om, hvorvidt ordningen skal fortsætte.*

#### Sagsfremstilling:

Efter lov om trafikskaber har en borger, der er visiteret til handicapkørsel, ret til 104 ture om året.

Bestyrelsen besluttede på bestyrelsesmødet den 13. december 2019, at det fra 1. februar 2020 skulle være muligt for brugerne af handicapordningen under FynBus at køre direkte mellem Fyn (og øerne) og den resterende del af Region Syddanmark. Bestyrelsen besluttede tillige på bestyrelsesmødet den 13. december 2019 at ændre vilkår for så vidt angår kilometerbetalingen, mindstebetalingen og maksimalbetalingen for handicapkørsel, se Tabel 1 nedenfor.

Det blev i forbindelse med ændringen besluttet, at ordningen skulle evalueres efter et halvt år. Covid-19 pandemien medførte dog, at det ikke var hensigtsmæssigt at evaluere efter et halvt år.

Administrationen har besluttet at gennemføre evalueringen på baggrund af kørsler i 2022.

Indtil 1. februar 2020 var det alene muligt for brugerne at benytte handicapordningen uden for FynBus' område ved en såkaldt "intern rejse", hvor brugerne af ordningen skulle krydse Lillebælt ved hjælp af et andet transportmiddel (tog, bus, nabohjælp osv.). Derefter skulle brugerne benytte handicapordningen internt i det trafikskabsområde vedkommende derefter befandt sig i, f.eks. i Sydtrafiks område.

Borgere bosiddende i Middelfart Kommune kunne dog også før ændringen rejse direkte til og fra Trekantområdet, uden at tog behøvede at indgå i rejsen. Denne ordning blev godkendt af FynBus' bestyrelse i november 2014 som en forsøgsordning og blev gjort permanent i maj 2017.

FynBus' brugere af handicapkørsel kan i dag anvende direkte transport i Region Syddanmark, men er fortsat henvist til at anvende "interne rejser" til handicapkørsel uden for regionen.

Af Tabel 1 fremgår vilkår og betaling for handicapkørsel før og efter ordningen trådte i kraft:

Tabel 1: Ændring i vilkår og betaling for handicapkørsel pr. 1. februar 2020

<b>Ændringer i vilkår og betaling for handicaptransport. FynBus</b>		
	→ 1. februar 2020	1. februar 2020 →
Dækningsområde	Fyn og øer	Region Syddanmark
Km takst	2,50 kr.	4,00 kr
Mindstebetaling	30 kr.	40 kr
Maksimalbetaling	100 kr.	150 kr.

Når der med den nye ordning for handicapkørsel skete en takststigning, skyldtes det, blandt andet, at den tidligere mulighed for abonnementsbetaling for kørsel under handicapordningen blev fjernet ved en bestyrelsesbeslutning den 8. november 2018, og det havde medført et provenutab for kommunerne på 2,2 mio. kr.

#### Kørselsmønstre og gennemsnitspriser for handicapkørsel over Lillebælt

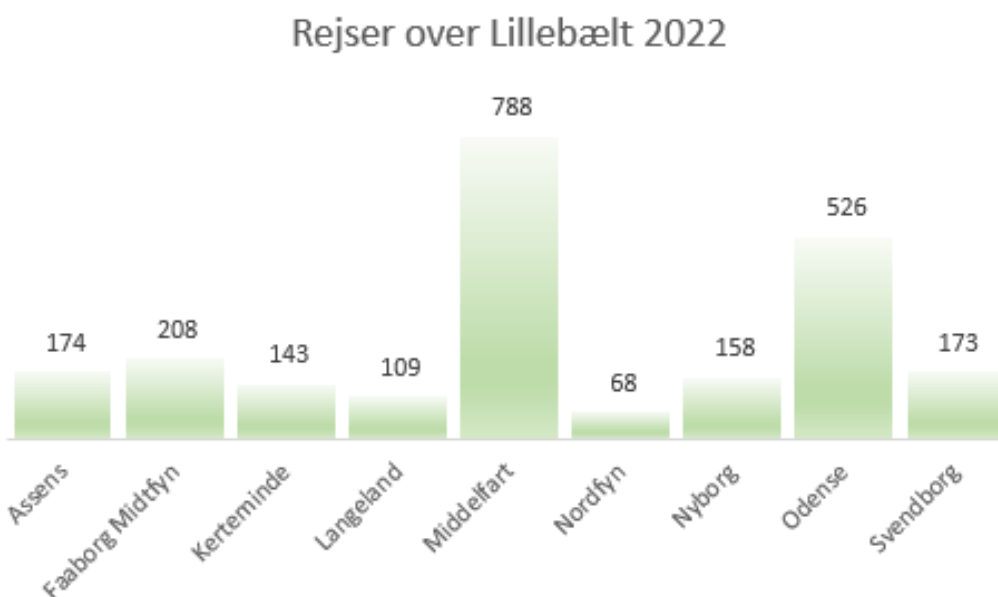
Nedenfor redegøres for kørselsmønster før og efter ændringen af vilkår og betaling.

Muligheden for kørsel til Syd- og Sønderjylland anvendes ikke ligeligt af brugerne af handicapordningen på tværs af kommunerne.

Som det fremgår af Figur 1 nedenfor, er der flest rejser fra og til Middelfart, der også tidligere havde mulighed for at foretage rejser til Trekantområdet, samt fra og til Odense.

Samlet set anvender 2,3% af de aktive brugere af ordningen muligheden for at køre til Syd- og Sønderjylland. Samtidig har brugere fra alle kommuner benyttet sig af muligheden for at køre over Lillebælt.

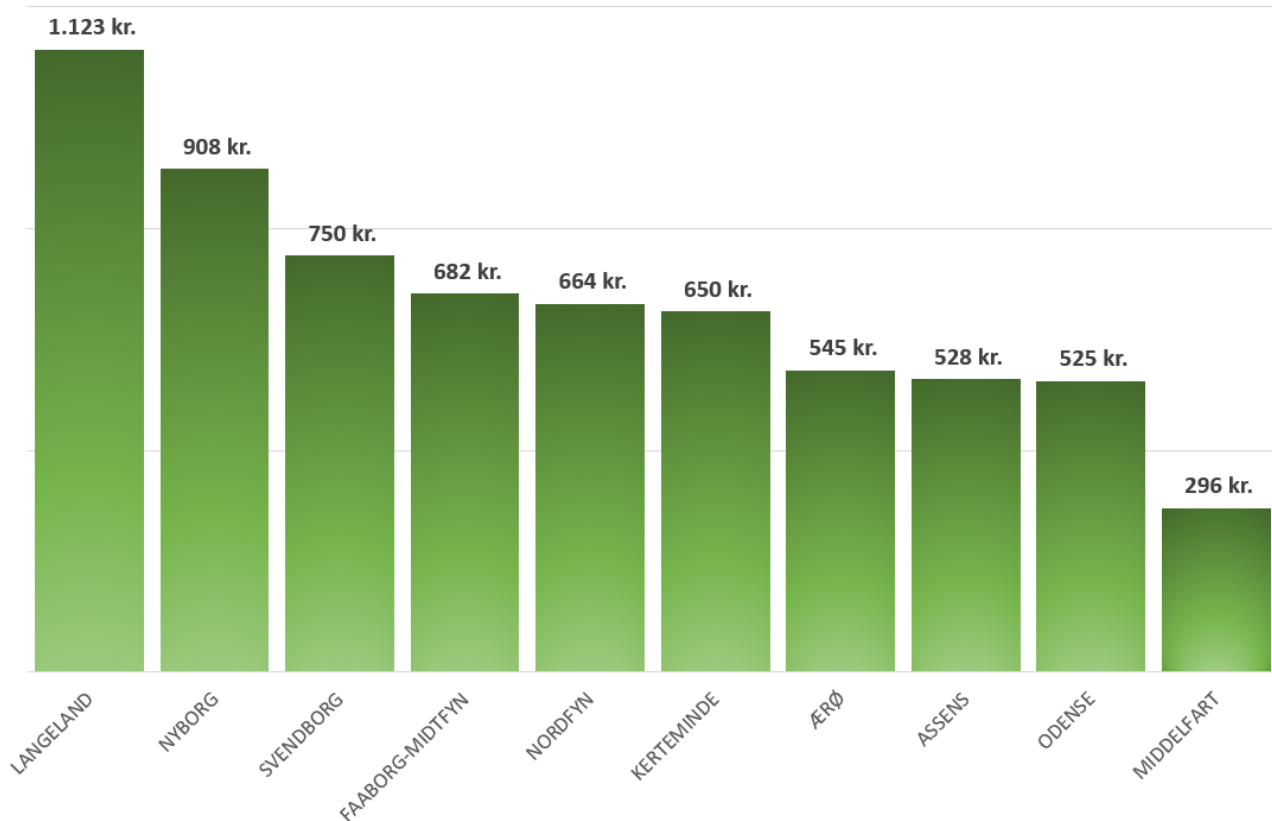
Figur 1: Handicaprejser over Lillebælt 2022 fordelt på kommuner





Nettobetalingen er et udtryk for hvad den enkelte kommune betaler for turen (den samlede omkostning fratrukket brugerens egenbetaling), og som det fremgår af Figur 2 nedenfor, er der sammenhæng mellem egenbetalingen og afstanden fra hjemkommunen til Lillebælt (jo længere afstand, desto højere omkostning).

Figur 2: Gennemsnitlig nettobetaling pr. tur



Da den totale omkostning er beregnet på det fordelte tidsforbrug, og ikke alene afstanden, er omkostningen påvirket af:

- Infrastrukturen mellem afhentnings- og afleveringsadresse (jo mere motorvej, desto lavere tidsforbrug)
- Samkørsels-muligheder (jo større mulighed for samkørsel, desto mindre fordelt omkostning).

#### Destination for turene

Brugerne af handicapordningen kører ikke langt uden for Fyn.

Langt størsteparten (73%) af rejserne er til eller fra Trekantområdet, og kun meget få rejser foretages til destinationer, der ligger meget langt fra Lillebælt.

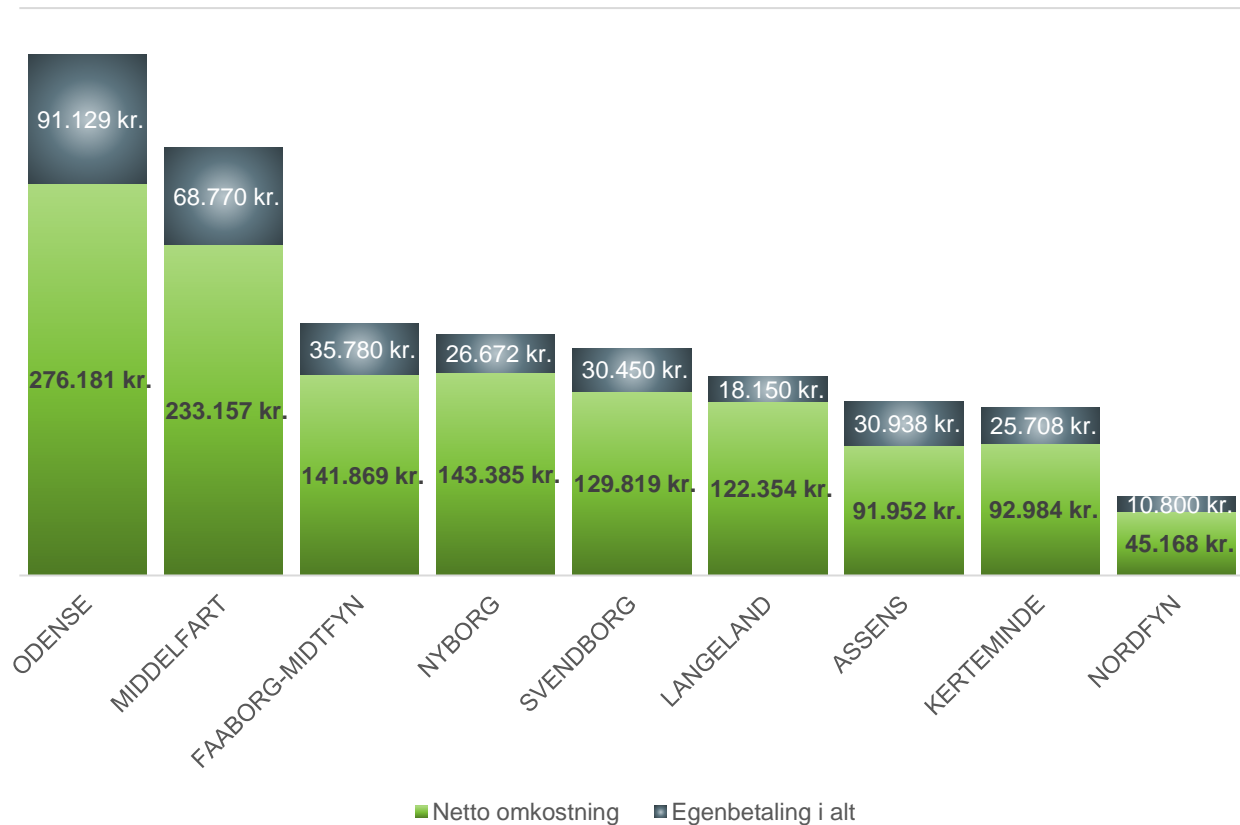
De resterende 27% af rejserne er rimeligt spredt.

#### Økonomi for Handicapkørsel til Syd- og Sønderjylland

Kommunernes omkostninger til handicapkørsel til Syd- og Sønderjylland fremgår af Figur 3 nedenfor:

Figur 3: Omkostning for handicapkørsel inklusive brugerens egenbetaling, FynBus 2022

### Omkostning for handicapkørsel til Syd- og Sønderjylland



Med undtagelse af Middelfart afspejler de øvrige kommuner tilnærmelsesvis indbyggertal og afstande.

Middelfart Kommune har det næststørste antal kørsel blandt kommuner. Allerede før den generelle mulighed for at benytte handicapkørsel hen over Lillebælt blev indført, var der dog mulighed for at køre til Trekantområdet fra Middelfart Kommune. Brugere er fortsat med at anvende muligheden. Således er der kørt 885 ture i 2019 og 788 ture i 2022.

#### Opsamling:

Evalueringen viser således, at:

- 2,3% af de aktive brugere har anvendt muligheden for at køre over Lillebælt
- Brugere fra alle kommuner har anvendt muligheden
- Der køres fortrinsvist til Trekantområdet

Administrationen vurderer på baggrund af evalueringseresultaterne, at muligheden for handicapkørsel til hele Region Syddanmark bør fastholdes i sin nuværende form.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Godkender at muligheden for handicapkørsel til hele Region Syddanmark fastholdes.

**Vedtagelse:****2. LUKKET PUNKT – NY OPTIMERINGSPLATFORD FOR FLEXTRAFIK****3. ÅRSREGNSKAB 2022****Resumé:**

*Administrationen fremlægger årsregnskab 2022 til godkendelse.*

*2022 blev endnu et år, hvor Covid-19 satte sit præg på aktiviteter og økonomi. Staten har delvis kompenseret Trafikselskaberne for tabte indtægter og Covid-19 relaterede merudgifter.*

*Derudover udfordrede et stigende omkostningsindeks entreprenørudgifterne i 2022.*

*Årsregnskabet for busdrift viser et samlet ejerbidrag inkl. kompensation på 465,3 mio. kr. Det er ca. 81 mio. kr. højere end budgetteret, og fordeler sig på ca. 82 mio. kr. i merforbrug til busdrift og et mindreforbrug på ca. 1 mio. kr. på telekørsel.*

*Merforbruget kan hovedsageligt henføres til stigende omkostningsindeks på ca. 43 mio. kr., manglende passagerindtægter på 18 mio. kr., samt udskydelse af nye Bynet i Odense og ekstra bevillinger til nyt Bynet i Odense på ca. 24 mio. kr.*

*Udgifterne inkl. Covid-19 kompensation til busdrift er 65 mio. kr. større end budgetteret, og indtægterne inkl. Covid-19 kompensation er 18 mio. kr. mindre end budgettet. De væsentligste årsager til udgiftsstigningen er et øget omkostningsindeks samt entreprenørudgifter p.g.a. udskydelse af nyt Bynet i Odense fra januar 2022 til august 2022.*

*Passagertallet på bustrafikken landede på ca. 11,2 mio. passagerer, svarende til en nedgang på ca. 17 %, i forhold til budgettet. Tilsvarende blev der kørt ca. 83.500 flextur/plustur personture, svarende til et fald på ca. 25% i forhold til budgettet.*

*Fællesudgifterne for busdriften var på 84,6 mio. kr., hvoraf 68 mio. kr. udgør ordinære fællesudgifter. Ved ordinære fællesudgifter ses en merudgift på ca. 2 mio. kr. som føres på rammestyring. Merudgiften skyldes merforbrug af konsulenter i forbindelse med vakante stillinger, stigende IT-udgifter, samt et merforbrug på uddannelse.*

*På flexkørsel-området er ejerbidraget ca. 94 mio. kr. hvilket er en merudgift på ca. 5 mio. kr., som skyldes FynBus' andel på 2,4 mio. kr. af boden, der tilfaldt trafikselskaberne, da de tabte retssagen vedr. forståelse af stillede mindstekrav i flextrafikken samt stigende omkostningsindeks.*

*Årsregnskabet for FynBus indebærer at ejerbidraget til busdrift og flextrafik er ca. 85 mio. kr. større end budgettet.*

Administrationen fremlægger årsregnskab 2022 til godkendelse.

### Sagsfremstilling:

Administrationen aflægger årsregnskab for 2022. Aflæggelsen sker i henhold til Styrelseslovens § 45, og FynBus' Kasse- og regnskabsregulativ. Det reviderede regnskab vedlægges som bilag 1.5.

Der er i bilag 3.1 redegjort nærmere for såvel de enkelte indtægts- og udgiftsposter, ejerfordelinger, passagertal og ejerfordelinger i regnskabet.

Kommentarer tager udgangspunkt i talmaterialet til det interne regnskab, som er vedlagt i bilag 3.2

Det interne regnskab er det samlede årsregnskab opdelt på Busdrift, Flextrafik, Tjenestemandspensioner og Egenkapital.

Der er ikke efter regnskabets afslutning indtruffet begivenheder af væsentlig indflydelse for FynBus' finansielle stilling.

### Revision

Årsregnskabet er revideret af BDO Kommunernes Revision. Revisors beretning nr. 17 er vedlagt i bilag 3.3.

Forudsat bestyrelsen godkender regnskabet i den foreliggende form, og der ikke fremkommer yderligere oplysninger under behandlingen af årsregnskabet, vil revisor forsyne det med nedenstående påtegning, som er uden forbehold:

”Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger af betydning for revisionspåtegningen.”

”Vores kommentarer vedrørende revisionen af årsregnskabet fremgår af afsnit 3. Revisionens formål, planlægning og udførelse er uændret i forhold til tidligere. Vi henviser til vores revisionsberetning af den 23. april 2019. Hvis bestyrelsen godkender årsregnskabet i den foreliggende form, og der ikke fremkommer yderligere oplysninger under behandlingen af årsregnskabet, vil vi forsyne det med en påtegning uden forbehold, men med følgende fremhævelse af forhold.”

### REGNSKAB 2022

I nedenstående tabel 1 fremgår samlet ejerbidrag for bus og flextrafik fordelt på kommunerne og Region Syddanmark for 2022.

Samlet set afviger regnskabet med 85 mio. kr. som hovedsageligt henføres til stigende omkostningsindeks og udskydelse af nyt Bynet i Odense samt manglende passagerindtægter.

Table 2: Samlet ejerbidrag for bus og flextrafik for Regnskab 2022

Samlet ejerbidrag for bus og flextrafik (mio. kroner i årets priser, inkl COVID-19 kompensation)	2022				Afvigelse B 2022 - R 2022
	Budget, Bus	Regnskab, Bus	Budget, Flextrafik	Regnskab, Flextrafik	
<b>FynBus</b>	<b>384,5</b>	<b>465,2</b>	<b>89,0</b>	<b>93,7</b>	<b>-85,0</b>
Region Syddanmark	134,2	148,9	6,0	8,0	-16,7
Assens	16,9	20,7	11,3	11,9	-4,3
Faaborg - Midtfyn	27,0	29,4	28,9	28,4	-1,9
Kerteminde	7,3	7,8	5,4	5,0	-0,1
Langeland	6,3	6,9	2,4	2,9	-1,1
Middelfart	12,3	13,4	1,8	1,6	-0,8
Nordfyn	16,9	16,9	17,3	20,1	-2,8
Nyborg	14,5	15,7	2,5	2,7	-1,4
Odense	123,0	176,5	10,3	9,8	-53,0
Svendborg	26,1	29,1	2,6	2,6	-3,0
Ærø	-	-	0,3	0,7	-0,4

### Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørsel fremgår af tabel 2 nedenfor:

Table 3: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2020 til 2022

Mio. kroner (årets priser) Incl. Kompensation (for de først måned)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
<b>Busdrift</b>					
Indtægter	-131,7	-150,0	-188,4	-155,8	-32,7
Kørselsudgifter	491,7	511,5	476,2	544,7	-68,5
Fællesudgifter	79,0	80,6	85,7	84,6	1,2
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>439,0</b>	<b>442,1</b>	<b>373,5</b>	<b>473,5</b>	<b>-100,0</b>
Kompensation	-68,4	-66,4	0,0	-18,2	18,2
<b>Ejerbidrag incl. komensation</b>	<b>370,6</b>	<b>375,6</b>	<b>373,5</b>	<b>455,3</b>	<b>-81,8</b>
<b>Flex tur/Plustur</b>					
Indtægter	-2,6	-2,8	-4,0	-3,0	-1,0
Kørselsudgifter	7,4	8,6	10,8	8,9	1,9
Fællesudgifter	6,5	4,9	4,2	4,0	0,2
<b>Ejerbidrag Flex tur/Plustur</b>	<b>11,3</b>	<b>10,6</b>	<b>11,0</b>	<b>9,9</b>	<b>1,1</b>
Kompensation	6,7	3,2	0,0	0,0	0,0
<b>Ejerbidrag Flex tur/Plustur incl. kome</b>	<b>18,0</b>	<b>13,8</b>	<b>11,0</b>	<b>9,9</b>	<b>1,1</b>
<b>Ejerbidrag i alt excl kompensation</b>	<b>450,4</b>	<b>452,7</b>	<b>384,5</b>	<b>483,4</b>	<b>-98,9</b>
Kompensation i alt	-61,7	-63,2	0,0	-18,2	18,2
<b>Ejerbidrag i alt</b>	<b>388,6</b>	<b>389,4</b>	<b>384,5</b>	<b>465,2</b>	<b>-80,7</b>

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2022 at udgøre ca. 465 mio. kr. Det er en merudgift på ca. 81 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.

De væsentligste årsag skyldes:

- manglende passagerindtægter, som medfører mindreindtægter på ca. 18 mio. kr. inkl. Covid-19 kompensation
- øgede entreprenørudgifter p.g.a. udskydelse af nyt Bynet i Odense fra januar 2022 til august 2022, samt ekstra bevilling til flere køreplantimer i nyt Bynet, som medførte merudgifter på ca. 24 mio. kr., samt
- En stigning i Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks, som medførte merudgifter på ca. 43 mio. kr.

#### Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af tabel 2 ovenfor, viser regnskab 2022 en mindreindtægt på ca. 33 mio. kr. vedr. passagerindtægterne fra busdriften. Mindreindtægten kan i al væsentlighed henføres til COVID-19 som følge af et fald i passagertallet, og er delvis kompenseret af Staten.

Passagerindtægter, inkl. Covid-19 kompensation for perioden regnskab 2020 til regnskab 2022 fremgår af tabel 3 nedenfor:

Tabel 4: Passagerindtægter for perioden regnskab 2020 til 2022

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
<b>FynBus</b>	<b>-191,9</b>	<b>-205,4</b>	<b>-188,4</b>	<b>-170,5</b>	<b>-18,0</b>
Region Syddanmark	-105,1	-110,2	-105,4	-104,0	-1,4
Assens	-3,4	-3,4	-3,3	-1,2	-2,1
Faaborg - Midtfyn	-3,3	-3,3	-3,1	-3,2	0,1
Kerteminde	-1,4	-1,6	-1,5	-1,6	0,1
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,9	0,2
Middelfart	-2,4	-2,6	-2,4	-2,4	0,0
Nordfyn	-2,6	-2,7	-2,6	-2,7	0,1
Nyborg	-2,9	-3,1	-2,9	-3,2	0,4
Odense	-60,1	-67,4	-56,5	-42,0	-14,5
Svendborg	-8,9	-9,4	-9,2	-8,3	-0,8

I nedenstående tabel 4 ses den ejerfordelte passagerudvikling:

Tabel 5: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2020 til 2022

Passagerer (1.000)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
<b>FynBus</b>	<b>9.472</b>	<b>8.938</b>	<b>13.641</b>	<b>11.162</b>	<b>-2.479</b>
Region Syddanmark	3.641	3.422	5.452	4.688	-764
Assens	203	163	299	223	-76
Faaborg - Midtfyn	216	193	294	269	-25
Kerteminde	104	97	157	143	-14
Langeland	191	171	272	217	-55
Middelfart	102	90	154	147	-7
Nordfyn	181	148	271	223	-48
Nyborg	190	175	262	247	-15
Odense	4.075	3.948	5.702	4.312	-1.390
Svendborg	569	531	778	693	-85

Passagertallet faldt med ca. 2,4 mio. passager i regnskab 2022 i forhold til budget 2022 som væsentlig skyldes efterslæb af COVID-19.

#### Entreprenørudgifter

Bruttoudgifterne til kollektiv trafik inkl. kompensation er, jf. tabel 5 nedenfor, ca. 65 mio. kr. større end budget. Dette skyldes hovedsageligt at stigende omkostningsindeks samt udskydelse af Nyt Bynet fra januar 2022 til august 2022

Derudover er der i 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.

Tabel 5 herunder viser tallene for alle ejere:

Tabel 6: Udviklingen i bruttoudgifter, inkl. Covid-19 kompensation fordelt på ejer, regnskab 2020 til 2022

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
<b>FynBus</b>	<b>483,6</b>	<b>500,4</b>	<b>476,2</b>	<b>541,2</b>	<b>-65,0</b>
Region Syddanmark	187,2	192,2	199,3	213,8	-14,5
Assens	16,6	16,8	17,1	18,7	-1,6
Faaborg - Midtfyn	23,2	24,4	25,0	27,3	-2,2
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	16,3	-1,2
Nyborg	14,3	14,7	15,0	16,4	-1,4
Odense	174,7	184,8	150,2	189,4	-39,2
Svendborg	29,2	28,5	29,1	31,6	-2,5

Merudgiften på ca. 65 mio. kr. til Entreprenørudgifter, svarer til ca. 14 % i forhold til budgettet. Forklaringerne er følgende:

Udvikling:	Mio. kroner
<b>Budget 2022 bruttoudgifter i alt</b>	<b>476,2</b>
Trafikselskaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 8,8% højere	36,6
Trafikselskaberne i Danmarks el-omkostningsindeks 10,1% højere, hvilket har betydning i Odense	5,7
Trafikselskaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 15,6% højere, hvilket har betydning på Langeland	0,6
Flere køreplantimer. Primært stigning i Odense pga. udskydelse af nyt bynet 2022. Herudover mindre stigninger i Assens, Nyborg og Svendborg, samt fald hos de resterende ejere.	24,3
Regionen: elbusser merudgift inkl. Tilskud fra trafikstyrelsen	0,7
Ændring i kørselssammensætning	-0,2
Andre forhold i Odense	-0,1
Merudgift til ekstrarengøring af knudepunkter	2,3
udgifter til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19	2,2
Direkte henførbare driftsudgifter, primært til partikelfilter på busser i Odense	2,0
Direkte henførbare markedsføringsudgifter	-1,3
Dubleringskørsel	-2,2
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m.	-1,9
Covid-19 kompensation	-3,5
<b>Forventet regnskab 2022 bruttoudgifter i alt</b>	<b>541,2</b>

#### Fællesudgifter

Fællesudgifter vedrørende buskørsel i FynBus består af udgifter, som ikke kan henføres direkte til hverken Region Syddanmark eller de enkelte ejerkommuner, og som opkræves efter en fordelingsnøgle vedtaget af repræsentantskabet:

Tabel 7: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2020 til 2022

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 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	11,7	-0,5
Salgsrelaterede udgifter	14,0	17,0	17,0	18,3	-1,3
Administrative udgifter	34,2	36,7	37,7	38,0	-0,3
<b>Over/underskud</b>	<b>4,3</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-2,1</b>	<b>-2,1</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	-2,1	2,1
Anlægsprojekter	0,9	1,0	4,5	1,9	2,6
<b>I alt</b>	<b>79,0</b>	<b>80,6</b>	<b>85,7</b>	<b>84,6</b>	<b># 1,2</b>



De ordinære fællesudgifter består af drift, salg og markedsføring samt administration, og har siden 2010 været uændret målt i faste priser. FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter udgør 68 mio. kr., svarende til et merforbrug på 2,1 mio. kr., som føres på rammestyring/overførsel.

Merforbruget skyldes merforbrug af konsulenter i forbindelse vakante stillinger, stigende IT- udgifter samt på uddannelse.

Rejsekort Rejseplan A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder. Udgifterne til Rejsekort Rejseplan A/S udmøntes som et fast årligt abonnementsbidrag, i Rejsekortets levetid. Udgiften på ca. 15 mio. kr. svarer til budgettet.

Investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane udgjorde 1,4 mio. kroner i 2022, som skal dækkes af rammestyingsprincippet for den ordinære ramme og forventes afdraget i 2024, hvorefter rammen nedskrives i 2025 med 0,8 mio. kroner.

Anlægsposten finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus' anlægskartotek, og besluttes af bestyrelsen i forbindelse med budgetlægningen. Her har bestyrelsen bevilget 4,5 mio. kr. til følgende projekter; Forbedring af Trafikinformation, FynBus bestilling i Fremtiden, Ny mobilapp samt Nyt Økonomisystem. De aktuelle anlægsprojekter udgifter var ca. 2 mio. kr. i 2022.

#### Telekørsel / Flextur og Plustur

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

Ejerbidraget for telekørsel udgør ca. 10 mio. kr., hvilket er en mindredgift på ca. 1 mio. kr.:

Tabel 8: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2020 til 2022

Ejerbidrag Flextur/Plustur (mio kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
<b>FynBus</b>	<b>18,0</b>	<b>13,8</b>	<b>11,0</b>	<b>9,9</b>	<b>1,1</b>
Region Syddanmark	1,2	0,9	0,9	0,8	0,1
Assens	3,6	1,9	1,3	1,3	0,0
Faaborg - Midtfyn	4,6	3,7	2,3	2,6	-0,3
Kerteminde	1,5	1,1	1,1	1,1	0,0
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Middelfart	1,1	1,9	1,4	1,4	0,0
Nordfyn	3,7	2,9	2,5	1,3	1,1
Nyborg	0,6	0,3	0,3	0,4	-0,1
Odense	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1
Svendborg	1,5	1,0	1,0	0,9	0,2

Mindreforbruget skyldes færre ture end budgetteret. Mindreforbruget som følge af færre ture modsvares delvis af højere omkostninger til brændstof. Ejerbidraget er inklusive andel af bod på 0,5 mio. kroner.

## Flextrafik

Flextrafik består af kommunalt visiterede kørselsordninger, handicapkørsel, siddende patientbefordring for Region Syddanmark og kollektiv trafik, i form af Flextur og Plustur. FynBus varetager udbud, kontraktstyring, bestilling og trafikstyring.

Nedenstående tabel 8 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2020-2022:

Tabel 9: Antal personture i perioden regnskab 2020 til 2022

Antal personture	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
Handicapkørsel	92.834	103.885	140.645	113.898	-26.747
Anden kørsel	141.485	230.667	295.945	275.952	-19.993
<b>Handicap- og anden kørsel</b>	<b>234.319</b>	<b>334.552</b>	<b>436.590</b>	<b>389.850</b>	<b>-46.740</b>
Flextur/Plustur*	73.515	79.318	110.715	83.468	-27.247
<b>I alt</b>	<b>307.834</b>	<b>413.870</b>	<b>547.304</b>	<b>473.318</b>	<b>-73.986</b>
Siddende patientbefordring	205.106	205.255	238.000	193.657	-44.343
<b>I alt</b>	<b>512.940</b>	<b>619.125</b>	<b>785.304</b>	<b>666.975</b>	<b>-118.329</b>

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

Samlet set er der i 2022 et fald på 15 % i antal personture i forhold til budgettet. Dette fordeler sig med et fald på 19 % vedr. handicapkørsel, et fald på 25 % vedr. Plustur/Flextur, samt et fald på 7 % vedr. anden kørsel.

Faldet i personture formodes dels at skyldes eftervirkninger af Covid-19, og dels at det ved budgetlægning har været vanskeligt at forudsige kørselsomfanget, som er baseret på vurderinger i kommunerne. På tidspunktet for budgetlægning var kørslen påvirket af Covid-19.

Faldet ved telekørsel skyldes tillige, at de fleste kommuner fra februar 2020 har indført Flextur og Plustur i stedet for teletaxa, telecity og telependler. Flextur og Plustur har en relativt større egenbetaling, som har påvirket efterspørgslen.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af tabel 9 herunder:

Tabel 10: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2020 til 2022

Mio. kroner (årets priser) Incl. kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
Indtægter	-4,7	-5,7	-6,2	-6,3	0,1
Entreprenørudgifter	47,5	61,3	74,6	76,0	-1,4
<b>Flex udgifter, netto</b>	<b>42,7</b>	<b>55,6</b>	<b>68,4</b>	<b>69,7</b>	<b>-1,3</b>
Fællesudgifter	18,9	20,5	20,6	24,0	-3,4
<b>Ejerbidrag</b>	<b>61,6</b>	<b>76,1</b>	<b>89,0</b>	<b>93,7</b>	<b>-4,7</b>
Kompensation	14,8	10,1	0,0	0,0	-
<b>Ejerbidrag incl. Kompensation</b>	<b>76,5</b>	<b>86,2</b>	<b>89,0</b>	<b>93,7</b>	<b>-4,7</b>

Regnskab 2022 viser et ejerbidrag på ca. 94 mio. kr. Dette svarer til en merudgift på 4,7 mio. kr. Merudgiften kan primært henføres til FynBus andel på 2,4 mio. kroner af boden, der tilfaldt trafikelskaberne, da de tabte retssagen vedr. forståelse af stillede mindstekrav i flextrafikken, samt de stigende brændstofpriser.

### Fællesudgifter

Udviklingen i fællesudgifterne fordelt mellem flextrafik og telekørsel fremgår af tabel 10 nedenfor:

Tabel 11: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2020 til 2022

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

Regnskab 2022 for fællesudgifterne på flextrafik viser et resultat på 28 mio. kr., hvilket er 3,3 mio. kr. mere end budgetteret. Merforbruget skyldes primært FynBus andel på 2,4 mio. kr. af boden.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender det fremlagte årsregnskab for 2022.

### **Vedtagelse:**

### **Bilag:**

Bilag 3.1	<i>Regnskab 2022, hovedtal</i>
Bilag 3.2	<i>Talmateriale årsregnskab 2022</i>
Bilag 3.3	<i>Revisionsberetning nr. 17</i>
Bilag 3.4	<i>Eksternt regnskab 2022</i>
Bilag 3.5	<i>Finansiering 2022</i>
Bilag 3.6	<i>Direktørens rejse- og repræsentationsopgørelse 2022</i>

## 4. FÆLLES LANDSDÆKKENDE REJSEREGLER

### Resumé:

Trafikselskaber og togselskaber, som er reguleret under "Jernbaneloven" og "Lov om trafikselskaber", udarbejder årligt landsdækkende rejseregler

*Administrationen indstiller den senest udarbejdede version af de landsdækkende rejseregler, gældende fra 23. marts 2023, til godkendelse af bestyrelsen.*

### Sagsfremstilling:

Efter FynBus' vedtægt § 23 nr. 5 træffer bestyrelsen beslutning om rejseregler.

De fælles landsdækkende rejseregler opdateres årligt i samarbejde mellem trafikvirksomhederne i Danmark.

Den 7. juni 2023 træder en ny EU-Passagerforordning i kraft, som påvirker rejsereglerne i forhold til de selskaber, der har togdrift, herunder en letbane.

De væsentligste ændringer på baggrund af den nye forordning er:

- Afsnit 2: Rejsehjemmel  
Definition på gennemgående billetter indarbejdes. En gennemgående billet er en rejsehjemmel til en sammenhængende rejse med tog, letbane, lokalbanetog og metro, som er købt i én transaktion. I Danmark sælges der allerede billetter som gennemgående billetter, hvorfor denne ændring ikke ændre på kundernes rettigheder.
- Afsnit 13: Erstatning  
I afsnittet tilføjes, at for handicappedes hjælpemidler (mobilitetsudstyr, hjælpeanordninger eller fører- og servicehunde) er der ingen begrænsning for erstatningsbeløbet, hvis selskabet er ansvarligt for hel eller delvis beskadigelse af hjælpemidlet.
- Afsnit 16: Klager  
Der indarbejdes en henvisning om, at kunderne har mulighed for at klage til Jernbanenævnet, hvis klagen vedrører jernbanevirksomhedernes generelle overholdelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Derudover fjernes formuleringen "Chaufføren er kun forpligtet til at tage imod kontanter op til nærmeste hundrede kroner" fra afsnit 2.3 Køb af rejsehjemmel. Sagen vedr. byttepenge i busserne har været behandlet på bestyrelsesmødet 23. marts 2023, som et lukket dagsordenpunkt.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender forslag til landsdækkende rejseregler.

### Vedtagelse:

### Bilag:

Bilag 4.1 Udkast til Fælles Landsdækkende rejseregler gældende pr. 7. juni 2023

## SAGER TIL DRØFTELSE:

### 5. STUDIETUR 2023

#### Resumé:

Den 23. – 25. marts 2023 var FynBus bestyrelsen på studietur i Groningen i Holland. Bestyrelsen evaluerer turen i forhold til indtryk, læring og inspiration.

#### Sagsfremstilling:

Den 23. – 25. marts 2023 var FynBus bestyrelsen på studietur i Groningen i Holland med fokus på en række temaer af interesse for FynBus, som Groningen har gjort sig erfaringer med.

Hovedvægten for studieturen var besøg hos OV-BUREAU, der er det regionale trafikselskab i Groningen og Drenthe.

Fokus på studieturen var:

- Knudepunkter
- Flere passagerer
- BRT-løsninger
- Mobilitet og betjening af tyndtbefolkede områder
- Trafikselskabets rolle

Der er nærmere redegjort for studieturen i Bilag 1 – Opsamling på bestyrelsens studietur i Groningen, Holland, den 23. – 25. marts 2023.

Sagen fremlægges med henblik på drøftelse af erfaring og læring af studieturen.

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter sagen.

#### Vedtagelse:

#### Bilag:

Bilag 5.1 Notat om bestyrelsens studietur i Groningen, Holland  
Bilag 5.2 Præsentationer fra møder i Groningen, Holland

## SAGER TIL ORIENTERING:

### 6. EVALUERING AF FLEXTUR OG PLUSTUR

#### Resume:

I 2020 ændredes FynBus' åbne flextrafik-ordninger og telependlerordning fra telekørselskonceptet til Flextur/Plustur.

Administrationen har gennemført en evaluering af Flextur og Plustur for 2022 og fremlægger evalueringsrapporten til orientering.

#### Sagsfremstilling:

Kommunerne på Fyn, med undtagelse af Odense og Langeland, besluttede fra 2020 at ændre telekørselsordningen, og i stedet tilbyde Flextur og Plustur. Herved fik kommunerne mulighed for at tilpasse konceptet til egne behov.

Bestyrelsen har godkendt ændringen d. 22. august 2019 med virkning fra 3. februar 2020.

Med Flextur bliver kunden kørt dør til dør – også til nabokommunen. Med Plustur bliver kunden kørt til eller fra et knudepunkt, hvor der er bus- eller togforbindelse.

Hovedformålene med at ændre ordningerne i den åbne flextrafik var:

- At understøtte mobiliteten i kommunerne – og på Fyn generelt - ved indførelse af harmoniserede, koordinerede og genkendelige ordninger, samt
- at bibeholde den enkelte kommunes mulighed for at regulere efterspørgslen på åben flextrafik.

Evalueringen af Flextur/Plustur afdækker, hvorvidt hovedformålene er blevet opfyldt ved:

- Kvalitativ måling (gennemført Kundetilfredshedsundersøgelse 2021)
- Kvantitative målinger af:
  - Antal rejser og udvikling heraf
  - Gennemsnitligt efterspurgt km pr rejse
  - Gennemsnitlig egenbetaling pr rejse
  - Nettoomkostning for kommunerne
  - Selvbetjeningsgrad

Overordnet viser evalueringen at:

- Det samlede antal passagerer er faldet
- Egenbetalingsandelen for kunden er steget
- Kommunernes ejerbidrag er lavere med Flextur/Plustur end ved Telekørslen
- Der er sket en betydelig ændring i prisen for Flextur/Plustur, som har betydet færre rejser, men der ses ikke væsentlige ændringer i kundernes rejsemønstre.

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- tager orienteringen til efterretning.

#### Vedtagelse:

## 7. UDVIKLING I KØRSELSUDGIFTER VED NYE FLEKONTRAKTER PR. 1. MARTS 2023

### Resume:

Ved ikrafttrædelsen af nye flexkontrakter pr. 1. marts 2023 er der, som trafikskaberne forventede, sket en prisstigning. Tidlige tal for FynBus indikerer en stigning på gennemsnitligt 18%.

Desuden bliver de nye kontrakter reguleret for omkostningsniveau hvert 3. måned, første gang pr. juni 2023.

Administrationen orienterer om kontraktpriser og tiltag for at imødegå prisstigninger.

### Sagsfremstilling:

Den 1. marts 2023 trådte nye kontrakter for flextrafik for Midttrafik, Sydtrafik og FynBus i kraft. Kontrakterne udløber den 28. februar 2025.

I forbindelse med forberedelsen af udbuddene - variabel kørsel (FV8) og garantikørsel (FG8) – forventede trafikskaberne, at de tilbudte timepriser ville stige. Dette har vist sig at holde stik. På bestyrelsesmødet den 17. november 2022 præsenterede administrationen forventningerne i forbindelse med bestyrelsens godkendelse af budget 2023.

Planlægningen optimeres løbende, og der er særlig fokus på nedenstående:

- At finde det rette mix imellem garantivogne og variable vogne
- Minimere omkostninger til tomkørsel og ventetid, hvor garantivogne ikke bliver benyttet, ved at placere vognene strategisk i forhold til efterspørgslen
- Løbende optimering af starttider for de konkrete vogne, så det modsvarer efterspørgslen
- Løbende optimering af planlægnings- og serviceparametre for at opnå optimal udnyttelse af garanti-vogne.

De forøgede tilbudspriser vil medføre højere udgifter til flexkørsel, men det er endnu ikke muligt at beregne udviklingen præcist.

På bestyrelsesmødet den 23. marts 2023 blev den første foreløbig beregning for prisstigning forelagt. Beregningen viste en prisstigning på ca. 18 % pr. tur og var baseret på kørselsudgifter i uge 10 2023, sammenholdt med kørselsudgifter i uge 8 2023.

En foreløbig beregning af den gennemsnitlige kørselsudgift pr. tur i marts 2023, der er reguleret efter de nye kontrakter, sammenholdt med februar 2023, der var reguleret efter de kontrakter, der udløb 28. februar 2023, viser en gennemsnitlig prisstigning på ca. 17 % pr. tur, altså på niveau med første foreløbige beregning på prisstigningen.

I nedenstående Tabel 1 ses en beregning af gennemsnitlig kørselsudgift pr. tur for februar og marts:

Tabel 1: Udvikling i kørselsudgifter pr. tur.

	Februar	Marts	Ændring	% ændring
Handicap	222,36	258,80	36,44	16%
Kommunal kørsel	170,48	202,94	32,47	19%
Tele (Flextur/Plustur o.lign)	105,30	123,35	18,06	17%
I alt	171,25	200,19	28,94	17%

Beregningerne er baseret på et øjebliksbillede i februar og marts 2023. Udviklingen vil blive fulgt løbende, og merudgiften til kørselsudgiften vil blive indarbejdet i kvartalsregnskaberne.

#### Fremtidig prisregulering:

Efter de nye kontrakter, vil der ske indeksregulering hver 3. måned.

De nye kontrakter ophæver dermed det ekstraordinære dieseltillæg, der blev indført i marts 2022.

Herefter vil kun C-plan kontrakten i Assens Kommune blive reguleret med det ekstraordinære dieseltillæg. Denne kontrakt udløber til august 2024.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Tager orienteringen til efterretning.

#### **Vedtagelse:**

## **8. UDVIKLING I PASSAGERTAL FOR 1. KVARTAL 2023**

#### **Resume:**

*De seneste år har passagertallet været påvirket af Covid-19 og de tilhørende restriktioner.*

*En del passagerer kom tilbage i løbet af 2022, men efterslæbet fra Covid-19 er langvarigt.*

*Administrationen fremlægger her passagertallene for 1. kvartal 2023.*

#### **Sagsfremstilling:**

De seneste år har passagertallet været påvirket af Covid-19 og de tilhørende restriktioner.

En del passagerer kom tilbage i løbet af 2022, men efterslæbet fra Covid-19 er langvarigt.

I starten af 2022 var der også nedlukning og Covid-19 restriktioner, som påvirkede passagertallet.

En del af passagerne kom hurtigt tilbage i løbet af februar og marts, men mod slutningen af 2. kvartal 2022 var passagerindekset fortsat kun på 80 %. Hen over sommeren 2022 skete en positiv fremgang i



passagertallet, især på de regionale ruter. Udviklingen fortsatte ind i 4. kvartal 2022, og betød at passagertallet FynBus for december 2022 blev indeks 87 i forhold til december 2019.

Passagertallet følges løbende i 2023, og i forbindelse med kvartalsregnskabet foretages en vurdering af passagerindtægterne.

Budgetforudsætning for passagerer i 2023:

- For de regionale ruter budgetteres med 90 % af passagerne i forhold til 2019.
- For Odense Kommune budgetteres med 85 % af passagerne i forhold til 2019, dog korrigeret for ændringer i forbindelse med nyt bynet.
- De øvrige ruter budgetteres med 90 % af passagerne i forhold til 2019, da en væsentlig del af passagerne er skolebørn

I nedenstående tabel ses passagertal for 1. kvartal 2023:

Tabel 1: Passagertal for 1. kvartal 2023 i forhold til 1. kvartal 2019 fordelt på ejere.

1 kvartal	Assens	Faaborg-Midtfyn	Kerteminde	Langeland	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Svendborg	Odense	Region Syddanmark
2019	99.673	97.821	44.138	80.800	52.873	91.072	90.787	247.641	1.455.890	1.486.532
Budget	89.706	88.039	39.724	72.720	47.586	81.964	81.708	222.877	1.310.301	1.337.879
2023	90.808	84.489	32.123	81.797	44.953	61.460	83.558	218.068	1.082.694	1.300.421
Indeks	91%	86%	73%	101%	85%	67%	92%	88%	74%	87%

Note: Odense er korrigeret for 40-gruppen i hele 2019.

Som det ses af ovenstående tabel, afviger passagertallene for nogle af kommunerne og Region Syddanmark i væsentlig grad fra de forudsatte i budgetforudsætningerne.

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- tager orienteringen til efterretning.

#### Vedtagelse:

## 9. UDVIKLING I OMKOSTNING SINDEKS FOR KONTRAKTER VEDR. BUSKØRSEL

#### Resume:

På bestyrelsesmøderne siden den 31. marts 2022, har administration orienteret bestyrelsen om stigningen i omkostningsindeksene.

Ved seneste omkostningsindeks pr. maj 2023 estimeres en samlet mindreomkostning på buskørsel på ca. 8 mio. kr. i 2023 i forhold til Budget 2023, på grund af faldende omkostningsindeks på diesel.

#### Sagsfremstilling:

Siden medio 2021 har der været en markant stigning i omkostningsindeksene, som påvirker entreprenøromkostningerne.

Alle FynBus' kontrakter vedr. buskørsel indeksreguleres. Det seneste år er der set en stigning i omkostningsindeksene, som påvirker entreprenøromkostningerne væsentligt.

Ved seneste omkostningsindeks pr. maj 2023 estimeres en samlet mindreomkostning på buskørsel på ca. 8 mio. kr. i 2023, hvilket betyder mindre omkostninger for kommuner og region. Det er alene for Odense kommune der fortsat forventes en meromkostning på ca. 1 mio. kr.

Dieselomkostningsindekset og HVO-omkostningsindekset er pr. maj 2023 fortsat under niveauet for august 2022, hvilket betyder mindre omkostninger for kommuner og region, der har buskontrakter indeholdende kørsel med dieselbusser. Samtidig er el-omkostningsindekset fortsat over august 2022 niveau.

Forventningerne er baseret på et øjebliksbillede og kan derfor ændres over tid. For eksempel har dieselomkostningsindekset siden september 2022 ligget under niveauet pr. august 2022, hvorefter det i december steg med ca. 2 point i forhold til august. Derfor skal de estimerede omkostninger for 2023 tages med et stort forbehold så tidligt på året.

I nedenstående tabel 1 ses estimerede omkostninger fordelt på kommunerne og Region Syddanmark.

Tabel 1: Estimerede omkostninger fordelt på kommunerne og Region Syddanmark

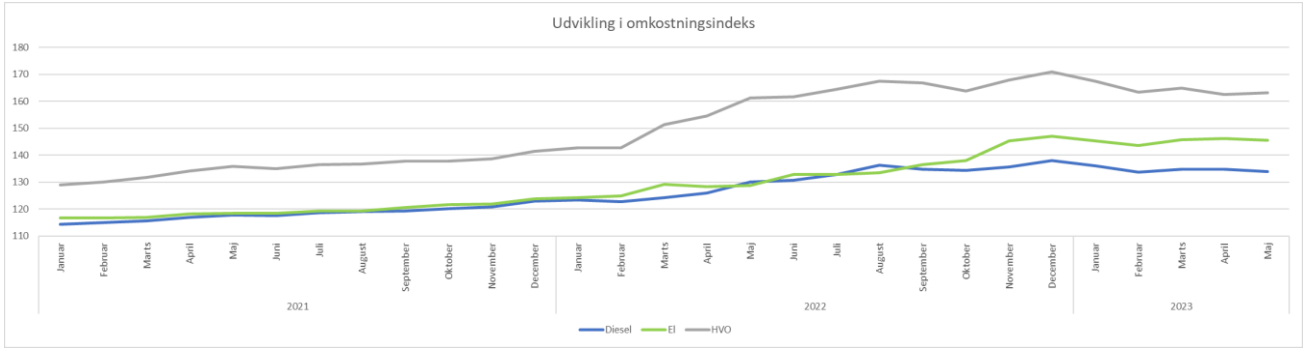
Estimeret omkostninger ved ændringer i omkostningsindekser for 2023 i forhold til budget 2023	Buskørsel
Assens	-560.000
Faaborg-Midtfyn	-820.000
Kerteminde	-210.000
Langeland	-230.000
Middelfart	-360.000
Nordfyn	-470.000
Nyborg	-490.000
Odense	890.000
RSD (uden siddende patientbefordring)	-4.930.000
Svendborg	-910.000
I alt	-8.090.000

Noter: - er lig et mindreforbrug i forhold til budget. + er lig et merforbrug i forhold til budget.

Som det fremgår af tabellen, er det alene Odense Kommune der for nuværende kan forvente en meromkostning, hvilket skyldes at Odense bybusser har 20 elbusser, og det netop er her, der ses en fortsat stigning i priserne.

I nedenstående figur 1 ses udviklingen for de tre indeks fra januar 2022 til maj 2023. Der ses en stigende tendens fra februar 2022.

Figur 1: Udviklingen i omkostningsindeksene i perioden januar 2022 til maj 2023



### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

### Vedtagelse:

## 10. MEDDELELSER

- Takststigningsloft
- Kundetilfredshedsundersøgelse

## 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  
Tim Vermund

---

Bestyrelsesmedlem  
Kim Johansen

---

Bestyrelsesmedlem  
Lars Erik Hornemann

---

Bestyrelsesmedlem  
Jesper Kiel

---

Direktør  
Rasmus Bach Mandø

## Bilag 3.1

**Regnskab 2022, hovedtal**

Indledning .....	2
Væsentlig udvikling og forudsætninger .....	3
Covid-19 .....	3
Passagerer .....	3
Indtægter .....	3
Takster .....	3
Entreprenørudgifter .....	4
Omkostningsindeks kørselsudgifter .....	4
Odense Letbane .....	4
Regnskab 2022 .....	4
Hovedtal bus- og telekørsel .....	4
Passagerindtægter og passagerudvikling .....	6
Entreprenørudgifter .....	9
Telekørsel, Flextur og Plustur .....	12
Flexkørsel .....	14
Udviklingen i personture .....	14
Ejerbidrag .....	15
Entreprenørudgifter .....	16
Fællesudgifter .....	17
Tjenestemandspensioner .....	18
Resultat .....	18
Præmiebetaling .....	19
Pensionsbalance .....	19

## INDLEDNING

FynBus aflægger regnskab for 2022 til orientering.

Regnskabsaflæggelsen sker i henhold til Styrelseslovens § 45 og FynBus' Kasse- og regnskabsregulativ

Regnskabsaflæggelsen består af følgende samling dokumenter:

Bilag 3.1	Regnskab 2022, hovedtal
Bilag 3.2	Talmateriale årsregnskab 2022
Bilag 3.3	Revisionsberetning nr. 17
Bilag 3.4	Eksternt regnskab 2022
Bilag 3.5	Finansiering 2022
Bilag 3.6	Direktørens rejse- og repræsentationsopgørelse 2022

Det eksterne årsregnskab indeholder en kort ledelsesberetning og resultatet af revisionens gennemgang. Revision er gennemført med en påtegning uden bemærkninger og forbehold.

Regnskab 2022 er præget af konsekvenserne af Covid-19 og de aftaler, der er indgået med regeringen om delvis kompensation samt stigende omkostningsindekser, som har konsekvenser for entreprenørafregning.

På omstående sider er regnskabet kommenteret i forhold til budgettet for 2022. Kommenteringen tager udgangspunkt i FynBus' interne regnskab, som er vedlagt i Bilag 3.2.

Det interne regnskab er det samlede årsregnskab opdelt i FynBus' økonomiske enheder Busdrift og Flextrafik. Herudover behandles tjenestemandspensioner samt egenkapital.

Økonomien i det eksternt finansierede projekt er kommenteret under afsnittet om anlægsudgifter. Der er ikke efter regnskabet afslutning indtruffet begivenheder af væsentlig indflydelse for FynBus' finansielle stilling.

Der er udarbejdet specifikke notater og regnskaber for de enkelte ejere, som udsendes direkte til forvaltnin-  
gerne.

De gennemgås efter ønske på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus.

## VÆSENTLIG UDVIKLING OG FORUDSÆTNINGER

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

### Covid-19

Regeringen, KL og Danske Regioner indgik den 8. og 10. juni 2022 indgået Økonomiaftale 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. er 18,2 mio. kr.

Covid-19 kompensation dækker delvis manglende passagerindtægter og ekstra udgifter til rengøring af busser og knudepunkter i 2022.

### Passagerer

Budget 2022 er udarbejdet med henblik på at vise en situation uden Covid-19. Covid-19 krisen har også haft stor indflydelse på passagertal i 2022 som endte med i alt 11,2 mio. passagerer. Regnskab 2021 endte på 8,9 mio. passagerer, således er der sket en fremgang fra 2021 til 2022.

Passagertallet for Flextur/Plustur viser 0,08 mio. og for Flextrafik 0,39 mio.

### Indtægter

Udbruddet af Covid-19 har haft store og direkte konsekvenser for indtægterne fra buskørslen. Passagertallet – og dermed indtægterne – har gennem hele 2022 været påvirket, særligt i starten af 2022 og igen i mindre grad i slutningen af året, hvor restriktioner har været gældende.

Kompensationsaftalen vedr. Covid-19, har kun delvis dækket tabet af passagerindtægterne.

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

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

Samlet set er priserne 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

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

Parterne i Takst Vest samarbejdet har nu udarbejdet en fælles løsningsmodel for deling af ungdomskort. Ungdomskortmodellen anvendes til endelig afregning af 2022.

Der foretages i begrænset omfang stadig fordelinger efter nøgler udarbejdet af COWI (enkeltbilletter udstedt af togoperatørerne). De nøglefordelte indtægter forhandles mellem parterne og fordeles nu på baggrund af omstigningstælling gennemført november/december 2021.

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

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

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

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

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

Ungdomskortindtægterne er fordelt til den enkelte ejer med udgangspunkt i de rutefordelte indtægter fra ungdomskortmodellen.

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

Tilsvarende indtægtsfordeling er foretaget for skolekort.

### **Entreprenørudgifter**

Entreprenørudgifterne er baseret på afholdte udgifter til entreprenør for alle faste køreplanlagte timer ifølge kontrakterne modregnet udgået kørsel. Derudover er der udgifter til ekstrarengøring frem til og med juni. Satsen for ekstrarengøring er 50 kroner pr. bus pr. dag.

### **Omkostningsindeks kørselsudgifter**

Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) på diesel er 8,8 % højere end budgetteret i 2022.

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) er 10,1 % 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) er 15,6 % højere end budgetteret.

### **Odense Letbane**

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

## **REGNSKAB 2022**

### **Hovedtal bus- og telekørsel**

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af Tabel 1.



Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2020 til 2022 inkl. Covid-19 kompensation

Mio. kroner (årets priser) Incl. Kompensation (for de først måneder)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
<b>Busdrift</b>					
Indtægter	-131,7	-150,0	-188,4	-155,8	-32,7
Kørselsudgifter	491,7	511,5	476,2	544,7	-68,5
Fællesudgifter	79,0	80,6	85,7	84,6	1,2
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>439,0</b>	<b>442,1</b>	<b>373,5</b>	<b>473,5</b>	<b>-100,0</b>
Kompensation	-68,4	-66,4	0,0	-18,2	18,2
<b>Ejerbidrag incl. komensation</b>	<b>370,6</b>	<b>375,6</b>	<b>373,5</b>	<b>455,3</b>	<b>-81,8</b>
<b>Flextur/Plustur</b>					
Indtægter	-2,6	-2,8	-4,0	-3,0	-1,0
Kørselsudgifter	7,4	8,6	10,8	8,9	1,9
Fællesudgifter	6,5	4,9	4,2	4,0	0,2
<b>Ejerbidrag Flextur/Plustur</b>	<b>11,3</b>	<b>10,6</b>	<b>11,0</b>	<b>9,9</b>	<b>1,1</b>
Kompensation	6,7	3,2	0,0	0,0	0,0
<b>Ejerbidrag Flextur/Plustur incl. kome</b>	<b>18,0</b>	<b>13,8</b>	<b>11,0</b>	<b>9,9</b>	<b>1,1</b>
<b>Ejerbidrag i alt excl kompensation</b>	<b>450,4</b>	<b>452,7</b>	<b>384,5</b>	<b>483,4</b>	<b>-98,9</b>
Kompensation i alt	-61,7	-63,2	0,0	-18,2	18,2
<b>Ejerbidrag i alt</b>	<b>388,6</b>	<b>389,4</b>	<b>384,5</b>	<b>465,2</b>	<b>-80,7</b>

### Ejerbidraget

I ovenstående tabel er kompensationer fra staten indeholdt.

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2022 at udgøre ca. 465 mio. kr. Det er en merudgift på ca. 81 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. 18 mio. kr. inkl. corona kompensation
- 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. 43 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.

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

**Tabel 2: Ejerbidrag inkl. flextur/plustur og kompensation fordelt på ejerne i perioden regnskab 2020 til forventet regnskab 2022**

Ejerbidrag inkl. Flextur/Plustur (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
<b>FynBus</b>	<b>388,6</b>	<b>389,4</b>	<b>384,5</b>	<b>465,2</b>	<b>80,7</b>
Region Syddanmark	119,2	120,3	134,2	148,9	14,7
Assens	18,8	17,1	16,9	20,7	3,8
Faaborg - Midtfyn	27,1	27,2	27,0	29,4	2,4
Kerteminde	7,4	7,0	7,3	7,8	0,5
Langeland	5,9	5,8	6,3	6,9	0,6
Middelfart	11,7	12,3	12,3	13,4	1,0
Nordfyn	16,9	16,2	16,9	16,9	0,0
Nyborg	13,9	13,8	14,5	15,7	1,2
Odense	141,4	145,1	123,0	176,6	53,6
Svendborg	26,4	24,7	26,1	29,1	3,0

### Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, er passagerindtægterne i regnskab 2022 32,7 mio. kr. lavere end forudsat i budgettet. Mindreindtægten kan i al væsentlighed henføres til Covid-19 som følge af faldet i passagertallet. Mindreindtægten fra passagerindtægter kompenseres i regnskab 2022 fuldt ud af Staten, jf. kompensationsaftalen. Se endvidere tabel 3 herunder.

Fordelingen af indtægter mellem ejerne fremgår af tabel 3 herunder.

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 11,3 mio. kr. samlet set.

**Tabel 3: Passagerindtægter for perioden regnskab 2020 til 2022**

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
<b>FynBus</b>	<b>-191,9</b>	<b>-205,4</b>	<b>-188,4</b>	<b>-170,4</b>	<b>-18,0</b>
Region Syddanmark	-105,1	-110,2	-105,4	-104,0	-1,4
Assens	-3,4	-3,4	-3,3	-1,2	-2,1
Faaborg - Midtfyn	-3,3	-3,3	-3,1	-3,2	0,1
Kerteminde	-1,4	-1,6	-1,5	-1,6	0,1
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,9	0,2
Middelfart	-2,4	-2,6	-2,4	-2,4	0,0
Nordfyn	-2,6	-2,7	-2,6	-2,7	0,1
Nyborg	-2,9	-3,1	-2,9	-3,2	0,4
Odense	-60,1	-67,4	-56,5	-41,9	-14,5
Svendborg	-8,9	-9,4	-9,2	-8,3	-0,8

Tabel 4 viser indtægterne fordelt på produkttyper.

**Tabel 4: Udviklingen i produkttyper for perioden regnskab 2020 til 2022**

Mio. kroner (årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
<b>Indtægter fordelt på hovedgrupper</b>					
Kontantbilletter	-4,8	-3,9	-18,6	-7,6	-11,0
Mobilbilletter	-15,7	-18,7	-12,3	-22,4	10,2
Rejsekort Classic	-42,6	-46,7	-61,6	-52,5	-9,1
Pendlerkort	-0,5	-9,9	-14,0	-11,4	-2,6
Ungdomskort	-39,6	-32,1	-47,5	-36,6	-10,8
Skolekort	-8,2	-7,7	-9,2	-6,8	-2,5
Statstilskud	-12,8	-12,8	-12,8	-11,9	-0,9
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-5,8	-15,0	-12,3	-2,1	-10,2
Øvrige indt. og salgsudgifter	-1,7	-3,2	-0,3	-4,4	4,1
Kompensation	-60,2	-55,3	0,0	-14,7	14,7
<b>Indtægter i alt</b>	<b>-191,9</b>	<b>-205,4</b>	<b>-188,4</b>	<b>-170,4</b>	<b>-18,0</b>
Kontantandel	3%	2%	10%	4%	

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

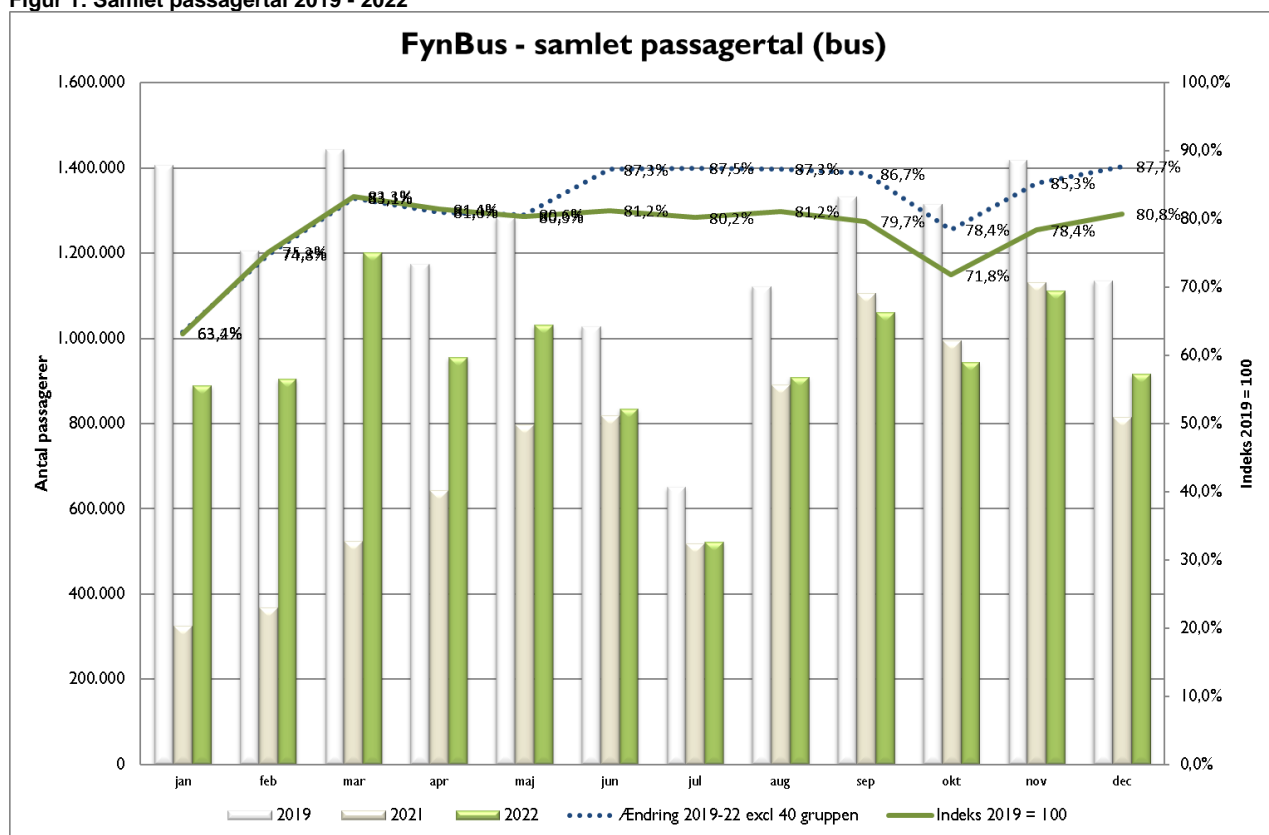
Tabel 5 nedenfor viser udviklingen i passagertallet fra regnskab 2020 til regnskab 2022 fordelt på de forskellige ejere.

**Tabel 5: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2020 til 2022**

Passagerer (1.000)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
<b>FynBus</b>	<b>9.472</b>	<b>8.938</b>	<b>13.641</b>	<b>11.162</b>	<b>-2.479</b>
Region Syddanmark	3.641	3.422	5.452	4.688	-764
Assens	203	163	299	223	-76
Faaborg - Midtfyn	216	193	294	269	-25
Kerteminde	104	97	157	143	-14
Langeland	191	171	272	217	-55
Middelfart	102	90	154	147	-7
Nordfyn	181	148	271	223	-48
Nyborg	190	175	262	247	-15
Odense	4.075	3.948	5.702	4.312	-1.390
Svendborg	569	531	778	693	-85

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

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



Figur 1 viser, at der har været en fremgang i passagertallet især i årets første 5 måneder i forhold til 2021, fordi en del af kunderne er kommet tilbage efter corona. Fra juni 2022 er passagertallet i busserne påvirket af letbanens start og nedlæggelse af 40 gruppen i Odense. 2022 slutter med indeks 80,8 i forhold til 2019 og 87,7 excl. 40 gruppen.

## Entreprenørudgifter

Entreprenørudgifterne er baseret på afholdte udgifter til entreprenør for alle faste køreplanlagte timer ifølge kontrakterne modregnet udgået kørsel. I Odense er det nye bynet opstartet ultimo juli 2022

Derudover er der i 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.

**Table 6: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2020 til 2022**

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
<b>FynBus</b>	<b>483,6</b>	<b>500,4</b>	<b>476,2</b>	<b>541,2</b>	<b>-65,0</b>
Region Syddanmark	187,2	192,2	199,3	213,8	-14,5
Assens	16,6	16,8	17,1	18,7	-1,6
Faaborg - Midtfyn	23,2	24,4	25,0	27,3	-2,2
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	16,3	-1,2
Nyborg	14,3	14,7	15,0	16,4	-1,4
Odense	174,7	184,8	150,2	189,4	-39,2
Svendborg	29,2	28,5	29,1	31,6	-2,5

2022:

Entreprenørudgifterne i 2022 udgør 541,2 mio. kroner, hvilket svarer til en merudgift på 65,0 mio. kroner eller en stigning på 13,6 % i forhold til budgetteret. Entreprenørudgiften er inkl. COVID-19 kompensation på 3,5 mio.kr. Der er følgende forklaringer:

Udvikling:	Mio. kroner
<b>Budget 2022 bruttoudgifter i alt</b>	<b>476,2</b>
Trafikelskaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 8,8% højere	36,6
Trafikelskaberne i Danmarks elomkostningsindeks 10,1% højere, hvilket har betydning i Odense	5,7
Trafikelskaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 15,6% højere, hvilket har betydning på Langeland	0,6
Flere køreplantimer. Primært stigning i Odense pga. udskydelse af nyt bynet 2022. Herudover mindre stigninger i Assens, Nyborg og Svendborg, samt fald hos de resterende ejere.	24,3
Regionen: elbusser merudgift inkl. Tilskud fra trafikstyrelsen	0,7
Ændring i kørselssammensætning	-0,2

Andre forhold i Odense	-0,1
Merudgift til ekstrarengøring af knudepunkter	2,3
udgifter til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19	2,2
Direkte henførbare driftsudgifter, primært til partikelfilter på busser i Odense	2,0
Direkte henførbare markedsføringsudgifter	-1,3
Dubleringskørsel	-2,2
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m	-1,9
Covid-19 kompensation	-3,5
<b>Forventet regnskab 2022 bruttoudgifter i alt</b>	<b>541,2</b>

Som det fremgår af tabel 7, der samlet brugt 9 driftsbus flere. Dette er i Odense, og skyldes Odense letbanes forsinkelse og derved implementering af Bynet 2022.

Der er 29.182 flere køreplantimer end budgetteret. De flere køreplantimer, er hovedsageligt i Odense, men også mindre stigninger i Assens, Nyborg og Svendborg. I Regionen og de andre kommuner er der færre køreplantimer.

**Tabel 7: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2020 til 2022**

Ejer		R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
FynBus	Driftsbusser	337	337	316	325	-9
	Køreplantimer	612.621	613.426	565.326	594.508	-29.182
Region Syddanmark	Driftsbusser	107	107	107	107	-
	Køreplantimer	254.651	255.068	255.866	255.508	358
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	-
	Køreplantimer	15.595	15.322	15.281	15.495	-214
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	40	40	40	40	-
	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	-
	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	196.264	-29.747
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	0
	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 2019 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.

Regnskab 2022 viser et merforbrug 2,1 mio. kroner, som skyldes merforbrug af konsulenter i forbindelse vakkante stillinger, stigende IT- udgifter samt forventet merforbrug på uddannelse. Merforbrug føres på rammestyring/overførsel.

Den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som udgjorde ca. 1,4 mio. kroner i 2022, 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 8: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2020 til 2022**

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 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	11,7	-0,5
Salgsrelaterede udgifter	14,0	17,0	17,0	18,3	-1,3
Administrative udgifter	34,2	36,7	37,7	38,0	-0,3
<b>Over/underskud</b>	<b>4,3</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-2,1</b>	<b>-2,1</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
Rammestyring / Overførsel	4,2	-4,5	0,0	-2,1	2,1
Anlægsprojekter	0,9	1,0	4,5	1,9	2,6
<b>I alt</b>	<b>79,0</b>	<b>80,6</b>	<b>85,7</b>	<b>84,6</b>	<b># 1,2</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 udgifter var ca. 2 mio. kroner i 2022 og er specificeret herunder:

- FynBusbestilling i Fremtiden, 0 mio. kroner, (overført fra tidligere år, 2019 projekt, projektet afventer)
- Digital Trafikinformation, 0,35 mio. kr. (2021 projekt)
- Ny mobilapp, 0 mio. kr. – (projektet afventer)
- Nyt økonomisystem, 1,7 mio. kr.

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

Fordelingen af fællesudgifter på ejerniveau ses i tabel 9 herunder.

**Tabel 9: Ordinære fællesudgifter i perioden regnskab 2020 til 2022 inkl. udgifter til Rejsekort og investering til Odense Letbane (rejsekortudstyr)**

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
<b>FynBus</b>	<b>79,0</b>	<b>80,6</b>	<b>85,7</b>	<b>84,6</b>	<b>1,2</b>
Region Syddanmark	35,9	37,5	39,4	38,4	1,1
Assens	1,9	1,8	1,8	1,9	-0,1
Faaborg - Midtfyn	2,7	2,4	2,8	2,8	0,0
Kerteminde	0,9	0,9	1,0	1,0	0,0
Langeland	1,1	1,0	1,1	1,1	0,0
Middelfart	1,5	1,4	1,6	1,6	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	29,0	0,0
Svendborg	4,7	4,6	5,1	5,0	0,2

Note: inkl.. rejsekortsudgifter og investering i Odense Letbane

### Telekørsel, Flextur og Plustur

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

Tabel 10 herunder viser udviklingen i ejerbidraget fra 2020-22 på ejerniveau.

**Tabel 10: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2020 til 2022**

Ejerbidrag Flextur/Plustur (mio kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
<b>FynBus</b>	<b>18,0</b>	<b>13,8</b>	<b>11,0</b>	<b>9,9</b>	<b>1,1</b>
Region Syddanmark	1,2	0,9	0,9	0,8	0,1
Assens	3,6	1,9	1,3	1,3	0,0
Faaborg - Midtfyn	4,6	3,7	2,3	2,6	-0,3
Kerteminde	1,5	1,1	1,1	1,1	0,0
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Middelfart	1,1	1,9	1,4	1,4	0,0
Nordfyn	3,7	2,9	2,5	1,3	1,1
Nyborg	0,6	0,3	0,3	0,4	-0,1
Odense	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1
Svendborg	1,5	1,0	1,0	0,9	0,2

Ejerbidraget udgør 9,9 mio. kroner, hvilket er en mindredgift på 1,1 mio. kroner. Ejerbidraget er inklusiv andel af bod på 0,5 mio. kroner samt en mindre udgift til vaccinationskørsel i Faaborg-Midtfyn og Nordfyn kommune. Mindreforbruget skyldes færre ture end budgetteret. Mindreforbruget som følge af færre ture modsvares delvis af højere omkostninger til brændstof. Mindreforbruget i forhold til regnskab 2020 og 2021 skyldes, at der i 2022 ikke opkræves Covid-19 kompensation for Flextrafik. Covid-19 kompensationen udgjorde i 2020 6,7 mio. kroner og i 2021 3,2 mio. kroner.



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

**Tabel 11: Produkt- og ejerfordelte rejser i telekørslen i perioden regnskab 2020 til 2022**

Flextur/Plustur samlet - Antal rejser						
Ture	Produkt	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse R2022-B2022
FynBus	Telependler	858	-	-	-	-
	Telerute	4.585	4.166	6.438	4.600	-1.838
	Telecity	2.035	-	-	-	-
	Teletaxa	9.638	704	1.300	878	-422
	Flextur	44.710	57.342	80.300	55.984	-24.316
	Plustur	11.689	17.106	22.677	22.006	-671
	<b>Total</b>	<b>73.515</b>	<b>79.318</b>	<b>110.715</b>	<b>83.468</b>	<b>-27.247</b>
RSD	Telerute	3.511	3.826	5.000	4.076	-924
	<b>Total</b>	<b>3.511</b>	<b>3.826</b>	<b>5.000</b>	<b>4.076</b>	<b>-924</b>
Assens	Teletaxa	1.772	2	50	80	30
	Flextur	6.718	6.929	14.144	6.760	-7.384
	Plustur	2.293	2.963	2.528	3.466	938
	<b>Total</b>	<b>10.783</b>	<b>9.894</b>	<b>16.722</b>	<b>10.306</b>	<b>-6.416</b>
Faaborg-Midtfyn	Telependler	422	-	-	-	-
	Telerute	39	54	250	111	-139
	Teletaxa	3.293	-	-	-	-
	Flextur	16.541	19.275	20.000	17.114	-2.886
	Plustur	2.813	4.397	4.000	5.525	1.525
	<b>Total</b>	<b>23.108</b>	<b>23.726</b>	<b>24.250</b>	<b>22.750</b>	<b>-1.500</b>
Kerteminde	Telependler	41	-	-	-	-
	Teletaxa	902	-	-	-	-
	Flextur	5.013	6.305	6.800	6.583	-217
	Plustur	1.263	2.246	3.400	2.725	-675
	<b>Total</b>	<b>7.219</b>	<b>8.551</b>	<b>10.200</b>	<b>9.308</b>	<b>-892</b>
Langeland	Telerute	594	230	425	289	-136
	<b>Total</b>	<b>594</b>	<b>230</b>	<b>425</b>	<b>289</b>	<b>-136</b>
Middelfart	Telecity	990	-	-	-	-
	Teletaxa	592	-	-	-	-
	Flextur	5.626	8.623	11.000	10.096	-904
	Plustur	846	2.325	2.500	3.099	599
	<b>Total</b>	<b>8.054</b>	<b>10.948</b>	<b>13.500</b>	<b>13.195</b>	<b>-305</b>
Nordfyns	Telependler	201	-	-	-	-
	Teletaxa	2.001	-	-	-	-
	Flextur	4.784	7.903	17.040	6.451	-10.589
	Plustur	2.084	2.270	6.960	3.915	-3.045
	<b>Total</b>	<b>9.070</b>	<b>10.173</b>	<b>24.000</b>	<b>10.366</b>	<b>-13.634</b>
Nyborg	Telependler	89	-	-	-	-
	Telerute	41	28	298	60	-238
	Teletaxa	255	-	-	-	-
	Flextur	1.686	1.977	1.676	2.398	722
	Plustur	990	925	879	1.079	200
	<b>Total</b>	<b>3.061</b>	<b>2.930</b>	<b>2.853</b>	<b>3.537</b>	<b>684</b>
Odense	Telerute	399	28	410	64	-346
	Teletaxa	399	702	1.250	798	-452
	<b>Total</b>	<b>798</b>	<b>730</b>	<b>1.660</b>	<b>862</b>	<b>-798</b>
Svendborg	Telependler	105	-	-	-	-
	Telerute	1	-	55	-	-55
	Telecity	1.045	-	-	-	-
	Teletaxa	424	-	-	-	-
	Flextur	4.342	6.330	9.640	6.582	-3.058
	Plustur	1.400	1.980	2.410	2.197	-213
	<b>Total</b>	<b>7.317</b>	<b>8.310</b>	<b>12.105</b>	<b>8.779</b>	<b>-3.326</b>

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

## FLEXXØRSEL

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

**Tablet 12: Kørselsordninger hos Flextrafik per 31/12 2022**

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

C: Kørsel, som planlægges og afvikles via Cplan

\* Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og svagtsynede

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

## Udviklingen i personture

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

Tabel 13: Antal personture i perioden regnskab 2020 til 2022

Antal personture	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
Handicapkørsel	92.834	103.885	140.645	113.898	-26.747
Anden kørsel	141.485	230.667	295.945	275.952	-19.993
<b>Handicap- og anden kørsel</b>	<b>234.319</b>	<b>334.552</b>	<b>436.590</b>	<b>389.850</b>	<b>-46.740</b>
Flextur/Plustur*	73.515	79.318	110.715	83.468	-27.247
<b>I alt</b>	<b>307.834</b>	<b>413.870</b>	<b>547.304</b>	<b>473.318</b>	<b>-73.986</b>
Siddende patientbefordring	205.106	205.255	238.000	193.657	-44.343
<b>I alt</b>	<b>512.940</b>	<b>619.125</b>	<b>785.304</b>	<b>666.975</b>	<b>-118.329</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 15 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 19 % vedr. handicapkørsel, fald på 7 % vedr. anden kørsel og fald på 25 % vedr. Flextur/Plustur i forhold til budgettet.

Faldet i personture formodes dels at skyldes eftervirkninger af Covid-19, og dels at det ved budgetlægning har været vanskeligt at forudsige kørselsomfanget. På tidspunktet for budgetlægning var kørslen påvirket af Covid-19.

## Ejerbidrag

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 14.

Tabel 14: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2020 til 2022

Mio. kroner (årets priser) Incl. kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
Indtægter	-4,7	-5,7	-6,2	-6,3	0,1
Entreprenørudgifter	47,5	61,3	74,6	76,0	-1,4
<b>Flex udgifter, netto</b>	<b>42,7</b>	<b>55,6</b>	<b>68,4</b>	<b>69,7</b>	<b>-1,3</b>
Fællesudgifter	18,9	20,5	20,6	24,0	-3,4
<b>Ejerbidrag</b>	<b>61,6</b>	<b>76,1</b>	<b>89,0</b>	<b>93,7</b>	<b>-4,7</b>
Kompensation	14,8	10,1	0,0	0,0	-
<b>Ejerbidrag incl. Kompensation</b>	<b>76,5</b>	<b>86,2</b>	<b>89,0</b>	<b>93,7</b>	<b>-4,7</b>

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

Regnskab 2022 viser et ejerbidrag på 93,7 mio. kroner. Dette svarer til en merudgift på 4,7 mio. kroner eller ca. 5,0 % 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 Flex-Danmark er fordelt forkert mellem ejerne i budget 2022. Mindreforbruget hos nogle kommuner skyldes væsentligt færre ture end budgetteret.

I 2022 opkræves der ikke Covid-19 bidrag for Flextrafik.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel:

Tablet 15: Ejerbidrag for Flexkørsel for perioden regnskab 2020 til 2022

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

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

### Entreprenørudgifter

Regnskab 2022 for entreprenørudgifterne viser 76,0 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 1,4 mio. kroner i forhold til budget 2022.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

Tablet 16: Entreprenørudgifter i perioden regnskab 2020 til 2022

Mio. kroner (årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
Handicapkørsel	19,8	22,0	25,4	26,7	-1,3
Anden kørsel	27,6	39,3	49,2	49,3	0,0
<b>I alt</b>	<b>47,5</b>	<b>61,3</b>	<b>74,6</b>	<b>76,0</b>	<b>-1,4</b>

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

Entreprenørudgifter ved Handicapkørsel viser en merudgift på 1,3 mio. kroner. svarende til en stigning på 5 % i forhold til budgettet. Anden kørsel viser entreprenørudgifter svarende til budgettet.

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. personetur.

**Tabel 17: Entreprenørudgifter pr. persontur**

Kroner pr. tur (årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
Handicapkørsel	213,4	212,1	181	235	-54
Anden kørsel	195,9	171,3	167	179	-13
Handicap og anden kørsel	202,5	183,3	171	195	-24
Flextur/Plustur	100,7	107,8	97	106	-9
<b>I alt</b>	<b>178,2</b>	<b>168,8</b>	<b>156</b>	<b>179</b>	<b>-23</b>

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

Entreprenørudgiften pr. persontur i 2022 er overordnet på 179 kroner, hvilket er 23 kr. mere end budgetteret. Merudgiften tilskrives de stigende brændstofpriser i 2022 som følge af krigen i Ukraine.

### Fællesudgifter

Regnskab 2022 for fællesudgifterne viser 28,0 mio. kroner, hvilket er 3,3 mio. kroner mere end budgetteret. Merforbruget skyldes primært FynBus andel på 2,4 mio. kroner. af boden, der tilfaldt trafikkselskaberne, da de tabte retssagen vedr. forståelse af stillede mindstekrav i flextrafikken. Der er merudgifter til FlexDanmark, som skyldes at udgifter til udvikling af NOP ikke er korrekt medtaget i budgettet for Region Syddanmark.

**Tabel 18: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2020 til 2022**

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

Tabel 19: Pensionsresultat regnskab 2020 til 2022

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 2022
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-9,7	-9,7	-8,6	2,9	-11,5
Udgifter til pensioner	19,1	19,6	20,8	20,4	0,4
<b>Nettoudgifter pension</b>	<b>9,4</b>	<b>9,8</b>	<b>12,1</b>	<b>23,2</b>	<b>-11,1</b>
Administrative udgifter	-0,0	-0,0	0,2	-0,0	0,2
<b>Resultat pension</b>	<b>9,4</b>	<b>9,8</b>	<b>12,3</b>	<b>23,2</b>	<b>-10,9</b>

Indtægterne, som er en udgift, udgør 2,9 mio. kroner i 2022. hvilket er en mindreindtægt på 11,5 mio. kroner. Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger består af:

- 3,7 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø, som er en merindtægt på 0,2 mio. kroner
- -9,9 mio. kroner i afkast af obligationsbeholdning, som er en mindreindtægt på 11,4 mio. kroner. Aktie- og obligationsmarkederne er de seneste år været meget volatile og derfor kan der opleves større udsving end hidtil i afkastet.
- 3,3 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er på niveau med budget.

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

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner udgør 20,4 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,4 mio. kroner.

De eksterne administrative udgifter udgør -0,019 mio. kroner. Udgifterne kan henføres til eksterne udgifter til udbetalingsadministration, bankgebyrer, revisionspåtegning mv.

### Præmiebetaling

Som det fremgår af nedenstående tabel, udgør den samlede præmie til pension vedr. de tjenestegørende i 2022 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 46,5 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2022.

Udgiften til præmiebetaling opkræves hos de enheder, som beskæftiger tjenestemændene. Hovedparten har indtil 2019 været beskæftiget i Odense Bybusser og øvrige er beskæftiget hos Keolis Danmark A/S og i Fyn-Bus' administration.

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel.

**Tabel 20: Præmiebetaling regnskab 2020 til 2022**

Præmiebetaling (mio kr. i årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	Afvigelse B 2022 - R 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>0,0</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. 31/12-22.

I forbindelse med de 5-årige aktuaropgørelser bliver forskellen mellem forpligtelserne og værdierne nulstillet ved, at FynBus bogfører den del af forpligtelsen, som vedrører Odense Kommune som et tilgodehavende og den del, som vedrører FynBus, bliver reguleret over FynBus' egenkapital. FynBus tilgodehavender hos Odense Kommune udgør pr. 31/12-22 250,04 mio. kroner mod tidligere 370,3 mio. kroner pr. 31/12-21.

FynBus pensionsforpligtelser omfatter 108 tjenestemænd. Heraf er 8 pr. 31/12-22 stadig tjenestegørende.

FynBus

Kollektiv trafik					
Busruiter (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
<b>Indtægter:</b>					
Enkeltbilletter, total	20.529	22.598	30.852	30.042	-809
- Kontantbilletter	4.841	3.916	18.578	7.600	-10.978
- SMS-billetter	15.688	18.683	12.274	22.443	10.169
Rejsekort classic	42.581	46.654	61.568	52.501	-9.067
Periodekort, total	48.284	49.759	70.688	54.829	-15.859
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	485	9.902	13.998	11.431	-2.567
- Ungdomskort	39.578	32.118	47.453	36.642	-10.812
- Skolekort	8.221	7.739	9.237	6.756	-2.481
Kompensation fra Staten	12.836	12.817	12.771	11.882	-889
Bus / tog samarbejde	5.842	15.019	12.251	2.095	-10.156
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	3.220	5.237	1.923	4.209	2.287
Salgsprovision og - gebyrer	-1.561	-1.411	-1.499	-852	647
Øvrige indtægter	-3	-631	-114	1.082	1.195
<b>Indtægter i alt</b>	<b>131.727</b>	<b>150.043</b>	<b>188.440</b>	<b>155.787</b>	<b>-32.652</b>
Indtægtskompensation(+ er lig med kompensation for manglende indtægter)	60.172	55.320	0	14.658	14.658
<b>Indtægter i alt incl. kompensation</b>	<b>191.900</b>	<b>205.363</b>	<b>188.440</b>	<b>170.445</b>	<b>-17.995</b>
Busruiter (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
<b>Bruttoudgifter:</b>					
- Entreprenørkontrakter	475.975	498.315	459.017	530.997	-71.981
- Incitamentsaftale	3.142	3.204	3.960	2.966	994
- Dubleringskørsel	7.359	5.745	8.870	6.664	2.206
- Bod	-192	-200	-255	-363	108
- Rejsetidsgaranti	30	47	104	76	28
- Endestationer/rutebilstationer	399	924	1.028	237	791
- Direkte henbærbare driftsrelaterede udgifter	4.144	3.160	975	2.940	-1.966
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	882	279	2.500	1.203	1.297
<b>Bruttoudgifter, busruiter</b>	<b>491.738</b>	<b>511.474</b>	<b>476.198</b>	<b>544.720</b>	<b>-68.522</b>
<b>Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)</b>	<b>360.011</b>	<b>361.432</b>	<b>287.758</b>	<b>388.933</b>	<b>-101.175</b>
Omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	-8.128	-11.028	0	-3.542	3.542
<b>Bruttoudgifter, busruiter incl. kompensation</b>	<b>483.609</b>	<b>500.446</b>	<b>476.198</b>	<b>541.178</b>	<b>-64.980</b>
<b>Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter) incl. Kompensation</b>	<b>291.710</b>	<b>295.083</b>	<b>287.758</b>	<b>370.733</b>	<b>-82.975</b>
<b>Fællesudgifter:</b>	<b>78.172</b>	<b>79.639</b>	<b>81.232</b>	<b>82.654</b>	<b>-1.422</b>
- Driftsrelaterede udgifter	11.160	10.348	11.292	11.747	-455
- Salgsrelaterede udgifter	14.022	17.039	16.955	18.267	-1.312
- Administrative udgifter	34.185	36.741	37.672	37.993	-321
- 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	-2.088	2.088
- Anlægsudgifter	858	986	4.500	1.919	2.581
<b>Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme</b>	<b>79.030</b>	<b>80.625</b>	<b>85.732</b>	<b>84.573</b>	<b>1.159</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>84.573</b>	<b>-84.573</b>
<b>Årets ejerbidrag busdrift</b>	<b>439.040</b>	<b>442.056</b>	<b>373.490</b>	<b>473.506</b>	<b>-100.016</b>
Kompensation(+ lig med kompensation for manglende indtægter og øget merudgifter)	68.417	66.429	0	-18.200	18.200
<b>Årets ejerbidrag busdrift incl. Kompensation</b>	<b>370.623</b>	<b>375.628</b>	<b>373.490</b>	<b>455.306</b>	<b>-81.816</b>



FynBus

Kollektiv trafik					
Flexitur/Plustur (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
- Indtægter	2.571	2.780	3.988	3.011	-977
- Entreprenørudgifter	7.406	8.553	10.782	8.886	1.896
Flexitur/Plustur netoudgifter	4.835	5.773	6.795	5.875	920
- Fællesudgifter (Flextrafik)	6.492	4.852	4.182	4.020	162
<b>Årets ejerbidrag Flexitur/Plustur</b>	<b>11.326</b>	<b>10.625</b>	<b>10.977</b>	<b>9.895</b>	<b>1.082</b>
Kompensation(+ er merudgift og - er mindreudgift, så ejerbidrag er lig B2020)	6.683	3.185	0	0	0
<b>Årets ejerbidrag Flexitur/Plustur incl. Kompensation</b>	<b>18.009</b>	<b>13.810</b>	<b>10.977</b>	<b>9.895</b>	<b>1.082</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>485.489</b>	<b>-101.022</b>
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	450.366	452.681	384.467	483.401	-98.934
Kompensation i alt	-61.734	-63.244	0	-18.200	18.200
<b>Årets underskud kollektiv trafik incl. Kompensation</b>	<b>384.389</b>	<b>393.944</b>	<b>384.467</b>	<b>467.289</b>	<b>-82.822</b>
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital incl. Kompensation	388.633	389.438	384.467	465.201	-80.734

Restfinansiering og likviditet					
Restfinansiering					
	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
Ejerbetaling af busdrift	388.633	389.438	384.467	465.201	-80.734
Optrævet aconto for året	384.442	388.111	370.281	444.261	73.981
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)</b>	<b>4.190</b>	<b>1.327</b>	<b>14.186</b>	<b>20.939</b>	<b>6.753</b>
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel					
	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	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
Optrævet aconto for året	384.442	388.111	370.281	444.261	73.981
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>397.784</b>	<b>384.724</b>	<b>370.281</b>	<b>439.671</b>	<b>69.391</b>

FynBus

Nøgletal					
	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
<b>Busruter</b>					
Passagerantal*bus	9.472.000	8.938.000	13.641.000	11.162.243	-2.478.757
Driftsbusser	337	337	316	325	9
Køreplantimer	612.621	613.426	565.326	594.508	29.182
køreplankm	18.488.724	18.529.183	17.656.974	18.342.332	685.358
Passagerer/køreplantime	15	15	24	19	-5
Passager/antal indbyggere	19	18	28	22	-5
Køreplante/antal indbyggere	1	1	1	1	0
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	27	29	40	29	-11
Indtægter/passagerer (kr.)	14	17	14	14	0
indtægter/køreplantim (kr.)	215	245	333	262	-71
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	803	834	842	916	74
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	588	589	509	654	145
Årets underskud/køreplantime (kr.)	728	745	680	817	137
Ejerbidrag/km (kr.)	24	24	21	26	5
<b>Flextur/Plustur</b>					
Passagerantal Flextur/Plustur (personture)	73.515	79.318	110.715	83.468	-27.247
Antal minutter (incl. Servicetid)	796.296	1.008.266	1.442.209	961.489	-480.719
Antal km (direkte rejse)	515.990	623.611	908.148	568.612	-339.536
Nettoudgifter/personotur (kr.)	66	73	61	70	9
Bruttoudgifter/personotur (kr.)	101	108	97	106	9
Fællesudgifter/personotur (kr.)	88	61	38	48	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	499.096	5.640
Passagerantal i alt	9.545.515	9.017.318	13.751.715	11.245.711	-2.506.004
Årets underskud/passagerer (kr.)	47	51	28	43	15
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	902	914	779	969	189

\* 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)	Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
Salg af busser	0	0	0	0	0
Nettohuseleje - Gammeløse	3.595	3.824	3.706	3.680	-26
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbev Odense Kommune					
	3.006	2.618	1.545	-9.901	-11.446
Pensionsudbetaling fra Sampension	3.091	3.286	3.355	3.357	2
Indtægter i alt	9.692	9.728	8.606	-2.865	-11.471
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	19.074	19.565	20.756	20.379	377
Ekstern administration	-30	-25	180	-19	199
Udgifter i alt	19.044	19.540	20.936	20.360	575
					0
<b>i alt</b>	<b>9.351</b>	<b>9.812</b>	<b>12.330</b>	<b>23.225</b>	<b>-10.895</b>

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007					
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
Optrækning Odense Kommune - tj. Mandspension	0	0	0	0	0
Optrækning Tide Bus - tj. Mandspension	466	517	538	459	-79
Optrækning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.086	893	902	931	29
Præmiebetaling til Sampension	1.553	1.410	1.440	1.390	-50
Optrækning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	375	384	389	323	-66
<b>i alt</b>	<b>1.928</b>	<b>1.794</b>	<b>1.829</b>	<b>1.713</b>	<b>-115</b>

## FynBus

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
<b>Handicapkørsel (SBH) - ekskl. Demens</b>					
Indtægter	-4.438	-5.262	-5.876	-5.935	59
Entreprenørdgifter	19.192	21.073	24.937	26.088	-1.151
Fællesudgifter	5.389	4.960	5.229	5.347	-117
<b>Ejerbidrag</b>	<b>20.143</b>	<b>20.771</b>	<b>24.290</b>	<b>25.499</b>	<b>-1.209</b>
Personture	90.066	99.621	138.395	111.299	-27.096
<b>Handicapkørsel (SBH) - Demens</b>					
Indtægter	-141	-236	-104	-159	55
Entreprenørdgifter	614	959	479	662	-182
Fællesudgifter	2	104	84	116	-32
<b>Ejerbidrag</b>	<b>476</b>	<b>827</b>	<b>459</b>	<b>618</b>	<b>-159</b>
Personture	2.768	4.264	2.250	2.599	349
<b>Lægekørsel</b>					
Indtægter	-4	-2	0	-5	5
Entreprenørdgifter	1.943	1.927	2.687	2.191	497
Fællesudgifter	659	606	599	573	26
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.598</b>	<b>2.531</b>	<b>3.286</b>	<b>2.759</b>	<b>527</b>
Personture	11.890	12.669	17.800	13.301	-4.499
<b>Speciallægekørsel</b>					
Indtægter	-2	-2	0	-3	3
Entreprenørdgifter	1.295	1.389	1.514	1.411	103
Fællesudgifter	250	220	221	232	-11
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.543</b>	<b>1.607</b>	<b>1.735</b>	<b>1.640</b>	<b>96</b>
Personture	4.934	5.716	6.575	5.348	-1.227
<b>Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler</b>					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	200	158	224	220	4
Fællesudgifter	34	25	24	28	-4
<b>Ejerbidrag</b>	<b>235</b>	<b>182</b>	<b>248</b>	<b>247</b>	<b>1</b>
Personture	561	535	715	661	-54
<b>Paragrafkørsel</b>					
Indtægter	-3	-12	-6	-2	-4
Entreprenørdgifter	251	441	356	390	-34
Fællesudgifter	78	79	77	97	-20
<b>Ejerbidrag</b>	<b>326</b>	<b>507</b>	<b>427</b>	<b>485</b>	<b>-58</b>
Personture	1.504	2.368	2.300	2.319	19
<b>Genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-4	-4	0	-7	7
Entreprenørdgifter	2.954	3.341	3.831	3.773	58
Fællesudgifter	1.015	934	1.009	989	19
<b>Ejerbidrag</b>	<b>3.965</b>	<b>4.271</b>	<b>4.840</b>	<b>4.755</b>	<b>85</b>
Personture	22.526	26.216	33.150	25.731	-7.419
<b>Special genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	539	386	585	434	151
Fællesudgifter	78	71	73	56	17
<b>Ejerbidrag</b>	<b>617</b>	<b>457</b>	<b>657</b>	<b>490</b>	<b>168</b>
Personture	1.723	1.271	2.145	1.269	-876
<b>Aktivitetkørsel</b>					
Indtægter	-132	-202	-234	-191	-44
Entreprenørdgifter	3.589	3.846	4.982	4.669	312
Fællesudgifter	984	1.071	1.079	1.087	-7
<b>Ejerbidrag</b>	<b>4.441</b>	<b>4.716</b>	<b>5.827</b>	<b>5.566</b>	<b>261</b>
Personture	22.254	28.106	38.400	30.911	-7.489
<b>Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)</b>					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	1.761	1.927	1.973	2.800	-827
Fællesudgifter	692	599	498	892	-394
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.453</b>	<b>2.527</b>	<b>2.471</b>	<b>3.692</b>	<b>-1.221</b>
Personture	14.190	14.394	15.600	21.608	6.008
<b>Specialskekørsel</b>					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	14.545	23.383	30.000	30.157	-157
Fællesudgifter	2.110	3.985	4.738	5.631	-893
<b>Ejerbidrag</b>	<b>16.655</b>	<b>27.369</b>	<b>34.738</b>	<b>35.788</b>	<b>-1.050</b>
Personture	58.540	116.856	147.300	145.951	-1.349
<b>Center for voksenundervisning</b>					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	133	419	212	722	-510
Fællesudgifter	63	49	51	196	-144
<b>Ejerbidrag</b>	<b>196</b>	<b>468</b>	<b>263</b>	<b>918</b>	<b>-655</b>
Personture	741	2.825	1.460	4.736	3.276
<b>CPR-kørsel/Job og ressource</b>					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	0	1.324	2.238	1.811	426
Fællesudgifter	2	476	730	605	125
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2</b>	<b>1.800</b>	<b>2.968</b>	<b>2.417</b>	<b>551</b>
Personture	0	14.978	26.000	19.841	-6.159
<b>Dagcenterkørsel</b>					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	435	741	628	680	-52
Fællesudgifter	156	150	158	191	-33
<b>Ejerbidrag</b>	<b>592</b>	<b>891</b>	<b>787</b>	<b>871</b>	<b>-84</b>
Personture	2.622	4.733	4.500	4.276	-224

FynBus

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)
<b>Siddende patientbefordring</b>					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter <sup>A)</sup>	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	7.391	7.199	6.016	7.986	-1.970
<b>Ejerbidrag</b>	<b>7.391</b>	<b>7.199</b>	<b>6.016</b>	<b>7.986</b>	<b>-1.970</b>
Personture	205.106	205.255	238.000	193.657	-44.343
<sup>A)</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	7.986	-1.970
<b>Flextrafik i alt ekskl. Flextur/Plustur<sup>*</sup></b>					
Indtægter	-4.724	-5.720	-6.221	-6.304	83
Entreprenørdgifter	47.452	61.314	74.646	76.007	-1.362
Fællesudgifter	18.915	20.528	20.588	24.026	-3.439
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>61.643</b>	<b>76.122</b>	<b>89.012</b>	<b>93.730</b>	<b>-4.718</b>
Personture i alt	439.425	539.807	674.590	583.507	-91.083
Kompensation	14.843	10.078	0	0	0
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Kompensation	76.486	86.200	89.012	93.730	-4.718
<b>Nøgletal<sup>**</sup></b>					
Entreprenørdgifter pr. personture	178	169	156	179	23
Ejerbidrag/persontur	213	192	172	202	30



# FynBus Regnskab 2022

## Indhold

<b>1</b>	<b>SELSKABSOPLYSNINGER</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>PÅTEGNINGER</b> .....	<b>4</b>
2.1	LEDELSENS PÅTEGNING.....	4
2.2	BESTYRELSENS PÅTEGNING.....	4
2.3	DEN UAFHÆNGIGE REVISORS REVISIONSPÅTEGNING .....	5
<b>3</b>	<b>LEDELSENS ÅRSBERETNING</b> .....	<b>10</b>
3.1	LEDELSENS ÅRSBERETNING .....	10
3.2	HOVED- OG NØGLETAL.....	10
<b>4</b>	<b>ÅRSREGNSKAB 2022</b> .....	<b>11</b>
4.1	ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS .....	11
4.2	DRIFTSREGNSKAB – UDGIFTSBASERET .....	16
4.3	BALANCE.....	17
<b>5</b>	<b>NOTER TIL DRIFTSREGNSKAB OG BALANCE</b> .....	<b>18</b>
5.1	NOTE 1 – INDTÆGTER KOLLEKTIV TRAFIK .....	18
5.2	NOTE 2 – INDTÆGTER FRA FLEXTRAFIK .....	18
5.3	NOTE 3 – INDTÆGTER FRA PROJEKTER.....	18
5.4	NOTE 4 – ØVRIGE INDTÆGTER.....	18
5.5	NOTE 5 – UDGIFTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK .....	19
5.6	NOTE 6 – FÆLLESUDGIFTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK .....	19
5.7	NOTE 7 – UDGIFTER FRA FLEXTRAFIK .....	19
5.8	NOTE 8 – FÆLLESUDGIFTER FRA FLEXTRAFIK.....	19
5.9	NOTE 9 – PROJEKTUDGIFTER.....	20
5.10	NOTE 10 – ØVRIGE UDGIFTER .....	20
5.11	NOTE 11 – PERSONALEOVERSIGT.....	20
5.12	NOTE 12 – ANLÆGSUDGIFTER .....	20
5.13	NOTE 13 – ANLÆGSOVERSIGTEN .....	21
5.14	NOTE 14 – FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER .....	21
5.15	NOTE 15 – TILGODEHAVENDE .....	21
5.16	NOTE 16 – LIKVIDE BEHOLDNINGER OG FINANSIERINGSOVERSIGT .....	22
5.17	NOTE 17 – EGENKAPITAL .....	23
5.18	NOTE 18 – LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE	25
5.19	NOTE 19 – KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE	25
5.20	NOTE 20 – KAUTIONS- OG GARANTIFORPLIGTELSE	25
5.21	NOTE 21 – HENSÆTTELSER.....	26
<b>6</b>	<b>NOTESPECIFIKATIONER</b> .....	<b>27</b>
<b>7</b>	<b>BEMÆRKNINGER TIL REGNSKABET</b> .....	<b>28</b>
7.1	BEMÆRKNINGER TIL BUDGETAFVIGELSER.....	28

# 1 Selskabsoplysninger

## Selskabet

### FynBus

Tolderlundsvej 9  
5000 Odense C

Telefon: 63 11 22 00

Hjemmeside: [www.FynBus.dk](http://www.FynBus.dk)

E-mail: [fynbus@fynbus.dk](mailto:fynbus@fynbus.dk)

CVR-nr.: 29 97 99 44

Oprettet: 1. januar 2007

Hjemsted: Odense

Regnskabsår: 1. januar - 31. december

## Ledelse

Rasmus Back Mandø, direktør

## Bestyrelse (2022-2025)

Morten Andersen, formand

Kim Johansen, næstformand

Anne Fiber, bestyrelsesmedlem

Ole Tyrsted Jørgensen, bestyrelsesmedlem

Jesper Kiel, bestyrelsesmedlem

Rene Larsen, bestyrelsesmedlem

Kristian Nielsen, bestyrelsesmedlem

Jim Staffensen, bestyrelsesmedlem

Regitze Tilma, bestyrelsesmedlem

Tim Vermund, bestyrelsesmedlem

Lars Erik Hornemann, bestyrelsesmedlem

## Revision

BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab  
Fælledvej 1  
5000 Odense C



## 2 Påtegninger

### 2.1 Ledelsens påtegning

Undertegnede har dags dato aflagt årsregnskab for 2022 for Trafikselskabet FynBus.

Årsregnskabet bygger i al væsentlighed på de obligatoriske oversigter og redegørelser, der skal aflægges i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver og passiver, finansielle stilling samt årets økonomiske resultat.

Odense, den 4. maj 2023

---

Rasmus Back Mandø

Direktør

### 2.2 Bestyrelsens påtegning

Bestyrelsen for Trafikselskabet FynBus har i dag behandlet og vedtaget årsregnskabet for regnskabsår 2022.

Odense, den 4. maj 2023

---

Morten Andersen

Formand

---

Kim Johansen

Næstformand

---

Anne Fiber

Bestyrelsesmedlem

---

Ole Tyrsted Jørgensen

Bestyrelsesmedlem

---

Jesper Kiel

Bestyrelsesmedlem

---

Rene Larsen

Bestyrelsesmedlem

---

Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem

---

Jim Staffensen

Bestyrelsesmedlem

---

Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem

---

Tim Vermun

Bestyrelsesmedlem

---

Lars Erik Hornemann

Bestyrelsesmedlem

## 2.3 Den uafhængige revisors revisionspåtegning

### *Til interessenterne i Fynbus*

#### **REVISIONSPÅTEGNING PÅ ÅRSREGNSKABET**

#### **Konklusion**

Vi har revideret årsregnskabet for Fynbus for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2022, jf. siderne 11-26 i årsregnskabet 2022, der omfatter anvendt regnskabspraksis, udgiftsbaseret regnskabsopgørelse, balance, obligatoriske oversigter og noter.

Årsregnskabet udarbejdes efter kravene i bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision mv.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision mv.

#### **Grundlag for konklusion**

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit ”Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet”. Vi er uafhængige af virksomheden i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants’ internationale retningslinjer for revisoreres etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA Code. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

#### **Centrale forhold ved revisionen**

Centrale forhold ved revisionen er de forhold, der efter vores faglige vurdering var mest betydelige ved vores revision af årsregnskabet for regnskabsåret 2022. Disse forhold blev behandlet som led i vores revision af årsregnskabet som helhed og udformningen af vores konklusion herom. Vi afgiver ikke nogen særskilt konklusion om disse forhold.

#### ***Entreprenørudgifter***

Området angående entreprenørudgifter har i regnskabsåret 2022 samlet haft en udgift på 628.579 t.kr. (568.383 t.kr. i 2021)

Entreprenørudgifterne er udgifterne til Fynbus’ kerneopgave med håndteringen af kollektiv trafik i form af bus- og flex kørsel. Fynbus indgår kontrakter med private entreprenører i form af vognmænd angående varetagelse af den egentlige kørsel af borgere, hvorfor Fynbus ikke selv ejer busser eller udfører den reelle kørsel. Disse kontrakter er ofte flerårige, og tilpasses løbende de aktuelle prisstigninger ved indeksering af kontraktsummerne. Kontrakterne tilpasses primært ved indeksering

## Økonomiafdelingen

udstedt af foreningen ”TRAFIKSELSKABERNE I DANMARK”. Dermed bør kontrakterne løbende tilpasse sig det reelle omkostningsniveau i Danmark, på trods af at kontrakterne er flerårige. I året 2022 har der i Danmark været ekstraordinært høje inflationsrater, hvilket har påvirket Fynbus’ omkostningsniveau markant.

Entreprenørudgifterne vurderes derfor at være et centralt forhold for revisionen, da ændringer i samfundet og prisniveauer kan have væsentlig indflydelse på årsrapporten.

### *Vores behandling i revisionen*

Vores væsentligste revisionshandlinger vedrørende entreprenørudgifterne, har været:

- Vi har i forbindelse med vores revision opnået en forståelse for selskabets procedurer og forretningsgange for håndtering af entreprenørkontrakter herunder udbudsprocessen, opstart af kontrakter samt den løbende indeksering, der foregår på månedsbasis.
- Vi har gennemgået selskabets egenkontrol med udgifter registreret på de enkelte ruter på baggrund af en substansanalytisk revisionsmetodik, hvormed enkelte kontrakter er kontrolleret i en vugge-til-grav test.
- Det er stikprøvevist kontrolleret at de gældende kontrakter er faktureret på baggrund af faktiske kontrakter, samt at de fakturerede beløbet er indekseret korrekt efter de relevante omkostningsindeks udstedt af ”TRAFIKSELSKABERNE I DANMARK” specificeret i kontrakterne.

### **Fremhævelse af forhold vedrørende revisionen**

Vi henleder opmærksomheden på, at Fynbus i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. har medtaget det af ledelsen godkendte årsbudget for 2022 samt sammenligningstal i årsregnskabet for 2021. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision.

### **Ledelsens ansvar for årsregnskabet**

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere virksomhedens evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten

## Økonomiafdelingen

har til hensigt at likvidere virksomheden, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

**Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet**

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv., altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv., foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af virksomhedens interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om virksomhedens evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at virksomheden ikke længere kan fortsætte driften.

Vi kommunikerer med ledelsen om blandt andet det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Vi afgiver også en udtalelse til den øverste ledelse om, at vi har opfyldt relevante etiske krav vedrørende uafhængighed, og oplyser den om alle relationer og andre forhold, der med rimelighed kan tænkes at påvirke vores uafhængighed og, hvor dette er relevant, anvendte sikkerhedsforanstaltninger eller handlinger foretaget for at eliminere trusler.

Med udgangspunkt i de forhold, der er kommunikeret til den øverste ledelse, fastslår vi, hvilke forhold der var mest betydelige ved revisionen af årsregnskabet for den aktuelle periode og dermed er centrale forhold ved revisionen. Vi beskriver disse forhold i vores revisionspåtegning, medmindre lov eller øvrig regulering udelukker, at forholdet offentliggøres, eller i de yderst sjældne tilfælde, hvor vi fastslår, at forholdet ikke skal kommunikeres i vores revisionspåtegning, fordi de negative konsekvenser heraf med rimelighed ville kunne forventes at veje tungere end de fordele, den offentlige interesse har af sådan kommunikation.

### **Andre Oplysninger end årsregnskabet og revisors erklæring herom**

Ledelsen er ansvarlig for Andre Oplysninger. Andre Oplysninger omfatter Bemærkninger til regnskabet på side 26 og 27-29, som ikke er omfattet af årsregnskabet og vores erklæring herom.

Vores konklusion om årsregnskabet dækker ikke Andre Oplysninger, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om disse.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at læse Andre Oplysninger og i den forbindelse overveje, om Andre Oplysninger er væsentligt inkonsistente med årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation. Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er væsentlig fejlinformation i Andre Oplysninger, skal vi rapportere om dette forhold.

Vi har ingenting at rapportere i den forbindelse.

### **ERKLÆRING I HENHOLD TIL ANDEN LOVGIVNING OG ØVRIG REGULERING**

Vores konklusion er konsistent med vores revisionsberetning til bestyrelsen på baggrund af andre erklæringer.

Udover den lovpligtige revision har vi afgivet erklæringer på projektrengskaber, andre erklæringer der er pålagt samt udført diverse rådgivningsopgaver.

Vi blev af bestyrelsen første gang antaget som revisor for Fynbus for regnskabsåret 2007 og har varetaget revisionen i en samlet opgaveperiode på 16 år frem til og med regnskabsåret 2022.

### **Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision**

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og

## Økonomiafdelingen

sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis. I vores forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet.

Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

Aalborg, den 4. maj 2023

BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab

CVR-nr. 20 22 26 70

Lasse Jensen

**Statsautoriseret revisor**

## 3 Ledelsens årsberetning

### 3.1 Ledelsens årsberetning

Trafikselskabet FynBus er et offentligt § 60-selskab stiftet den 1. januar 2007 ud fra loven om trafikselskaber. Selskabet er etableret for kommunerne på Fyn, Ærø og Langeland og Region Syddanmark. FynBus' formulerede vision er, at det skal være nemt og grønt at rejse med FynBus. De seneste år har FynBus udgivet en årsberetning, der ud over at indeholde det eksterne regnskab fokuserer på forrige års hovedaktiviteter. I 2023 behandles årsberetningen på bestyrelsesmødet i juni. Det eksterne regnskab er derfor et selvstændigt dokument.

### 3.2 Hoved- og nøgletal

Oversigt over væsentlige økonomiske nøgletal (1.000 kr.)	Regnskab 2022	Regnskab 2021	Regnskab 2020	Regnskab 2019
<b>Regnskabsopgørelsen (udgiftsbaseret)</b>				
Resultat af ordinær driftsvirksomhed (- = overskud)	8.916	2.217	-559	10.994
Resultat i alt (- = overskud)	13.851	13.273	2.467	14.245
<b>Balance, aktiver</b>				
Anlægsaktiver	167.401	276.844	286.230	303.643
Øvrige omsætningsaktiver	75.548	78.312	62.108	66.198
Likvider	32.696	50.787	84.725	62.849
<b>Balance, passiver</b>				
Egenkapital	81.346	80.044	77.536	73.714
Hensatte forpligtigelser	-263.938	-393.556	-409.452	-425.059
Langfristet gæld	-5.094	-5.405	-5.164	-1.688
Kortfristet gæld	-87.959	-87.026	-95.983	-79.658

## 4 Årsregnskab 2022

### 4.1 Anvendt regnskabspraksis

#### Generelt

Trafikselskabet FynBus er en offentlig virksomhed ejet af kommunerne på Fyn, Langeland samt Region Syddanmark. Trafikselskabet er oprettet efter styrelseslovens § 60, hvorfor regnskabet aflægges i henhold til gældende lovgivning og i al væsentlighed efter kravene i bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

Regnskabet er aflagt efter samme regnskabspraksis som sidste år.

#### God bogføringsskik

Trafikselskabet Fynbus' bogføring foretages i overensstemmelse med god bogføringsskik.

Den gode bogføringsskik kan beskrives som den praksis, der til enhver tid anses for god skik og brug blandt kyndige og ansvarsbevidste fagfolk inden for bogføringsområdet.

Det er en forudsætning for god bogføringsskik, at reglerne i Budget- og Regnskabssystem for kommuner samt øvrige relevante forskrifter er fulgt.

Regnskabsmaterialet omfatter de faktiske registreringer, herunder transaktionsspor, beskrivelser af bogføringen, herunder aftaler om elektronisk dataudveksling, beskrivelser af systemer til at opbevare og fremfinde opbevaret regnskabsmateriale, bilag og anden dokumentation, oplysninger i øvrigt, som er nødvendige for kontrolsporet, regnskaber samt revision.

#### Driftsregnskab

##### Indregning af indtægter, udgifter og omkostninger

Indtægter indregnes så vidt muligt i det regnskabsår, de vedrører, jf. transaktionsprincippet.

Driftsudgifter i regnskabsopgørelsen indregnes i det regnskabsår, de vedrører, jf. transaktionsprincippet, forudsat at de er kendte for selskabet inden udløbet af supplementsperioden. Anvendt regnskabspraksis er fraveget kravene i bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. i forbindelse med selskabets styring af eksternt finansierede projekter og anlægsudgifter godkendt af bestyrelsen, idet projekter periodiseres, såfremt projekterne strækker sig over flere regnskabsår. Modtagne tilskud, der endnu ikke er anvendt på balancetidspunktet, men forventes anvendt i det kommende regnskabsår optages som kortfristet gæld, mens der ved afholdte udgifter, der forventes inddækket af tilskud i det kommende regnskabsår, bliver optaget som et tilgodehavende, svarende til de afholdte udgifter, der forventes inddækket.



Økonomiafdelingen

### Præsentation i udgiftsregnskabet

Det udgiftsbaserede regnskabs primære funktion er at kunne sammenholde regnskabet med budgettet, der er opgjort efter udgiftsbaserede principper.

### Bemærkninger til regnskabet

Styrelsesloven fastsætter, at årsregnskabet i fornødent omfang skal være ledsaget af bemærkninger, navnlig vedrørende væsentlige afvigelser mellem budget- og regnskabsbeløb.

## Balancen

Formålet med balancen er at vise selskabets aktiver og passiver opgjort henholdsvis primo og ultimo regnskabsåret, idet der ved passiver forstås summen af egenkapital og forpligtelser.

### Materielle anlægsaktiver

Aktiver indregnes som hovedregel i balancen til kostpris og afskrives over den forventede levetid. Ejendomsretten dokumenteres via bogførte fakturaer og leasingaftaler m.v.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet tages i brug.

Aktiver med en levetid på 1 år eller derunder - samt aktiver under 100.000 kr. - afskrives straks og registreres således ikke i anlægskartoteket.

Udgifter på 100.000 kr. eller derover og som medfører en væsentlig forbedring af et aktivs egenskaber eller en væsentlig forlængelse af et aktivs levetid, aktiveres sammen med det pågældende aktiv og afskrives over den nye levetid. Udgifter til mindre reparationer o. lign. som ikke har væsentlig indflydelse på aktivets levetid eller egenskaber i øvrigt, udgiftsføres i det regnskabsår, hvori de afholdes.

Levetiderne ligger i følgende intervaller:

• Bygninger	25 - 50 år
• Andre bygninger (endestationer)	10 - 30 år
• Leasede aktiver	5 - 10 år
• Tekniske anlæg, maskiner mv.	5 - 10 år
• Rejsekortudstyr	10 år
• Inventar	5 år
• IT-udstyr mv.	3 år
• Immaterielle anlægsaktiver	3 år

Der afskrives ikke på materielle anlæg, der endnu ikke er taget i brug. Efter ibrugtagning påbegyndes afskrivning over anlæggets forventede levetid. Der foretages et helt års afskrivninger i anskaffelsesåret / ibrugtagsåret. Der foretages ikke afskrivninger i afhændelsesåret.

### **Immaterielle anlægsaktiver**

Aktiver indregnes som hovedregel i balancen til kostpris og afskrives over den forventede levetid. Ejendomsretten dokumenteres via bogførte fakturaer m.v.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet tages i brug.

Aktiver med en levetid på 1 år eller derunder - samt aktiver under 100.000 kr. - afskrives straks og registreres således ikke i anlægskartoteket.

### **Materielle og immaterielle anlægsaktiver under udførelse**

Igangværende materielle og immaterielle anlægsaktiver værdiansættes til de samlede afholdte omkostninger på balancetidspunktet.

### **Grunde og bygninger**

Bygninger og grunde indregnes til bogførte værdier med fradrag af afskrivninger. Disse værdier kommer fra delingsaftalerne vedrørende FynBus fra Fyns Amt henholdsvis Odense Kommune. Nye anlæg indregnes til anskaffelsespris. Der afskrives ikke på grunde. FynBus har en ejerandel på 3,72 % af ejerforeningen Odense Banegård. Ejerandelen er med udgangspunkt i delingsaftalen optaget til 0 kr.

### **Finansielle anlægsaktiver - Tilgodehavender**

Tilgodehavender er optaget i balancen til nominal værdi under de respektive regnskabsposter hertil.

Tilgodehavende hos Odense Kommune udgør forskellen mellem den bogførte værdi af den del af tjenestemandspensionsforpligtelsen der i henhold til aftale direkte kan henføres Odense Kommune, og de aktiver som Fynbus modtog ved overdragelse af tjenestemændene i 2008. Aktiverne er opgjort til bogført værdi, med undtagelse af Ejendommen Gammelsø 6, som indgår til samme værdi som ved overdragelsen, da dette vurderes at være ejendommens dagsværdi.

### **Finansielle anlægsaktiver - Aktier og andelsbeviser**

Kapitalandele i selskaber som Fynbus har medejerskab til fx Rejsekort & Rejseplan A/S, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi, jf. seneste foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Fynbus ejerandel ultimo indeværende regnskabsår. Kapitalindskud i selskaberne, der er indskudt efter det eneste foreliggende årsregnskab for selskabet, indregnes i balancen med værdien af kontantindskuddet. Der udarbejdes ikke koncernregnskab for Fynbus.

### **Omsætningsaktiver - Tilgodehavender**

Nettoværdien af udgifter og indtægter afholdt inden regnskabsårets udgang, men som vedrører efterfølgende regnskabsår, er klassificeret som periodeafgrænsningspost under omsætningsaktiver - henholdsvis kortfristet gæld.

Indtægter som vedrører indeværende regnskabsår, men som først betales i det efterfølgende regnskabsår er klassificeret som kortfristet tilgodehavende.

## **Omsætningsaktiver – likvide midler**

Likvide midler omfatter - udover kontante beholdninger og indestående i pengeinstitutter - værdien af obligationsportefølje, som administreres af pengeinstitut. Værdien heraf er opgjort til aktuell markedsværdi på balancedagen inkl. vedhængende renter.

## **Egenkapital**

Det er ejernes intention, at selskabets drift skal hvile i sig selv. I forbindelse med årsregnskabs godkendelse i bestyrelsen, træffes beslutning om eventuel alternativ finansiering/disponering af årets resultat.

## **Langfristede gældsforpligtelser**

Den andel af feriepengeforpligtelsen der vedrører indefrosne feriemidler jf. den nye ferielov er indregnet som langsigtet gældsforpligtelse til feriefonden.

## **Hensatte forpligtelser**

Forpligtelser indregnes i balancen, når selskabet på balancedagen har en retslig eller faktisk forpligtigelse, som resultat af en tidligere begivenhed, og det er sandsynligt, at afviklingen heraf vil medføre et træk på de økonomiske ressourcer, således at der kan foretages en pålidelig beløbsmæssig måling af forpligtigelsen.

Pensionsforpligtelser, der ikke er forsikringsmæssigt afdækkede vedrørende tjenestemandsansatte og ansatte på tjenestemandslignende vilkår, optages i balancen under forpligtelser. Kapitalværdien af pensionsforpligtigelsen er i forbindelse med delingsaftalen mellem Odense Kommune og FynBus, beregnet aktuarmæssigt. Minimum hvert 5. år foretages en aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtigelsen vedrørende tjenestemænd. Dette er sket pr. 31.12.2017 og igen pr. 30.11.2018 i forbindelse med lukning af Odense Bybusser. Seneste aktuaropgørelse er lavet pr. 31.12.2022. Næste aktuaropgørelse laves i 2028.

I perioden mellem aktuaropgørelser reguleres forpligtelsen med årets ind- og udbetalinger. Indbetalingerne omfatter indbetalinger fra pensionselskab, nettoafkast af værdipapirer og ejendommen Gammel Sø 6. Udbetalingerne omfatter udbetalinger til pensionister og eksterne administrationsudgifter

Fra og med aktuaropgørelsen pr. 31.12.2012 anvender FynBus en pensionsalder på 62 år. FynBus har tidligere anvendt en pensionsalder på 63½ år – da det var under disse forudsætninger, der skete overdragelse fra Odense Kommune.

Fra 2008 er den fremadrettede afdækning af pensionsforpligtigelse for tjenestemænd overført fra Odense Kommune foretaget gennem pensionsordning hos pensionselskab.

Fra og med 2013 følger hensættelsen på administrative tjenestemænd, hensættelsesprocenten for tjenestemænd via pensionselskab. Fra 2019 anvendes folkepensionsalderen, da pensionselskabet har ændret praksis.

Den del af tjenestemandspensionsforpligtelsen som påhviler alle ejerne sker regulering af forpligtelsen via egenkapitalen, mens den del af forpligtelsen som alene vedrører Odense Kommune reguleres via tilgodehavender.

Økonomiafdelingen

### **Kortfristede gældsforpligtelser**

Kortfristede gældsforpligtelser måles til nominel værdi.

Udgifter som vedrører indeværende regnskabsår, men som først betales i det efterfølgende regnskabsår er klassificeret som kortfristet gæld.

### **Noter til driftsregnskab og balance**

Der er udarbejdet noter til henholdsvis driftsregnskab og balance i det omfang, der er væsentlige forhold, som bør belyses, og/eller ministeriet har stillet krav om noteoplysning/regnskabsbemærkning.

## 4.2 Driftsregnskab - udgiftsbaseret

<b>Regnskabsopgørelse (1.000 kr.)</b>				
<b>Note</b>	<b>INDTÆGTER</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Budget 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>
1	Indtægter fra busdrift	-180.546	-199.184	-211.082
	Ejerbidrag fra busdrift	-460.907	-384.467	-389.438
	<b>Indtægter kollektiv trafik i alt</b>	<b>-641.452</b>	<b>-583.651</b>	<b>-600.520</b>
2	Indtægt fra flexkørsel	-6.304	-6.221	-5.720
	Ejerbidrag fra flexkørsel	-93.730	-89.012	-86.200
	<b>Indtægter flexkørsel i alt</b>	<b>-100.034</b>	<b>-95.233</b>	<b>-91.920</b>
3	Indtægter fra projekt	-925	0	-118
4	Indtægter fra øvrige	-3.680	-3.706	-3.824
	<b>Indtægter i alt</b>	<b>-746.090</b>	<b>-682.590</b>	<b>-696.381</b>

<b>Note</b>	<b>UDGIFTER</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Budget 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>
5	Udgifter fra busdrift	552.500	493.737	514.631
6 og 11	Fællesudgifter	87.785	85.414	80.585
	<b>Udgifter kollektiv trafik i alt</b>	<b>640.284</b>	<b>579.151</b>	<b>595.217</b>
7	Udgifter fra flextrafik	76.007	74.646	71.392
8	Fælles udgifter	22.656	20.588	19.300
	<b>Udgifter flexkørsel i alt</b>	<b>98.664</b>	<b>95.234</b>	<b>90.692</b>
9	Udgifter fra projekt	141	0	66
10	Udgifter fra øvrige	17.003	17.581	16.255
	<b>Udgifter i alt</b>	<b>756.092</b>	<b>691.965</b>	<b>702.230</b>
	<b>Driftsresultat før finansiering</b>	<b>10.002</b>	<b>9.376</b>	<b>5.848</b>
	Renter	-1.086	-1.335	-3.632
	<b>Resultat af ordinær driftsvirksomhed</b>	<b>8.916</b>	<b>8.041</b>	<b>2.217</b>
	Anlægsudgifter	4.935	4.500	11.056
	<b>Resultat i alt</b>	<b>13.851</b>	<b>12.541</b>	<b>13.273</b>

<b>Resultatdisponering (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Budget 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>
Til rammestyring via egenkapital	2.088	0	4.506
Til egenkapital	11.763	12.541	8.767
<b>Resultat i alt (- = overskud)</b>	<b>13.851</b>	<b>12.541</b>	<b>13.273</b>

## 4.3 Balance

Note	Aktiver (1.000 kr.)	Ultimo 2022	Ultimo 2021	Ultimo 2020
	<b>Anlægsaktiver</b>			
<b>12 &amp; 13</b>	<b>Materielle anlægsaktiver</b>			
	Grunde og bygninger	31.625	33.726	35.328
	Tekniske anlæg m.v.	26.924	32.965	33.590
	Inventar mv.	753	986	153
	Anlæg under udførelse	0	0	331
<b>12 &amp; 13</b>	<b>Immaterielle anlægsaktiver</b>			
	Immaterielle anlægsaktiver	917	2.817	1.542
	Anlæg under udførelse	2.354	0	452
	<b>Materielle/immaterielle anlægsaktiver</b>	<b>62.573</b>	<b>70.493</b>	<b>71.396</b>
<b>14</b>	<b>Finansielle anlægsaktiver</b>	<b>104.828</b>	<b>206.350</b>	<b>222.412</b>
	<b>Anlægsaktiver i alt</b>	<b>167.401</b>	<b>276.844</b>	<b>293.808</b>
	<b>Omsætningsaktiver</b>			
<b>15</b>	Tilgodehavender	75.548	78.312	78.312
<b>16</b>	Likvide beholdninger	32.696	50.787	50.787
	<b>Omsætningsaktiver i alt</b>	<b>108.244</b>	<b>129.099</b>	<b>129.099</b>
	<b>Aktiver i alt</b>	<b>275.645</b>	<b>405.943</b>	<b>422.907</b>

Note	Passiver (1.000 kr.)	Ultimo 2022	Ultimo 2021	Ultimo 2020
<b>17</b>	Egenkapital	-81.346	-80.044	-65.298
<b>21</b>	Hensatte forpligtigelser	263.938	393.556	409.163
<b>18</b>	Langfristede gældsforpligtigelser	5.094	5.405	5.405
<b>19</b>	Kortfristede gældsforpligtigelser	87.959	87.026	92.431
	<b>Passiver i alt</b>	<b>275.645</b>	<b>405.943</b>	<b>441.701</b>

<b>20</b>	Eventualforpligtelser udgør 1.934.592 t.kr.
-----------	---

## 5 Noter til driftsregnskab og balance

### 5.1 Note 1 - Indtægter Kollektiv trafik

Note 1 - Indtægter fra Kollektiv trafik (1.000 kr.)	Regnskab 2022	Budget 2022	Regnskab 2021
Indtægter busdrift	-162.877	-195.196	-152.982
Covid-19 kompensation	-14.658	0	-55.320
Indtægter telekørsel	-3.011	-3.988	-2.780
<b>Indtægter fra kollektiv trafik i alt</b>	<b>-180.546</b>	<b>-199.184</b>	<b>-211.082</b>

### 5.2 Note 2 - Indtægter fra Flextrafik

Note 2 - Indtægter fra Flextrafik (1.000 kr.)	Regnskab 2022	Budget 2022	Regnskab 2021
Indtægter Handicapkørsel (SBH)	-6.095	-5.980	-5.498
Indtægter Anden kørsel	-209	-240	-222
<b>Indtægter fra flextrafik i alt</b>	<b>-6.304</b>	<b>-6.221</b>	<b>-5.720</b>

### 5.3 Note 3 - Indtægter fra projekter

Note 3 - Indtægter fra projekter (1.000 kr.)	Regnskab 2022	Budget 2022	Regnskab 2021
Indtægter "Mobilitetspulje"	-26	0	-54
Projekt Bus og Cykel på arbejde	-150	0	0
Tilskud fra Trafikstyrelsen Projekt "3 El-Busser"	-749	0	-64
<b>Indtægter fra projekter i alt</b>	<b>-925</b>	<b>0</b>	<b>-118</b>

### 5.4 Note 4 - Øvrige indtægter

Note 4 - Øvrige indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2022	Budget 2022	Regnskab 2021
Indtægter vedr. tjenestemandspensioner	-3.680	-3.706	-3.824
<b>Øvrige indtægter i alt</b>	<b>-3.680</b>	<b>-3.706</b>	<b>-3.824</b>

**5.5 Note 5 - Udgifter fra Kollektiv trafik**

<b>Note 5 - Udgifter fra Kollektiv trafik (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Budget 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>
Udgifter busdrift	547.156	482.954	513.922
Covid-19 kompensation vedr. busdrift	-3.542	0	-11.028
Udgifter telekørsel	8.886	10.782	8.553
Covid-19 kompensation vedr. telekørsel	0	0	3.185
<b>Udgifter fra kollektiv trafik i alt</b>	<b>552.500</b>	<b>493.737</b>	<b>514.631</b>

**5.6 Note 6 - Fællesudgifter fra Kollektiv trafik**

<b>Note 6 - Fællesudgifter fra Kollektiv trafik (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Budget 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>
Fællesudgifter busdrift	83.765	81.232	75.813
Covid-19 kompensation vedr. busdrift	0	0	-80
Fællesudgifter telekørsel	4.020	4.182	4.852
<b>Fællesudgifter fra kollektiv trafik i alt</b>	<b>87.785</b>	<b>85.414</b>	<b>80.585</b>

**5.7 Note 7 - Udgifter fra Flextrafik**

<b>Note 7 - Udgifter fra Flextrafik (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Budget 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>
Udgifter Handicapkørsel (SBH)	26.749	25.416	22.032
Covid-19 kompensation vedr. handicapkørsel	0	0	3.492
Udgifter Anden kørsel	49.258	49.230	39.282
Covid-19 kompensation vedr. Anden kørsel	0	0	6.586
<b>Udgifter fra flextrafik i alt</b>	<b>76.007</b>	<b>74.646</b>	<b>71.392</b>

**5.8 Note 8 - Fællesudgifter fra Flextrafik**

<b>Note 8 - Fællesudgifter fra Flextrafik (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Budget 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>
Fællesudgifter Handicapkørsel (SBH)	5.151	5.313	4.957
Fællesudgifter Anden kørsel	9.975	9.259	7.769
Fællesudgifter Siddende patientbefordring	7.530	6.016	6.574
<b>Fællesudgifter fra flextrafik i alt</b>	<b>22.656</b>	<b>20.588</b>	<b>19.300</b>



## 5.9 Note 9 - Projektudgifter

Note 9 - Projektudgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2022	Budget 2022	Regnskab 2021
Udgifter "Bedre trafikinformation"	327	0	779
Udgifter Nyt økonomisystem	1.490	0	0
Heraf anlægsudgifter	-1.676	0	-713
<b>Projektudgifter i alt</b>	<b>141</b>	<b>0</b>	<b>66</b>

## 5.10 Note 10 - Øvrige udgifter

Note 10 - Øvrige udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2022	Budget 2022	Regnskab 2021
Udgifter vedr. tjenestemænd	17.003	17.581	16.255
<b>Øvrige udgifter i alt</b>	<b>17.003</b>	<b>17.581</b>	<b>16.255</b>

## 5.11 Note 11 - Personaleoversigt

Note 11 - Personaleoversigt over antal medarbejdere, omregnet til heltidsansatte	Regnskab 2022	Regnskab 2021
<b>FynBus i alt</b>	<b>98,0</b>	<b>96,6</b>
Der er 2 medarbejdere udlånt til Keolis, som ikke er indeholdt i denne note. De samlede lønudgifter i 2022 udgjorde 58.106 (1.000 kr.).		

## 5.12 Note 12 - Anlægsudgifter

Note 12 - Anlægsudgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2022	Budget 2022	Regnskab 2021
<b>Immaterielle anlæg m.v.:</b>	2.860	3.500	2.503
Diverse it-projekter			
<b>Teknisk anlæg bygninger:</b>	0	0	338
<b>Grunde og bygninger</b>	360	0	492
Endestationer			
<b>Tekniske anlæg m.v.</b>	1.609	1.000	6.586
Firmabiler, Trafikinformation			
<b>Inventar m.v.</b>	106	0	1.137
Mødelokaler, Server mv.			
<b>Anlæg under udførelse</b>	0	0	0
Endestationer			
<b>I alt</b>	<b>4.935</b>	<b>4.500</b>	<b>11.056</b>

### 5.13 Note 13 - Anlægsoversigten

Note 13 - Anlægsoversigt (1.000 kr.)							
Anlægsaktiver (1.000 kr)	Immaterielle anlægsaktiver	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	Grunde og bygninger	Tekniske anlæg mv.	Inventar mv.	Materielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
<b>Kostpris 1.1.2022</b>	<b>22.507</b>	<b>797</b>	<b>69.795</b>	<b>73.689</b>	<b>3.434</b>	<b>0</b>	<b>170.222</b>
Tilgang	524	2.336	360	1.609	106		4.935
Afgang	0	0				0	0
<b>Kostpris 31.12.2022</b>	<b>23.031</b>	<b>3.133</b>	<b>70.155</b>	<b>75.298</b>	<b>3.540</b>	<b>0</b>	<b>175.157</b>
<b>Ned- og afskrivninger 1.1.2022</b>	<b>20.487</b>	<b>0</b>	<b>36.069</b>	<b>40.724</b>	<b>2.448</b>	<b>0</b>	<b>99.728</b>
Årets afskrivninger	1.627	779	2.461	7.650	339		12.855
Afskrivninger afhændede aktiver rivninger	22.114	779	38.530	48.374	2.787	0	0
<b>Regnskabsmæssig værdi 31.12.2022</b>	<b>917</b>	<b>2.354</b>	<b>31.625</b>	<b>26.924</b>	<b>753</b>	<b>0</b>	<b>62.573</b>
<b>Heraf finansielt leasede aktiver</b>							<b>0</b>
<b>Afskrivning (antal år)</b>	<b>3 år</b>		<b>10-50 år</b>	<b>5-10 år</b>	<b>3-5 år</b>		

Ejendomsvurderingen 2020 på Gammelsø 6, Odense udgør 30.000 tkr.  
Ejerlejlighed i Odense Banegårdcenter er undtaget fra vurdering. FynBus' ejerandel udgør 3,66%. Ved åbningsbalancen 1/1-2007 er ejerlejligheden værdisat til 0 kr.  
Ejerlejligheden benyttes af FynBus' Kundecenter.

### 5.14 Note 14 - Finansielle anlægsaktiver

Note 14 - Finansielle anlægsaktiver (1.000 kr.)	Regnskab 2022	Regnskab 2021
Tilgodehavende tjenestemænd - Odense Kommune	90.942	190.971
Ansvarlig lån - Rejsekort/Rejseplan A/S	3.270	5.259
Aktieandel Rejsekort/Rejseplan A/S	10.616	10.120
<b>Finansielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>104.828</b>	<b>206.350</b>

Ansvarlig lånekapital forrentes med CIBOR 12-måneders rente tillagt 1 procentpoint. Fynbus har indskudt aktiekapital i Rejsekort A/S for 32,5 mio. kr. Aktiebeholdningen er optaget til indskudsværdi i 2015. Kapitalindskuddet reguleres årligt efter indre værdi, første gang i 2016.

### 5.15 Note 15 - Tilgodehavende

Note 15 - Tilgodehavender (1.000 kr.)	Regnskab 2022	Regnskab 2021
Tilgodehavender, kommuner	12.594	31.317
Tilgodehavender, Region Syddanmark	14.913	0
Tilgodehavender, rejsekortet	1.371	988
Øvrige tilgodehavender	46.669	46.007
<b>Kortfristede tilgodehavender i alt</b>	<b>75.548</b>	<b>78.312</b>

**5.16 Note 16 - Likvide beholdninger og finansieringsoversigt**

<b>Note 16 - Likvidebeholdninger (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>
Øvrige FynBus, drift	-69.055	-74.771
Pensionsmidler - bankkonto og obligationer	101.751	125.558
<b>Likvide beholdninger ultimo</b>	<b>32.696</b>	<b>50.787</b>

<b>Note 16 - Finansieringsoversigt (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>
<b>Likvide beholdninger primo</b>	50.787	84.725
<b>Tilgang af likvide aktiver:</b>		
+/- Årets resultat	-11.763	-8.767
+/- ændring i kortfristede tilgodehavender	2.764	-24.151
+/- ændring i kortfristede gældsforpligtelser	933	-1.011
+/- ændring i langfristede gældsforpligtelser	-311	241
+/- indbetalinger vedrørende finansielle anlægsaktiver	1.448	2.171
+/- tilgodehavender vedrørende finansielle anlægsaktiver	-45	-84
+/- finansieret via egenkapitalen	2.125	1.305
+/- Øvrige finansforskydninger	-13.242	-3.641
<b>Anvendelse af likvide aktiver:</b>		
Afdrag på lån	0	0
<b>Likvide beholdninger ultimo</b>	<b>32.696</b>	<b>50.787</b>

**5.17 Note 17 - Egenkapital**

<b>Note 17 - Egenkapital (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>
<b>Egenkapital rammestyring</b>		
Primo	1.423	5.929
Overført resultat, jf. resultatdisponering	-2.088	-4.506
<b>Rammestyring ultimo</b>	<b>-665</b>	<b>1.423</b>
<b>Egenkapital i øvrigt Primo</b>	<b>-81.468</b>	<b>-83.464</b>
<b><i>Egenkapital anlægsaktiver</i></b>		
Primo	70.493	71.396
Investering i anlægsaktiver	4.935	11.901
Afgang anlægsaktiver	0	-981
Årets afskrivninger anlægsaktiver	-12.855	-11.823
Ultimo	62.573	70.493
<b><i>Egenkapital Feriepengeforpligtelse</i></b>		
Primo	7.334	2.095
Regulering feriepengeforpligtelse	-537	5.239
Ultimo	6.797	7.334
<b><i>Egenkapital Rejsekort&amp;Rejseplanen aktier - indre værdi</i></b>		
Primo	-22.344	-23.405
Ændring i indre værdi	495	1.061
Ultimo	-21.849	-22.344
<b><i>Egenkapital Rejsekort udstyr og implementering</i></b>		
Primo	-73.452	-74.757
Afdrag udstyr - genopretning	2.125	1.305
Ultimo	-71.327	-73.452

## Økonomiafdelingen

<b>Note 17 - Egenkapital - fortsat (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>
<b><i>Egenkapital Tjenestemænd FynBus</i></b>		
Primo	-13.733	-4.133
+/- Årets resultat vedr. tj.mænd	-11.763	-8.767
Odense Kommunes andel af tjenestemandspens	0	0
Urealiseret kursreguleringer	-11.462	-1.046
Regulering henlæggelse tjenestemandspension	9.516	214
Ultimo	-27.442	-13.733
<b><i>Egenkapital Tjenestemænd Odense Kommune</i></b>		
Primo	13.260	3.424
Andel af tjenestemandspension	20.397	9.837
Ultimo	33.657	13.260
<b><i>Egenkapital Projekter, TMS-billetudstyr mv.</i></b>		
Primo	-58.084	-58.084
Ultimo	-58.084	-58.084
<b>Egenkapital Indefrosne feriemidler</b>		
	-5.006	-4.942
<b>Egenkapital i øvrigt Ultimo</b>		
	-80.681	-81.468
<b>Egenkapital i alt</b>	<b>-81.346</b>	<b>-80.045</b>

**5.18 Note 18 - Langfristede gældsforpligtelser**

<b>Note 18 - Langfristet gæld (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>
Indefrosne feriemidler	5.094	5.405
<b>Langfristet gæld i alt</b>	<b>5.094</b>	<b>5.405</b>

**5.19 Note 19 - Kortfristede gældsforpligtelser**

<b>Note 19 - Kortfristede gæld (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>
Kommuner	15.678	4.590
Region Syddanmark	3.967	2.064
Løn	223	3.205
Anden gæld:		
- Skyldige feriepenge ekskl. indefrosne feriemidler	3.958	3.046
- Overskudslikviditet vedr. rejsekortet mv.	9.055	7.987
- Øvrig gæld	55.078	66.135
<b>Kortfristet gæld i alt</b>	<b>87.959</b>	<b>87.026</b>

**5.20 Note 20 - Kautions- og garantiforpligtelser**

<b>Note 20 - Eventualforpligtelser (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>	<b>Regnskab 2020</b>
Huslejeforpligtelser	660	829	2.405
Operationel leasing af kontormaskiner og biler	151	332	507
Forpligtelser i hh. til indgåede entreprenørkontrakter	1.933.616	2.302.405	1.489.886
Økonomisk sanktion vedr. udbudsregler	0	3.000	3.000
Feriepengeforpligtelse FlexDanmark	166	161	356
<b>Eventualforpligtelser i alt</b>	<b>1.934.592</b>	<b>2.306.727</b>	<b>1.496.154</b>

**5.21 Note 21 - Hensættelser**

<b>Note 21 - Hensættelser (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>
Hensatte forpligtelser primo	393.556	409.452
Betalte pensioner	-20.379	-19.565
Pensionshensættelse, administrativt personale	323	384
Indbetaling vedr. ansatte tjenestemænd	3.357	3.286
Regulering i henhold til aktuaropgørelse	-112.920	0
<b>Hensatte forpligtelser ultimo</b>	<b>263.938</b>	<b>393.556</b>

## 6 Notespecifikationer

Specifikationer til internt regnskab.

<b>Note 1 - Indtægter Kollektiv trafik (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Budget 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>
Indtægter busdrift internt regnskab	160.081	188.440	150.043
+ Salgsprovision	852	1.499	1.411
+ Tab på debitorer	410	4.231	665
+ Rejsekort chipkortudgift	1.534	1.027	863
<b>Indtægter busdrift eksternt regnskab note 1</b>	<b>162.877</b>	<b>195.196</b>	<b>152.982</b>

<b>Note 5 - Udgifter Kollektiv trafik (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Budget 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>
Udgifter busdrift internt regnskab	544.720	476.198	511.474
+ Salgsprovision	852	1.499	1.411
+ Tab på debitorer	410	4.231	665
+ Rejsekort chipkortudgift	1.534	1.027	863
- Anlægsudgifter i busdrift	-360	0	-492
<b>Udgifter busdrift eksternt regnskab note 5</b>	<b>547.156</b>	<b>482.954</b>	<b>513.922</b>

<b>Note 6 - Fællesudgifter Kollektiv trafik (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Budget 2022</b>	<b>Regnskab 2021</b>
Fællesudgifter internt regnskab	84.573	85.732	80.625
- Heraf anlægsudgifter	-1.529	-4.500	-8.624
- Projektudgifter	-892	0	-661
- Heraf rammestyling	2.088	0	4.506
- Renteudgifter	-475	0	-32
<b>Fællesudgifter eksternt regnskab</b>	<b>83.765</b>	<b>81.232</b>	<b>75.813</b>



## 7 Bemærkninger til regnskabet

### 7.1 Bemærkninger til budgetafvigelser

Bevilling / budget (1.000 kr.) (udgiftsbaseret)	Regnskab 2022	Budget 2022	Afvigelser
Indtægter	-746.090	-682.590	-63.501
Udgifter	756.092	691.965	64.127
Renteindtægter	-1.086	-1.335	249
Anlægsudgifter	4.935	4.500	435
Resultat (- = overskud)	<b>13.851</b>	<b>12.541</b>	<b>1.310</b>

### Bemærkninger

Generelt er regnskab 2022 præget af Covid-19 og den aftale, der er indgået mellem regeringen, KL og Danske Regioner om håndtering af de regionale trafiksekskabers økonomiske konsekvenser som følge af Covid-19. Aftalen dækker delvis Covid-19 relaterede omkostninger for 2022. Covid-19 har betydet manglende passagerer og dermed et efterslæb i forhold til passagerindtægter.

Desuden har 2022 været præget af stigende omkostningsindekser, der anvendes til entreprenørafregning, som for diesel er øget med ca. 9 %, el er øget med ca. 10 % samt HVO-biodiesel er øget med ca. 16 %.

#### Indtægter:

Afvigelsen på 63,5 mio. kr. i merindtægter kan henføres til:

Busdriften, herunder telekørsel, mindreindtægt på 18,6 mio. kr.:

- Indtægterne fra busdriften er 32,3 mio. kr. lavere end budgetteret. 2022 startede med nedlukning og restriktioner som følge af Covid-19, hvilket påvirkede passagertallet og indtægterne negativt. Passagertallet nået ikke op på det forventede niveau i løbet af 2022.
  - Det er primært Ungdomskort, Pendlerkort og Rejsekort Classic, der sidenhen er udeblevet af den kollektive trafik på Fyn. Tabet af passagerer i ovenstående rejsehjemler udgør 17,5 mio. kr.
  - Indtægten vedr. Tilslutningsbilletter er tillige faldet markant i forhold til budgettet. Dette skyldes at Fynbus' andel i forhold til Arriva og DSB er mindre end det var budgetteret.
  - Indtægt vedr. skolekort afviger med 2,4 mio. kr. i forhold til budget. Hovedårsagen hertil er, at Assens Kommune forlod ordningen lige efter sommerferien 2022 og deres andel således udeblev i 2. halvår af 2022.
- Covid-19 kompensation svarende til 14,7 mio. kr.
- Indtægterne fra telekørsel er 1,0 mio. kr. lavere end budget.

## Økonomiafdelingen

Ejerbidraget til busdriften er 76,4 mio. kr. højere end budgetteret. Den væsentligste årsag skyldes øget entreprenørudgifter pga. udskydelse af bynet i Odense fra januar 2022 til august 2022, samt en stigning i Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks.

Flextrafik, Handicap og Specialkørsel, merindtægt på 0,08 mio. kr.

- Indtægterne fra flextrafik er 0,08 mio. kr. højere end budget, svarende til 1,3%. Det skyldes en højere gennemsnitlig indtægt per tur end budgetteret.

Ejerbidraget til Flex, Handicap og Specialkørsel er 4,7 mio. kr. højere end budgetteret, svarende til 5,3%. Merforbruget skyldes primært:

- FynBus' andel af boden, der tilfaldt trafikselskaberne, da de tabte retssagen vedr. forståelse af stillede mindstekrav i flextrafikken.
- Højere entreprenørudgifter end budgetteret. Entreprenørudgifter pr. tur er steget fra 97 kr. til 106 kr. og skyldes primært de stigende brændstofpriser. De stigende brændstofpriser modsvarer delvis af for lav budgetteret udgift til specialskolekørsel i Faaborg-Midtfyn kommune.

Øvrige indtægter, herunder indtægter vedrørende eksternt finansierede projekter, merindtægt på 0,9 mio. kr. der primært kommer fra:

- Merindtægt fra Region Syddanmark vedr. mobilitetspulje på 0,03 mio. kr.
- Merindtægt fra Staten (trafikstyrelsen) vedr. projekt grønne elbusser til Fyn på 0,75 mio. kr.
- Merindtægt vedr. Projekt Bus og Cykel på arbejde på 0,15 mio. kr.
- Mindreindtægt på 0,03 mio. kr. i nettohuslejeindtægt.

**Udgifter:**

Afvigelsen på 64,1 mio. kr. i merudgifter kan henføres til:

Busdriften, herunder Telekørsel, merudgift på 61,1 mio. kr.:

- Udgifter til busdrift er 60,7 mio. kr. højere end budgetteret. Nedenstående tal indeholder Covid-19 kompensation svarende til 3,5 mio. kr., som følge af merudgifter til ekstra rengøring i 1. halvår 2022 på 4,5 mio. kr. Kompensationen dækker merudgifterne til medio maj. Merudgiften kan hovedsageligt henføres til stigning i Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks, samt flere køreplantimer. Derudover ses der indbyrdes forskydninger.
  - Kontraktpriserne er jf. Trafikselskaberne i Danmarks indeks steget 8,8% for diesel, 10,1% for El og 15,6% for HVO i forhold til budget, svarende til 42,8 mio. kr.
  - Overordnet er produktionen øget med ca. 29.200 køreplantimer i forhold til budgettet, svarende til 24,3 mio. kr., hvor det primært er en konsekvens af udskydelse af nyt bynet i Odense.
  - Der er mindreudgifter på 0,3 mio. kr. som følge af ændret kørselssammensætning og grundet andre forhold i Odense.
  - Desuden er der 0,7 mio. kr. i merudgift i forhold til elbusser i Regionen.
  - Udgifter til variabel kørsel, direkte henførbare udgifter og incitamentsaftaler mv. er -3,5 mio. kr. mindre end budgetteret.

## Økonomiafdelingen

- Mindreudgift på tab på debitorer på 3,8 mio. kr. som skyldes, at processen med automatisk indberetning til Gældsstyrelsen ikke kom i drift som forventet. Derfor er der indberettet mindre det forventede ved budgetlægningen.
- Merindtægt på 0,7 mio. kr. for provision af salg af rejsekort
- Merudgift på 0,5 mio. kr. til køb af chipkort
- Reduktion i udgifter i forbindelse med anlæg på 0,3 mio. kr.

Udgifter til Telekørsel er 1,9 mio. kr. mindre end budgetteret og indeholder ikke Covid-19 kompensation.

- De lavere udgifterne vedr. telekørsel skyldes primært mindre kørsel end budgetteret.

Fællesudgifterne under kollektiv trafik (excl. renter) er 2,3 mio. kr. større end budgetteret.

- Merforbrug vedr. fællesudgifter relateret til busdriften på 2,5 mio. kr. vedr. busdriften, heraf reguleres via rammestyring 2,09 mio. kr.
- Mindreforbrug vedr. fællesudgifterne til telekørsel på 0,16 mio. kr.

Flextrafik, merudgift på 3,4 mio. kr.:

- Merforbruget kan primært henføres til et merforbrug på handicapkørsel (SBH) på 1,3 mio. kr.
- Udgifter til flextrafik indeholder ikke Covid-19 kompensation.
- Fællesudgifterne er 2,07 mio. kr. højere end budget og skyldes merforbrug vedr. anden kørsel og siddende patientbefordring.

Øvrige udgifter, herunder eventuelle udgifter vedrørende projekter, mindreudgift på 0,4 mio. kr.:

- Udgifter vedr. tjenestemænds pensionsudbetalinger er 0,6 mio. kr. lavere end budgetteret.

**Renter:**

Afvigelsen på 0,22 mio. kr. i mindreindtægt kan henføres til:

- I 2022 er der urealiseret kursregulering på 11,46 mio. kr. Forrentning af midler fra pensionsindestående til tjenestemænd lyder på 9,9 mio. kr., hvilket giver en indtægt på 1,56 mio. kr.
- Derudover er realiseret en udgift på 0,5 mio. kr., bestående af øvrige renteudgifter og renteindtægter fra ansvarligt lån.

**Anlægsudgifter:**

Udgiften er 0,4 mio. kr. højere end budgetteret, hvilket primært kan henføres til, at der ikke var budgetteret anlægsudgifter til nyt køkken på Gammelsø.

**Resultat:**

Resultatet udviser et samlet underskud efter ejerbetaling på 13,8 mio. kr., hvilket er 1,3 mio. kr. højere end budgettet og skyldes primært merudgift vedrørende den ordinære drift.

Af det samlede resultat er 2,09 mio. kr. disponeret til rammestyring af fællesudgifter via egenkapitalen, mens 11,8 mio. kr. vedrører tjenestemænd og overføres til egenkapitalen i øvrigt.

## FynBus busdrift 2022

	Assens	Faab-Midtfyn	Kerteminde	Langeland	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Odense	Svendborg	RSD	I alt
<b>Ejerbetaling Kollektiv trafik</b>	<b>20.732.259</b>	<b>29.532.665</b>	<b>7.829.220</b>	<b>6.883.882</b>	<b>13.409.788</b>	<b>16.917.449</b>	<b>15.717.453</b>	<b>177.269.668</b>	<b>29.203.475</b>	<b>149.792.802</b>	<b>467.288.661</b>
- Fællesudgifter overført til næste år (rammestyring) Realiseret 68.007 - budget 65.919 = -2.088 tkr.	-53.154	-80.656	-26.262	-31.054	-44.439	-52.377	-58.403	-738.406	-135.354	-867.952	-2.088.056
<b>Ejerbetaling kollektiv trafik reguleret for rammestyring</b>	<b>20.679.105</b>	<b>29.452.008</b>	<b>7.802.959</b>	<b>6.852.828</b>	<b>13.365.349</b>	<b>16.865.072</b>	<b>15.659.050</b>	<b>176.531.262</b>	<b>29.068.121</b>	<b>148.924.850</b>	<b>465.200.605</b>
Opkrævet ejerbetaling 2022 - aconto	20.790.136	27.064.839	7.276.368	6.267.120	12.342.144	16.916.899	14.457.540	171.078.880	26.107.872	135.459.447	437.761.245
<b>Restfinansiering 2022</b>	<b>111.031</b>	<b>-2.387.169</b>	<b>-526.591</b>	<b>-585.708</b>	<b>-1.023.205</b>	<b>51.827</b>	<b>-1.201.510</b>	<b>-5.452.382</b>	<b>-2.960.249</b>	<b>-13.465.403</b>	<b>-27.439.360</b>

Tilgodehavende vedr. tidligere år	0	459.586	120.486	327.992	141.392	176.700	356.592	0	980.862	13.449.101	16.012.711
Tilgodehavende 2022	0	2.387.169	526.591	585.708	1.023.205	0	1.201.510	5.452.382	2.960.249	13.465.403	27.602.218
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>2.846.755</b>	<b>647.077</b>	<b>913.700</b>	<b>1.164.598</b>	<b>176.700</b>	<b>1.558.102</b>	<b>5.452.382</b>	<b>3.941.111</b>	<b>26.914.504</b>	<b>43.614.928</b>
<b>Samlet tilgodehavende</b>	<b>0</b>	<b>2.846.755</b>	<b>647.077</b>	<b>913.700</b>	<b>1.164.598</b>	<b>176.700</b>	<b>1.558.102</b>	<b>5.452.382</b>	<b>3.941.111</b>	<b>26.914.504</b>	<b>45.354.937</b>

RSD tidligere år(vedr. 2012 til 2020)										5.480.550	
Gæld 2021											0
Gæld 2022	111.031	0	0	0	0	51.827	0	0	0	0	162.858
<b>I alt</b>	<b>111.031</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>51.827</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5.480.550</b>	<b>162.858</b>
										Akkumuleret rente RSD	20.644
										<b>RSD i alt</b>	<b>-21.413.310</b>
										Ekstraord. ejerbidrag RSD	6.500.115
										<b>RSD i alt</b>	<b>-14.913.194</b>

Ejernes tilgodehavender (vores gæld) udbetales i juni 2023, mens deres gæld (vores tilgodehavender) indbetales sammen med acontobidrag 2024. Rente på ejernes gæld beregnes ud fra kassekreditrenten pr. 1/8 2023 og beregnes som et års gæld.

**Opgørelse over direktørens rejseudgifter 2022****Rejseudgifter**

Kørselsgodtgørelse, parkering og bro	Kr.	3.584
Togbilletter/Rejsekort	Kr.	1.678
		<hr/>
I alt	Kr.	5.262
		<hr/>

**Hotel/restaurant/cafe**

Hotel	Kr.	756
Carstens afskedsreception,	Kr.	27.859
I alt	Kr.	28.615
		<hr/>

<b>Total</b>	<b>Kr.</b>	<b>33.877</b>
		<hr/> <hr/>

Ovenstående er direktørens udgifter til rejser, repræsentation m.m for 2021  
Ved fællesudgifter med deltagelse fra andre i administrationen eller bestyrelsen,  
som fx. studieturer, er direktørens del forholdsmæssigt beregnet ud fra den samlede  
udgift og antal deltagere.

**Fælles landsdækkende  
rejseregler  
Gyldig fra 7. juni 2023**

<b>1. Generelt</b> .....	<b>4</b>
1.1. Anvendelsesområde .....	4
1.2. Serviceydelser .....	5
<b>2. Rejsehjemmel</b> .....	<b>5</b>
2.1. Regler og priser .....	5
2.2. Kundetyper .....	6
2.3. Køb af rejsehjemmel.....	<del>8</del> 7
2.4. Brug af rejsehjemmel.....	8
2.4.1. Brug af billetter og kort udstedt på pap, papir eller mobile enheder .....	9
2.4.2. Særligt for mobilprodukter (der leveres via SMS eller app) .....	10
2.4.3. Brug af rejsekort.....	10
2.5. Refusion og ombytning .....	13
2.6. Kontrol af rejsehjemmel .....	<del>14</del> 13
2.6.1. Indrejsekontrol ved kaldt transportøransvar.....	14
2.7. Kontrolafgift.....	<del>15</del> 44
2.7.1. Gyldighed af rejsehjemmel .....	<del>15</del> 44
2.7.2. Afgift .....	15
2.7.3. Kontrolafgiftens gyldighed .....	<del>16</del> 15
2.7.3.1. Særligt for børn under 12 år .....	<del>16</del> 15
2.7.4. Identifikation .....	<del>16</del> 15
2.7.5. Pendlere .....	16
2.7.6. Betaling .....	16
2.8. Misbrug af rejsehjemmel.....	<del>17</del> 46
<b>3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap</b> .....	<b>17</b>
3.1. Assistance .....	17
3.2. Ledsagerordning.....	<del>19</del> 48
3.3. Medtagning af hjælpemidler .....	<del>19</del> 48
<b>4. Bagage, cykler og andre medbragte genstande</b> .....	<b><del>20</del>19</b>
4.1. Generelt .....	<del>20</del> 19
4.2. Personlig bagage.....	<del>20</del> 19
4.3. Cykler.....	20
4.4. Barne- og klapvogne.....	21
4.5. Særlig bagage .....	<del>22</del> 21
<b>5. Dyr</b> .....	<b><del>22</del>21</b>
5.1. Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr.....	22
<b>6. Mad og drikke</b> .....	<b><del>23</del>22</b>
<b>7. Mobiltelefoner, computere med videre</b> .....	<b><del>23</del>22</b>

7.1. Særligt om stillezoner .....	<a href="#">2322</a>
<b>8. Standsning .....</b>	<b>23</b>
8.1. Behovsstandsning i tog.....	23
8.2. Standsning mellem busstoppesteder .....	23
<b>9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer .....</b>	<b>24</b>
<b>10. Forbud mod rygning.....</b>	<b>24</b>
<b>11. Indsamling af underskrifter, uddeling, optræden m.v. ....</b>	<b><a href="#">2524</a></b>
<b>12. Afvisning og bortvisning .....</b>	<b><a href="#">2524</a></b>
<b>13. Erstatning .....</b>	<b>25</b>
13.1. Erstatning i forbindelse med kørsel med tog (herunder lokalbanetog) og metro .....	25
13.2. Erstatning i forbindelse med buskørsel .....	<a href="#">2625</a>
<b>14. Driftsforstyrrelser .....</b>	<b><a href="#">2726</a></b>
14.1. Rejsetidsgaranti og rejsegaranti .....	<a href="#">2726</a>
14.2. Forordning om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder metro og lokalbaner) ...	<a href="#">2827</a>
14.3. Begrænsning af ansvar.....	<a href="#">2827</a>
<b>15. Hittegods .....</b>	<b><a href="#">2827</a></b>
<b>16. Klager .....</b>	<b><a href="#">2827</a></b>
<b>17. Kundeservice .....</b>	<b><a href="#">2928</a></b>
<b>18. Ændring af rejseregler .....</b>	<b><a href="#">3130</a></b>
<b>19. Ikrafttræden .....</b>	<b><a href="#">3130</a></b>
<b>20. Lovgivning.....</b>	<b><a href="#">3130</a></b>
<b>21. Nærmere oplysninger om produkter og priser.....</b>	<b><a href="#">3234</a></b>
<b>22. Bilag .....</b>	<b><a href="#">3234</a></b>
<b>23. Tidligere versioner.....</b>	<b><a href="#">3534</a></b>

Væsentlige ændringer i forhold til seneste version af Fælles landsdækkende rejseregler (1. december 2022):



## 1. Generelt

Rejsereglerne udgives af DSB, Arriva Tog og Metroselskabet I/S, samt Trafikselskabet Movia, BAT, FynBus, Sydtrafik, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab i henhold til "Jernbaneloven" og "Lov om trafiksselskaber".

### 1.1. Anvendelsesområde

De fælles rejseregler gælder for rejser med ovenstående selskaber i Danmark. Det vil sige rejser med busser, havnebusser, metro, lokalbanetog, letbaner samt rejser med Arriva Tog, DSB og Nordjyske Jernbaner (herefter kaldet bus, tog og metro).

Rejsereglerne gælder også for rejser med de transportmidler, som selskaberne indsætter som erstatningstransport, samt dubleringstransport. Ved dubleringstransport forstås ekstra transport for at øge kapaciteten.

**Sjælland:** Med lokalbanetog forstås tog, der køres af Lokaltog A/S. Lokaltog A/S er opdelt i:

- Lokaltog Region Hovedstaden, som driver Frederiksværkbanen, Nærumbanen, Gribskovbanen, Hornbækbanen og Lille Nord, og
- Lokaltog Region Sjælland, der driver Lollandbanen, Østbanen, Tølløsebanen og Odsherredsbanen.

**Jylland:** Med lokalbanetog forstås Vestbanen A/S, der driver Vestbanen, og Midtjyske Jernbaner A/S, der driver Lemvigbanen

For rejser med tog mellem Danmark og udlandet gælder "General Conditions of Carriage" (Almindelige Rejsevilkår) og de transporterende selskabers vilkår.

For rejser med tog udelukkende i udlandet gælder det transporterende selskabs vilkår og rettigheder. De transporterende selskaber fremgår af rejsehjemlen, og der henvises til de enkelte selskaber for disses regler/betingelser.

Rejsehjemlen er kundens dokumentation for retten til at blive transporteret. Rejsereglerne udgør sammen med gyldig rejsehjemmel aftalen mellem kunden og det benyttede selskab. Der kan dog for visse typer rejsehjemmel være fastsat specielle regler, som også udgør en del af aftalen. Dette vil fremgå i forbindelse med købet.

Rejser med bus, tog og metro er i øvrigt omfattet af den til enhver tid gældende lovgivning, herunder EU-regulering om passagerrettigheder, jævnfør afsnit 20.

## 1.2. Serviceydelser

Selskaberne tilbyder transport med bus, tog og metro og udarbejder i tilknytning hertil køreplaner og oplyser om afgang og ændringer i disse ved løbende opdatering og information på [www.rejseplanen.dk](http://www.rejseplanen.dk), på stationer og busterminaler, egne hjemmesider og andre passende medier.

Selskaberne kan løbende ændre på afgang, ruter og standsningssteder. Sådanne ændringer vil hurtigst muligt fremgå af blandt andet Rejseplanen.

Det er kundens ansvar at holde sig orienteret om ændringer i køreplanen. Selskaberne bestræber sig på at overholde de oplyste ankomst- og afgangstider og oplyse om hændelser, der kan afbryde eller forsinke rejsen.

Kunden er selv ansvarlig for valg af afgang og skal ved tilrettelæggelse af sin rejse beregne rimelig tid til at kunne nå frem til sit bestemmelsessted eller forbindelsessted. Forsinkelser kan medføre, at skift til andet transportmiddel ikke nås. Ved forsinkelse eller aflysning er kunden omfattet af reglerne i afsnit 14.

## 2. Rejsehjemmel

Ved rejsehjemmel forstås den billet eller det kort, som rejsen foretages på, herunder Rejsekort samt billetter og kort udstedt på mobil.

### Gennemgående billetter

En rejsehjemmel til en sammenhængende rejse med tog, letbane, lokalbanetog og metro, som er købt i én transaktion, er en gennemgående billet. Dette giver særlige rettigheder ifm. driftsforstyrrelser, jf. afsnit 14.

### 2.1. Regler og priser

#### Rejser med tog

For rejser med tog vest for Storebælt, indenfor trafikelskabsområder og mellem landsdele gælder priser og produktbeskrivelser for DSB's og Arriva Togs billetter og kort, jævnfør [www.dsb.dk](http://www.dsb.dk) og [www.arriva.dk](http://www.arriva.dk).

For rejser med tog lokalt indenfor Nordjyllands Trafikselskabs takstområde gælder priser og produktbeskrivelser for Nordjyllands Trafikselskabs billetter og kort jævnfør [www.NordjyllandsTrafikselskab.dk](http://www.NordjyllandsTrafikselskab.dk)

#### Rejser over Storebælt og over Øresund

For rejser med DSB over Storebælt gælder DSB's priser og produktbeskrivelser for billetter og kort, jævnfør [www.dsb.dk](http://www.dsb.dk).

For rejser til og fra Sverige inden for takstområde Øresund gælder priser og bestemmelser for billetter og kort for takstområde Øresund, jævnfør [www.dsb.dk](http://www.dsb.dk).

For rejser til og fra Bornholm gælder DSB's priser og produktbeskrivelser for billetter og kort, jævnfør [www.dsb.dk](http://www.dsb.dk)

#### Rejser med bus vest for Storebælt

For rejser med bus vest for Storebælt med FynBus', Sydtrafiks, Midttrafiks eller Nordjyllands Trafikselskabs busser og letbaner gælder priser og produktbeskrivelser for FynBus', Sydtrafiks, Midttrafiks og Nordjyllands Trafikselskabs billetter og kort, se [www.fynbus.dk](http://www.fynbus.dk), [www.sydtrafik.dk](http://www.sydtrafik.dk), [www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk) og [www.NordjyllandsTrafikselskab.dk](http://www.NordjyllandsTrafikselskab.dk).

#### Rejser med bus, tog og metro øst for Storebælt

For rejser på Sjælland, Lolland, Falster og Møn gælder priser og produktbeskrivelser for billetter og kort for DOT (Din Offentlige Transport), jævnfør [www.dinoffentligetransport.dk](http://www.dinoffentligetransport.dk) samt [www.dsb.dk](http://www.dsb.dk).

#### Rejser på Bornholm

For rejser med bus på Bornholm gælder priser og produktbeskrivelser for BATs billetter og kort, se [www.bat.dk](http://www.bat.dk).

#### Øvrige informationer

Der kan være enkelte produkter, hvor reglerne afviger fra ovenstående. Der henvises til de enkelte selskabers hjemmesider jævnfør ovenfor.

Oversigt over takstområder og takstzoner kan findes på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21). Rejsekort kan benyttes i det meste af landet. Priser og rabatter varierer afhængig af, hvor rejsen foretages.

På [www.rejseplanen.dk](http://www.rejseplanen.dk) er det muligt at beregne prisen for de fleste rejser. For mere information om priser og produkter henvises til de respektive selskabers hjemmesider (se afsnit 21).

## **2.2. Kundetyper**

Det er kundens ansvar at have en gyldig rejsehjemmel udstedt til korrekt kundetype.

I den kollektive trafik findes følgende fælles hovedkundetyper:

- Voksen (fra 16 år)
- Pensionist (fra og med 67 år)
  - Førtidspensionister med flere. (For dokumentation henvises til de enkelte selskabers hjemmeside, se afsnit 17)
- Ung (personer i alderen fra 16 år til og med 25 år, personer med Ungdomskort og personer, som er indskrevet på en SU-berettiget uddannelse og kan fremvise studiekort)
- Betalende barn (fra 12 til og med 15 år eller alene under 12 år)
- Gratis barn ifølge med betalende voksen (maks. to børn til og med 11 år) eller ifølge med betalende barn (ét barn til og med 11 år)

- Handicap (kan fremvise Ledsagerkort Danmark, Medlemskort til Dansk Blindesamfund eller medlemskort til Synscentret Refsnæs)
- Hund (stor hund (til barnepriis) eller hund i taske (gratis))
- Cykel. Ved rejser med DSB (gælder ikke S-tog) kræves en cykelpladsbillet, læs mere på [DSB.dk](https://www.dsb.dk). Rejsekort indstillet til cykel er ikke gyldig rejsehjemmel til rejser med DSB tog (cykelmedtagning gratis i S-tog).

Når kunden rejser på aldersbetinget eller statusbetinget rejsehjemmel, skal kunden på forlangende kunne fremvise dokumentation for, at de opfylder betingelserne for at kunne rejse med den pågældende rejsehjemmel.

Herudover findes der yderligere en række kundetyper, som er specifikke for de enkelte selskaber. Der henvises til de respektive selskabers hjemmesider (se afsnit 21).

Permanente eller midlertidige indstillinger af kundetyper på et rejsekort:

Når kunden køber sit rejsekort, bestemmer kunden samtidig, hvilken kundetype og hvilket service-niveau, det pågældende Rejsekort skal gælde til. Afhængigt af kundetype kan kunden efterfølgende foretage midlertidige eller permanente ændringer af indstillingerne på kortet.

Permanente ændringer kan kunden få foretaget ved at kontakte Rejsekort Kundecenter eller på udvalgte salgssteder (se rejsekort.dk). I begge tilfælde kan der kræves dokumentation.

Midlertidige ændringer kan ske på eksempelvis Check ind ekstra kortlæsere eller på rejsekortautomaten.

Rejsekort Personligt kan ændres til følgende kundetyper:

- Voksen, barn, ung, handicap eller pensionist

Rejsekort Flex kan ændres til følgende kundetyper:

- Voksen, barn, hund eller cykel

Rejsekort Anonymt kan ændres til følgende kundetyper:

- Voksen, barn, hund eller cykel

Hvis kunden vil rejse på DSB 1', skal kunden indstille sit Rejsekort til første klasse. Enten midlertidigt for sin næste rejse, hvilket kunden kan gøre i en rejsekortautomat, eller permanent på udvalgte salgssteder eller via selvbetjening på [www.rejsekort.dk](https://www.rejsekort.dk). Se mere om priser for rejser på DSB 1' på [www.dsb.dk](https://www.dsb.dk)

Efter check ind med skift af transportmiddel, hvor kunden har opgraderet til DSB 1', skal kunden være opmærksom på opgraderingen forsvinder. Kunden skal foretage check ud, opgradér til DSB

1' og foretage check ind igen. Rejsen bliver kædet sammen som én rejse, og kunden betaler kun ét tillæg.

### 2.3. Køb af rejsehjemmel

Ved rejser med tog, bus og metro skal kunden være i besiddelse af gyldig rejsehjemmel.

Der er mulighed for at købe rejsehjemmel på følgende måder:

- Ved rejser med bus kan enkeltbillet købes kontant ved påstigning. Visse trafikselskaber/buslinjer kan undtages herfra jævnfør selskabernes hjemmesider (se afsnit 21).
- Billet skal købes før påstigning ved rejser med DSB's, Arrivas og Nordjyske Jernbaners tog, med metro, med Nærumbanen, med Lokaltog Region Sjælland, med Vestbanen, med Midtjyske Jernbaner samt med letbanerne.
- Der er selvbillettering i Lemvigbanen og bybusser i Aarhus med billetautomat i tog/bus. Billetautomaten tager kun mønter, og billet skal købes straks efter påstigning, før kunden sætter sig.
- Der er mulighed for køb af rejsehjemmel i automater på DSB's, Arriva Togs, Letbanen ved Aarhus, metroens stationer samt udvalgte stationer på Nordjyske Jernbaner (se [www.nj.dk](http://www.nj.dk)).
- Der kan derudover købes billetter i automater på de større stationer ved Lokaltog Region Sjælland og ved Vestbanen.
- Ikke alle billetter og kort kan købes i alle automater. Automater modtager mønter og/eller betalingskort. Automater på stationer, der udelukkende er togbetjent af Arriva og Nordjyske Jernbaner, modtager kun betalingskort.
- Der er også mulighed for at købe rejsehjemmel i selskabernes betjente salgssteder inden for åbningstiden samt via selskabernes hjemmesider (se afsnit 17).
- De fleste selskaber tilbyder også rejsehjemmel via mobile enheder (f.eks. mobiltelefon, smartphone og tablet). Denne service kan ikke tilgås hos alle teleselskaber, og på visse steder og tidspunkter har ikke alle teleselskaber den nødvendige dækning.

Nærmere information, om hvordan og hvor der kan købes rejsehjemmel, findes på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21).

### 2.4. Brug af rejsehjemmel

Den offentlige transport er et åbent system med udbredt selvbetjening, og det er derfor altid kundens ansvar at have gyldig rejsehjemmel ved indstigning, herunder sikre sig at kundens Rejsekort er korrekt checket ind. Kunden skal ved modtagelse af rejsehjemmel sikre sig, at det udleverede svarer til det ønskede.

Kunden kan forlænge rejsen ved et tilkøb af flere zoner/ny billet til den ordinære rejsehjemmel. Tilkøbet skal foretages, mens den ordinære rejsehjemmel fortsat er gyldig. Regler for køb og brug af tilkøbsbillet/ny billet følger de almindelige regler for køb af rejsehjemmel.

I DOT kan kunden forlænge rejsen ved at købe en en-zones tilkøbsbillet til pendlerkort, skal kunden rejse længere end én zone, eller rejser kunden på anden rejsehjemmel kan rejsen forlænges ved køb af ny billet.

Chaufføren kan ved forespørgsel vejlede om rejsehjemmel, men udfører ikke systematisk billetkontrol.

Rejsehjemlen giver ikke adgang til en bestemt afgang, og der garanteres ikke en siddeplads. Visse særlige billettyper og togtyper har krav om bestemte afgange og pladsreservation, som fremgår i købsflowet og i handelsbetingelserne. For visse busser og tog kan der opkræves særlige tillæg, f.eks. nattillæg. Dette vil fremgå af køreplanerne.

Hvis rejsehjemlen har en tidsgyldighed, og denne udløber under rejsen og har rejsehjemlen en påtrykt slutdestination, gælder rejsehjemlen ikke længere end til den påtrykte slutdestination. En zonebillet gælder til rejse i hele gyldighedsområdet, såfremt sidste påstigning sker indenfor billetens tidsgyldighed.

Undtaget er rejser med bybus i Aarhus kommune og med Letbanen ved Aarhus, hvor kunden skal stige af senest på det tidspunkt, der er stemplet på billetten (se [www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk)). Og i metroen skal kunden stige af senest 30 minutter efter udløb af tidsgyldigheden.

Information om særlige regler vedrørende tidsbegrænsninger/spærretid på rejsehjemlen findes på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21). For Rejsekort gælder særlige regler (se [www.rejse-kort.dk](http://www.rejse-kort.dk)).

#### **2.4.1. Brug af billetter og kort udstedt på pap, papir eller mobile enheder**

Det er kundens ansvar, at pap- eller papirbilletter (f.eks. pensionistkort) er korrekt udfyldt og gælder for hele rejsen og det område, der skal rejses i.

Billetter eller kort er gyldige i den periode og på den strækning samt det omstigningsområde eller det antal zoner, som er påtrykt billetten eller kortet.

Billetter og mobilclippekort skal også være gyldige i den fjerneste (dyreste) zone, som rejsen går igennem.

Pendlerkort og periodekort er gyldige i den periode, der er påtrykt. Pendlerkort/periodekort skal være gyldigt til alle de zoner, som rejsen går igennem. Det fremgår af pendlerkort med gyldighed til

zone 1-4 i DOT, om kortet er gyldigt i metroen eller ej. Kunder, der rejser i metroen med pendlerkort uden gyldighed til metroen, har ikke gyldig rejsehjemmel.

Billetter eller kort, der lyder på navn, må ikke overdrages til en anden person. Dog kan Skånetrafikkens pendlerkort overdrages til en anden person, hvis denne person også har Skånetrafikkens app – se vilkår under [www.skånetrafiken.se](http://www.skånetrafiken.se).

Kunden skal stige på, inden billetten eller kortet udløber. Billetten eller kortet kan dog anvendes, hvis den var gyldig på det tidspunkt, hvor transportmidlet ifølge køreplanen skulle køre fra stoppestedet eller stationen.

Hvis transportmidlet ikke kører efter en køreplan, men i intervaller, skal billetten eller kortet være gyldig fra det tidspunkt, hvor kunden står på bussen eller toget.

Transportmidlet skal forlades ved førstkomende endestation eller i metroen senest 30 minutter efter udløb af rejsehjemlens tidsgyldighed.

#### **2.4.2. Særligt for mobilprodukter (der leveres via SMS eller app)**

Det er kundens ansvar, at rejsehjemlen er endeligt modtaget på den mobile enhed før påstigning. Det er ikke tilstrækkeligt, at bestillingen er påbegyndt.

Billetter eller kort skal under hele rejsen være mulig at kontrollere for kontrollerende personale. Dette sker ved scanning. Skærmen skal være i en sådan stand, at kontrol er muligt. Der må ikke rettes i rejsehjemlen.

Rejsehjemlen er kun gyldig på det telefonnummer, hvortil den er bestilt og må ikke videresendes og/eller deles. Dog kan en kunde profil på RejseBillet, DSB-app eller DOT app overføres til en anden mobiltelefon end den købet er foretaget på 5 gange i mobilproduktets gyldighedstid, eller mobilproduktet kan gendannes på en ny telefon ved bekræftelse af en verificeringsmail. Ved køb af mobilprodukter accepteres betingelserne for det enkelte produkt. Gældende betingelser fremgår af de enkelte selskabers hjemmesider (se afsnit 17).

Midttrafik mobilklippe kort er gyldige i den periode og på den strækning samt det omstigningsområde eller det antal zoner, som antallet af stemplinger giver ret til.

#### **2.4.3. Brug af rejsekort**

Rejsekort, udstedt af Rejsekort Rejseplanen A/S, kan benyttes som rejsehjemmel dog undtaget på Bornholm og mindre øer. Se rejser på [www.rejseplanen.dk](http://www.rejseplanen.dk).

Rejsekort skal være checket ind (Jævnfør oversigt over valideringsregler nedenfor) inden rejsens start. For alle transportmidler, hvor check ind foregår inde i transportmidlet, gælder, at kunden uden uønsket ophold skal checke ind straks efter påstigning, og inden kunden finder sin plads. Rejsekort

skal også checkes ind hver gang, der stiges om til en bus, et tog eller en metro, og checkes ud ved rejsens afslutning.

Et Rejsekort Anonymt skal indstilles til "rejse mellem landsdelene" for at være gyldigt til rejser mellem landsdele. Vær opmærksom på forhøjet forudbetaling – se [Rejsekort Kortbestemmelser](#).

Det er kundens ansvar, at Rejsekort er korrekt indstillet til den/de kunder, der rejser på kortet, dvs. korrekt kundetype, antal rejsende samt hunde og cykler. Ved rejser i metroen skal check ind (også ved skift fra tog og bus) ske på kortlæser placeret på metroens stationer.

#### Definition af en rejse:

En kunde, der rejser fra A til B, skal checke ind i A og skal checke ud i B.

En kunde, der rejser med pendlerkort, skal altid checke ind i bus og i Odense Letbane, men behøver ikke at checke ind i tog, metro og Letbanen ved Aarhus samt at checke ud i tog, bus, metro og Letbanen ved Aarhus.

#### Rejse med skift:

En kunde, der rejser fra A til B med skift undervejs (f.eks. skift fra bus til tog eller bus til bus), skal checke ind i A, skal checke ind ved skift og skal checke ud i B.

En kunde, der rejser med pendlerkort, skal altid checke ind i bus og i Odense Letbane, men behøver ikke at checke ind i tog, metro og Letbanen ved Aarhus, behøver ikke at checke ind ved skift i tog, metro og Letbanen ved Aarhus og behøver ikke checke ud i tog, bus, metro og Letbanen ved Aarhus.

#### Returrejse:

En kunde, der rejser fra A til B og derefter fra B i retning mod A ad samme trafikale strækning, skal checke ind i A og skal checke ud i B. Og kunden skal checke ind i B og skal checke ud i A.

En kunde, der rejser med pendlerkort, skal altid checke ind i bus og i Odense Letbane, men behøver ikke at checke ind i tog, metro og Letbanen ved Aarhus og behøver ikke at checke ud i tog, bus, metro og Letbanen ved Aarhus.

#### Valideringsregler:

Rejsekort type	check ind	check ud	check ind ekstra	Skifte check ind
Rejsekort Personligt	Ja	Ja	Muligt	Ja
Pendlerkort	Ja i bus og i Odense Letbane Ja ved aktivering af en periode <ul style="list-style-type: none"><li>• i tog</li><li>• i metro</li></ul>	Valgfrit	Nej – ikke muligt	Ja, i bus og i Odense Letbane



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• i Letbanen ved Aarhus – ellers ikke nødvendigt</li> </ul>			
Rejsekort med Pendler Kombi	Ja	Ja	Muligt	Ja
Rejsekort Flex	Ja	Ja	Muligt	Ja
Rejsekort Anonymt Evt. opgradering til landsdækkende	Ja	Ja	Muligt	Ja

#### Check ind ekstra:

Kunden kan checke medrejsende, cykler og hunde ind på sit Rejsekort (kaldet check ind ekstra) på en særlig check indekstracheck ind ekstra-kortlæser, rejsekortautomat eller ved at bede buschaufføren omstille rejsekortudstyret til check ind for at lave et check ind. Dette gælder ikke for Pendlerkort.

Det er kundens eget ansvar at sikre sig at medrejsende, cykler og hunde er checket korrekt ind.

Såfremt kunden ikke følger ovenstående regler for check ind, betragtes kunden som værende uden gyldig billet, hvilket udløser en kontrolafgift.

Vær opmærksom på, at check ind ekstra slettes ved check ud eller ved ændring af gruppesammensætning undervejs på rejsen. Hvis der f.eks. på en del af rejsen er én checket ind og en anden del af rejsen flere checket ind, vil rejsen blive opdelt i to og hver rejse beregnes som en selvstændig rejse.

I bybusser i Aarhus kan kunden ikke checke cykel og store hunde ind på sit rejsekort.

#### Fortryder et check ind:

Hvis kunden har checket ind og derefter beslutter sig for alligevel ikke at rejse, kan kunden fortryde ved at checke ud inden for 20 minutter på samme stoppested eller samme station. Går der mere end 20 minutter fra check ind og til check ud igen, trækkes et beløb på det pågældende rejsekort. Se prisen på [www.rejsekort.dk](http://www.rejsekort.dk).

I bybusser i Aarhus er der fri ind- og udstigning af alle døre, og der er placeret check ind- og check ud-kortlæsere ved alle døre.

I Lemvigbanen er der placeret check ind- og check ud-kortlæsere i den ene ende af toget. Det er markeret udvendigt på toget.

### Transittid

Hvis kunden checker ud og inden for 30 minutter (kaldet transittiden) checker ind i samme zone, anses det for en fortsættelse af rejsen (sammenkædning). Sker det nye check ind efter mere end 30 minutter eller i en anden zone, bliver der opkrævet betaling for to separate rejser.

Midlertidige ændringer (f.eks. når kunden har checket en medrejsende ind) annulleres ved check ud; et nyt check ind sker altså med det pågældende rejsekorts oprindelige kundetype og som en ny rejse (uden sammenkædning).

Hvis der ikke er foretaget check ud, kan kunden fortsætte sin rejse (sammenkædning) med de midlertidige ændringer ved at foretage skifte check ind inden for samme zone og inden for 30 minutter.

Hvis der er foretaget check ud kan de midlertidige ændringer gentages på en check ind ekstrastander eller hos buschaufføren inden for samme zone og inden for 30 minutter.

### Maksimumtid

Maksimumtiden er det antal timer, som maksimalt må forløbe fra første check ind på rejsen til check ud. Maksimumtiden er forskellig fra takstområde til takstområde. Se mere på [www.rejse-kort.dk](http://www.rejse-kort.dk).

Hvis maksimumtiden overskrides, bliver forudbetalingen ikke tilbageført til det benyttede rejsekort. Desuden er kortet ikke længere gyldigt som billet, og kunden risikerer at få en kontrolafgift.

Hvis en rejse nærmer sig maksimumtiden, kan kunden checke ud og umiddelbart derefter checke ind igen. Hvis en sammenkædet rejse afsluttes med check ud efter udløb af maksimumtiden, bliver betalingen delt op i to separate rejser i det punkt, hvor sammenkædningen skete.

For rejser med Rejsekort gælder desuden reglerne i Rejsekort Kortbestemmelser, jævnfør [www.rejsekort.dk](http://www.rejsekort.dk).

### 2.5. Refusion og ombytning

Kunden kan kun få refunderet eller ombyttet sin rejsehjemmel, hvis dette udtrykkeligt er fastsat for det enkelte produkt.

Kunden skal ved eventuel refusion eller ombytning forevise den originale rejsehjemmel. Selskaberne kan opkræve gebyr.

Er rejsehjemlen mistet, kan den ikke refunderes.

Læs mere om refusion og ombytning på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21).



For så vidt angår indløsning af saldo på Rejsekort henvises til Rejsekort Kortbestemmelser på [www.rejsekort.dk](http://www.rejsekort.dk).

## 2.6. Kontrol af rejsehjemmel

Under hele rejsen skal kunden medvirke til gennemførelse af billetkontrol, denne pligt gælder også umiddelbart efter, at kunden har forladt bussen eller er steget af toget og indtil perronen eller metroens område forlades. Politiet kan medvirke eller tilkaldes under kontrollen, hvis kontrolpersonalet skønner det nødvendigt. Se evt. punkt 2.7.4 om identifikation.

Nogle billettyper kan købes som Print Selv-billet. Print Selv-billet på papir eller skærm skal sammen med det valgte ID vises ved billetkontrol. Billetten skal vises i sin helhed, og det skal være muligt at scanne koden på billetten.

Mobilprodukter vises til kontrolpersonalet, f.eks. ved at der kan scrolles eller bladres efter behov, eller ved at kunden giver telefonen til kontrolpersonalet. Mobilproduktets gyldighed skal kunne verificeres ved, at kontrolpersonalet sender en kontrolbesked eller foretager en kontrolopringning til det telefonnummer, hvortil mobilproduktet hører. Skærmen på den digitale enhed skal være i en sådan stand, at kontrol er muligt.

Kun originale billetter og kort accepteres som gyldig rejsehjemmel. Kopier eller billeder af billetter og kort accepteres således ikke, undtagen kopi af Print Selv-billet.

Hvis kunden rejser på sit Rejsekort med en anden kundetype, end kunden er berettiget til, kan kunden få en kontrolafgift.

Hvis kunden f.eks. rejser med kundetyperne barn på et Rejsekort Anonymt eller et Rejsekort Flex, kan kontrolpersonalet kræve dokumentation for, at kunden er berettiget til at rejse med kundetyperne barn. På samme måde skal en kunde med et Rejsekort Personligt legitimere sig, hvis kontrolpersonalet beder om det, jøvnfør afsnit 2.7.4.

Kan gyldig rejsehjemmel ikke fremvises på forlangende i kontrolsituationen, er det ikke muligt at få nedskrevet eller annulleret en kontrolafgift ved efterfølgende fremvisning af rejsehjemmel, jøvnfør dog afsnit 2.7.5 om rejse uden pendlerkort.

### 2.6.1. Indrejsekontrol ved kaldt transportøransvar

I tilfælde af at myndighederne i Danmark indfører transportøransvar, vil Arriva Tog og DSB pålægges et krav om id-kontrol af alle rejsende fra udlandet til Danmark. Det betyder, at alle rejsende fra udlandet til Danmark i tillæg til gyldig rejsehjemmel skal fremvise gyldigt pas eller id-kort til indrejse i Danmark, og hvis påkrævet et gyldigt indrejsevisum. Rejsende uden gyldigt pas eller id-kort samt eventuelt indrejsevisum kan nægtes adgang til toget.

## 2.7. Kontrolafgift

### 2.7.1. Gyldighed af rejsehjemmel

Kunder, der ikke på forlangende viser gyldig rejsehjemmel, herunder er korrekt checket ind på Rejsekort til deres rejse, skal betale en kontrolafgift. Det gælder også, hvis kunden har købt rejsehjemmel via en mobil enhed, der ikke kan kontrolleres, f.eks. hvis denne er løbet tør for strøm eller gået i stykker.

Som kunde uden gyldig rejsehjemmel betragtes også kunder, der benytter kort med begrænset tidsgyldighed (f.eks. pensionistkort) uden for kortets gyldighedstid, eller hvis andre transportmiddel- eller rejsetidsbegrænsninger ikke overholdes (f.eks. manglende tillæg til DSB 1' eller til metroen samt cykelmedtagning på tidspunkter, hvor cykler ikke må medtages).

Kunder, der rejser alene på andres Rejsekort Personligt eller med en anden kundetype, end kunden er berettiget til, rejser uden gyldig rejsehjemmel.

Kortindehaveren skal altid selv være checket ind på kortet på de rejser, hvor et Rejsekort Personligt benyttes. Et Rejsekort må endvidere ikke være så slidt/tildækket, at navnet ikke kan læses.

Hvis maksimumtiden på et Rejsekort overskrides, er kortet ikke længere gyldig som billet, og kunden risikerer at få en kontrolafgift.

### 2.7.2. Afgift

Trafikvirksomhederne fastsætter størrelsen af kontrolafgifter. Kontrolafgifters størrelse kan derfor ændres efter beslutning fra den enkelte trafikvirksomhed. Dette vil blive varslet med én måneds frist og fremgå af den pågældende trafikvirksomheds hjemmeside (se afsnit 17).

Kontrolafgiften udstedes af trafikvirksomheden, der er rejst med, og til trafikvirksomhedens takst.

Kontrolafgiften for de enkelte kundegrupper i de enkelte trafikvirksomheder udgør aktuelt:

Trafikvirksomhed	Voksne og unge	Børn og hunde	Cykler
DSB	750 kr.	375 kr.	100 kr.
Arriva Tog	1.000 kr.	500 kr.	250 kr.
Nordjyllands Trafikselskab	1.000 kr.	500 kr.	100 kr.
Midttrafik	1.000 kr.	500 kr.	100 kr.
Sydtrafik	1.000 kr.	500 kr.	100 kr.
Fynbus	1.000 kr.	500 kr.	100 kr.
Trafikselskabet Movia	1.000 kr.	500 kr.	100 kr.
Metroselskabet I/S	750 kr.	375 kr.	250 kr.
BAT	750 kr.	375 kr.	100 kr.

### 2.7.3. Kontrolafgiftens gyldighed

Kontrolafgiften udgør i ovennævnte tilfælde rejsehjemmel til en uafbrudt rejse til den station, som kunden oplyser, og kun med det selskab, der har udstedt afgiften. I busser udgør kontrolafgiften rejsehjemmel til bussens endestation.

Ved kontrolafgifter udstedt til børn gælder, at kontrolafgiften kan anvendes som rejsehjemmel i både busser, tog og metro fra tidspunktet for udstedelsen og resten af døgnet (indtil kl. 03.59).

#### 2.7.3.1. Særligt for børn under 12 år

Voksne, der rejser med børn ud over de to gratis børn under 12 år, er ansvarlige for, at alle øvrige børn har gyldig rejsehjemmel. Kontrolafgift for ét barns manglende rejsehjemmel pålægges i dette tilfælde den voksne, som rejser med barnet. Kontrolafgiften udstedes til børnetakst. Hvis et barn under 16 år rejser med mere end 1 barn under 12 år, vil kontrolafgiften blive udstedt til det betalende barn til børnetakst. Hvis børn rejser alene uden rejsehjemmel, vil kontrolafgiften blive udstedt til barnet.

### 2.7.4. Identifikation

I kontrolsituationen skal kunden legitimere sig ved kørekort eller andet retsgyldigt dokument. Der kan foretages opslag i CPR-registret til identifikation eller kontrol af kundens oplysninger. Kunden skal på forlangende kvittere for modtagelse af kontrolafgift. Kunden skal ved sin underskrift bekræfte rigtigheden af de angivne oplysninger, hvor det er påkrævet. Politiet kan medvirke eller tilkaldes under kontrollen, hvis kontrolpersonalet skønner det nødvendigt.

### 2.7.5. Pendlere

Kunder, der har et gyldigt personligt pendlerkort, men ikke kan forevise det ved kontrol, kan få kontrolafgiften nedskrevet til 125 DKK. Der kræves herfor at kopi af pendlerkortet/periodekortet eller rejsekortnummeret fremsendes til kundecenteret hos det selskab, som har udstedt kontrolafgiften senest 14 dage efter kontrolafgiftens udstedelse.

Kunder, der hos DSB eller Arriva er tilmeldt Glemte-kort-ordning og ved kontrol i de enkelte selskabs tog, i det glemte pendlerprodukts gyldighedsområde, ikke kan vise deres pendlerkort kan under selskabets regler og vilkår for ordningen rejse op til 6 gange uden at skulle betale kontrolafgift. Se regler og vilkår på selskabernes hjemmesider.

### 2.7.6. Betaling

Selskaberne kan ændre størrelsen af kontrolafgifter og nedskrivning af kontrolafgifter.

Selskaberne kan opkræve gebyr for at sende betalingspåmindelser. Betalingspåmindelse kan hos visse selskaber sendes via e-Boks til modtageren af kontrolafgiften. Betales gælden ikke efter en

eller flere rykkere, overdrages fordringen til inddrivelse hos Gældsstyrelsen. Ved overtagelse af gælden beregner Gældsstyrelsen sig et gebyr, der tillægges gælden.

Enhver indbetaling på kontrolafgiften anvendes først til dækning af eventuelle påløbne, ikke-betalte renter og gebyrer og dernæst til afdrag på selve hovedstolen.

## 2.8. Misbrug af rejsehjemmel

Rejsehjemmel må ikke misbruges. Det betragtes eksempelvis som misbrug, hvis

- der er rettet i dato eller zoner eller foretaget andre ændringer,
- nummeret på pendlerkortets stamkort og værðiindlæg ikke er ens,
- rejsehjemlen er forfalsket, delt eller videresendt,
- billede på pendlerkort ikke er fastgjort med ubrudt nitte (pariserring) eller lamineringslomme er åben,
- kunden rejser på en anden kundetype, end kunden er berettiget til,
- kunden rejser alene på en andens Rejsekort Personligt, kortindehaveren skal altid selv være checket ind på kortet på de rejser, hvor et Rejsekort Personligt benyttes.
- kunden gentagende gange fremviser et udløbet pendlerkort

Misbrug af rejsehjemmel kan være strafbart. Misbrug kan medføre, at rejsehjemlen inddrages, at forholdet anmeldes til politiet, og at selskabet foruden almindelig kontrolafgift kan fremsætte erstatningskrav.

Ved misbrug af mobilbilletter gælder, at ved begrundet mistanke om misbrug eller overtrædelse af reglerne kan både afsender og modtager af rejsehjemlen blive retsforfulgt og/eller spærret for køb af mobilbilletter/-kort.

Læs mere om regler for spærring hos de enkelte selskaber på selskabernes hjemmesider (se afsnit 17).

## 3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap

### 3.1. Assistance

Kørestolsbrugere og personer med permanent eller midlertidigt handicap kan få assistance til at stige på og af toget og til medtagning af kørestol efter det enkelte selskabs nærmere vilkår jævnfør nedenfor.

#### S-tog og Lokaltog(ekskl. strækningen Roskilde – Køge)

Det er ikke nødvendigt at bestille assistance i forvejen ved rejse med S-tog og Lokalog. For strækningen Roskilde – Køge se afsnit nedenfor.

Togets personale assisterer ved behov med udlægning af rampe.

Tilkald af personale sker ved tegn til lokomotivføreren ved indkørsel til perron eller på visse lokalbaner ved tryk på kørestolsknap udvendig på toget. Udstigning aftales med lokomotivføreren, eller der trykkes på kørestolsknap i toget.

Nærmere information om handicapservice i Lokaltog kan fås ved kontakt til selskabets Kundecenter (se afsnit 17).

### **Metro**

Det er ikke nødvendigt at bestille assistance i forvejen ved rejse med metro.

Ved brug for hjælp eller for ekstra tid ved af- og påstigning, kan kunden kontakte metroens stewards eller kontrolrummet ved brug af de gule opkaldspunkter i metrotogene og på perronerne (grøn INFO knap og ved akut fare, rød ALARM knap).

### **DSB, Arriva Tog, Midtjyske Jernbaner, Nordjyske Jernbaner, Lokaltog (strækningen Roskilde – Køge) og Skånetrafikken**

Information om DSB's, Arriva Togs, Midtjyske Jernbaners, Nordjyske Jernbaners, Skånetrafikens og Lokaltog strækningen Roskilde – Køges tilbud findes på selskabernes hjemmesider og i brochuren [Handicapservice](#)".

Her findes oplysning om mulighed for spontanrejser, assistance, ledsagerordninger, tidsfrister og bestilling af assistance, maksimal størrelse på kørestole og hjælpemidler og om mulighederne på internationale rejser med tog.

Assistance på Vestbanen skal bestilles i forvejen som beskrevet på Arrivas hjemmeside.

### **Busser og letbaner**

Ved rejse med bus skal kørestolsbrugeren som hovedregel selv sørge for hjælp til udlægning af rampe og få kørestolen ind og ud af bussen. Køres ruten af en bus med lift, skal kunden have hjælp af chaufføren ved ind- og udstigning. Tjek selskabernes hjemmesider for information om mulighederne for at modtage kørestole.

Ved rejser med letbanerne er det ikke nødvendigt at bestille assistance i forvejen, da der er niveaufri indstigning. Vær opmærksom på, at der kan være vandret afstand mellem letbanetoget og perronen på Aarhus Letbane. Adgangsforholdene for de enkelte standsningssteder er beskrevet her: <https://www.midttrafik.dk/koreplaner/letbanen/standsningssteder>

Kørestolsbrugeren skal placere kørestolen som anvist i bussen og letbane. Manuelle kørestole skal være bremsset og spændt med sikkerhedssele, hvis der er installeret en sele i bussen. Elektriske kørestole skal være slukket under kørslen, og det anbefales, at sikkerhedssele anvendes, hvis der er en sele i bussen.

Specifikationer for vægt og mål fremgår af selskabernes hjemmesider, jævnfør afsnit 17.

### 3.2. Ledsagerordning

Personer med permanent eller midlertidigt handicap kan rejse til nedsat pris mod forevisning af enten Ledsagerkort Danmark, medlemskort til Dansk Blindesamfund eller medlemskort til Synscenter Refnæs.

Personer med permanent eller midlertidigt handicap kan desuden få en ledsager med på rejsen til nedsat pris. Både indehaver af Ledsagerkort/medlemskort og en eventuel ledsager kan rejse på hver sin enkeltbillet til børnepris.

Personer med kundetyper handicap kan medbringe en ledsager, der rejser til børnepris, på sin rejsekortrejse. Kunden skal checke sin ledsager ind på sit Rejsekort som kundetyper barn. Dette gælder dog ikke bybusser i Aarhus. Læs mere om ordningen på selskabernes hjemmesider.

Det er ikke muligt at benytte et barne-pendlerkort som betaling i ledsagerordningen.

Fører- eller servicehunde kan altid medbringes gratis. Hunden skal bære symbolet "manden med den hvide stok", "hundehoved og hånd", id-vest eller tilsvarende officielt skilt (forudsat, at kunden kan fremvise særligt id-kort).

Eventuelle supplerende regler fremgår af selskabernes hjemmesider (se afsnit 17). DSB har særlige regler i forhold til ophold i stillezoner (fører- og servicehunde).

### 3.3. Medtagning af hjælpemidler

Kørestole, rollatorer og lignende kan medtages, forudsat at der efter personalets vurdering er plads. Kørestole og lignende medtages udelukkende på de dertil indrettede pladser. Er samtlige pladser i tog eller bus optaget af kørestole, cykler, barnevogne eller kunder med omfangsrig bagage, henvises kunden til at benytte næste bus eller tog.

I busser kan der højst være 2 enheder, medmindre andet er angivet i bussen.

I tog afhænger antallet af enheder af togtype og -størrelse.

En enhed er enten en kørestol, en barnevogn eller en cykel. Den kunde, som er steget på først med en enhed, har fortrinsret, medmindre en anden kunde har pladsbillet til enheden.

Elscooter (mini crosser) kan kun medtages i DSB's, Arrivas og Lokaltogs tog, i metro, i letbanerne, i Movias havnebusser samt i Midttrafiks bybusser.

Den maksimalt tilladte størrelse og vægt samt eventuelle supplerende regler fremgår af selskabernes hjemmesider (se afsnit 17).



## 4. Bagage, cykler og andre medbragte genstande

### 4.1. Generelt

Selskaberne transporterer kun den bagage, den enkelte kunde selv kan medtage. Kunden har ansvaret for bagage, cykler og andre medbragte genstande under rejsen og for eventuel skade, disse forvolder i forhold til selskaberne, personale eller andre kunder (se afsnit 13 vedrørende erstatning).

Kunden skal selv sørge for ind- og udlæsning af personlig bagage, cykler og andre medbragte genstande, uden at det forsinker driften. Bagagen mm. skal placeres, så de ikke er til gene eller fare.

Det er altid personalet, der vurderer, om der er plads, og om bagagen er til gene eller tilsmudser.

### 4.2. Personlig bagage

Personlig bagage som kufferter, rygsække, tasker eller lignende kan medtages gratis som håndbagage i det omfang, der er plads.

Som bagage kan sammenklappede cykler, sammenklappede klapvogne og sammenklappede (el)løbehjul også medtages. Herudover kan medtages sammenklappede cykelanhængere, hvor hjulene er taget af.

Det enkelte stykke bagage må maksimalt måle 100x60x30 cm.

Desuden kan effekter, der ikke overholder målene, medtages, hvis personalet vurderer, at de ikke generer driften og de øvrige passagerer. Personalet kan give nærmere anvisninger om placering af den medbragte bagage.

### 4.3. Cykler

#### Tog, metro, havnebusser og letbaner

Cykler kan medtages i tog, herunder lokalbanetog, samt metro, havnebusser, Letbanen ved Aarhus og Odense Letbane. Vær opmærksom på, at der kan være særlige regler for DSB samt lokale regler, der vedrører cykler, blandt andet spærretider og priser for medtagning af cykler. Se mere information på selskabernes hjemmeside (afsnit 17)

#### Busser

Cykler kan medtages i en række busser. Se mere information på selskabernes hjemmeside (afsnit 17)

Cykler medtaget inde i bussen skal være under opsyn på hele turen, og hvis muligt fastspændt og fastholdt under kørslen.

#### 4.3.1 Generelt

Der kan være tidspunkter, hvor cykler ikke må medbringes. Hvis der er tidsbegrænsninger, er det



ikke tilladt at færdiggøre rejsen med cyklen, selv om rejsen er påbegyndt, inden tidsbegrænsningen startede (se nærmere om tidsbegrænsninger på selskabernes hjemmeside, jævnfør afsnit 21)

Der kan medtages 1 cykel pr. kunde. Det er personalet, som vurderer, om der er plads. Der kan kun medbringes almindelige tohjulede cykler, og således ikke ladcykler, tandemcykler, påhængsvogne, Segways og lignende. Der er dog enkelte undtagelser for påhængsvogne, tandemcykler og ladcykler, se afsnit 4.2 og afsnit 4.3.2.

Køretøjer, der drives med benzin eller andet letantændeligt brændstof, må ikke medtages. Børnecykler og børneløbehjul betragtes som legetøj, hvis de ikke overstiger målene for håndbagage. Disse kan derfor medtages gratis.

Der er særlige regler for cykelmedtagning i tog mellem Danmark og Tyskland.

For priser og nærmere bestemmelser henvises til selskabernes hjemmesider (se afsnit 17).

#### 4.3.2. Særligt om ladcykler, (el)løbehjul og tandemcykler

(El)løbehjul, der ikke overholder kravene for bagage jævnfør afsnit 4.2, skal overholde øvrige regler for cykelmedtagning jævnfør afsnit 4.3.1. DSB kan have særlige regler for medtagning af (el)løbehjul i Intercitytog, IntercityLyn og IntercityLyn+. Se venligst DSB's hjemmeside (se afsnit 17).

Hos Arriva Tog kan tandemcykler tages med i visse tog, når adgangsforholdene tillader det, og togpersonalet i øvrigt skønner, at der er plads.

Handicappede har mulighed for at medtage en tandemcykel i DSB's tog.

I internationale tog kan tandemcykler ikke medtages. For priser og vilkår, se selskabernes hjemmeside (se afsnit 17).

#### 4.4. Barne- og klapvogne

Barne- og klapvogne, herunder løbevogne, der anvendes til transport af børn, kan medtages gratis i det omfang, pladsforholdene tillader det.

I IntercityLyn, IntercityLyn+ og InterCity skal der altid reserveres plads. I disse tog er det nødvendigt at sammenklappe barnevogne med bredde på over 76 cm.

Det er altid personalet, der vurderer, om der er plads, og personalets anvisninger skal følges.

Hjulene skal kunne låses. I busser skal vognen stå i kørselsretningen, være bremsset og hvis muligt fastholdes under kørslen. Barnet kan sidde i barnevognen, forudsat at barnet er fastspændt og under opsyn. Der må ikke sidde flere børn i vognen, end den er beregnet til.

#### 4.5. Særlig bagage

Våben, fyrværkeri og anden tilsvarende bagage kan udelukkende medtages af personer og på vilkår, som er fastsat i den til enhver tid gældende lovgivning herom. Letantændelige stoffer, væsker og andre lignende produkter kan kun medtages i mængder svarende til indkøb til almindeligt husholdningsbrug, og kun når de opbevares i original salgsemballage til detailhandelsbrug og i øvrigt håndteres forsvarligt under rejsen.

### 5. Dyr

Mindre dyr, herunder små hunde, må medbringes gratis i bus, tog, letbaner og metro efter reglerne for håndbagage i afsnit 4.2, forudsat at de under hele rejsen er anbragt i dertil beregnet taske, bur eller transportkasse.

Det er desuden tilladt at medtage større hunde, forudsat at hunden er i snor og under kundens kontrol. Ved større hunde forstås hunde, som ikke transporteres i en taske, et bur eller transportkasse. For større hunde og hunde i "hundevogn" betales børnepris. Der må højst medtages 1 hund i snor eller i "hundevogn" pr. kunde. Det er altid personalet, der vurderer, om der er plads, og personalets anvisninger skal følges. Se dog afsnit 5.1.

Kunder med dyr skal vise særligt hensyn over for øvrige kunder og følge personalets anvisninger. Dyr må ikke være på sæderne.

#### 5.1. Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr

I Midttrafik kan større hunde ikke medbringes i bybusser.

I Midttrafik kan større hunde ikke medbringes i Letbanen ved Aarhus på strækningen Skolebakken-Universitetshospitalet på hverdage mellem kl. 7.00 og 9.00 samt mellem kl. 15.00 og 17.00.

Hos Nordjyllands Trafikselskab kan større hunde ikke medbringes i bybusser på hverdag kl. 7.00-9.00 og kl. 14.30-17.00, medmindre de er i lukket hundevogn.

I Trafikselskabet Movia kan større hunde ikke medbringes i A-busser (med undtagelse af A-busserne i Køge, Roskilde, Næstved, Holbæk og Helsingør).

I Trafikselskabet Movia kan større hunde derudover ikke medbringes i andre busser på hverdage mellem kl. 7.00 og 9.00 og mellem kl. 15.30 og 17.30 i zone 1-4, 30-33 og 40-44.



Af hensyn til øvrige kunder er særlige pladser i bussen, i metro og afdelinger i toget friholdt for dyr. Der henvises til skiltning i bus og tog. For yderligere retningslinjer henvises til selskabernes hjemmesider (se afsnit 21)

## 6. Mad og drikke

I tog og i metro er indtagelse af mad og drikkevarer, herunder indtagelse af alkohol i moderat omfang, tilladt.

I alle busser og letbaner er indtagelse af alkohol forbudt. Mad og drikkevarer må ikke indtages, hvis det indebærer en risiko for tilsmudsning som f.eks. is og popcorn. Drikkevarer skal være i beholdere med skruelåg.

## 7. Mobiltelefoner, computere med videre

Det er tilladt at bruge mobiltelefoner, computere med videre, hvis der tages hensyn til øvrige kunder og personalet. I stillezoner skal alt udstyr være på lydløs.

Hvis der afspilles musik, film og lignende, skal der bruges høretelefoner. Personalet kan bede kunden om ikke at benytte sådanne enheder, hvis det efter personalets vurdering er til gene.

### 7.1. Særligt om stillezoner

Stillezoner findes udelukkende i tog. Stillezonerne er forbeholdt kunder, der ønsker fred og ro på rejsen. Der må derfor ikke tales i stillezonen. Det er tilladt at spille musik mv., hvis der benyttes høretelefoner, og andre kunder ikke kan høre musikken. Tastaturtoner og lyde på mobiltelefoner og computere skal slås fra. Mobiltelefoner må ikke benyttes til samtaler.

## 8. Standsning

### 8.1. Behovsstandsning i tog

På visse stationer på DSB's, Arriva Togs, Nordjyske Jernbaners og lokalbanernes strækninger anvendes behovsstandsning. Stationer med behovsstandsning fremgår af køreplanen. Toget standser kun på disse stationer, hvis der er kunder, der skal af eller på toget.

Kunder, der ønsker at blive afsat på en station med behovsstandsning, skal benytte "Stop"-knappen i toget inden ankomst. Kunder, der ønsker at blive optaget på stationer med behovsstandsning, skal aktivere passagersignal på perronen, hvis et sådant forefindes, eller hvis det ikke forefindes tydeligt give sig visuelt til kende for lokomotivføreren.

### 8.2. Standsning mellem busstoppesteder

I byerne standser busserne kun ved de faste stoppesteder, som er anført i køreplanerne. Der kan være flere stoppesteder end i anførte.



Hvis de trafikale forhold uden for byerne tillader det, og der er mere end 600 meter mellem stoppestederne, kan kunden på de fleste almindelige buslinjer stige af og på bussen, selv om der ikke er et stoppested. En sådan strækning er en vinkestrækning. Vinkestrækningerne kan fremgå, når kunden søger i Rejseplanen. Specielle linjetyper (f.eks. X-busser, R-busser, S-busser, U-busser mm.) standser KUN ved de anførte stoppesteder.

Når en kunde ønsker at komme med bussen på en vinkestrækning, skal der gøres tydeligt tegn i god tid. Når det er mørkt, bør der bruges lommelygte eller refleks for at fange chaufførens opmærksomhed.

Når kunden ønsker at stige af bussen på en vinkestrækning, skal kunden i god tid bede chaufføren om at stoppe. Der stoppes kun på steder, hvor det er lovligt at standse ifølge færdselsloven. Det er chaufføren, der afgør, om det er lovligt og forsvarligt at standse bussen.

#### **Check ind og check ud på Rejsekort på vinkestrækninger øst for Storebælt**

En kunde, der rejser med Rejsekort på en vinkestrækning øst for Storebælt, kan vente med at checke ind til det første stoppested, efter kunden er steget på bussen, og check ud kan ske ved sidste stoppested inden afstigningen på vinkestrækningen.

#### **Check ind og check ud på Rejsekort på vinkestrækninger vest for Storebælt**

Se særlige regler for check ind og check ud på selskabernes hjemmesider (afsnit 17).

#### **Rejser på Rejsekort i busser med check ind mini terminaler eller selvbillettering**

Læs mere på [www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk).

## **9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer**

Det er forbudt at forhindre tog- og perrondøre i at lukke. Overtrædelse anmeldes til politiet og straffes med bøde samt eventuelt et erstatningskrav for forstyrrelse og standsning af driften.

Misbrug af nødbremser anmeldes til politiet og straffes med bøde, samt eventuelt erstatning for forstyrrelse og standsning af driften.

I toget forefindes nøddøråbnere. Toget må ikke forlades uden for stationerne, undtagen efter ordre fra personalet. Misbrug af nøddøråbnere anmeldes til politiet og straffes med bøde.

## **10. Forbud mod rygning**

Alle former for rygning, herunder e-cigaretter, er forbudt i bus, tog og metro, uanset om der afgives tobaksrøg, vanddamp eller lignende. Rygeforbud gælder på DSB's stationer, metrostationer, Arriva

Togs stationer, Odense Letbanes stationer samt områder på nogle busterminaler. Der er herudover rygeforbud, hvor det er markeret med skiltning.

## 11. Indsamling af underskrifter, uddeling, optræden m.v.

Alle, der ønsker at indsamle underskrifter, lave optagelser, uddele/sælge materiale, optræde og lignende i transportmidlet eller inden for selskabernes områder, skal have skriftlig tilladelse af selskaberne.

Henvendelse kan ske til de respektive selskaber (se afsnit 17 for kontaktinformation).

## 12. Afvisning og bortvisning

Personalet har ret til at afvise eller bortvise kunder fra transportmidler eller stationsområder, hvis de efter personalets vurdering er til gene. Personalet kan bl.a. afvise eller bortvise kunder, der:

- udgør en sikkerhedsmæssig risiko (f.eks. kunder med rulleskøjter på)
- ikke har og/eller ikke vil anskaffe gyldig billet eller kort
- ikke følger anvisninger fra personalet
- ikke følger de anvisninger som fremgår af opslag eller anden tilsvarende information om benyttelse af det enkelte transportmiddel eller stationsområde
- opfører sig støjende, opfører sig voldeligt eller øver hærværk
- tilsmudser sæder, afgiver kraftige lugte mv.
- har medbragt dyr, som er til gene
- opholder sig på stationsområder uden berettiget ærinde.

Afvisning eller bortvisning kan ske ved politiets hjælp.

Afvisning eller bortvisning af ovenstående grunde medfører ikke krav på tilbagebetaling af ubenyttet eller delvist benyttet billet eller kort.

## 13. Erstatning

### 13.1. Erstatning i forbindelse med kørsel med tog (herunder lokalbanetog) og metro

Selskabernes ansvar for skade på kunder og håndbagage er reguleret i Jernbaneloven og forordning om jernbanepassagerers rettigheder [1], jævnfør afsnit 20, der også finder anvendelse ved indsættelse af erstatningstransport.

Jernbaneselskabet erstatter skade på kunder, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under kundens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning, hvis betingelserne for erstatning i øvrigt er opfyldt. Det betyder blandt andet, at skaden skal være en direkte følge af jernbanetransporten.

Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt eller ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Jernbaneselskabet erstatter skader på og tab af genstande, som kunden medtager som håndbagage, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under kundens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning, hvis betingelserne for erstatning i øvrigt er opfyldt. Det betyder blandt andet, at skaden skal være en direkte følge af jernbanetransporten. Erstatning for håndbagage kan ikke overstige 18.200 DKK (2022) [2] for hver kunde.

For handicappedes hjælpemidler (mobilitetsudstyr, hjælpeanordninger eller fører- og servicehunde) er der ingen begrænsning for erstatningsbeløbet, såfremt selskabet er ansvarligt for hel eller delvis beskadigelse af hjælpemidlet.

For handicappedes hjælpemidler er der ingen begrænsning for erstatningsbeløbet, såfremt selskabet er ansvarligt for hel eller delvis beskadigelse af hjælpemidlet.

Erstatningen for tingskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

Hvis en kunde kommer til skade eller bliver dræbt, skal selskabet udbetale sådanne forskudsbeløb, som måtte være nødvendige til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget af den lidte skade, jævnfør reglerne i forordningen om jernbanepassagerers rettigheder.

[1] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R0782&from=EN>  
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2021/782 af 29. april 2021 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (omarbejdning) (EØS-relevant tekst)

[2] Erstatningsbeløbet reguleres automatisk hvert år pr. 1. januar i henhold til Jernbaneloven.

### 13.2. Erstatning i forbindelse med buskørsel

Ansvar for skade i forbindelse med buskørsel påhviler det busselskab, der kører linjen. Kontakt straks chaufføren ved skade, da dette vil gøre den videre sagsbehandling lettere. Trafikselskabets Kundecenter kan vejlede om, hvordan kunden kan anmelde kravet til busselskabet, se afsnit 17 for kontaktoplysninger.

Efter færdselsloven skal den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, erstatte skader, som køretøjet forårsager ved færdselsuheld eller eksplosion eller brand, der stammer fra brændstofanlæg i køretøjet.

Hvis skaden sker på anden måde, betales erstatning efter lovgivningens almindelige regler.

Ved beskadigelse af kørestole, andre bevægelseshjælpemidler eller hjælpeanordninger ydes altid erstatning, der svarer til omkostningen ved erstatning eller reparation af udstyret.

Erstatningen kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt eller ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

## 14. Driftsforstyrrelser

Ved forsinkelse eller aflysning er kunden omfattet af

- Rejsetidsgaranti for rejser med Arriva, Nordjyske Jernbaner, Lokaltog og DSB inkl. S-tog, eller
- Rejsegaranti for rejser med trafikskaberne (bus, lokalbanetog og Letbanen ved Aarhus samt Odense Letbane), Nordjyske Jernbaner eller Metro eller
- Forordningen om jernbanepassagerers rettigheder (jævnfør nedenfor afsnit 14.2)

### 14.1. Rejsetidsgaranti og rejsegaranti

Ved Rejsetidsgaranti forstås: en kompensation, enten i form af en ny billet, eller en økonomisk kompensation, der beregnes ud fra forsinkelsens størrelse.

Der tilbydes ikke refusion af udgifter til alternativ befordring på egen foranledning (f.eks. taxa). Rejsetidsgaranti kan søges af kunder, der har oplevet forsinkelser på rejser med Arriva Tog, Nordjyske Jernbaner og DSB.

Ved rejsegaranti forstås: en refusion af udgifter til alternativ befordring (f.eks. taxa), når forsinkelse eller forbikørsel forårsager ventetid. Kunden får ikke sin billet refunderet. Rejsegaranti kan søges af kunder, der har oplevet forsinkelser på rejser med bus, lokaltog, metro og Aarhus Letbane samt Odense Letbane.

Kunden skal søge yderligere information hos det selskab, der er blevet benyttet, da forsinkelsen skete:

- DSB Rejsetidsgaranti
- Arriva Rejsetidsgaranti
- Metro rejsegaranti
- Movia rejsegaranti
- Lokaltog rejsetidsgaranti
- FynBus rejsegaranti
- Sydtrafik rejsegaranti
- Midttrafik rejsegaranti
- Midtjyske Jernbaners rejsetidsgaranti
- Nordjyllands Trafikskabs rejsegaranti
- Nordjyske Jernbaners rejsetidsgaranti
- BAT rejsegaranti



#### **14.2. Forordning om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder metro, letbaner og lokalbaner)**

Ud over selskabernes rejsetidsgarantier og rejsegarantier gælder reglerne i forordningen om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder metro, lokalbaner og letbaner). Der henvises til uddrag af forordningen bagerst i rejsereglerne. Forordningen gælder også ved en samlet rejse med flere togselskaber, såfremt der benyttes en gennemgående billet, jf. afsnit 2 Ved rejse med tog gælder forordningens regler om refusion og omlægning af rejsen, kompensation og assistance, jf. artikel 18-20. (se afsnit 22 for bilag).

#### **14.3. Begrænsning af ansvar**

Ud over rejse(tids)garantierne, jævnfør afsnit 14.1 og reglerne i afsnit 14.2, påtager selskaberne sig ikke erstatningsansvar for kundens omkostninger som følge af forsinkelse, aflysning og ikke-opnået tilslutningsforbindelse, herunder refusion af tabt arbejdsfortjeneste eller tab som følge af udgifter til f.eks. hotel, fly-, tog- eller teaterbilletter.

Det gælder dog ikke, hvis selskaberne er erstatningsansvarlige efter dansk rets almindelige regler.

Selskaberne er aldrig erstatningsansvarlige, såfremt forsinkelsen skyldes forhold uden for selskabernes kontrol, så som forhold hos tredjemand, ekstraordinære vejrforhold eller naturbegivenheder, påkørsler, bombetrusler, offentlige myndigheders påbud eller forbud, strejke, lockout eller andre tilsvarende forhold.

Selskaberne er ikke ansvarlige for manglende plads i bus, tog eller metro.

#### **15. Hittegods**

Fundne genstande afleveres til personalet. Dokumenter med personfølsomme oplysninger, mobiltelefoner, tablets, penge, værdifulde smykker og lignende afleveres snarest herefter til politiet. Andre glemte genstande bliver bortskaffet efter 30 dage, jævnfør lov om hittegods.

I busser kan andre glemte genstande opbevares hos den operatør, der kører ruten. For nærmere oplysning om glemte genstande, herunder hvor længe de opbevares, henvises til det selskab, der er kørt med.

Selskaberne forbeholder sig ret til at bortskaffe letfordærlige varer, herunder fødevarer samt genstande af ringe værdi m.v.

#### **16. Klager**

Klager over forhold, som ikke har kunnet løses ved henvendelse til personalet i transportmidlet, rettes til det selskab, som kunden har rejst med.

Klager over kontrolafgifter rettes altid til det selskab, der har udstedt afgiften.

Klager vedrørende Rejsekort rettes til Rejsekort Kundecenter.

Alle klager kan med fordel fremsendes skriftligt, gerne med præcis angivelse af tid og sted for hændelsen.

Henvendelsen skal ske hurtigst muligt efter den hændelse, kunden ønsker at klage over. Hvis der går lang tid, før klagen modtages, kan det være svært at undersøge, hvad der skete. Desuden kan kunden fortabe et eventuelt krav efter de almindelige regler om forældelse og passivitet.

For henvendelser vedrørende rejse(tids)garanti skal fristen hos det pågældende selskab overholdes.

Selskabet kan stille som betingelse at få forevist original rejsehjemmel i forbindelse med behandling af en klage eller ved ansøgning om godtgørelse, erstatning eller lignende.

Selskaberne er tilsluttet Ankenævnet for Bus, Tog og Metro. Har kunden modtaget en skriftlig afgørelse fra et af selskaberne, som kunden ikke er tilfreds med, kan kunden klage skriftligt til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro ([www.abtm.dk](http://www.abtm.dk)), Automatikvej 1, 2860 Søborg, tlf. 22 62 65 00.

Kunder har mulighed for at klage til Jernbanenævnet, hvis klagen vedrører jernbanevirksomhedernes generelle overholdelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Jernbanenævnet (<https://www.jernbanenaevnet.dk>), Carsten Niebuhrs Gade 43, 1577 København V, tlf. 41 78 03 86.

Kunder, der har modtaget en skriftlig afgørelse fra DSB, har også mulighed for at klage videre til DSB's Kundeambassadør ([DSB Kundeambassadør](#)).

## 17. Kundeservice

Information om bus, tog og metro kan findes på selskabernes hjemmesider eller ved henvendelse til kundecentrene.

### For information og henvendelser vedrørende rejsekort og RejseBillet:

Rejsekort Kundecenter

Tlf. 70 11 33 33

[www.rejsekort.dk](http://www.rejsekort.dk)

### For informationer og henvendelser vedrørende regionale og nationale rejser med tog

DSB Kundecenter

Tlf. 70 13 14 15, e-mail: [kundehenv@dsb.dk](mailto:kundehenv@dsb.dk)

[www.dsb.dk](http://www.dsb.dk)

Arriva Tog Kundecenter

Tlf. 70 27 74 82, e-mail: [kundeservice@Arriva.dk](mailto:kundeservice@Arriva.dk)

[www.arriva.dk](http://www.arriva.dk)

Feltkode ændret

DOT

DSB

MT

SYDTRAFIK

arriva  
a company

midttrafik

FYNBUS

BAT

side 29 af 3536

NT Salgs- og servicecenter

Tlf. 98 11 11 11

[www.NordjyllandsTrafikselskab.dk](http://www.NordjyllandsTrafikselskab.dk)

**For information og henvendelser vedrørende Sjælland**

DOT Kundecenter

Tlf. 70 15 70 00

[www.dinoffentligetransport.dk](http://www.dinoffentligetransport.dk)

**For information og henvendelser vedrørende Bornholm**

BAT-din bus på Bornholm Kundecenter

Tlf. 56 95 21 21, e-mail: [post@bat.dk](mailto:post@bat.dk)

[www.bat.dk](http://www.bat.dk)

**For information og henvendelser vedrørende Fyn og Jylland**

Arriva Tog Kundecenter

Tlf.: 70 27 74 82, e-mail: [kundeservice@Arriva.dk](mailto:kundeservice@Arriva.dk)

[www.arriva.dk](http://www.arriva.dk)

DSB Kundecenter

Tlf. 70 13 14 15, e-mail: [kundehenv@dsb.dk](mailto:kundehenv@dsb.dk)

[www.dsb.dk](http://www.dsb.dk)

FynBus Kundecenter

Tlf.: 63 11 22 00, e-mail til: [fynbus@fynbus.dk](mailto:fynbus@fynbus.dk)

[www.fynbus.dk](http://www.fynbus.dk)

Midttrafik Kundecenter

Tlf. 70 21 02 30

[www.Midttrafik.dk](http://www.Midttrafik.dk)

NT Salgs- og servicecenter

Tlf. 98 11 11 11

[www.NordjyllandsTrafikselskab.dk](http://www.NordjyllandsTrafikselskab.dk)

Sydtrafik Kundecenter

Tlf.: 70104410, e-mail til: [post@sydtrafik.dk](mailto:post@sydtrafik.dk)

[www.sydtrafik.dk](http://www.sydtrafik.dk)

**Øvrige adresser**

Lokaltog A/S

Jættevej 50

Feltkode ændret

DOT

DSB

MT

SYDTRAFIK

arriva  
a company

midttrafik

FYNBUS

BAT

Side 30 af 3536

4100 Ringsted  
[www.lokaltog.dk](http://www.lokaltog.dk)  
E-mail til: [post@lokaltog.dk](mailto:post@lokaltog.dk)

Metroselskabet I/S  
Metrovej 5  
2300 København S

Midtjyske Jernbaner kundeinformation  
for Lemvigbanen: tf. 97 82 00 19  
[www.mjba.dk](http://www.mjba.dk)

Nordjyske Jernbaner A/S  
Skydebanevej 1 B  
9800 Hjørring

Trafikselskabet Movia  
Gammel Køge Landevej 3  
2500 Valby

Vestbanen A/S  
Østergade 17  
6840 Oksbøl

## 18. Ændring af rejseregler

Disse rejseregler kan ændres ved opslag på selskabernes hjemmesider.  
Ændringer vil blive offentliggjort mindst en uge, før de træder i kraft. Væsentlige ændringer, som berører et stort antal kunder, offentliggøres 1 måned, før de træder i kraft.

Ændringer som følge af ny lovgivning eller myndighedskrav, der sættes i kraft med kort varsel, kan medføre at de angivne varsler, i helt særlige tilfælde, ikke kan overholdes.

## 19. Ikrafttræden

Ikrafttrædelsesdato 1. december 2022.

Samtidig ophæves: [Fælles landsdækkende rejseregler - 1. november 2022](#)

Rejsereglerne kan findes på selskabernes hjemmesider eller fås gratis ved henvendelse til selskabene.

## 20. Lovgivning

For rejse med bus, tog og metro gælder en række love og regler. De vigtigste er:  
Lov om trafikselskaber, jævnfør lovbekendtgørelse nr. 215 af 1. marts 2023.



Færdselsloven, jævnfør lovbekendtgørelse nr. 2018-11-21 nr. 1324.

Jernbaneloven, jævnfør lovbekendtgørelse nr. 686 af 27. maj 2015.

Lov 2017-12-26 nr. 1666 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer. Bekendtgørelse om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro), bkg. nr. 1125 af 10. september 2017.

Bekendtgørelse om regulering af erstatnings- og forsikringsbeløb i henhold til jernbaneloven, 2017-10-09 nr. 1125.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R0782&from=EN>  
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2021/782 af 29. april 2021 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (omarbejdning) (EØS-relevant tekst)  
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buskunders rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004

## 21. Nærmere oplysninger om produkter og priser

DSB: [www.dsb.dk/find-produkter-og-services/](http://www.dsb.dk/find-produkter-og-services/)

Metro: <https://dinoffentligetransport.dk/find-og-koeb-billet/>

Movia: <https://dinoffentligetransport.dk/find-og-koeb-billet/>

BAT: <https://bat.dk/rejs-med-bussen/billetter-og-takster/>

Arriva: [arriva.dk/kort-og-billetter](http://arriva.dk/kort-og-billetter)

FynBus: [www.fynbus.dk/find-den-rigtige-billet](http://www.fynbus.dk/find-den-rigtige-billet)

Midtjyske jernbaner: [www.mjba.dk/produkter.html](http://www.mjba.dk/produkter.html)

Midttrafik: [www.midttrafik.dk/priser-og-billetter.aspx](http://www.midttrafik.dk/priser-og-billetter.aspx)

NT: [www.NordjyllandsTrafikselskab.dk/Billetter---priser/Priser](http://www.NordjyllandsTrafikselskab.dk/Billetter---priser/Priser)

Sydtrafik: [www.sydtrafik.dk/billetter-og-priser/billetter-og-kort](http://www.sydtrafik.dk/billetter-og-priser/billetter-og-kort)

Feltkode ændret

Feltkode ændret

Feltkode ændret

## 22. Bilag

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R0782&from=EN>  
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2021/782 af 29. april 2021 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (omarbejdning) (EØS-relevant tekst) **(Lone Keller Madsen: DSB sørger for indarbejdelse af relevante afsnit, når disse er klar)**

### KAPITEL IV FORSINKELSE, IKKE-OPNÅET TILSLUTNINGSFORBINDELSE OG AFLYSNING

#### Artikel 15

Erstatningsansvar for forsinkelse, ikke-opnået tilslutningsforbindelse og aflysning Med forbehold af bestemmelserne i dette kapitel er jernbanevirksomhedens erstatningsansvar med hensyn til forsinkelse, ikke-opnået tilslutningsforbindelse og aflysning omfattet af bestemmelserne i bilag I, kapitel IV, afsnit II.

#### Artikel 16



Når det med rimelighed forventes, at ankomsten til det endelige bestemmelsessted i henhold til befordringskontrakten vil blive mere end 60 minutter forsinket, skal passageren omgående have valget mellem:

- a) refusion af billetens fulde pris på de betingelser, som gjaldt ved købet, for den eller de dele af rejsen, der ikke er gennemført, og for den eller de dele, som allerede er foretaget, hvis rejsen ikke længere tjener noget formål i forhold til passagerens oprindelige rejseplan, samt i givet fald en returrejse til afgangsstedet ved første lejlighed. Refusionen betales på de betingelser, som gælder for udbetaling af erstatning, jf. artikel 17, eller
- b) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted ved først givne lejlighed, eller
- c) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted på et senere tidspunkt efter passagerens ønske.

#### **Artikel 17**

1. En passager, som må imødesee en forsinkelse, kan uden at miste retten til befordring kræve erstatning af jernbanevirksomheden for forsinkelse mellem det på billetten anførte afgangs- og ankomststed, som ikke har medført billetrefusion i henhold til artikel 16. De minimale erstatningsbeløb for forsinkelse er fastsat til:

- a) 25 % af billetprisen i tilfælde af en forsinkelse på 60-119 minutter.
- b) 50 % af billetprisen i tilfælde af en forsinkelse på 120 minutter eller mere.

Passagerer, der har abonnementskort eller periodekort, og som rammes af gentagne forsinkelser eller aflysninger i kortets gyldighedsperiode, kan søge om passende erstatning i overensstemmelse med jernbanevirksomhedernes erstatningsordninger. Disse ordninger angiver kriterierne for definition af forsinkelse og beregning af erstatning.

Erstatningen for forsinkelse beregnes i forhold til den pris, passageren faktisk har betalt for den forsinkede tjeneste.

Når befordringskontrakten gælder en returrejse, beregnes erstatningen for forsinkelse på enten ud- eller returrejsen i forhold til halvdelen af billetens pris. På samme måde beregnes prisen for en forsinket tjeneste i en hvilken som helst anden form for befordringskontrakt, der tillader flere efterfølgende etaper, i forhold til den fulde pris.

Ved beregningen af forsinkelsen skal der ikke tages hensyn til en forsinkelse, som jernbanevirksomheden kan påvise, er opstået uden for områder, hvor traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab finder anvendelse.

2. Erstatningen for billetprisen betales senest én måned efter indgivelse af erstatningsansøgningen. Erstatningen kan udbetales i form af værdikuponer og/eller andre tjenesteydelser, hvis betingelserne er fleksible (navnlig med hensyn til gyldighedsperioden og bestemmelsesstedet). Erstatningen udbetales kontant på passagerens anmodning.

3. Erstatningen for billetprisen kan ikke reduceres ved fradrag af transaktionsudgifter såsom gebyrer og udgifter til telefon eller frimærker. Jernbanevirksomhederne kan indføre en minimumsgrænse, hvorunder erstatning ikke udbetales. Denne grænse må ikke være over fire EUR.

4. Passageren har ikke ret til erstatning, hvis han eller hun blev underrettet om forsinkelsen før køb af billetten, eller hvis forsinkelsen på grund af fortsættelse på en anden forbindelse eller omlægning af rejsen fortsat er på mindre end 60 minutter.

#### Artikel 18

1. Ved forsinkelser ved ankomst eller afgang skal jernbanevirksomheden eller stationslederen underrette passagererne om situationen og det forventede afgangs- og ankomsttidspunkt, så snart sådanne oplysninger foreligger.

2. Ved forsinkelser som nævnt i stk. 1 på mere end 60 minutter skal passagererne gratis tilbydes

a) måltider og forfriskninger i rimeligt forhold til ventetiden, hvis de forefindes eller kan leveres på rimelige vilkår i toget eller på stationen

b) hotel- eller anden indkvartering og befordring mellem jernbanestationen og indkvarteringsstedet, hvis et ophold af en eller flere nætters varighed bliver nødvendigt, eller hvis yderligere ophold bliver nødvendigt, hvor og når det er fysisk muligt, og/eller

c) transport fra toget til jernbanestationen, til et andet afgangssted eller til rejsens endelige bestemmelsessted, hvor og når det er fysisk muligt, hvis toget er blokeret på sporet.

3. Hvis jernbaneforbindelsen ikke kan fortsætte, skal jernbanevirksomheden snarest muligt arrangere alternative transporttjenester for passagererne.

4. Jernbanevirksomheden skal på passagerens forlangende bekræfte på billetten, at toget er forsinket, at passageren på grund af en forsinkelse ikke har kunnet nå en tilslutningsforbindelse, eller at toget er aflyst.

5. Når stk. 1, 2 og 3 finder anvendelse, skal jernbanevirksomheden især være opmærksom på handicappede og bevægelseshæmmede passagerers og deres eventuelle ledsageres behov.

#### **Uddrag af bilag til jernbanepassagerforordningen**

##### **Afsnit II Ansvar ved manglende overholdelse af køreplaner**

**Artikel 32** Ansvar i tilfælde af aflysning af tog, forsinkelse eller svigtende forbindelse

1. Operatøren er ansvarlig for tab, som påføres passageren på grund af aflysning, forsinkelse eller svigtende forbindelse, så rejsen ikke kan fortsættes samme dag, eller ikke er fornuftig at gennemføre den samme dag på grund af de givne omstændigheder. Erstatningen omfatter rimelige udgifter til logi samt udgifter til underretning af personer, som venter på passageren.

2. Operatøren fritages for dette ansvar, når aflysningen, forsinkelsen eller svigtende forbindelse skyldes:

a) uden for jernbanedriften værende forhold, som operatøren trods anvendelsen af den omhu, som forholdene krævede, ikke har kunnet undgå, og hvis følger denne ikke har kunnet afværge,

b) en fejl fra passagerens side eller

c) tredjeparts handling, som operatøren trods anvendelsen af den omhu, som forholdene krævede, ikke har kunnet undgå og hvis konsekvenser ikke kunne afværges; en anden jernbanevirksomhed, der benytter den samme infrastruktur betragtes ikke som tredjepart; regresretten er ikke berørt.

3. National ret afgør, om og i hvilket omfang operatøren skal betale skadeserstatning for andre tab end dem, der er omtalt i stk. 1. Denne bestemmelse gør ikke indgreb i artikel 44

### **23. Tidligere versioner**

Klik [her](#), for at finde tidligere versioner af Fælles rejseregler gældende for hele landet.



# STUDIETUR

## OPSAMLING PÅ BESTYRELSEN STUDIETUR I GRONINGEN, HOLLAND DEN 23. – 25. MARTS 2023

18. april 2023

J.nr.: 202301-39576

MBK

### OM TUREN

Medlemmer af FynBus' bestyrelse og FynBus' administrationen gæstede den 23. marts byen Groningen i Holland, helt eksakt for at besøge det regionale trafikselskab, OV-Bureau, der arbejder med mange af de samme problemstillinger som FynBus, og som i størrelse og konstruktion, minder meget om FynBus. På mange områder er arbejdet med den kollektive trafik i Groningen længere fremme, og derfor var det naturligt at søge inspiration og viden her.

Herunder en opsamling på nogle af de mange emner, der blev berørt under studieturen til Groningen.

#### OM OV-BUREAU

OV-Bureau er det regionale trafikselskab for regionerne Groningen og Drenthe. Fra 2014-2019 oplevede trafikselskabet en passagervækst på årligt 5% i gennemsnit på basisnettet og 10% årligt på hovednettet. Trafikselskabet har det primære mål, at alle skal kunne komme til deres destination, uanset hvor de bor. Målet bliver opfyldt af et velfungerende BRT-system, hvor hovednettet består af produkterne Q-liner og Q-link. Høj kvalitetsbusser, der kører med høj frekvens (4-8 afgang i timen) alle ugens dage fra kl. 7-24, kommer frem via særlige busbaner og kan dermed passere bilkøerne.

De borgere og erhvervsvirksomheder, der bor langs hovedlinjerne, kan trygt regne med, at ruter og stoppesteder bliver fastholdt i minimum 20 år. En garanti, der er udstedt for at give borgere og erhvervsliv sikkerhed og incitament til at etablere sig langs hovednettet.

Tilbuddet om kollektiv trafik indeholder også et basisnet med mindre busser. Basisnettet kører mindst en gang i timen hele døgnet. For basisnettet er der udstedt garanti for forbindelse mellem endepunkterne i 10 år. Der bliver ikke udstedt garantier på rute- og stoppestedsniveau.


#### OM GRONINGEN OG BILFRI BYMIDTE

Byen Groningen har fjernet stort set alle biler fra bymidten. Alle vareleveringer sker inden kl. 11. Herefter kører der kun busser og cykler - med få undtagelser. Byen bliver arealmæssigt ikke bygget større end den nuværende by. Udskiftningsparate bygninger bliver erstattet af højere huse for at holde byen samlet og for at imødekomme et stigende indbyggertal. Store shopping-centre og hospitaler ligger i udkanten af byen.

Groningen er en universitetsby med cirka 50.000 studerende. Deres kørsel med kollektiv trafik betales af staten, og de studerende er flittige brugere.

Byen er i gang med et stort fornyelsesprojekt af togstationen. Projektet skal bringe tog og busser tættere på hinanden og afhjælpe trafikale udfordringer ved at give busserne en dedikeret vej uden om den øvrige trafik. Med i projektet hører anlæg af yderligere 7.500 pladser til cykelparkering. De nuværende 10.000 pladser løser ikke behovet for de mange cyklende borgere, der skal videre med kollektiv trafik. Cyklerne har plads under togstationen med rene og indbydende faciliteter. De flotte omgivelser ser ud til at have indflydelse på, hvor pænt cyklerne bliver parkeret, men naturligvis også understøttet af en målrettet indsats for at få cyklisterne til at overholde reglerne for, hvor de parkerer deres (mange) cykler. I Holland er det ikke ualmindeligt at hver borger har op til flere cykler.

### HUBS

I FynBus benævnes de knudepunkter, i Groningen og Drenthe kaldes de hubs – og så er det alligevel langt fra det samme. For i Groningen arbejder man meget seriøst med at skabe gode knudepunkter, hvor borgerne skifter fra egne transportmidler som bil eller cykel over  kollektiv trafik. De enkelte hubs tilbyder en række faste faciliteter som parkeringspladser, overdækket cykelparkering, ladestandere til elbiler og elcykler, drikkevandsstater, café, toiletter, information og salg, pakkeafhentning, wi-fi og udendørs fitness for at skabe liv og gøre det attraktivt for borgerne at bruge den kollektive trafik.

Man er langt fra i mål med sine visioner, men arbejdet er i fuld gang. P.t. er der over 50 hubs fordelt i regionerne Drenthe og Groningen.

Alle regionens borgere har en hub tilgængelig inden for en radius af 15 km. Udover egen bil eller cykel, kan borgerne benytte sig af hub-taxaer, der for billige penge sørger for transport fra hjemadresse til nærmest hub eller retur. Prisen for både buskørsel og Hub-taxa er den samme = 20 cents (cirka 1,5 kr.) per kilometer.

### Grøn omstilling

Også i Groningen er der fuld gang i den grønne omstilling. Efter planen skal alle nye busser være omstillet til nulemission fra 2025. Fra 2030 gælder det samtlige busser i regionerne Drenthe og Groningen. Omstillingen er allerede i fuld gang, og størstedelen af busserne i Groningen by kører på el og brint. P.t. er et af de vigtigste projekter at få færdigudviklet en elektrisk regional landevejsbus, der ikke bare skal have en rækkevidde på 1.000 kilometer pr. opladning, den skal også kunne holde en gennemsnitsfart på 100 km/t.

### Flere passagerer i busserne

Arbejdet med at få flere passagerer i busserne hjælpes i høj grad på vej af et meget veludbygget kollektivt trafiknet med hyppige busser og god fremkommelighed. I årene 2014-2019 oplevede trafikskabet en årlig passagervækst på 5% i gennemsnit på basisnettet og 10% årligt på hovednettet. Men også her skabte Covid-19 store passagermæssige udfordringer, og i dag vurderet passagertallet at ligge på omkring 90% af niveauet før Covid-19.

Arbejdet med at tilgå kunderne foregår primært digitalt, og der blev fra Groningens side udtrykt stor nysgerrighed i forhold til FynBus arbejdet med 1-1-kommunikation og kundeambassadør-funktionen. Mange af de tiltag der gennemføres, minder meget om arbejdet med kunderne i Danmark, dvs. markedsføring knyttet til billetprodukter og systemløsninger.

### Visiteret kørsel

Alt sygetransport – både til hospitaler, læger og speciallæger - er sygeforsikringssekskabernes ansvar.

Indbetaling til sygeforsikring er lovpligtig for alle i beskæftigelse. Hvis en borger anvender sygetransport, så afholder denne alle udgifter op til €113 (ca. 840 kr.) pr år, hvorefter sygeforsikringen betaler.

Handicaptransport – og transport af ældre over 75 år – inden for en 25 km radius er kommunens ansvar, så længe transporten ikke overskrider en regionsgrænse.

Der er en egenbetalingsandel forbundet med transporten

Der er forskellige services og serviceniveauer:

1. Ældretransport. Brugeren skal være selvhjulpent og det er kantsten-til-kantsten transport med samkørsel.
2. Dør-til-dør handicaptransport. Brugeren behøver kun hjælp ved ind- og udstigning. Kantsten-til-kantsten transport med samkørsel.
3. Dør-til-dør handicaptransport Plus. Brugeren behøver kun hjælp ved ind- og udstigning og brugeren følges fra hoveddør til hoveddør. Samkørsel skal påregnes.
4. Rum-til-rum handicaptransport. Brugeren behøver let hjælp til f.eks. at tage jakke på, bære bagage, lukke døre osv. Samkørsel skal påregnes.

Brugerne af kørselstyperne 2, 3 og 4 bliver visiteret af kommunen.

### Opsamling

Der er naturligvis mange informationer og input at overskue fra studieturen, men nogle af de pointer, som bringes tilbage til FynBus – og som der måske skal/kan kigges nærmere på, nævnes her:

- Man ser samme udviklingsmønster indenfor passagertal i Holland, som i Danmark hvad angår tiden efter Covid-19.
- Man har et stort fokus på at lære kunderne at kende (data) for bedre at kunne tilpasse og udvikle af kollektiv trafik. Hele markedsanalyse-tankegangen er lidt længere fremme i Groningen.
- Vækst i den kollektiv trafik er afhængig af byplanlægning. Skaber man bedre vilkår for den kollektive trafik og dermed hurtigere og hyppigere busser, ses kollektiv trafik som et reelt alternativ til bilen.
- Byen kan godt overleve, selvom bilerne sendes væk fra bymidten.
- Omstillingen kræver store økonomiske ressourcer – og politisk mod.
- Stort fokus på udvikling af knudepunkter – og vel at mærke integrerede knudepunkter, der opfylder andre behov end blot læ for regn og blæst.
- Mange sammenfald mellem FynBus og OV-Bureau i forhold til udfordringer, segmentopdeling af kunder, identiske overvejelser ift. fx prispåvirkning, grøn omstilling mm.

# Public Bus Transport

in the north of the Netherlands



March 24 2023, Fynnbus – OV-bureau exchange



# Contents

**Welcome,  
Rosalinde Hoorweg (director)**

**Network philosophy,  
Jorn van der Scheer (network developer)**

**Governance and Sustainability,  
Peter Mul (project manager)**

**It's all about the customer,  
Jorinde ten Hoeve (market development)**



# Network development





PT contrast  
'empty' countryside and busy cities

ov bureau groningen drenthe



# OV-bureau = Public Transport Authority (bus)

5.600 km<sup>2</sup>  
1,1 mln inhabitants  
(Groningen 220.000)

PT contracts  
€ 130 mln  
Per year

Passenger revenue  
€ 57 mln  
Per year  
(50%)

PTO  
**Qbuzz**

Passengers  
27 mln  
per year (2019)

Passenger-km  
290 mln  
per year (2019)

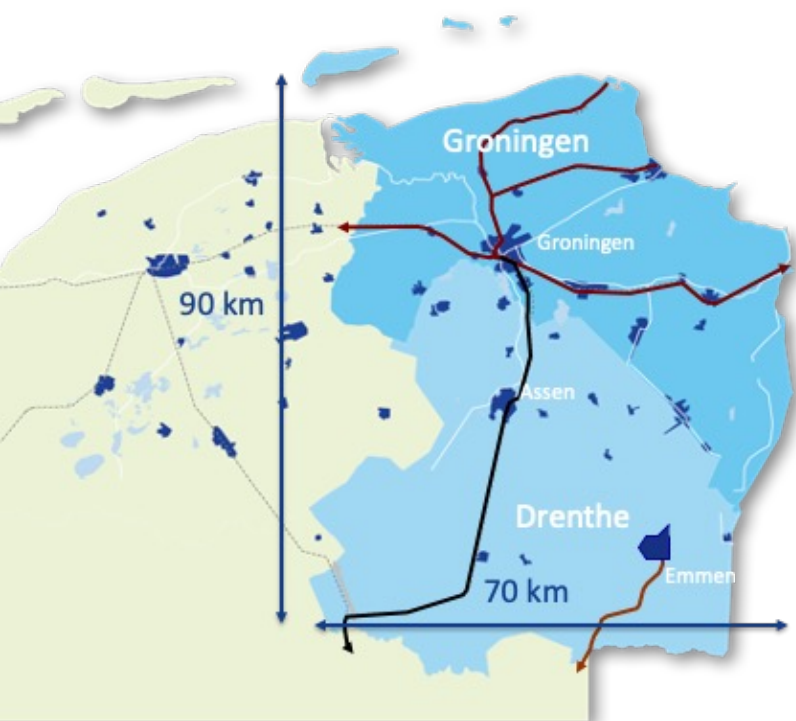
Busses  
400  
(196 ZE)

Algemene klanttevredenheid  
GD-concessie



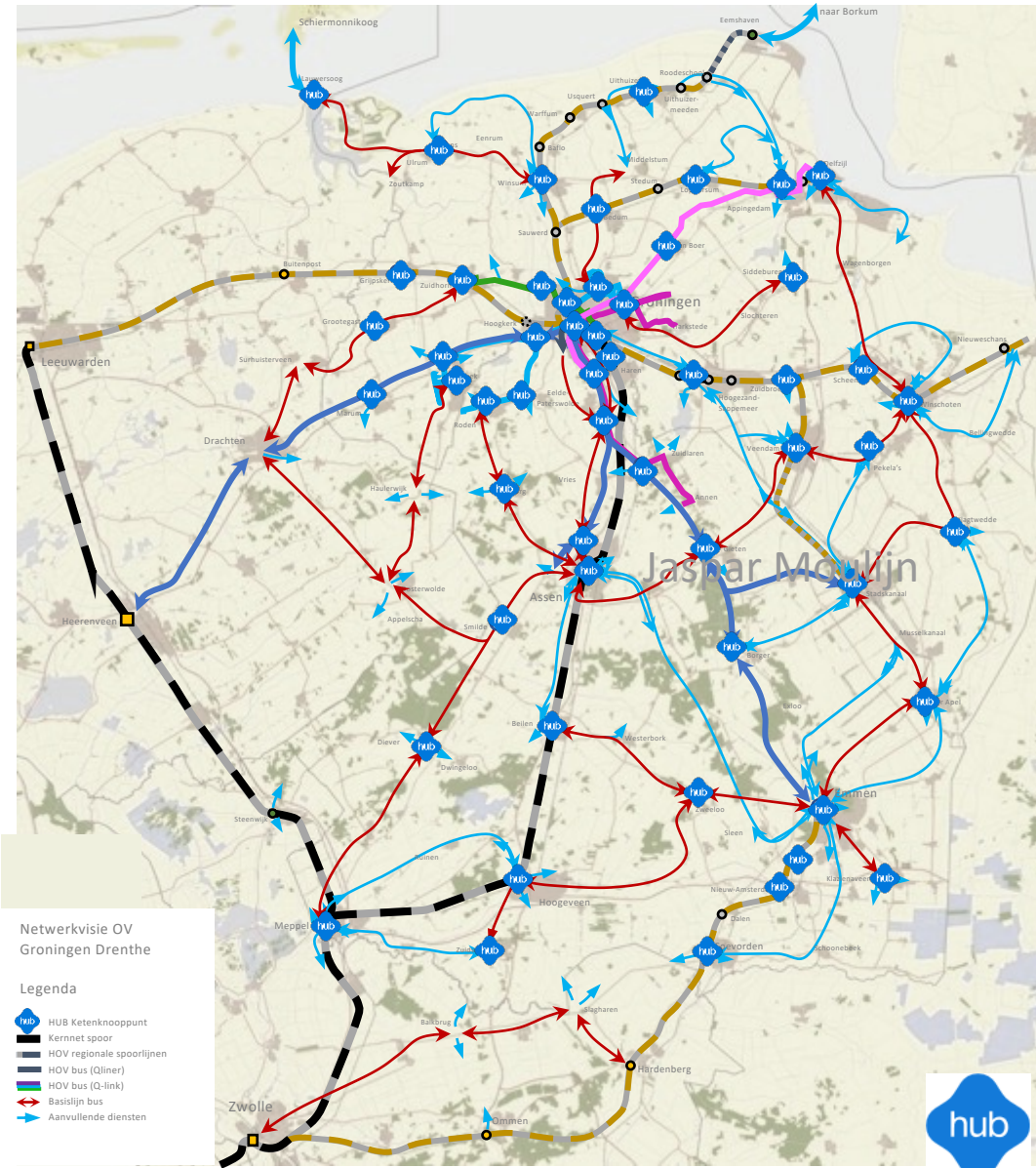
CO2 emission (2020)  
20 gram  
per passengerkm

Busdrivers  
900+





# Network philosophy



BRT



> 20 year guaranteed Line and stops

7-24h  
Frequency > 15 min  
(evening > 30 min)

52 % Passengers

Basis



> 10 year guaranteed Link between places

7-24h  
Frequency > 60 min  
(30/15 min city)

33 % Passengers

extra



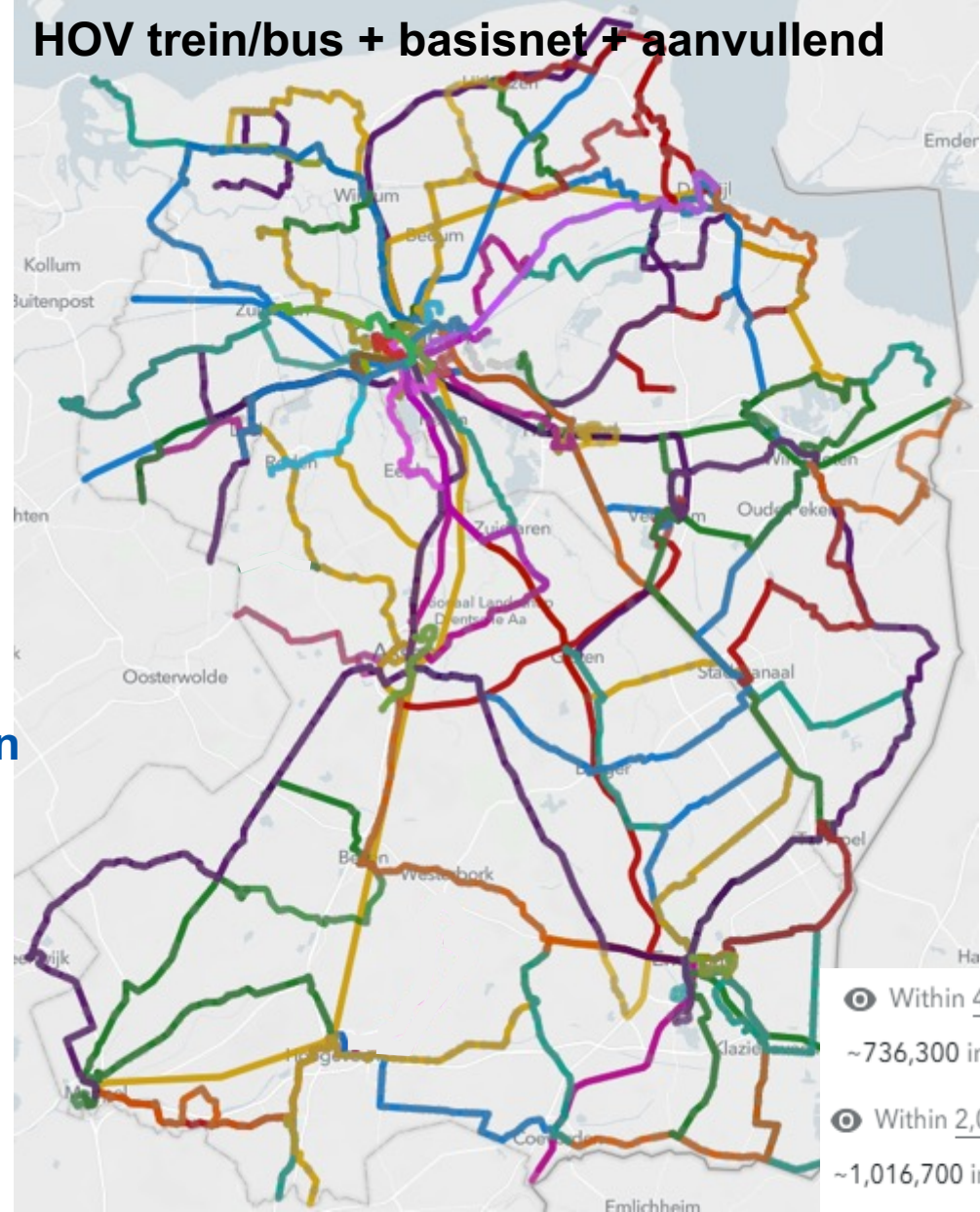
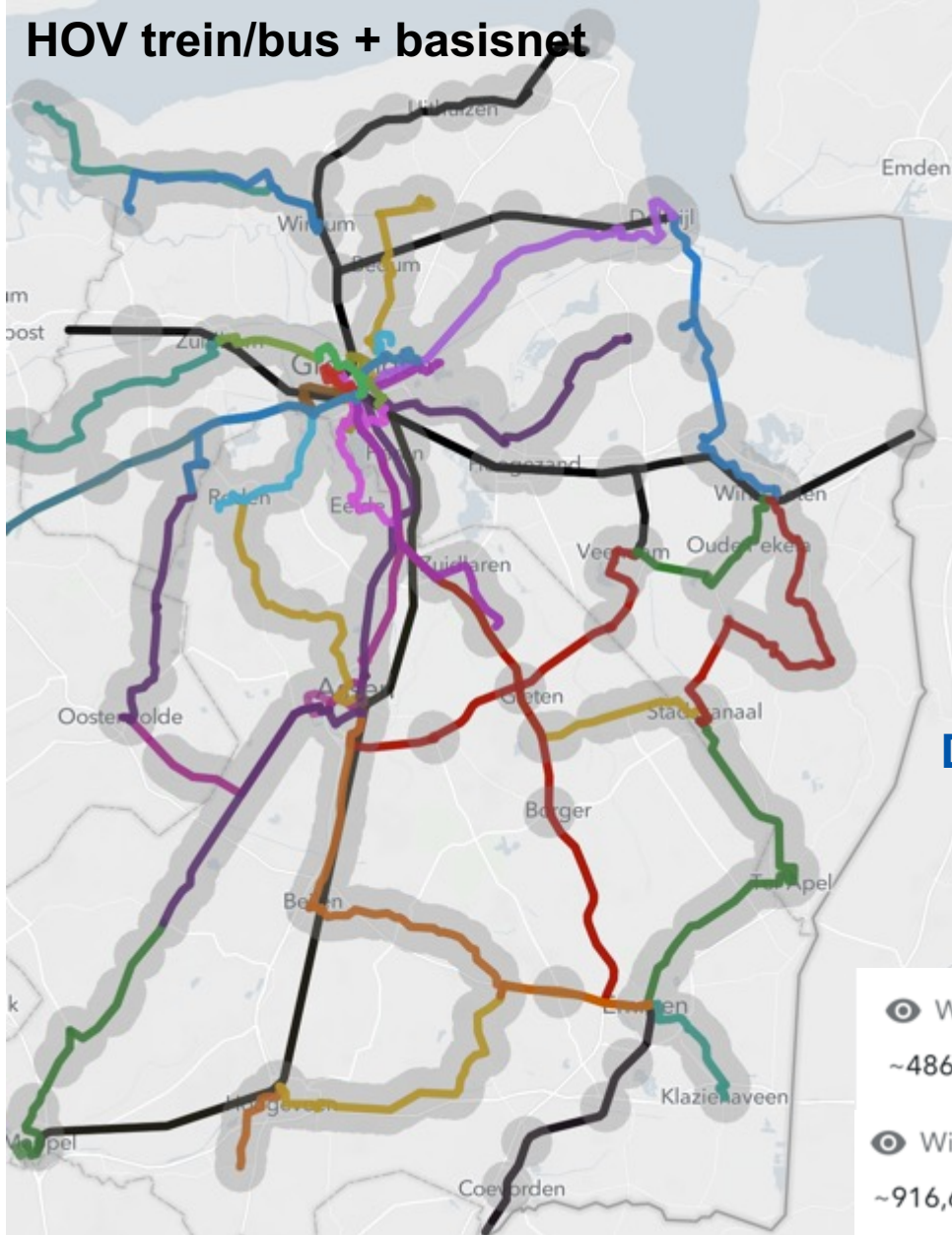
When needed demand responsive

15% Passengers

Basisnet



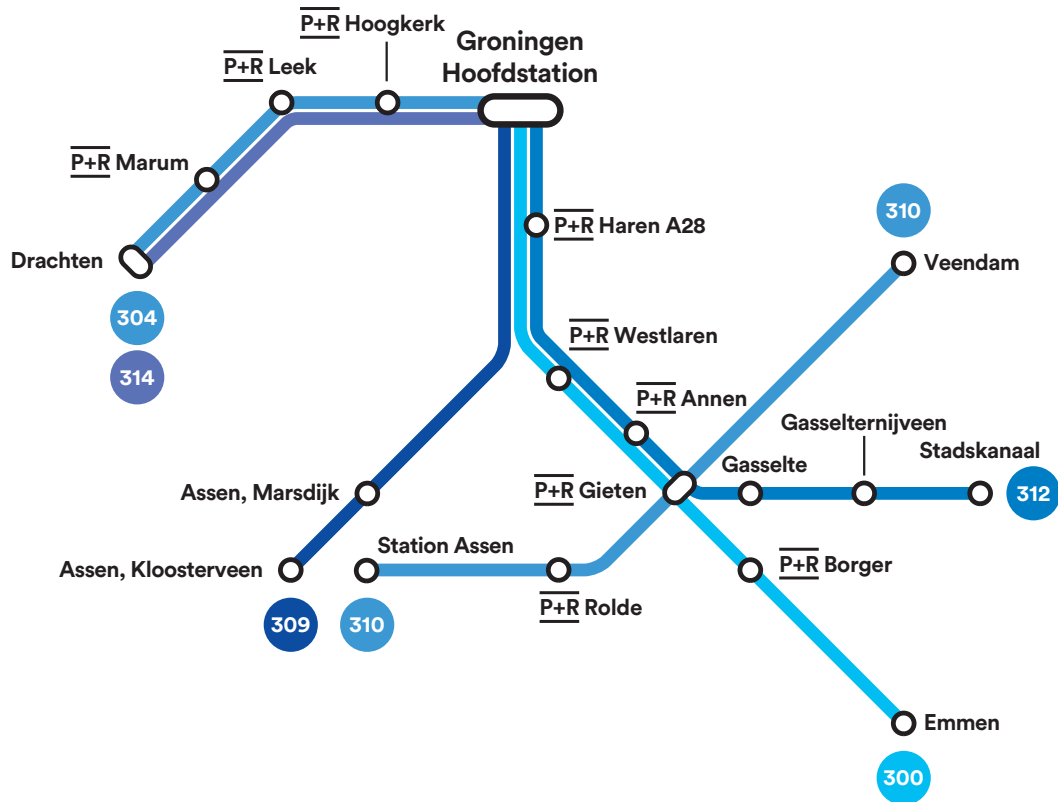
# How many people in GD have access to PT?



Demand driven  
'net':  
hubtaxi

# Philosophy: Invest in strong connections

## Qliner | 2021



### Qliner (100 km/h motorway)

2009: 2 - 4 p.h.

2014: longer, more frequent (4 - 6 p.h.)

2017: Bigger and more frequent (6-8 p.h.)

**10-15% growth per year**

2023: HVO, 2025: OC



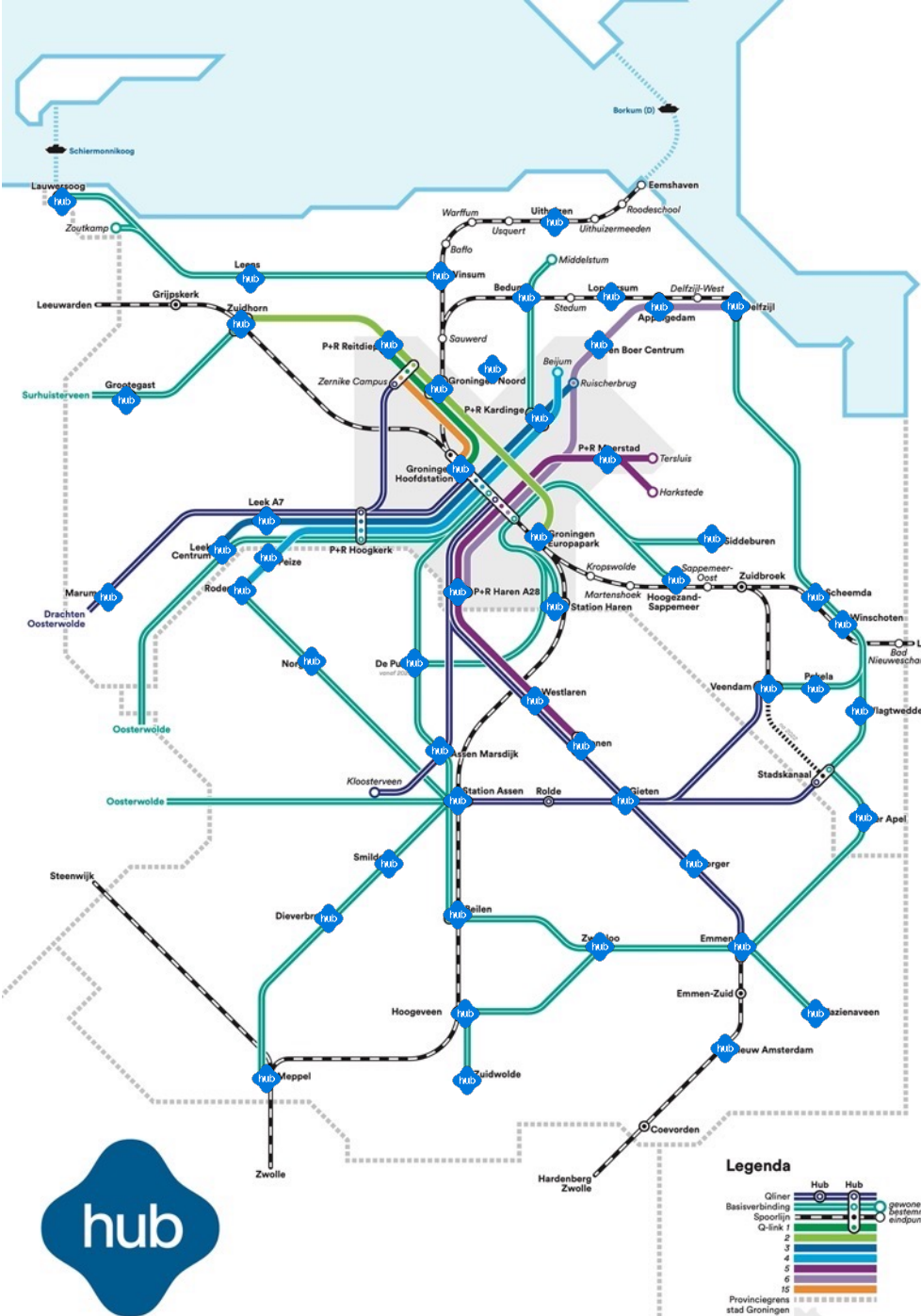
# Philosophy: Q-link BRT system: connecting region and city



## Q-link: city-regional BRT

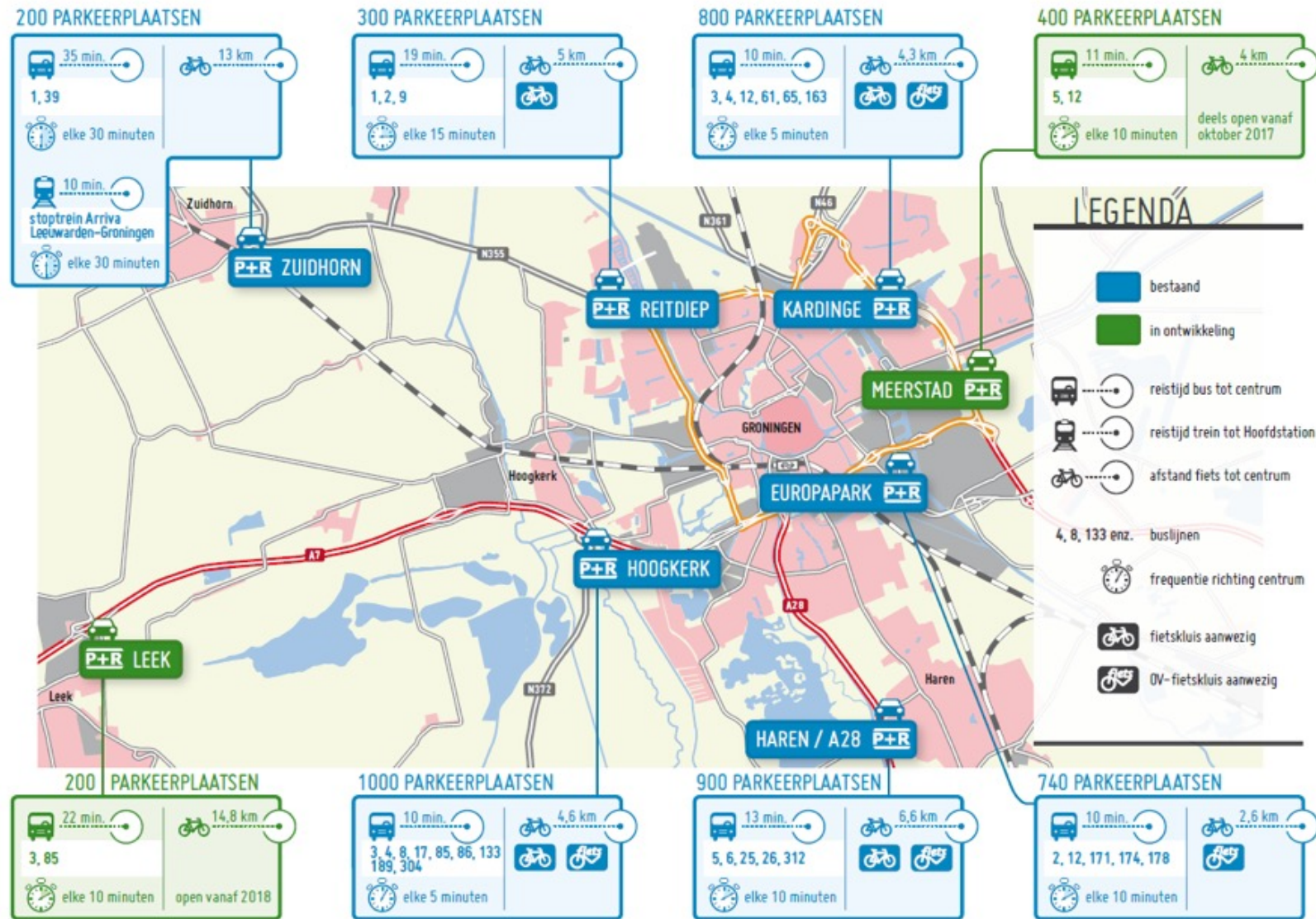
Max 1 transfer to all important places in Groningen  
High frequencies between P+R – city center (4-12/h)  
OC electric buses

# Philosophy: network of Hubs

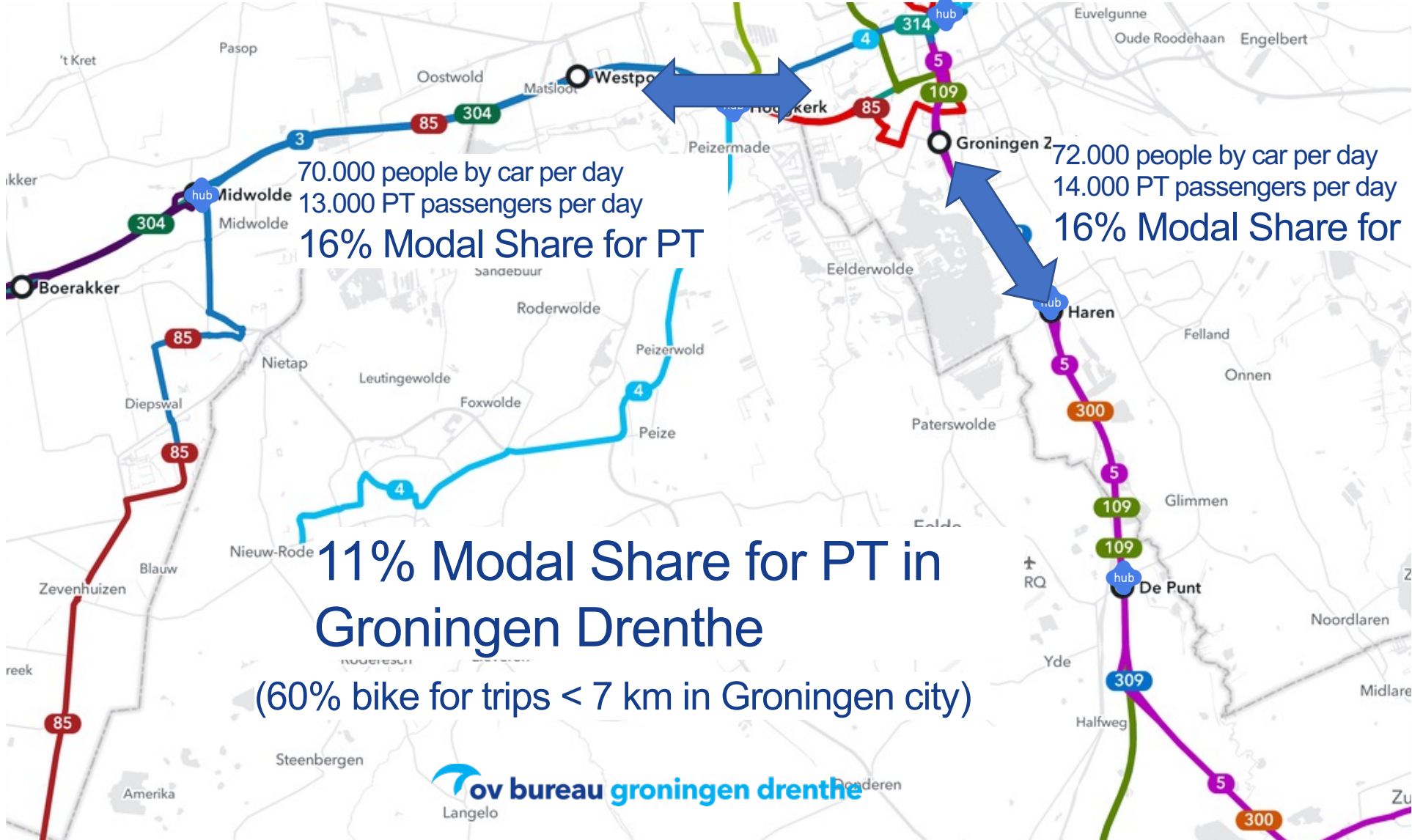




# Philosophy: Park and Ride (since 1993) > 5000



# Result: significant share in modal split for PT



# Qliner, Q-link en trein

## Overzichtskaart 2022

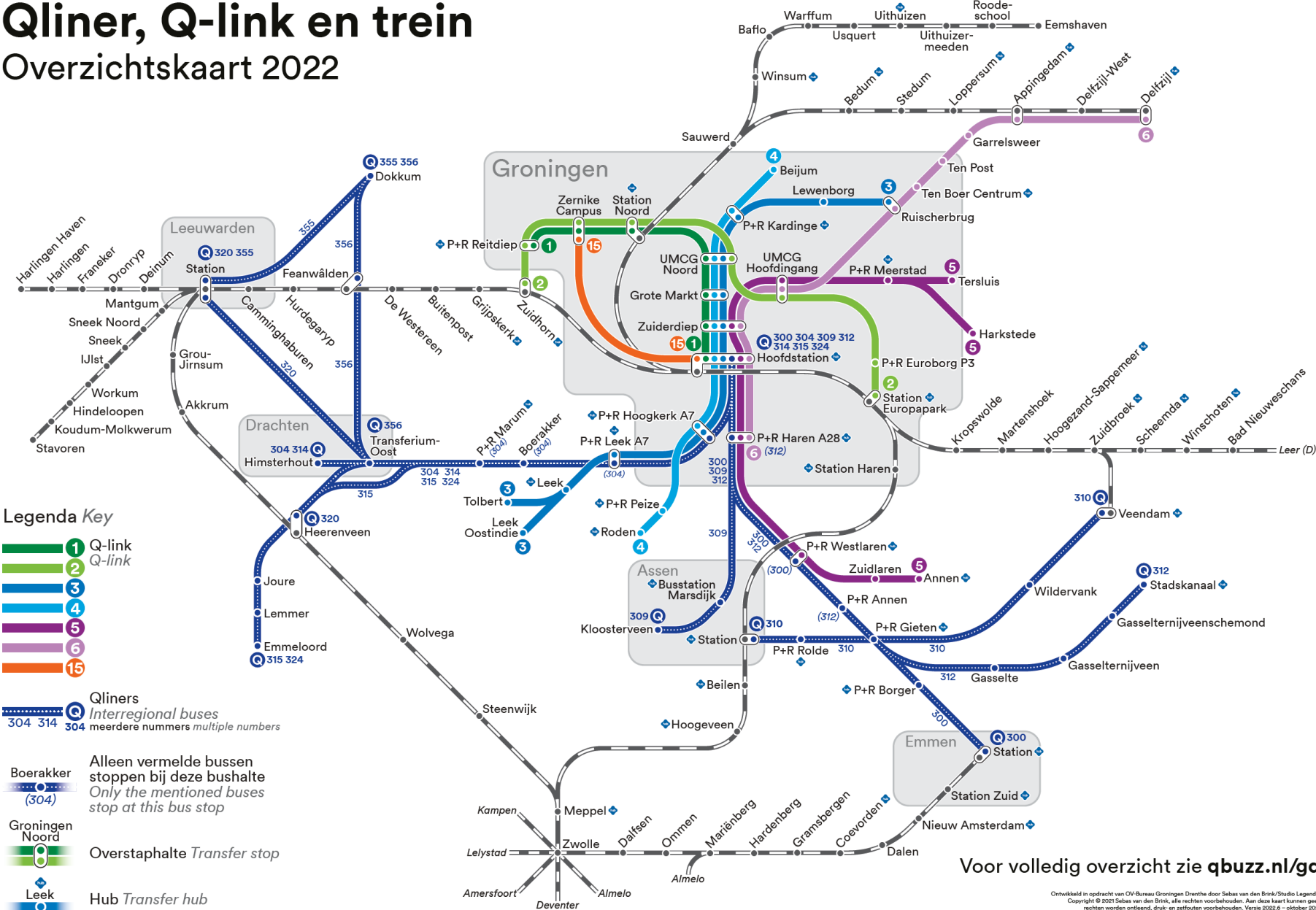
High Frequency network:

Train&bus

Complex governance

1 network for the consumer

Why? Its all about the consumer



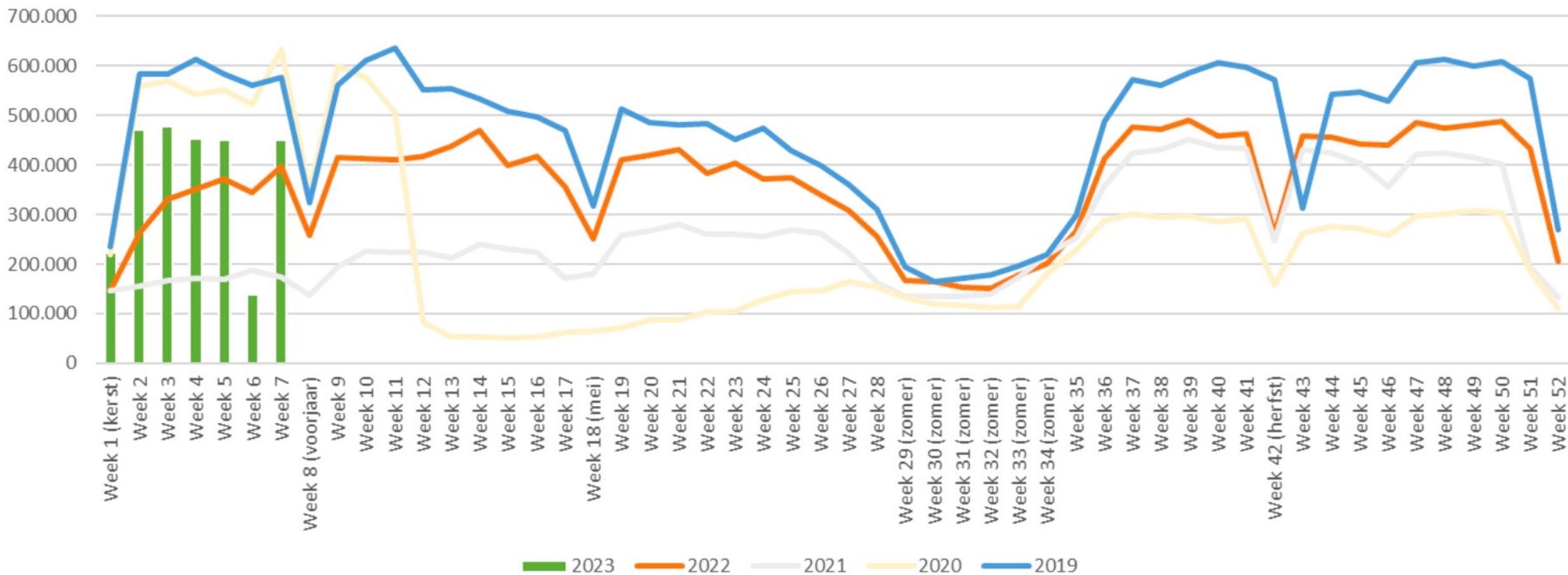
Voor volledig overzicht zie [qbuzz.nl/gd](http://qbuzz.nl/gd)

Ontwikkeld in opdracht van OV-Bureau Groningen Drenthe door Sebas van den Brink/Studio Legenda. Copyright © 2021 Sebas van den Brink, alle rechten voorbehouden. Aan deze kaart kunnen geen rechten worden ontleend, druk- en zettouten voorbehouden. Versie 2022.6 - oktober 2021



# But: Covid: 'New Normal' at 80 - 90% (?)

Incheckers per week bus Groningen Drenthe



**New balance, new consumer targets, different travelling patterns**

# Governance

Public (bus) Transport  
Groningen Drenthe



# PT in the Netherlands



National railways	PTA:	Ministry of Transport
	PTO:	Nederlandse Spoorwegen, public , negotiated
	infra	Prorail, public, negotiated

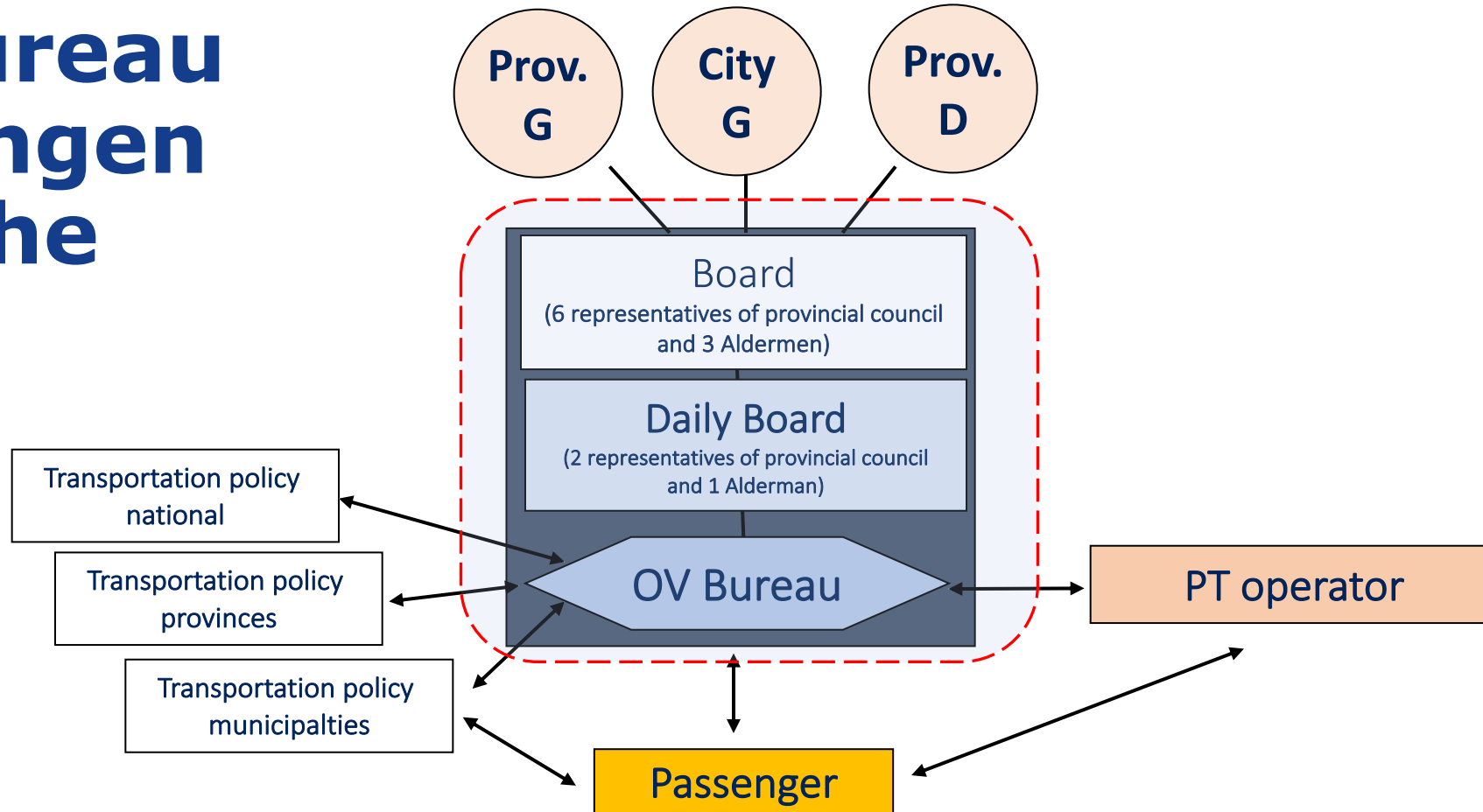


Regional railways	PTA	Provinces
	PTO	Private companies, tendered
	infra	Provinces/Prorail



<b>Regional bus</b>	PTA	Provinces, Amsterdam, Rotterdam/The Hague
<b>metro, tram</b>		OV-bureau Groningen Drenthe
	PTO	<b>Private companies, tenderd</b>
		except Amsterdam, Rotterdam/the Haque.
	infra	<b>municipalities, provinces, national</b>

# OV-bureau Groningen Drenthe



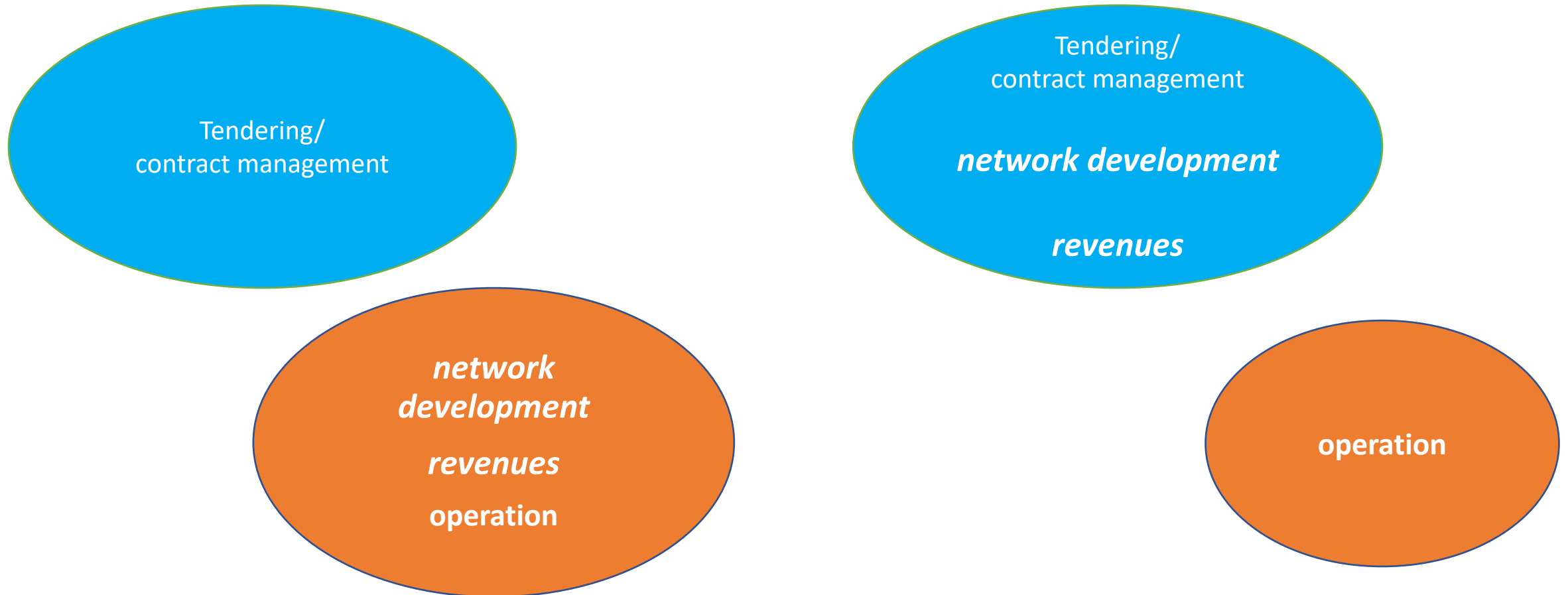
Public alliance of provinces Groningen and Drenthe and city of Groningen.

Public Transportation Authority (policy, contracting, €'s).

Since 2005 Bus only !

# What's different?

## 'normal' Dutch PTA's and OV-bureau



# Tendering contract 2019-2029

## Operation & related services

- Travel information
- Ticketing
- Development partner
- Passenger safety and
- Data supply

**Network design and time-table are *not* part of the tender!**

# Some characteristic details of the tender

**Price (within bottom and maximum limits)**

**Quality challenge**

- Operational quality
- Sustainability
- Cooperation and flexibility
- Social return
- Data quality assurance

**Multiplier on quality assurance and credibility**

**Flexibility by design.**

- Business cases
- Annual quality improvement and sustainability plans
- Change register

**Complete data access demanded**



# Sustainability

## 2015: National agreement Zero Emission bus

All new buses must be ZE from 2025  
All buses must be ZE from 2030



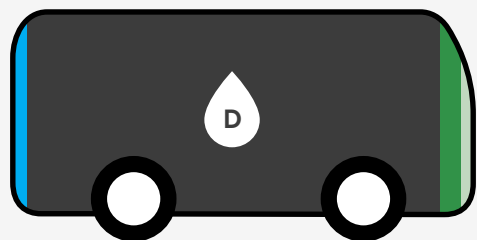


# Results PT tender GD-2020 (dec 2019-dec 2029)


Qbuzz

2018

GD concession  
dec 2009-dec 2019  
Qbuzz

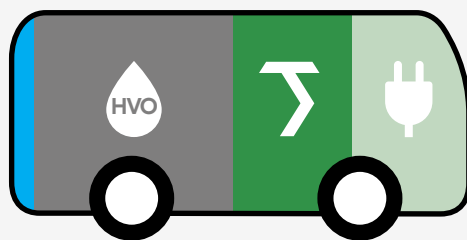


14 Zero emission buses  
(of 400)






10 Q-link   
2 citybuses   
2 regional buses 

2020

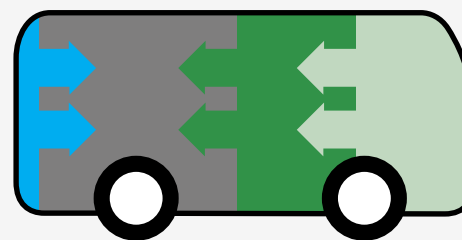
GD concession  
dec 2019-dec 2029  
Qbuzz



186 Zero emission buses  
(of 400)

59 Q-link   
45 (all) citybus   
60 regional buses   
22 regional buses   
HVO in the rest of  
the buses 

-90% CO<sub>2</sub>  
in 2020



In planning:

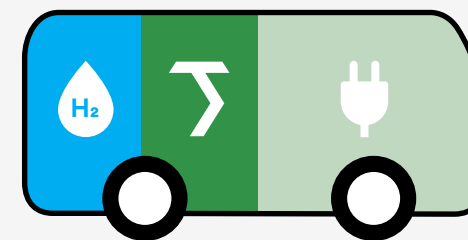
10 regional buses 

Next steps  
26 bussen

4 Q-link  Dec 2022  
13 Q-link  Dec 2023  
9 Q-link  Dec 2027

2030

0% CO<sub>2</sub>  
in 2030



# System approach: Energy not used, doesn't have to be 'greened'



Free Flow bus lanes



No empty buses



Driver



# A hydrogen hub in the North Netherlands

A solution for huge fluctuations between supply and demand



Wind farms

Solar farms

Eemshaven

Delfzijl

From 2019: cable for surplus Danish wind energy

Green power from Germany

From electricity...

...to hydrogen...

Electrolysis: separating water into hydrogen and oxygen

...to storage...

Underground gas storage Zuidwending  
Hydrogen storage in salt caverns

...to consumers

Methanation:  
CO<sub>2</sub> from the air reacts with hydrogen to form syngas which can be injected into the natural gas network

Blending H<sub>2</sub> into the natural gas network

Conversion into electricity

Hydrogen fueling stations

Houses

Transport

Industry

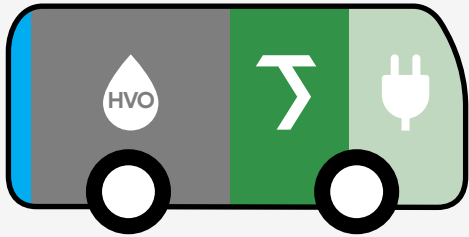
## First Hydrogen Valley in Europe

## From natural gas To hydrogen



# No time to wait....

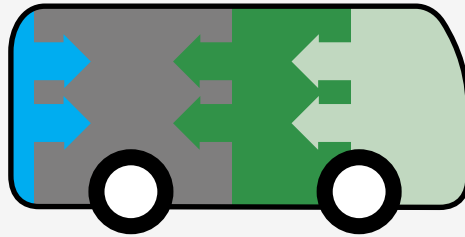
**2020** GD concession  
dec 2019-dec 2029  
Qbuzz



**186 Zero emission buses**  
(of 400)

59 Q-link  
45 (all) citybus  
60 regional buses  
22 regional buses  
HVO in the rest of  
the buses

**-90% CO<sub>2</sub>**  
in 2020



**In planning:**

10 regional buses

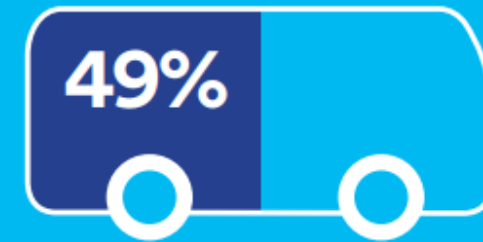
**Next steps**  
**26 bussen**

4 Q-link Dec 2022  
13 Q-link Dec 2023  
9 Q-link Dec 2027

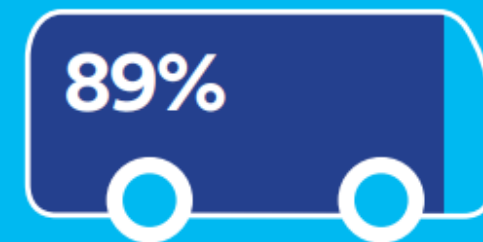


# Van 196 naar 354 uitstootvrije bussen

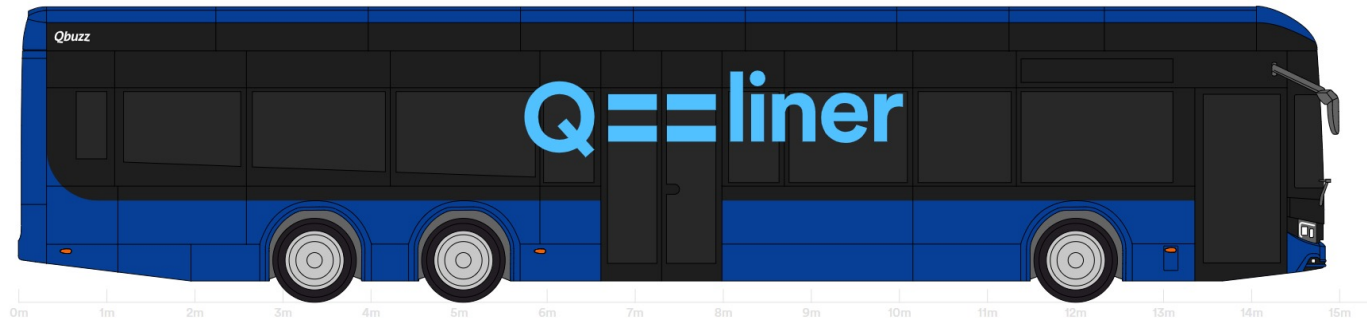
Nu



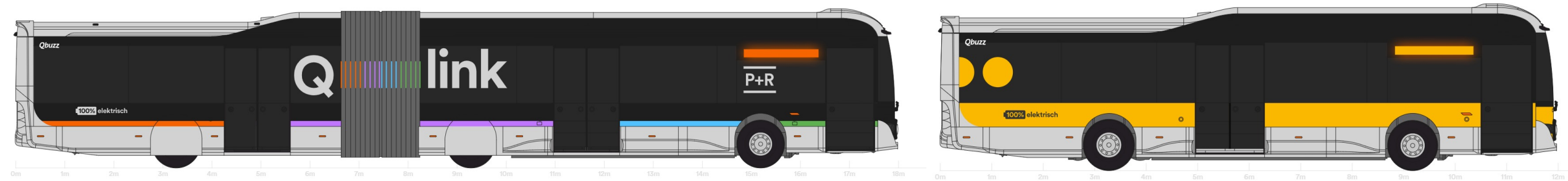
2024-2026



# Multiple new bus types, unique features



**Van Hool A15: first low entry 100km/h ZE bus**



**Ebusco 3.0: less weight than a conventional diesel bus**



**Mercedes eCitaro: huge range**







It's all  
about the  
customers







Knowing your customer is priceless!  
And needed to compete against the car

But....

Our customers are customers of Qbuzz → privacy problems

How to get customer insights?

Research and data combined



## Pyramid of customer needs

Challenge:  
Carefree arrival



blanco  
blauw  
SENSORBOX

Luchtvochtigheid  
Temperatuur  
Lawaai  
Acceleratie  
Snelheid  
Locatie



**EMO**  
Klantbeleving  
reiziger wordt gemeten.

**DE CUSTOMER**  
Alle passagiers kunnen hun  
mening laten weten via  
de customer feedbackbox.

ov bureau groningen drenthe



Impact of driver and co

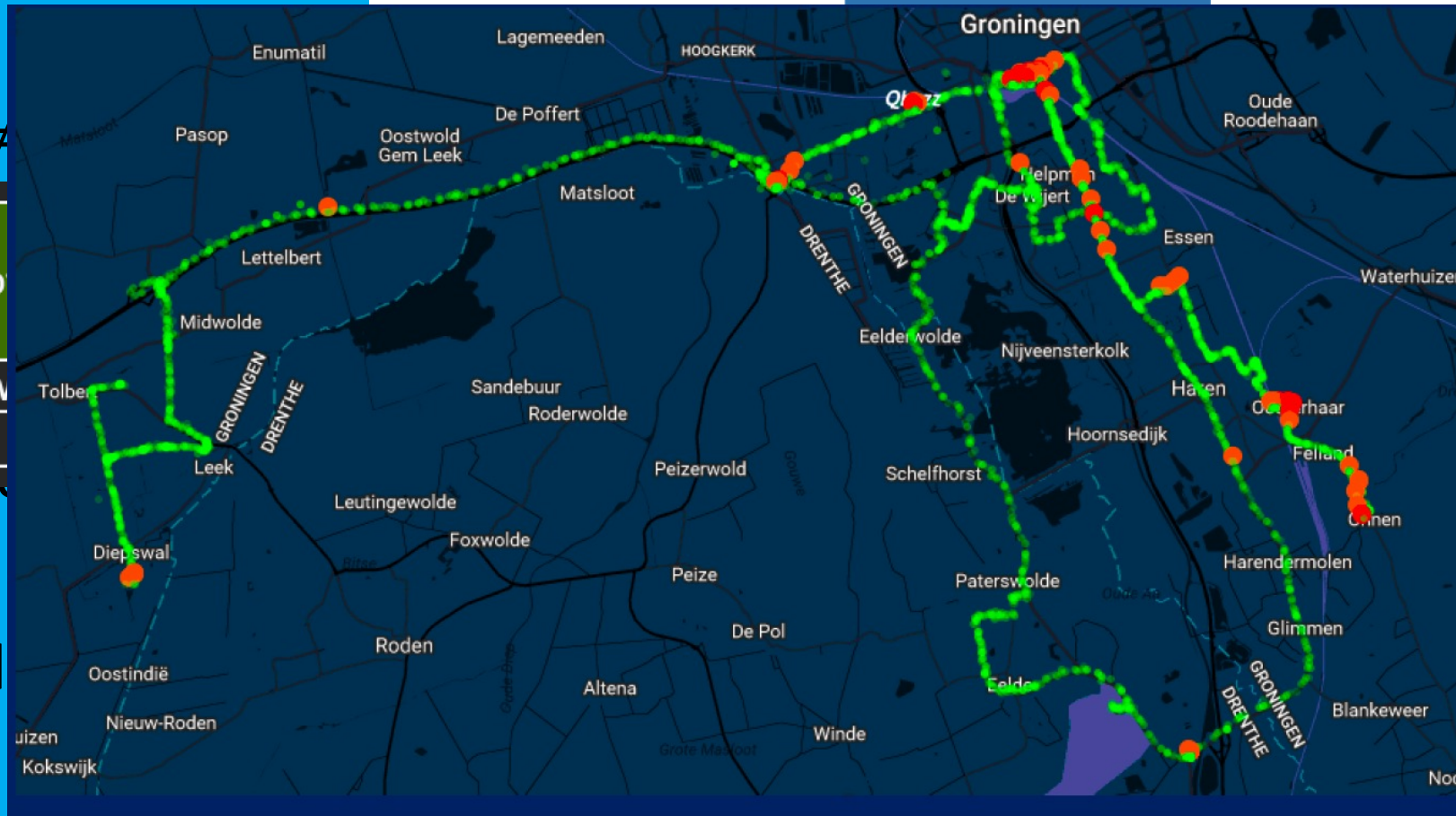
Voertuig  
(58%)

Traveler ≠

Veilig  
(9%)

Less than  
once a  
month

5.7  
486



Frequency of

What mark v

N=

The probl

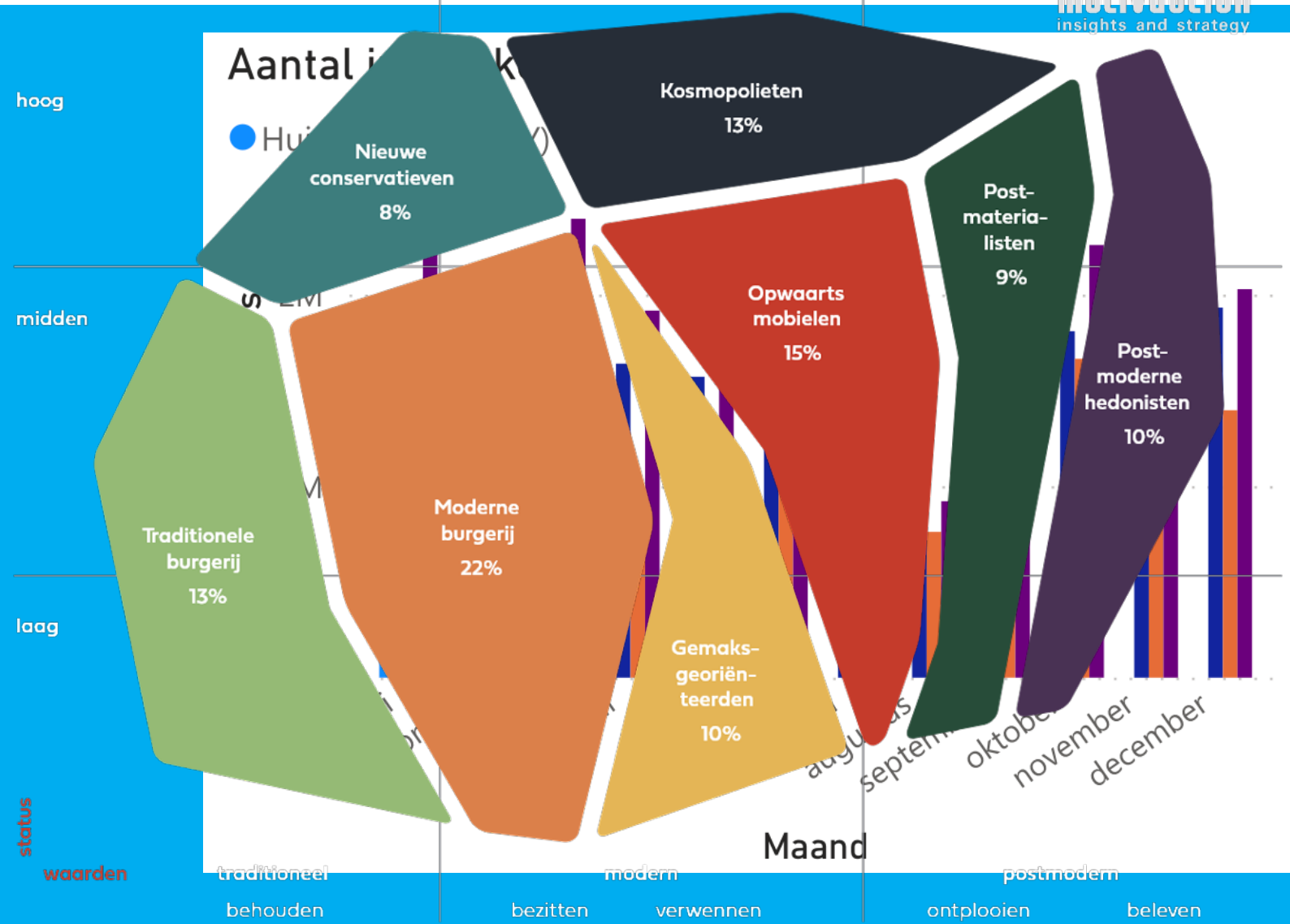


# Data

Check-in and check-out

Sales figures

Segmentation data



# Marketing

Met z'n allen voordelig  
een dag op pad met de bus

voor maar €12,50

Research + data = aggregated customer knowledge

Input for campaign

Assumption bus is pricey → promotions

Unfamiliarity with bus stops in frequency network → line and promotion



in bus en trein

\* Reis na 9 uur en in het weekend met 40 in Groningen, Friesland en Drenthe.

Kijk voor de voorwaarden op: **dalvoo**



**Qbuzz**

**NU ONLINE TE KOOP!**

**WEEKENDBROEZZN.NL**



# Marketing

Beat the biggest competitor together





# Innovation in pay system: OVpay (bank card, phone)





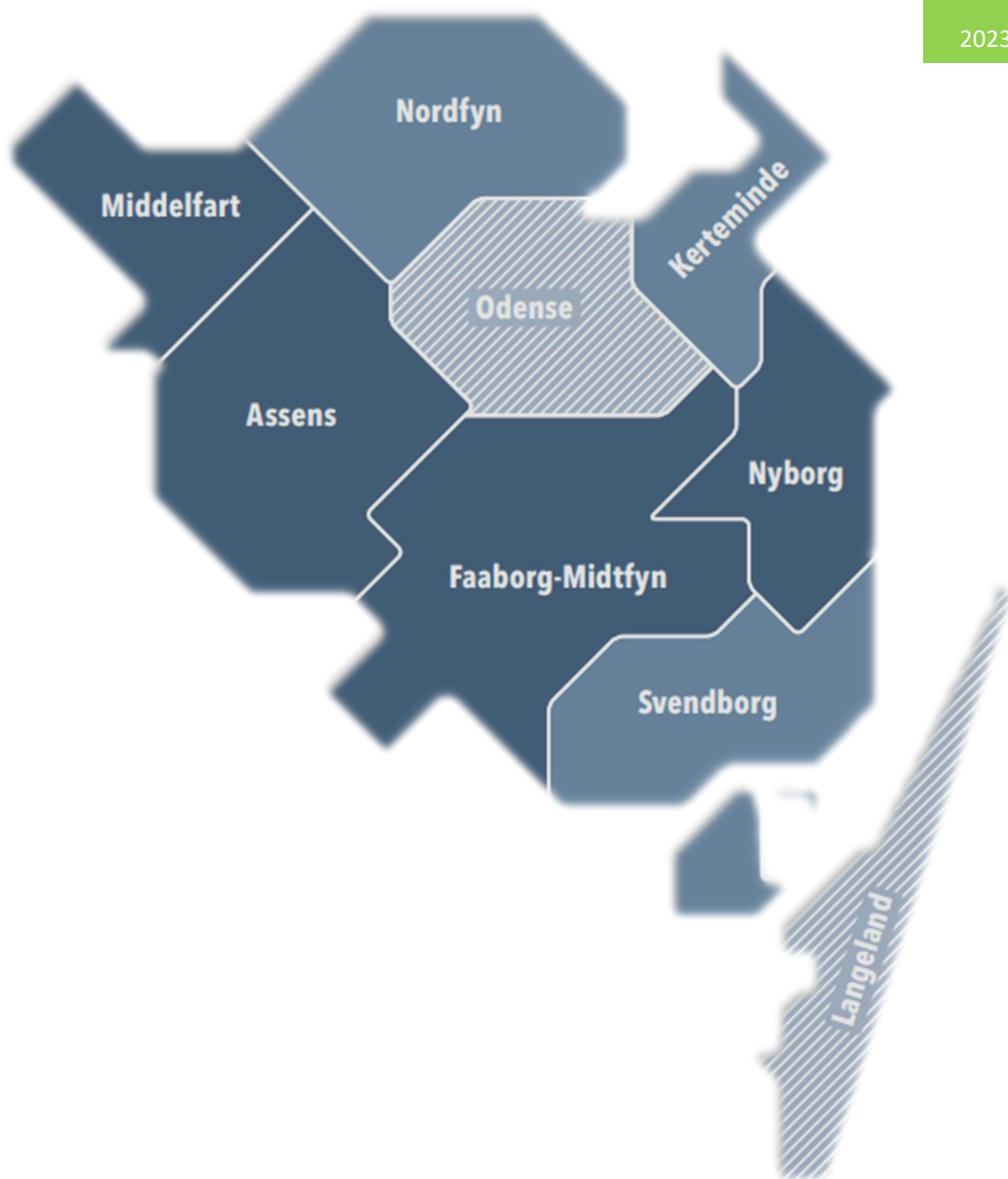


Thank you !

*Drenthe*

ER GAAT NIETS BOVEN <sup>©</sup>  
**GRONINGEN**





# Evaluering af Flextur og Plustur

ANALYSE AF FLEXTUR OG PLUSTUR EFTER UDRULNING FEBRUAR 2020

## Indhold

1.	Evaluering af Flextur og Plustur.....	2
2.	Baggrund og metode for evalueringen.....	3
2.1	Begrebsforklaring .....	4
3.	Konceptændring 2020 – fra telekørsel til Flextur og Plustur.....	4
3.1	Teletaxi og Telependler før 2020.....	4
3.2	Flextur og Plustur fra 2020 .....	5
3.3	Teleruter .....	7
4.	Kundetilfredshedsundersøgelse 2021 .....	8
4.1	Hvad viser undersøgelsen i forhold til udvalgte fokusområder? .....	9
4.2	Tilfredshedsgrad med prisen på Flextur .....	10
4.3	Hvem er brugerne af Flextrafik?.....	11
4.4	Alternative transportløsninger for brugerne.....	11
5.	Evaluering af Flextur .....	12
5.1	Forventninger til Flextur .....	12
5.2	Udvikling i antal rejser .....	13
6.	Netto- og Bruttoomkostninger .....	15
7.	Selvbetjeningsgrad .....	17
8.	Evaluering af Plustur.....	19
8.1	Forventninger Plustur.....	19
8.2	Plustur i tal.....	19
8.3	Hvordan anvendes Plustur?.....	21
8.4	Nettoomkostning for kommunerne .....	24
9.	Det fælles mobilitetstilbud, Flextur + Plustur.....	25
9.1	Mobilitet .....	25
9.2	Regulering af efterspørgsel samt udvikling i mobilitet og samkørsel .....	25
10.	Ejerbidrag/Nettoomkostning.....	27
10.2	Fordeling på kørselsprodukt.....	27
	Bilag 1: Case Nordfyns kommune. Takst- og åbningstidsændring .....	29
	Bilag 2: Takster og åbningstider for Flextur og Plustur .....	30



## 1. Evaluering af Flextur og Plustur

Kommunerne på Fyn, undtaget Odense og Langeland, besluttede fra 2019 at tilbyde Flextur og Plustur. Dette var en ændring af telekørselsordningen, hvor kommunerne fik mulighed for at tilpasse konceptet til egne behov.

Med **Flextur** bliver kunden kørt dør til dør – også til nabokommunen. Flextur kan bestilles af alle op til 14 dage før men senest 2 timer før turens start. Flextur kan bestilles via telefon eller selvbetjening/app (uden geovisitering) og via Rejseplanen (med geovisitering). Takster og åbningstider for Flextur fremgår af bilag 2.

Egenbetalingen for Flextur beregnes på baggrund af det valgte takstniveau med en minimumspris pr. tur + pris pr. km. Taksten for ture til nabokommunen afregnes altid med en egenbetaling efter den høje takst.

Med **Plustur** bliver kunden kørt til eller fra et knudepunkt, hvor der er bus- eller togforbindelse. Plustur er en åben flextrafik-ordning, som udelukkende kan bestilles via Rejseplanen op til 14 dage før og senest 2 timer før turens start. Egenbetaling for Plustur er (pt.) 25 kr. – eller en del af dækningen ved pendlerkort, pendler kombikort eller ungdomskort. Takster og åbningstider for Plustur fremgår af bilag 2.

I februar 2020 overgik FynBus' åbne flextrafik-ordninger fra telekørselskonceptet til Flextur, og samtidigt blev telependlerordningen ændret til den åbne flextrafik-ordning Plustur.

Hovedformålene med at ændre ordningerne i den åbne flextrafik var:

- At understøtte mobiliteten i kommunerne – og på Fyn generelt - ved indførelse af harmoniserede, koordinerede og genkendelige ordninger, samt
- at bibeholde den enkelte kommunes mulighed for at regulere efterspørgslen på åben flextrafik.

Denne evaluering af Flextur/Plustur afdækker, hvorvidt hovedformålene er blevet opfyldt. Overordnet viser evalueringen at:

- Det samlede **antal passagerer** med åben flextrafik er faldet med 42%
- **Egenbetalingsandelen for kunden** er steget fra 15% i Teletaxi-ordningen til 45% i Flexturs-ordningen. Det betyder, at kundens udgift i gennemsnit er steget med 33 kroner pr. rejse.
- Samlet set er **kommunernes ejerbidrag** 7,6 mio. kroner mindre i 2021/22 (Flextur og Plustur), end det var i 2018/19 (Telekørsel)
- Hovedparten af **rejserne i den åbne flextrafik bliver bestilt** via telefonbestilling til FynBus' Flextrafik-callcenter fremfor via selvbetjening. For Flextur udgør selvbetjeningsgraden 15,1 % af bestilte ture. (Plustur kan kun bestilles via Rejseplanen og er derfor en 100% selvbetjent ordning).
- Ændringen i kundens egenbetaling for Flextur har haft væsentlig betydning for, at der er **55 % færre Flextur-rejser**, men der ses ikke væsentlige ændringer i **kundernes rejsemønstre**.

**Plustur på Fyn**  
Når du har langt til eller fra stoppestedet.

**Flextur på Fyn**  
Vi henter dig hvor du er, og kører dig hele vejen.

**Hvad er Plustur?**  
Med Plustur bliver du kørt til eller fra et knudepunkt, hvor der er bus- eller togforbindelse. Vi planlægger Plusturen, så du kan nå at skifte.

**Hvad er Flextur?**  
Med Flextur kan du køre fra dør til dør - også til nabokommunen.

**Hvordan bestiller jeg Plustur?**  
Hvis du søger en rejse fra adresse til adresse på Rejseplanen, kan Rejseplanen foreslå en Plustur på en del af rejsen. Plustur kan kun bestilles via Rejseplanen.

**Hvordan bestiller jeg Flextur?**  
Hvis du søger en rejse fra adresse til adresse på Rejseplanen, kan du blive tilbudt Flextur, når der ikke kører bus eller tog. Du kan også bestille Flextur via Flextrafik-appen, på FynBus.flextrafik.dk eller ved at ringe til os på 63 11 22 55.

Plustur og Flextur kan bestilles af alle - op til 14 dage før, men senest 2 timer før du vil afsted. Der kan være andre passagerer med, og det varierer, hvor lang tid turen tager.

**Hvor og hvornår kan jeg køre?**  
Du kan køre Plustur og Flextur i de fleste fynske kommuner. Se kortet. Du kan ikke køre Plustur og Flextur 24.12 og 31.12. Mere info i de enkelte kommuners køreplaner på FynBus.dk

**Priser og billetter?**  
Plustur: 25 kr. Barn (under 16): Halv pris. Hvis du har pendlerkort, pendler kombi eller Ungdomskort, kan du køre gratis med Plustur. Dit kort skal være gyldigt i den bus, du kører til eller fra med Plustur. Flextur: Minimumspris og derefter kilometerpris. Se kommunekøreplan på FynBus.dk

Se mere info og køreplanerne for de enkelte kommuner på [FynBus.dk/godtur](https://fynbus.dk/godtur)

## 2. Baggrund og metode for evalueringen

I februar 2020 overgik FynBus' åbne flextrafik-ordninger fra telekørselskonceptet til Flextur, og samtidigt blev den visiterede telependlerordning ændret til den åbne flextrafik-ordning Plustur.

Hovedformålene med at ændre ordningerne i den åbne flextrafik var:

- At understøtte mobiliteten i kommunerne – og på Fyn generelt - ved indførelse af harmoniserede, koordinerede og genkendelige ordninger, samt
- at bibeholde den enkelte kommunes mulighed for at regulere efterspørgslen på åben flextrafik.

Evalueringen af Flextur/Plustur afdækker, hvorvidt hovedformålene er blevet opfyldt ved:

- Kvalitativ måling (anvendt senest gennemførte Kundetilfredshedsundersøgelse fra 2021. Disse undersøgelser laves hvert andet år)
- Kvantitative målinger af:
  - Antal rejser og udvikling heraf
  - Gennemsnitligt efterspurgt km pr rejse
  - Gennemsnitlig egenbetaling pr rejse
  - Nettoomkostning for kommunerne
  - Selvbetjeningsgrad
- Evalueringen er foretaget med udgangspunkt i 2 sammenlignelige perioder:
  - Telekørsel: september 2018 – august 2019
  - Flextur/Plustur: september 2021 – august 2022.

Evalueringsrapporten har i perioden 03.-18. april 2023 været til gennemsyn hos administrative medarbejdere i kommunerne. Tilbagemeldinger herfra er indarbejdet i rapporten.

Evalueringen er en analyse af Flextur og Plustur som koncept, og ikke af de enkelte kommuners brug af ordningerne. Knudepunkter (og placeringen af disse) er ikke behandlet i denne rapport.

### Særlige forhold med indflydelse på evalueringen

#### COVID19

Flextur/Plustur blev indført i februar 2020. I marts 2020 blev der i forbindelse med corona-pandemien indført vidtgående restriktioner for adfærden i det offentlige rum, herunder kollektiv trafik og flextrafik.

Restriktionerne medførte mindsket efterspørgsel og højere omkostninger for flextrafikken. Det er undersøgt – ved at benchmarke mod trafiksselskaberne Sydtrafik og Midttrafik – om der har været en blivende effekt på efterspørgslen efter Flextur/Plustur. De viste udsving i ejerbidrag for åben flextrafik er udelukkende et resultat af de realiserede omkostninger.

#### Stigende brændstofpriser

På grund af de stigende brændstofpriser har trafiksselskaberne gennemført ekstraordinære indeksreguleringer af afregningspriserne.

## 2.1 Begrebsforklaring

Tabel 2.1: Begrebsforklaring

Begreb	Forklaring
Direkte omkostninger (bruttoomkostning)	De direkte omkostninger til udført kørsel. Den betaling der er givet til den udførende vogn
Egenbetaling	Brugerens egenbetaling jf. takstmodel
Nettoomkostning	Direkte omkostninger – egenbetaling
Ejerbidrag	Nettoomkostninger + fællesudgifter

\*Fællesudgifter behandles ikke i denne evaluering, da Flextur og Plustur ikke har indflydelse på kommunernes del af fællesudgifterne i FynBus.

## 3. Konceptændring 2020 – fra telekørsel til Flextur og Plustur

### 3.1 Teletaxi og Telependler før 2020

Telekørselskonceptet gav kommunerne mulighed for at tilpasse konceptet til eget behov ved at vælge at tilbyde hhv. Teletaxi og Telependler. Kommunerne på Fyn, undtaget Odense og Langeland, valgte fra 2020 at tilbyde Flextur og Plustur. Telekørsel i disse kommuner ses af oversigten herunder.

Tabel 3.1 Telekørsel i kommunerne før 2020

Teletaxi	Assens	Faaborg-Midtfyn	Kerteminde	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Svendborg
<b>Tidsrum</b>	Hverdag: 9.00-23.00 Weekend: 9.00-18.00	Hverdag: 9.00-23.00 Weekend: 9.00-18.00	Skoledag: 9.00-13.00 / 17.00-21.30 Skolefriday: 9.00-21.30 Weekend: 9.00-17.00 *Se køreplan for datoer	Skoledag: 9.00-13.00 / 17.00-23.00 Skolefriday*: 9.00-23.00 Weekend: 9.00-23.00 *Se køreplan for datoer	Hverdag: 9.00-21.00 Lørdag: 9.00-13.00	Skoledag: 9.00-14.00 / 17.00-23.00 Skolefriday: 7.00-23.00 Weekend: 9.00-18.00 *Se køreplan for datoer	Hverdag: 9.00-23.00 Weekend: 9.00-23.00
<b>Geografi / Kørsel mellem teleområder tilladt</b>	2	2	3	2	2	3	2
<b>Turpris</b>	1 = 30 kr / 2 = 60 kr Børn 0-15 = 15 kr / 30 kr	1 = 25 kr / 2 = 40 kr Børn 0-15 = 12 kr / 20 kr	1 = 25 kr / 2 = 40 kr / 3 = 50 kr Børn 0-15 = 12 kr / 20 kr / 25 kr	1 = 25 kr / 2 = 40 kr Børn 0-15 = 12 kr / 20 kr	1 = 30 kr / 2 = 60 kr Børn 0-15 = 15 kr / 30 kr	1 = 25 kr / 2 = 40 kr / 3 = 50 kr Børn 0-15 = 12 kr / 20 kr / 25 kr	1 = 25 kr / 2 = 40 kr Børn 0-15 = 12 kr / 20 kr
<b>Finansieres af</b>	Kommunen	Kommunen	Kommunen	Kommunen	Kommunen	Kommunen	Kommunen
<b>Telependler (12% af al Telekørsel)</b>	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja
<b>Telependler: Afstand til stop</b>		2,5 km	2 km		2,5 km	1 km	1 km



## Teletaxi

Teletaxikonceptet gav kommunerne mulighed for tilpasning til deres behov i forhold til:

- Teleområder (geografiske zoner), antal og størrelse  
Teletaxi var kun et tilbud om kørsel inden for en kommunegrænse og dermed ikke muligt at krydse kommunegrænser.
- Hvor mange teleområder, kunden skal kunne køre imellem
- Et fælles takstniveau for hhv. kørsel inden for et teleområde og mellem 2 eller 3 teleområder med mulighed for en specificeret takstforhøjelse. Turens egenbetaling beregnes pr. tur og er ikke afhængig af turens længde.
- Åbningstid defineret i tidsmoduler med mulighed for at vælge tidsmodulerne på hhv. hverdage/skoledage/skolefridage og weekend. Der var fire tidsmoduler i tidsrummet 05:30-23:00.

Kunden skulle bestille Teletaxi senest 2 timer før turens start. Bestilling kunne ske via telefon eller selvbetjening.

FynBus har fra 2018 indført en automatisk "geovisitering" i Rejseplanen. "Geovisitering" betyder, at der i fremsøgning af rejsemuligheder vurderes, om kunden skal tilbydes tilkørsel med Teletaxi eller henvises til bussen. Geovisiteringen tager udgangspunkt i en prioriteringsrækkefølge:

- Er der en bus, tilbydes kunden en busrejse.
- Er dette ikke en mulighed, undersøges, om kunden kan køre med Teletaxi hen til en bus.
- Sidste alternativ er, at kunden tilbydes en Teletaxi fra adresse til adresse inden for rammerne af ordningen.

## Telependler

Telependlerordningen gav kunden mulighed for at blive kørt til/fra en adresse til/fra et knudepunkt, hvorfra man kunne komme videre med bus eller tog. Telependlerordningen var åben i tidsrummet 05:30-23:00 alle dage, dog ikke d. 24. december og 31. december.

- For at kunne tilmelde sig Telependlerordningen skulle kunden:
- Have en vis afstand til et stoppested eller en station, hvor bus eller tog stopper. Afstanden vælges af kommunen og er angivet i oversigten ovenfor.
- Have et rejsekort pendler, rejsekort pendler-kombi, DSB-pendlerkort eller Ungdomskort
- Være fyldt 16 år eller have et ungdomskort
- Bestille telependlerture for mindst to uger ad gangen.

## 3.2 Flextur og Plustur fra 2020

Tabellen nedenfor viser, hvordan Flextur og Plustur kan benyttes i dag i de kommuner, der har valgt at tilbyde ordningerne.

Tabel 3.2 Flextur og Plustur i kommunerne fra 2020

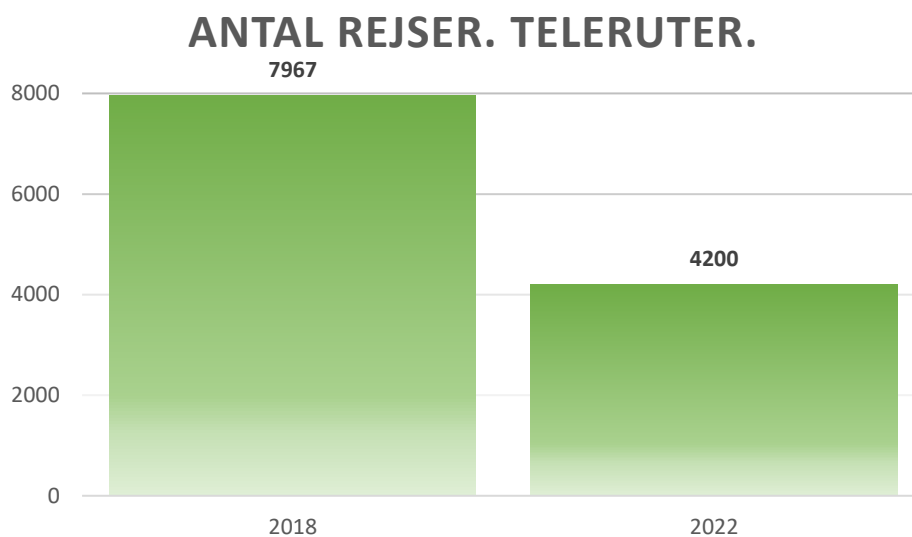


	Plustur	Flextur						
		Assens	Faaborg-Midtfyn	Kerteminde	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Svendborg
<b>Tidsrum</b>	kl. 05.30-24.00	kl. 6-24	kl. 6-24	kl. 9-24	kl. 6-24	kl. 9-24 (pr. 1. januar 22)	kl. 6-24	kl. 9-24
<b>Geografi</b>	Hele kommunen	Hele kommunen	Hele kommunen	Hele kommunen	Hele kommunen	Hele kommunen	Hele komm. undt. by-område (kun kørsel til 2 centerpunkter).	Hele kommunen (Taktforskel by og land)
<b>Selvbetjening - app og fynbus.flextrafik.dk ?</b>	(kun afbestilling)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
<b>Selvbetjening - rejseplanen.flextrafik.dk ?</b>	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
<b>Bestillingsfrist</b>	2 timer	2 timer	2 timer	2 timer	2 timer	2 timer	2 timer	2 timer
<b>Turpris</b>	25 kr. Børn 0-15 år: Halv pris	8 kr. pr. km Telefon, app og web: min. 48 kr. Rejseplanen: min. 32 kr. Medrejsende: Halv pris	5 kr. pr. km Telefon, app og web: min. 35 kr. Rejseplanen: min. 25 kr. Medrejsende: Halv pris	5 kr. pr. km Telefon, app og web: min. 40 kr. Rejseplanen: min. 30 kr. Medrejsende: Halv pris	5 kr. pr. km Telefon, app og web: min. 40 kr. Rejseplanen: min. 30 kr. Medrejsende: Halv pris	5 kr. pr. km Telefon, app og web: min. 40 kr. Rejseplanen: min. 30 kr. Medrejsende: Halv pris	5 kr. pr. km Telefon, app og web: min. 35 kr. Rejseplanen: min. 25 kr. Medrejsende: Halv pris	Land: 5 kr. / km By: 8 kr. / km Telefon, app og web: Land: min 40 kr. By: min. 48 kr. Rejseplanen: Land: min 30 kr. By: min. 32 kr. Medrejsende: Halv pris
<b>Rejse til nabokommune</b>	25 kr. Børn 0-15 år: Halv pris	8 kr. pr. km Telefon, app og web: min. 48 kr. Rejseplanen: min. 32 kr. Medrejsende: Halv pris	8 kr. pr. km Telefon, app og web: min. 48 kr. Rejseplanen: min. 32 kr. Medrejsende: Halv pris	8 kr. pr. km Telefon, app og web: min. 48 kr. Rejseplanen: min. 32 kr. Medrejsende: Halv pris	8 kr. pr. km Telefon, app og web: min. 48 kr. Rejseplanen: min. 32 kr. Medrejsende: Halv pris	8 kr. pr. km Telefon, app og web: min. 48 kr. Rejseplanen: min. 32 kr. Medrejsende: Halv pris	8 kr. pr. km Telefon, app og web: min. 48 kr. Rejseplanen: min. 32 kr. Medrejsende: Halv pris	8 kr. pr. km Telefon, app og web: min. 48 kr. Rejseplanen: min. 32 kr. Medrejsende: Halv pris
<b>Gyldig rejsehjemmel</b>	TOG-kort og togbilletter (ikke Orange) Gyldigt FynBus periodekort og Ungdomskort (OBS: Skolekort, busbillet og Rejsekort kan ikke anvendes)	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen

### 3.3 Teleruter

Teleruter er **rutebundne tilkaldeordninger**, der dækker særlige transportbehov i et begrænset tidsrum af dagen. Antallet af rejser på teleruterne er faldet markant fra 2018 til 2022. Teleruter behandles dog ikke yderligere i denne evaluering, da de er fortsat på samme vilkår som tidligere.

**Tabel 3.3. Udviklingen i antal rejser på teleruter fra 2018-22**



## 4. Kundetilfredshedsundersøgelse 2021

Hver andet år foretaget FynBus en kundetilfredshedsundersøgelse for flextrafikken. Seneste undersøgelse er fra 2021 og tager udgangspunkt i alle ordninger som køres af Flextrafik.

Kundetilfredshedsundersøgelsen i 2021 viste, at kunderne generelt var mindre tilfredse med Flextrafik end ved forrige tilfredshedsundersøgelse. Det gælder både den generelle tilfredshed og tilfredsheden med seneste rejse.

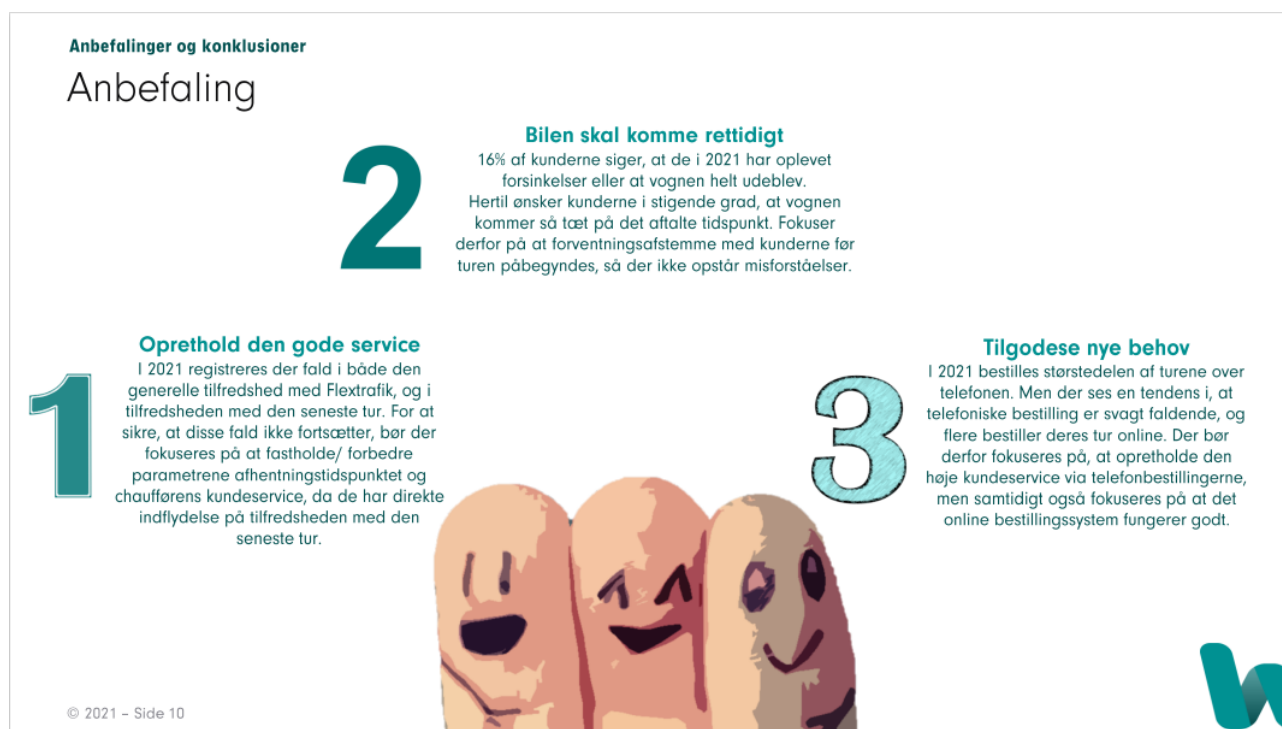
Den stigende utilfredshed skyldes at flere oplevede forsinkelse på deres bestilte kørsel.

Selvom undersøgelsen viser en øget andel af internetbestilling, så ønskes der fortsat en høj service på telefonbestillingen. Dette skal i forhold til målsætningen om, at flere kunder skal være selvbetjente.

Generelt set er der høj tilfredshed med Flextrafik. Tilfredsheden med ventetiden på telefonen er steget og tilfredsheden med den medarbejder, man taler med, er fortsat høj,

De væsentligste anbefalinger fra undersøgelsen fremgår af tabel 4.1.

**Tabel 4.1 – Anbefalinger fra kundetilfredshedsundersøgelsen 2021**



#### 4.1 Hvad viser undersøgelsen i forhold til udvalgte fokusområder?

Et af fokusområderne er den **oplevede service fra chaufføren samt afhentnings- og ankomsttidspunktet.**

Flere har oplevet et fald i servicen fra chaufføren samtidigt med at flere oplever forsinkelse ved afgang og ankomst.



##### Fokusområder

Tilfredsheden er generel høj, når det kommer til bilen og køreturen, men der bør sættes ind ift. at sikre, at niveauerne ikke falder fremadrettet. Dermed kan der med fordel fokuseres på følgende parametre:

- Afhentningstidspunktet
  - Ankomsttidspunktet
- Chaufførens kundeservice
  - Chaufførens kørsel
  - Chaufførens hjælp
  - Chaufførens service
- Prisen for denne rejse



##### Fokusområder

Det er positivt, at der arbejdes med et nyt online bestillingssystem, da flere bestiller online, og intet tyder på at dette skulle være faldende. Fokuser derfor på at gøre systemet lettere at forstå samt hvordan man opretter sig som bruger

Et andet fokusområde er den stigning der ses i **andelen af rejser, der bliver bestilt via internettet/app.**

Flere bestiller via internettet eller app og her viser kundetilfredshedsundersøgelsen et ønske om forbedring.

Brugervenligheden scorer 79 for åben kørsel (Flextur og Plustur).

Der er efter kundetilfredshedsundersøgelsen kommet en ny selvbetjeningsapp. Brugervenligheden i app'en er forbedret, men oprettelsen er blevet mere tidskrævende på grund af indførelsen af 2-faktorgodkendelse.

14% af de brugere, der har markeret at de ikke var tilfreds med brugervenligheden for onlinebestilling, havde angivet, at det var svært at oprette sig som bruger.

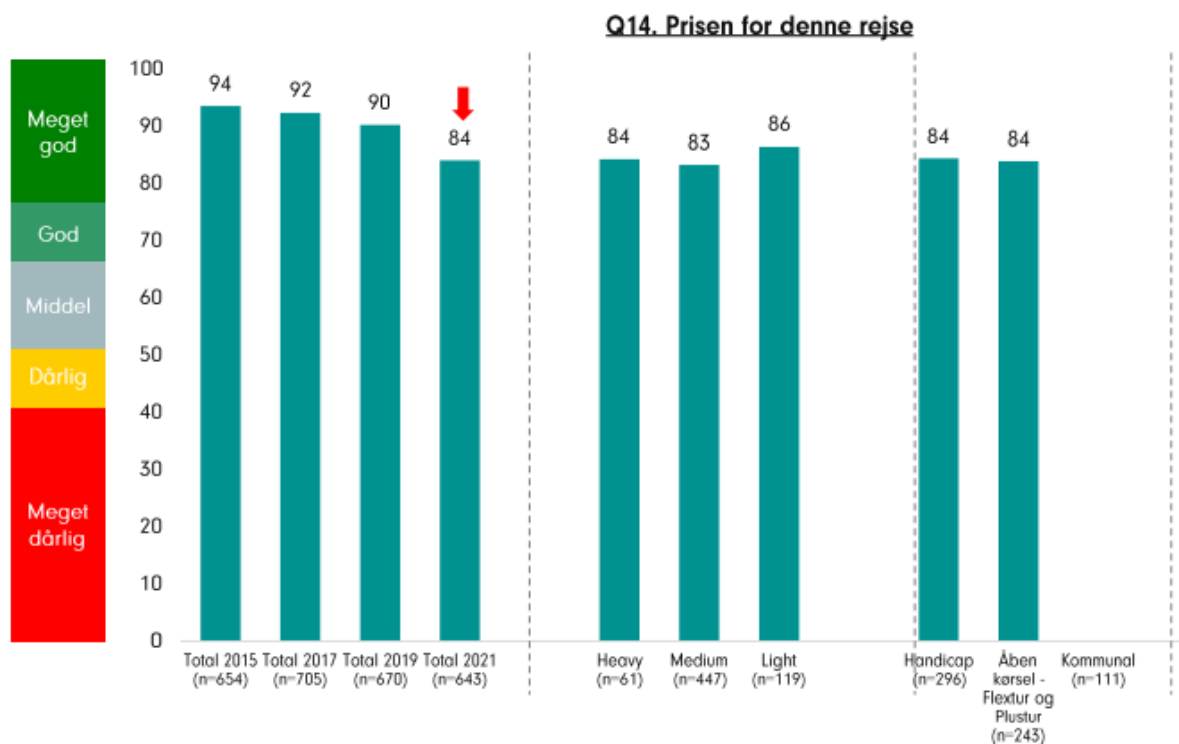
## 4.2 Tilfredshedsgrad med prisen på Flexitur

Ved overgangen til Flexitur steg prisen pr. rejse for kunden. Af tabel 4.2 ses, at tilfredsheden med prisen er faldende, men dog stadig overordnet høj for de borgere, der bruger ordningen. Utilfredse kunder kan have fundet andre transportmuligheder.

**Tabel 4.2 – Kundernes tilfredshed med prisen**

# Tilfredshed med prisen

Total og fordelt på målgrupper

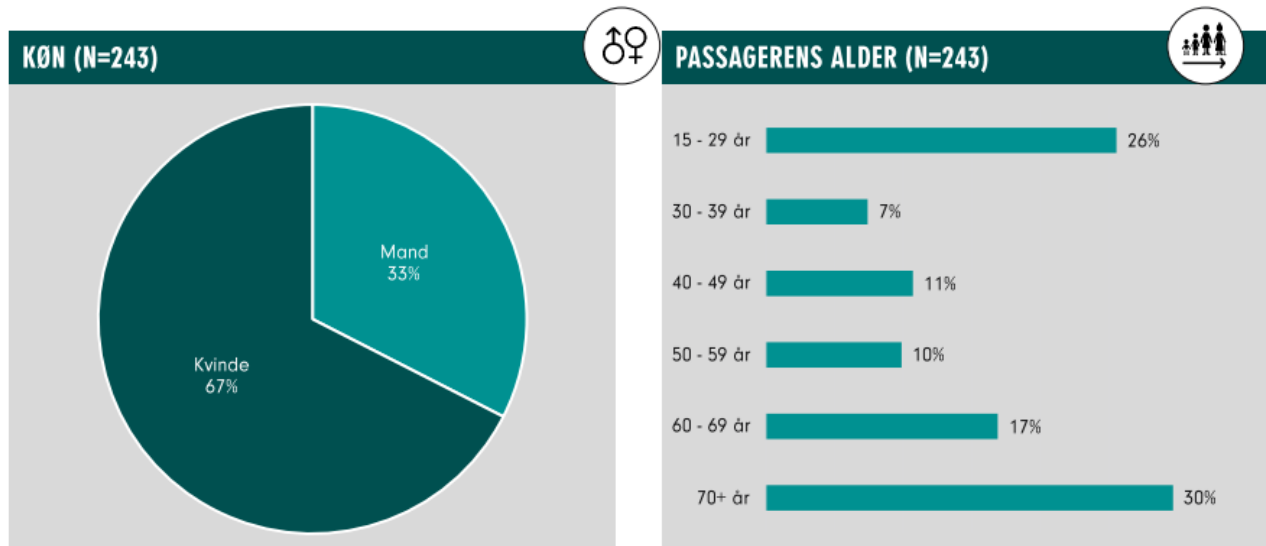




### 4.3 Hvem er brugerne af Flextrafik?

Nedenstående tabel viser fordelingen mellem mand/kvinde samt alder for brugere af åben Flextrafik.

**Tabel 4.3 – Køns- og aldersfordeling for brugere af åben Flextrafik**



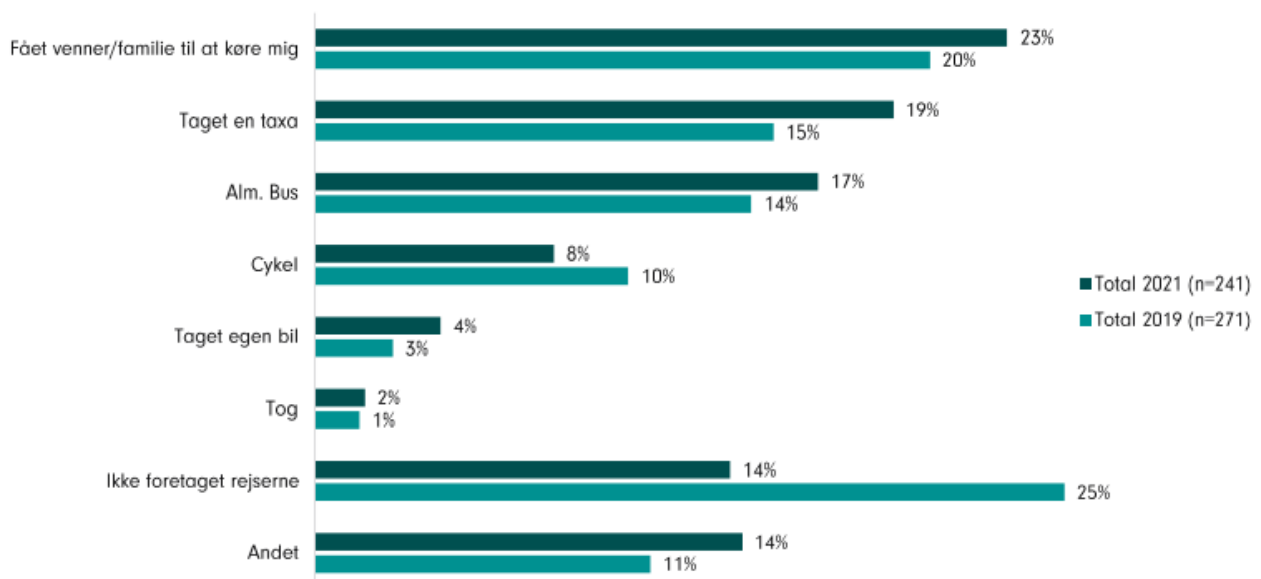
Af tabellen ses, at det hovedsageligt er kvinder der benytter åben Flextrafik. Desuden er over halvdelen af brugerne er enten under 29 år eller over 70 år.

### 4.4 Alternative transportløsninger for brugerne

Nedenstående tabel viser, hvilke alternative transportløsninger brugerne havde, hvis ikke Flextur eller Plustur blev stillet til rådighed.

**Tabel 4.4 – Oversigt over alternative transportløsninger**

**Q9a. Hvis du ikke havde åben kørsel (Flextur og Plustur) til rådighed, hvad ville du så have benyttet som erstatning for dine rejser?**



Det skal bemærkes, at kun 4% ville have taget egen bil, samt at 14% svarer at de ville være blevet hjemme hvis ikke åben flextrafik var en transportmulighed. Det tyder på, at brugere af åben Flextrafik har et mere begrænset udvalg af transportmuligheder, og derfor ofte er afhængige af et tilbud om offentlig transport, for at komme rundt til deres aktiviteter.

## 5. Evaluering af Flextur

### 5.1 Forventninger til Flextur

I forbindelse med fremlæggelse af beslutningsgrundlaget for indførelse af Flextur, blev følgende forventninger til fremtidige ændringer fremlagt (tabel 5.1.1):

- 14% stigning i antallet af rejser som følge af muligheden for at krydse kommunegrænser,
- Fald i antallet af rejser på grund af den nye prisstruktur, hhv. 10%, 15% og 20% for lav, mellem og høj takst
- 5% fald i antallet af rejser som følge af at periodekort ikke længere accepteres som gyldigt rejsehjemmel.
- 20% af ture forventes at blive bestilt via selvbetjening
- 20% af ture forventes at blive bestilt via Rejseplanen

**Tabel 5.1.1- Forventninger til udvikling i antal rejser**

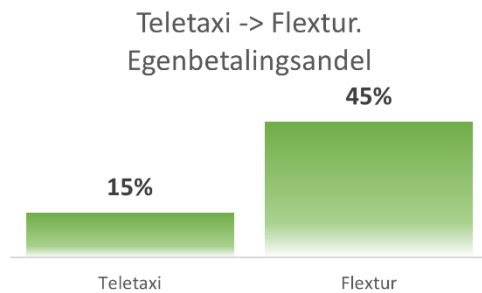
Flextur				
Forventninger til udvikling i antal rejser				
	Prismodel	Lav	Mellem	Høj
Mulighed for at køre mellem kommuner		+14%	+14%	+14%
Effekt af prismodel		-10%	-15%	-20%
Effekt af bortfald af periodekort som rejsehjemmel		-5%	-5%	-5%
<b>Total</b>		<b>-1%</b>	<b>-6%</b>	<b>-11%</b>
Forventninger til selvbetjeningsgrad				
Bestillinger på FynBus Selvbetjening			20%	
Bestillinger på Rejseplanen			20%	
<b>Total</b>			<b>40%</b>	

**Tabel 5.1.2 – Udvikling i antal rejser**

Flextur		
Udvikling i antal rejser		
	Teletaxi 09/2018-08/2019	Flextur 09/2021-08/2022
Antal rejser	100.928	45.325
<b>Resultat</b>		<b>-55%</b>

Antallet af rejser for Flextur er faldet med 55 %. Dette skal ses i forhold til forventningen om et fald på maksimalt 11%.

**Tabel 5.1.3 – Udvikling i kundens egenbetalingsandel**



En af årsagerne til, at antallet af rejser er faldet mere end forventet kan være, at den andel af betalingen for rejsen som brugeren af mobilitetsordningen dækker, er steget fra 15% i Teletaxi-ordningen til 45% i Flexturs-ordningen.

Brugeren af ordningen vil derfor opleve, at den enkelte rejse er blevet dyrere, og dette kan være begrænsende i forbindelse med dækning af brugerens umiddelbare transportbehov.

Udviklingen i egenbetaling – i absolutte tal – kan aflæses i tabel 5.1.4, hvoraf det fremgår at udgiften pr rejse er steget med gennemsnitligt 33 kroner for brugeren.

**Tabel 5.1.4 - Gennemsnitlig egenbetaling pr. rejse**

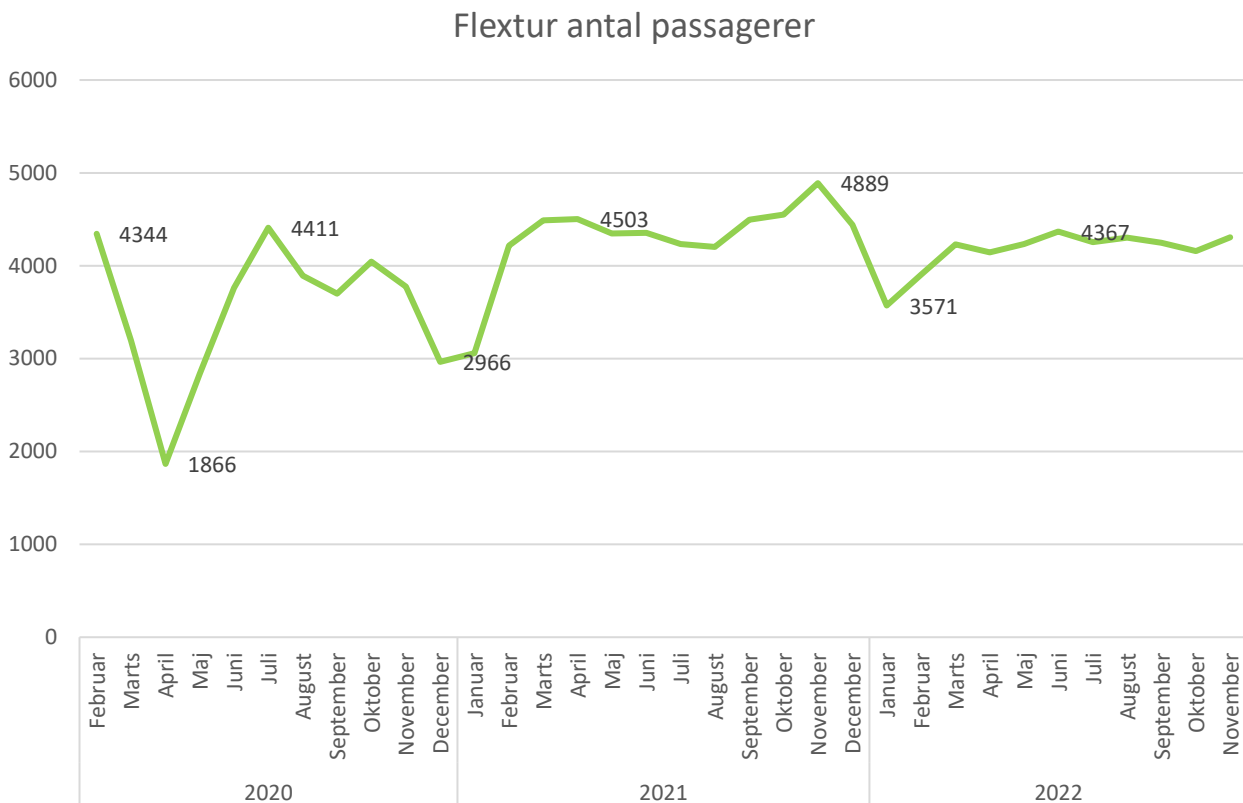
Teletaxi -> Flextur. Gennemsnitlig egenbetaling pr rejse			
Kommune	2018-19	2021-22	Ændring
Assens	25,73 kr.	70,71 kr.	44,97 kr.
Faaborg-Midtfyn	17,73 kr.	47,07 kr.	29,34 kr.
Kerteminde	20,89 kr.	49,09 kr.	28,20 kr.
Middelfart	20,17 kr.	49,31 kr.	29,13 kr.
Nordfyn	16,86 kr.	50,43 kr.	33,57 kr.
Nyborg	24,63 kr.	55,03 kr.	30,40 kr.
Svendborg	14,80 kr.	60,52 kr.	45,71 kr.
<b>Total</b>	<b>19,84 kr.</b>	<b>52,87 kr.</b>	<b>33,03 kr.</b>

## 5.2 Udvikling i antal rejser

Flextur og Plustur blev indført 3. februar 2020.

Den 11. marts 2020 trådte de første corona-restriktioner i kraft. De periodevise restriktioner på den generelle mobilitet, afspejles i opgørelsen over udviklingen i antal rejser. Der ses kraftige periodevise fald i efterspørgslen efter transport.

**Tabel 5.2.1 – Antal Passagerer - Flextur**



Udviklingen i antallet af rejser af Flexture viser, at efterspørgsel efter transportformen er mellem 4.400 og 4.500 ture pr måned uden for "lavsæsonen", som er juni-juli-august hvert år, da dette niveau gentager sig imellem COVID19-restriktionsperioderne – også efter den sidste nedlukning.

Den samlede udvikling i rejser pr. kommune er vist i nedenstående tabel 5.2.2. Alle kommuner har haft et fald i efterspørgslen, der er større end det forventede.

**Tabel 5.2.2 – Flextur – passagerer pr. kommune**

Teletaxi -> Flextur. Passagertal pr kommune			
Kommune	Teletaxi	Flextur	Ændring i %
Assens	25.722	6.002	-77%
Faaborg-Midtfyn	33.067	15.686	-53%
Kerteminde	10.521	5.859	-44%
Middelfart	10.319	8.625	-16%
Nordfyn	22.293	6.296	-72%
Nyborg	3.385	2.281	-33%
Svendborg	8.941	5.836	-35%
<b>Total</b>	<b>114.248</b>	<b>50.585</b>	<b>-56%</b>

Der er store fald i efterspørgslen i Assens og Nordfyns kommuner, hvilket formodentligt kan tilskrives det faktum, at begge kommuner i Teletaxi-ordningen var opdelt i store zoner med udbredt "mobilitet til små penge" som resultat.

Omlægningen til den nye ordning, hvor der betales for den aktuelle strækning, vurderes derfor at have haft indvirkning på brugerens benyttelse af ordningen.

## 6. Netto- og Bruttoomkostninger

Nettoomkostningen er påvirket af: Antallet af rejser, egenbetaling, rejselængden og slack-omkostninger.

Den nedsatte efterspørgsel på Flextur, samt øgningen af egenbetalingsandelen for brugeren, medfører en lavere nettoomkostning (direkte omkostning uden administrationsbidrag) for alle kommuner. Dette ses af tabel 6.1.1.

**Tabel 6.1.1 – Flextur – samlet nettoomkostning**

Teletaxi -> Flextur. Samlet nettoomkostning.			
Kommune	2018-19	2021-22	Ændring
Assens	2.660.765 kr.	243.559 kr.	-2.417.206 kr.
Faaborg-Midtfyn	3.284.206 kr.	988.986 kr.	-2.295.220 kr.
Kerteminde	996.674 kr.	345.201 kr.	-651.473 kr.
Middelfart	712.424 kr.	487.184 kr.	-225.240 kr.
Nordfyn	2.547.147 kr.	465.415 kr.	-2.081.732 kr.
Nyborg	351.751 kr.	136.809 kr.	-214.942 kr.
Svendborg	812.916 kr.	226.183 kr.	-586.733 kr.
<b>Total</b>	<b>11.365.883 kr.</b>	<b>2.893.339 kr.</b>	<b>-8.472.544 kr.</b>

De største fald i nettoomkostning forekommer i Assens, Nordfyns og Faaborg-Midtfyns kommuner, hvor de ligeledes har oplevet de største fald i efterspørgslen efter flextrafik.

Antallet af kilometer – og dermed mængden af medgået tid - har stort set ikke ændret sig i overgangen mellem Teletaxi og Flextur.

Det kan derfor konkluderes, at rejselængden ingen, eller kun marginal, indflydelse har på nettoomkostningen for de kommuner, der tilbyder Flextur.

**Tabel 6.1.2– Flextur – Gennemsnitlig rejselængde i km**

Teletaxi -> Flextur. Gennemsnitlig rejselængde i km			
Kommune	2018-19	2021-22	Ændring
Assens	8,77	7,37	-1,41
Faaborg-Midtfyn	7,2	8,01	0,81
Kerteminde	7,25	6,94	-0,3
Middelfart	5,59	6,91	1,32
Nordfyn	8,74	8,87	0,12
Nyborg	9,23	9,16	-0,07
Svendborg	5,01	5,89	0,88
<b>Total</b>	<b>7,66</b>	<b>7,55</b>	<b>-0,10</b>

Normalt vil en nedgang i efterspørgslen medføre øgede omkostninger pr. rejse (tabel 6.1.3), da der er færre rejser at fordele de faste omkostninger på, samt flere "tomgangsomkostninger" og færre besparelser ved samkørsel på grund af manglende aktivitet. På grund af den øgede egenbetalingsandel og trafikskabets driftsoptimering er kommunernes netto-omkostning pr rejse dog reduceret med 49 kr. pr rejse – svarende til et fald på 57%.

**Tabel 6.1.3 – Flextur – Nettoomkostning pr. rejse**

Teletaxi -> Flextur. Nettoomkostning pr rejse			
Kommune	2018-19	2021-22	Ændring
Assens	118 kr.	44 kr.	-74 kr.
Faaborg-Midtfyn	112 kr.	70 kr.	-42 kr.
Kerteminde	106 kr.	66 kr.	-40 kr.
Middelfart	93 kr.	69 kr.	-24 kr.
Nordfyn	123 kr.	83 kr.	-40 kr.
Nyborg	113 kr.	67 kr.	-45 kr.
Svendborg	111 kr.	45 kr.	-65 kr.
<b>Total</b>	<b>114 kr.</b>	<b>65 kr.</b>	<b>-49 kr.</b>

Bruttoomkostningen kan bruges til at beskrive trafikskabets driftsoptimering samt prisudviklingen på prisen for udført kørsel.

Af tabel 6.1.4 fremgår det, at den gennemsnitlige bruttoomkostning pr. tur er faldet med cirka 10%. Da priserne siden 2019 generelt er steget, så skyldes ændringen overvejende FynBus' driftsoptimering.

Det er sket ved, at FynBus via de seneste udbud har optimeret antallet af garantivogne samt placeringen af disse for at nedbringe prisen for kørsel.

**Tabel 6.1.4 – Flextur – Bruttoomkostning pr. rejse**

Teletaxi -> Flextur. Bruttoomkostning pr. rejse			
Kommune	Teletaxi	Flextur	Forskel
Assens	143,89 kr.	114,83 kr.	- 29,05 kr.
Faaborg-Midtfyn	129,76 kr.	116,80 kr.	- 12,96 kr.
Kerteminde	127,13 kr.	115,44 kr.	- 11,69 kr.
Middelfart	112,94 kr.	118,03 kr.	5,09 kr.
Nordfyn	139,95 kr.	133,55 kr.	- 6,40 kr.
Nyborg	137,23 kr.	122,29 kr.	- 14,93 kr.
Svendborg	125,72 kr.	106,01 kr.	- 19,71 kr.
<b>Total</b>	<b>130,94 kr.</b>	<b>118,14 kr.</b>	<b>- 12,81 kr.</b>



## 7. Selvbetjeningsgrad

Forøgelsen af selvbetjente bestillinger (i modsætning til telefonbestillinger) blev planlagt stimuleret ved hjælp af en selvbetjeningsrabat, der udelukkende gav rabat til de korte rejser.

Anledningen til valget af incitamentsmetode var, at de fleste brugere ville få fordel af rabatten – fordi ca. 70% af rejserne i Teletaxi-ordningen var korte rejser – og fordi man ikke ønskede at stimulere efterspørgslen efter lange rejser.

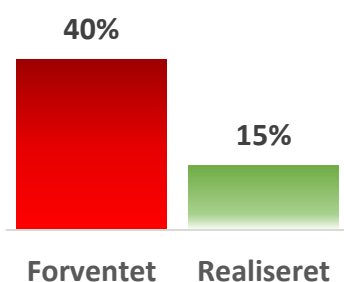
Forventningen var, at den valgte rabat ville medføre i alt 40% selvbetjente bestillinger af rejser.

På trods af en forbedring af selvbetjeningsgraden i de fleste kommuner, er selvbetjeningsgraden endnu ikke oppe på det forventede niveau (tabel 7.1.1).

**Tabel 7.1.1 – Flextur – Selvbetjeningsgrad**

Teletaxi -> Flextur. Selvbetjeningsgrad		
Kommune	2018-19	2021-22
Assens	7,30%	10,90%
Faaborg-Midtfyn	9,60%	15,20%
Kerteminde	7,00%	10,70%
Middelfart	2,30%	20,10%
Nordfyn	11,80%	12,30%
Nyborg	0,30%	27,20%
Svendborg	4,60%	14,60%
<b>Total</b>	<b>8,10%</b>	<b>15,10%</b>

### Flextur. Selvbetjeningsgrad



Til sammenligning har Sydtrafik og Midttrafik har selvbetjeningsgrader på hhv. 40% og 50% på Flextur.

Disse selvbetjeningsgrader kan være opnået ved indførelse af større rabatordninger end den der er indført i FynBus' dækningsområde:

- Sydtrafik: 20% rabat på **hele** turen,
- Midttrafik: 10% rabat på **hele** turen.

For at afdække mulighederne for øget selvbetjening iværksætter FynBus i 2023 et projekt med henblik på at forbedre selvbetjeningsgraden.

Tabel 7.1.2 – Flextur – Rejser over kommunegrænsen

Flexstur 09/2021 - 08/2022			
Kommune	Samlet antal rejser	Antal rejser over kommunegrænsen	% af samlede antal ture
Asens	5.520	314	5,7%
Faaborg-Midtfyn	14.183	545	3,8%
Kerteminde	5.203	149	2,9%
Middelfart	7.089	80	1,1%
Nordfyns	5.599	114	2,0%
Nyborg	2.034	202	9,9%
Svendborg	4.972	323	6,5%
<b>Total:</b>	<b>44.600</b>	<b>1.727</b>	<b>3,9%</b>

Tabel 7.1.2 viser antal rejser, der krydser kommunegrænser. Forventningen var, at der ville være en forøgelse på 14 % af rejser over kommunegrænser, men i stedet har der været et fald på 55%. Derudover er det kun 3,9% af Flexturene, der krydser en kommunegrænse. Der er således ikke en sammenhæng mellem øget rabat og forøget kørsel over kommunegrænser, som ville kunne medføre større udgifter.

## 8. Evaluering af Plustur

Plustur indgår i det åbne flextrafiksystem som et supplement til Flextur og indgår som en del af det samlede mobilitetstilbud. Plustur indgår i Masterplanen for den regionale bustrafik.

### 8.1 Forventninger Plustur

Der var ikke særlige forventninger til udviklingen i antallet af rejser på Plustur, udover at:

- der på 40% af rejserne anvendes periodekort som gyldig rejsehjemmel,
- 33% af de rejser, der udføres for den åbne flextrafik, er Plustur.

### 8.2 Plustur i tal

Telependler var en visiteret tilbringer-ordning og er derfor ikke direkte sammenlignelig med Plustur, der er en åben tilbringer-ordning; men begge ordninger indgik/indgår i det samlede flextrafiksystem.

**Tabel 8.2.1 – Plustur – Rejser pr. Kommune**

Telependler -> Plustur. Rejser pr Kommune			
Kommune	Telependler	Plustur	Ændring
Assens	1.500	3.604	2.104
Faaborg-Midtfyn	3.410	5.860	2.450
Kerteminde	834	2.695	1.861
Middelfart	-	3.104	3.104
Nordfyn	2.215	3.490	1.275
Nyborg	829	1.103	274
Svendborg	1.692	2.181	489
<b>Total</b>	<b>10.480</b>	<b>22.037</b>	<b>11.557</b>

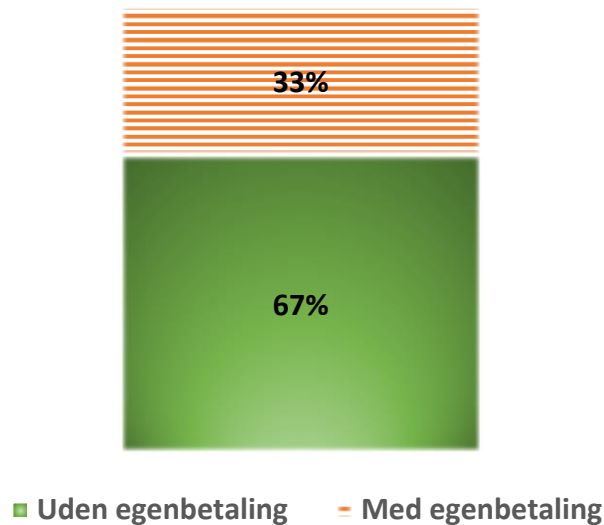
Det er forventeligt, at Plustur er et tilbud der anvendes mere end Telependlerproduktet, da Plustur er åbent tilgængeligt via Rejseplanen.

Det fremgår af tabel 8.2.1, at Plustur anvendes til ca. dobbelt så mange rejser, som tilfældet var med Telependler.

Rejselængden er ikke væsentligt ændret ved overgangen fra Telependler til Plustur, så indflydelsen af rejselængden på resultatet er marginal.

Prisen på en Plustur er en enhedspris – eller en integreret del af rejsen, hvis brugeren har et gyldigt pendlerkort, pendlerkombi kort eller ungdomskort - og er derfor ikke afhængig af den afstand der er mellem afhentnings- og afleveringsadressen.

Det kan konstateres, at prisstrukturen ikke har indflydelse på den efterspurgte rejselængde.

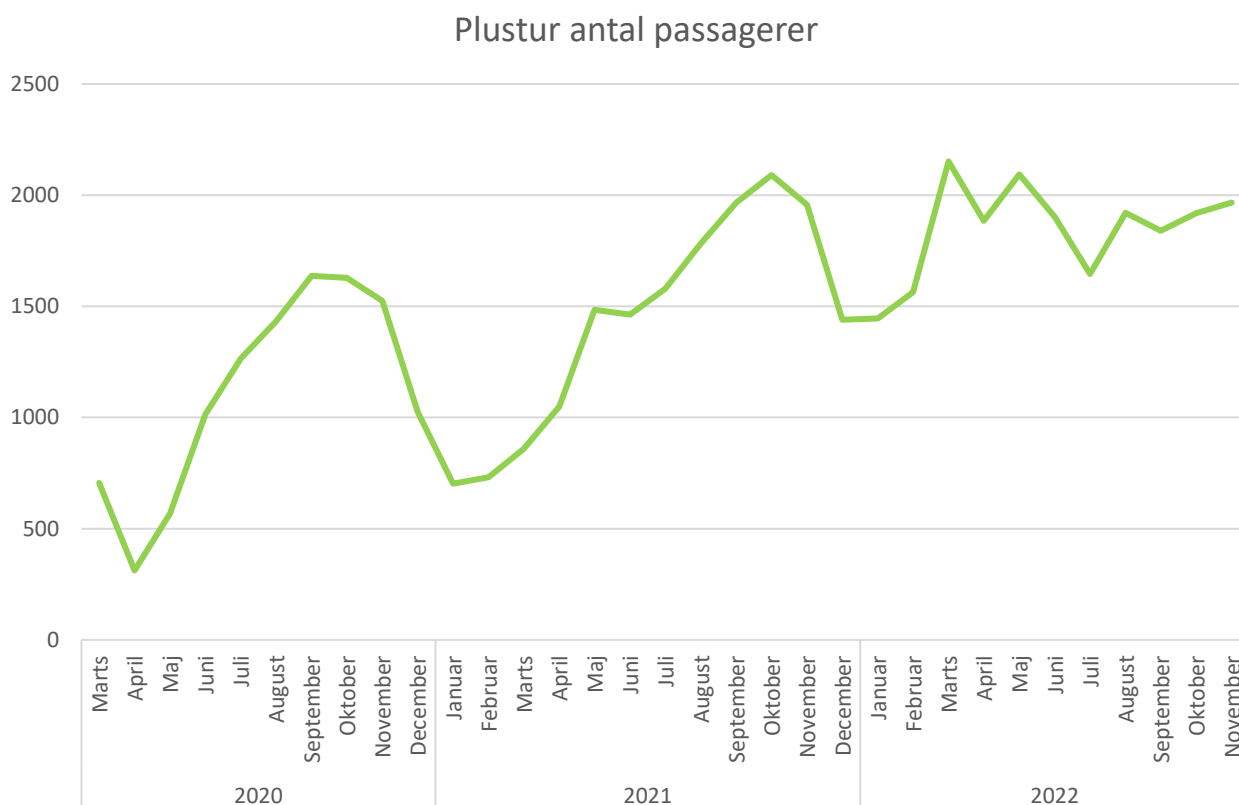
**Tabel 8.2.2 – Flextur – Andel af passagerer med og uden egenbetaling**


Andelen af passagerer med et gyldigt pendlerkort, pendlerkombi kort, ungdomskort eller bus/togbillet udgør 67% af det samlede passagerantal for Plustur. Den realiserede andel er derved højere end den forventede andel på 40%.

**Tabel 8.2.3 – Plustur – Gennemsnitlig rejselængde i km**

Telependler -> Plustur. Gennemsnitlig rejselængde i km			
Kommune	Telependler	Plustur	Ændring
Assens	4,67	7,82	3,15
Faaborg-Midtfyn	7,05	6,45	-0,6
Kerteminde	5,22	8,85	3,63
Middelfart	0	6,39	6,39
Nordfyn	7,55	6,7	-0,85
Nyborg	5,77	6,11	0,34
Svendborg	8,67	7,02	-1,65
<b>Total</b>	<b>6,83</b>	<b>7,04</b>	<b>0,21</b>

**Tabel 8.2.4 – Plustur – Andel af passagerer**



Antallet af Plustursrejser har været stigende fra kørselsordningens indførelse til nu. Udviklingen i antal rejser har ikke vist samme tendens for stagning som Flexture.

Af tabel 8.2.4 fremgår det, at Plustur udgør 30% af rejserne i den samlede åbne flextrafik, hvilket ligger tæt på forventningen om 33% af rejserne.

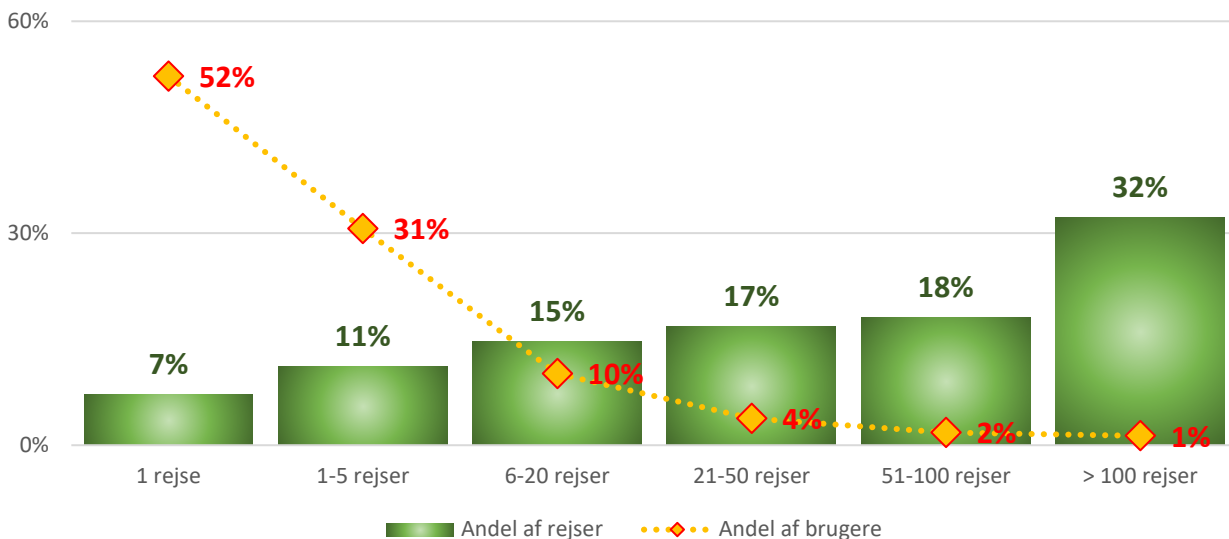
### 8.3 Hvordan anvendes Plustur?

I perioden september 2021 – august 2022 var der registreret 2.709 unikke brugere af Plustur.

Størsteparten af brugerne er sporadiske brugere af Plustur jf. tabel 8.3.1:

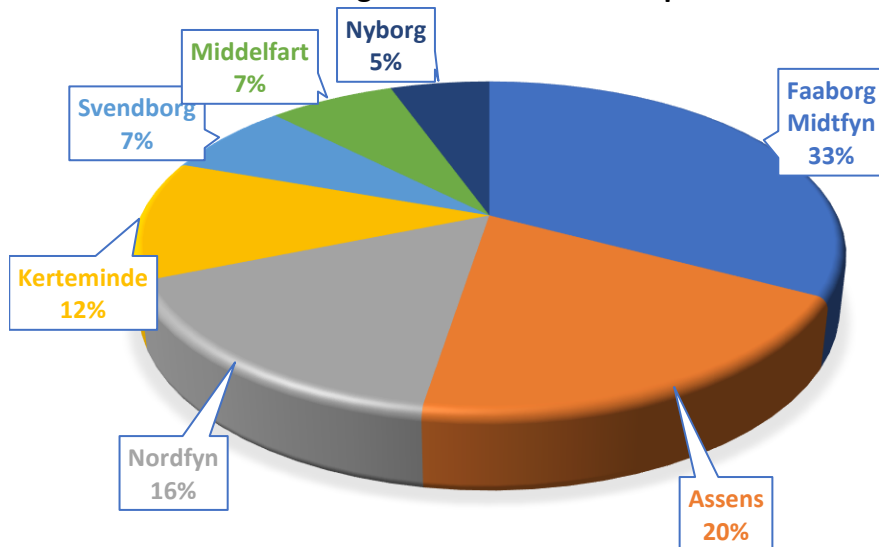
- 93% af brugerne anvendte Plustur mindre end 20 gange i perioden.
- 7% af brugerne (188 personer) står for 67% af aktiviteten på Plustur.
- 1% af brugerne står for 32% af aktiviteten – brugere, der anvender mere end 100 Plusture i perioden.

**Table 8.3.1 – Plusur – Andel af rejser i forhold til brugere**



The 7% of users who use more than 20 Plusur in the measurement period have distributed their activity on the municipal level as shown below.

**Table 8.3.2 – Plusur – Brugere med mere end 20 plusure**



The most activity has been in Faaborg Midtfyn, Assens and Nordfyns municipality, all of which are characterized by large geographical spread and relatively low population density.



**Tabel 8.3.3 – Top 10 Brugere af Plustur – Eksempel fra Assens Kommune**

Tabel 8.3.3 er et eksempel fra Assens Kommune på antal rejser, nettoomkostning og egenbetaling på de 10 kunder, der har brugt Plustur mest.

Plustur				
	Kommune	Antal rejser	Netto omkostning	Egenbetaling i alt
Borger 1	ASSENS	322	88.612 kr.	445 kr.
Borger 2	ASSENS	313	52.429 kr.	55 kr.
Borger 3	ASSENS	255	19.311 kr.	30 kr.
Borger 4	ASSENS	205	13.330 kr.	120 kr.
Borger 5	ASSENS	196	13.629 kr.	700 kr.
Borger 6	ASSENS	168	23.859 kr.	1.489 kr.
Borger 7	ASSENS	116	19.564 kr.	- kr.
Borger 8	ASSENS	109	13.320 kr.	- kr.
Borger 9	ASSENS	101	8.217 kr.	- kr.
Borger 10	ASSENS	87	8.500 kr.	60 kr.
<b>Total</b>		1.872	260.772 kr.	2.899 kr.

**Tabel 8.3.4 – Anvendelse af kort for Top 10 Brugere af Plustur – Eksempel fra Assens Kommune**

Tabel 8.3.4 viser, at Top10 brugerne af Plustur i Assens Kommune primært har brugt ungdomskort eller pendlerkort i forbindelse med deres rejser.

Korttyper på top 10	Antal
Ungdomskort	5
Pendlerkombikort	2
Pendlerkort	1
Kontant betaling og kort/billet	1
Kan ikke fremsøges	1

## 8.4 Nettoomkostning for kommunerne

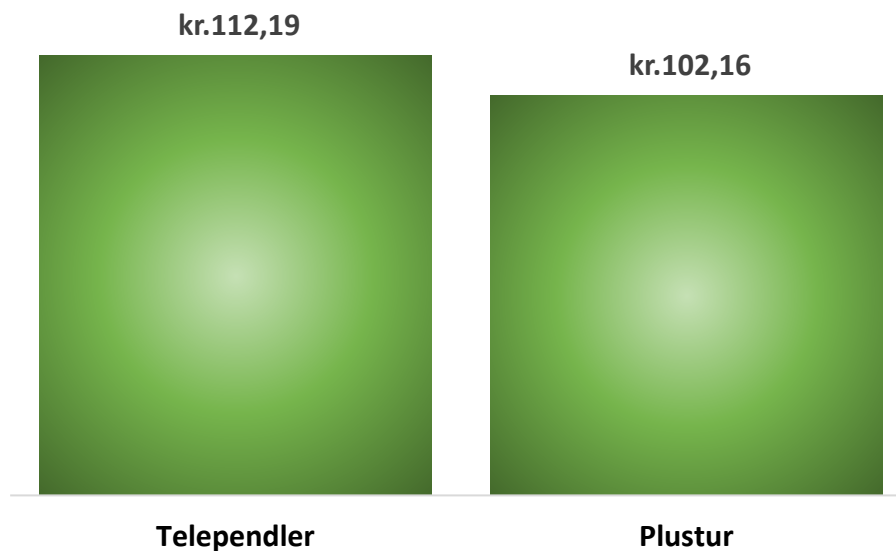
Den samlede nettoomkostning for tilbringer-ordningen (Før: Telependler, Nu: Plustur) er øget med 70%. Til gengæld er antallet af rejser øget med 110% - hvilket betyder, at nettoudgiften pr rejse er faldet.

En del af omkostningsreduktionen vurderes at være et resultat af, at der er indført en egenbetaling for kunder uden pendler-rejsekort m.m. (i gennemsnit 8,53 kr. pr rejse), samt driftsoptimering fra trafikelskabets side.

**Tabel 8.4.1 – Plustur – Brugere**

Telependler -> Plustur. Nettoomkostning			
Kommune	Telependler	Plustur	Ændring
Assens	152.062 kr.	415.780 kr.	263.718 kr.
Faaborg-Midtfyn	436.390 kr.	494.989 kr.	58.599 kr.
Kerteminde	59.623 kr.	260.313 kr.	200.690 kr.
Middelfart	0 kr.	228.920 kr.	228.920 kr.
Nordfyn	277.531 kr.	312.898 kr.	35.367 kr.
Nyborg	81.966 kr.	88.571 kr.	6.605 kr.
Svendborg	168.167 kr.	193.160 kr.	24.993 kr.
<b>Total</b>	<b>1.175.739,00 kr.</b>	<b>1.994.632,00 kr.</b>	<b>818.893,00 kr.</b>

**Tabel 8.4.2 – Plustur – Nettoomkostning pr. rejse**



## 9. Det fælles mobilitetstilbud, Flextur + Plustur

Hovedformålene med at ændre ordningerne i den åbne flextrafik var:

- At understøtte mobiliteten i kommunerne – og på Fyn generelt - ved indførelse af harmoniserede, koordinerede og genkendelige ordninger.
- At bibeholde den enkelte kommunes mulighed for at regulere efterspørgslen på åben flextrafik.

### 9.1 Mobilitet

Efter indførelsen af Flextur og Plustur er der sket en omfordeling i de ordninger, der anvendes til at dække brugernes nødvendige transportbehov: Tilbringer-ordningen Plustur udgør en større del af den samlede aktivitet (30% mod 8,5% tidligere), men den samlede aktivitet er faldet med 42%.

**Tabel 9.1 – Samlet mobilitet**

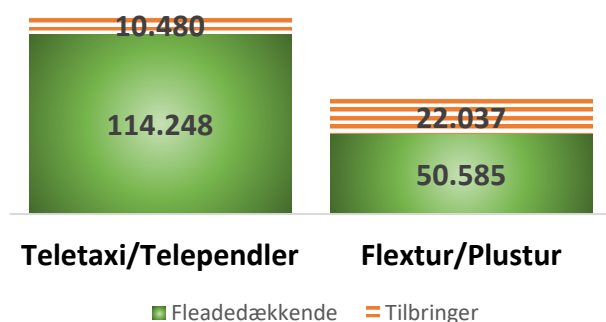
Samlet mobilitet - Åben Flextrafik					
Kommune	2018-19		2021-22		% forskel
	Teletaxi	Telependler	Flextur	Plustur	
Assens	25.722	1.500	6.002	3.604	-65%
Faaborg-Midtfyn	33.067	3.410	15.686	5.860	-41%
Kerteminde	10.521	834	5.859	2695	-25%
Middelfart	10.319	-	8.625	3104	14%
Nordfyn	22.293	2.215	6.296	3.490	-60%
Nyborg	3.385	829	2.281	1103	-20%
Svendborg	8.941	1.692	5.836	2.181	-25%
<b>Total</b>	<b>114.248</b>	<b>10.480</b>	<b>50.585</b>	<b>22.037</b>	<b>-42%</b>

### 9.2 Regulering af efterspørgsel samt udvikling i mobilitet og samkørsel

Omlægningen fra Teletaxi og Telependler til Flextur/Plustur har vist sig at være et effektivt redskab i bestræbelserne på at regulere efterspørgslen på åben flextrafik. Den indførte pris- og egenbetalingsmodel vurderes i den sammenhæng til at være en vigtig faktor, hvilket også fremgik af kundeundersøgelsen vedr. pris.

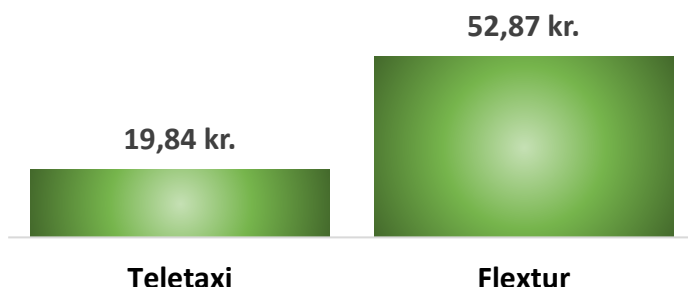
Nettoomkostningerne til åben flextrafik er faldet fra et niveau på ca. 12,5 mio. kr. i perioden 09/2018-08/2019 til 4,9 mio. kr. i perioden 09/2021-08/2022.

**Tabel 9.2.1 – Udvikling mobilitet**



**Tabel 9.2.2 – Udvikling mobilitet**

Teletaxi -> Flextur. Gennemsnitlig egenbetaling pr enkelttur



Der var en forventning om, at antallet af passagerer ville falde som følge af den prisstigning som omlægningen fra zonebaseret til strækningsbaseret betalingsform. Forventningen til frafald lå mellem 10-20%, alt efter prisniveau.

Dertil kom en forventning om, at 5% vil omlægge deres kørsel fra dør-til-dør koncept (Teletaxi og Flextur) til Plustur, da Pendlerkortet ikke kan anvendes som gyldig rejsehjemmel på Flextur.

Det var forventningen, at muligheden for at køre mellem nabokommuner ville forøges antallet af rejserne med 14% efter indførelse af det nye åbne flextrafik koncept. Det viser sig, at det samlede antal passagerer med åben flextrafik er faldet med 42% - for Flextur er der oplevet et fald på 55% i antal passagerer.

Som det ses af tabel 9.2.2. har der været en takststigning i egenbetalingen, når man sammenligner Teletaxi med Flextur. Takststigningen må forventes at have haft en markant effekt på antallet af rejser. De øgede muligheder for både at rejse længere og at krydse kommunegrænser, har til gengæld ikke haft den stimulerende effekt, der blev forventet.

**Tabel 9.2.3 – Samkørsel**

Samkørsel – Procentvis på Flextur og Plustur		
Kommune	Plustur	Flextur
Assens	14,36%	25,22%
Faaborg-Midtfyn	27,93%	34,16%
Kerteminde	17,72%	29,31%
Middelfart	29,21%	35,58%
Nordfyn	20,03%	29,58%
Nyborg	13,97%	23,94%
Svendborg	23,81%	37,93%

Tabel 9.2.3 viser, hvor stor en andel af rejserne med Flextur og Plustur, der har været kørt med en eller flere andre rejser. Planlægningsystemet Planet danner rejserne, hvor der er mulighed for samkørsel med andre kørselsordninger (kommunalvisiteret, patientbefordring m.m.).

Graden af samkørsel på hver enkelt kørselsordning er dels afhængig af, hvor mange brugere/kunder, der skal rejse på det givne tidspunkt, samt af serviceparameteret, som beskriver hvilke grænser for omvej og ventetid, der gælder for hver kørselsordning.

Når graden af samkørsel er lavere på Plustur end på Flextur, så skyldes det hovedsageligt, at Plustur har et mere snævert serviceparameter, da kunden ankommer med - eller skal skifte til - anden offentlig transport. Muligheden for samkørsel indsnævres derfor på denne type kørsel.

## 10. Ejerbidrag/Nettoomkostning

Kommunernes ejerbidrag er – trods generelle prisstigninger mellem de 2 måleperioder - faldet set i forhold til ejerbidraget for Teletaxi og Telependler.

Dette skyldes hovedsageligt det store fald i antal af rejser.

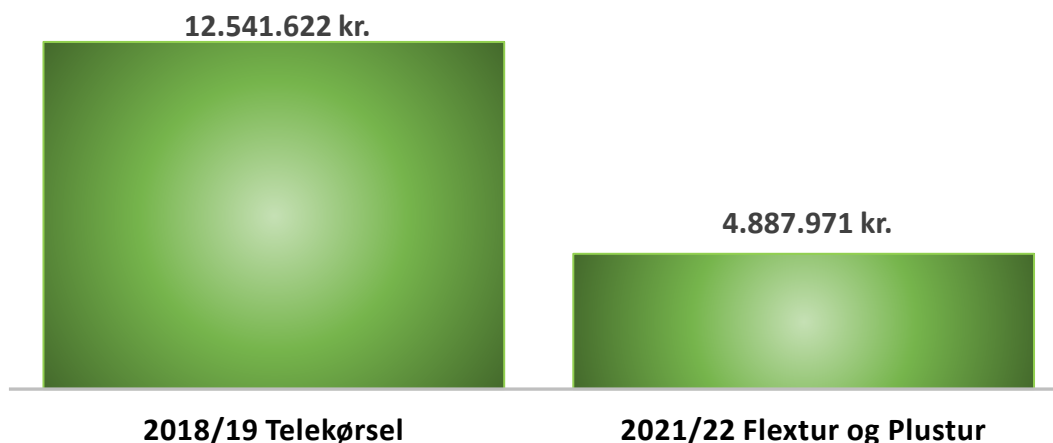
En medvirkende årsag er, at en større del af bruttoomkostningen for transporten er afholdt af brugerne.

Egenbetalingens andel af bruttoomkostningen til en rejse er steget fra 15% for Teletaxi til 45% for Flextur, hvilket medfører at ejerbidraget pr. tur er faldet væsentligt.

Den gennemsnitlige pris pr tur er faldet mere end 30%. Dette skyldes at der sideløbende er sket driftsoptimering hos FynBus Flextrafik.

Samlet set er kommunernes ejerbidrag **7,6 mio. kroner** mindre i 2021/22 (Flextur og Plustur) end de var i 2018/19 (Telekørsel)

**Tablet 10.1. – Nettoomkostninger**



### 10.2 Fordeling på kørselsprodukt

Fordelingen mellem Flextur og Plustur er – rundt regnet - 2/3 Flexture og 1/3 Plusture. Dette lever op til forventningen i det oprindelige oplæg.

Plusture vurderes at være godt benyttet set i forhold til mønsteret ved Sydtrafik og Midttrafik. 67% har Pendlerkort eller anden rejsehjemmel, der erstatter egenbetaling.

Det er få personer der står for hovedparten af personturene: **36 personer står for 1/3 af rejserne** på Plustur.

**188 ud af 2709 personer står for 67%** af Plustursrejserne. Dem der opretter sig til Plustur på Rejseplanen rejser typisk mere end én gang.

Ovenstående indikerer at Plustur benyttes af forholdsvis få personer der må antages at være pendlere.

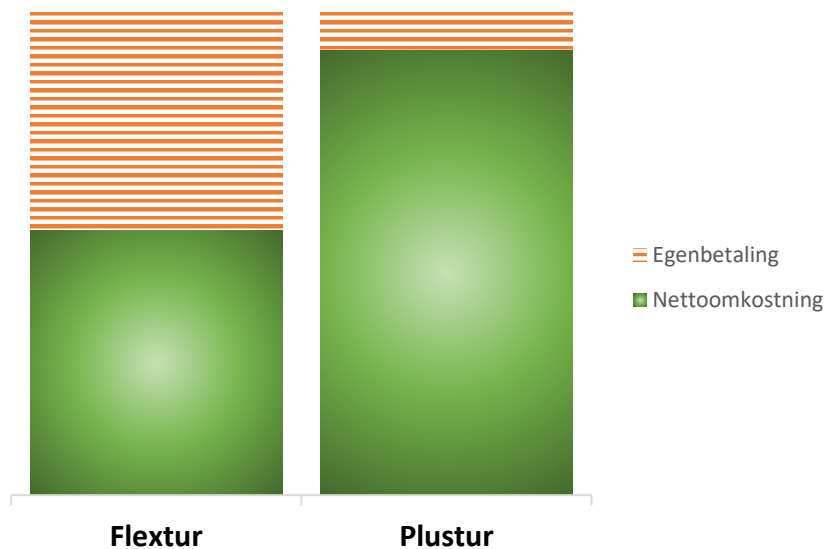
### Tabel 10.2. – Gennemsnitlig fordeling af bruttoomkostning

Den gennemsnitlige bruttoomkostning er lidt mindre for Plustur end for Flextur.

Dette skyldes formentligt at Plustur er gennemsnitligt en halv kilometer kortere end Flextur.

Andelen af egenbetalingen fra brugeren er dog væsentligt anderledes. Mange brugere af Plustur har Pendlerkort som rejsehjemmel og derfor ingen egenbetaling.

Det bør nævnes, at der grundet Plusturs relativt høje serviceniveau set i forhold til ventetid på station eller ved stoppested, vil være mere begrænset mulighed for koordinering med andre rejser, end der vil være med fx Flextur. Et øget antal Plusture vil derfor have en afledt effekt på hele flextrafik opsætningen.





## Bilag 1: Case Nordfyns kommune. Takst- og åbningstidsændring

### Baggrund

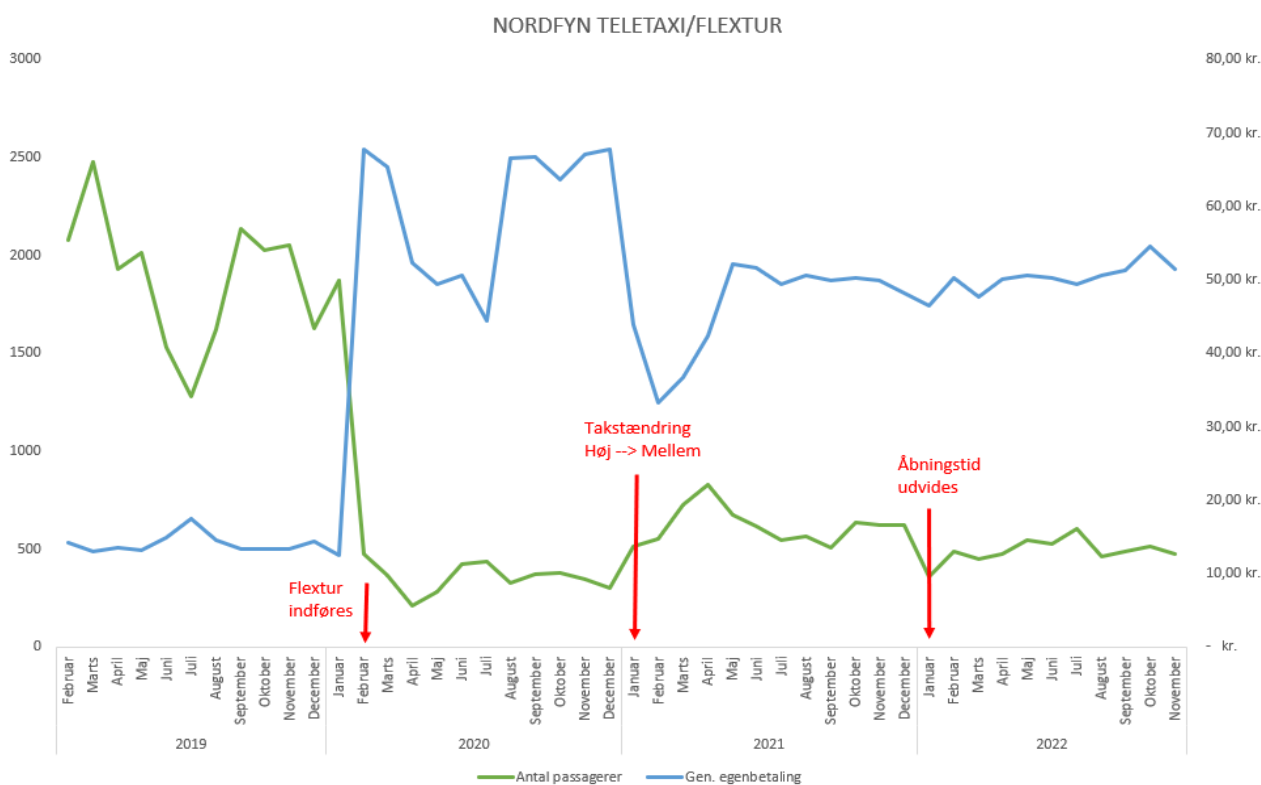
Efter implementering af Flextur oplevede Nordfyns kommune et markant fald i antallet af rejser. Dette både på grund af Corona men også grundet en stor utilfredshed med takststigningen fra brugerne.

På baggrund heraf ændrede Nordfyns kommunetaksten fra høj til mellem i januar 2021.

I januar 2022 ændrede Nordfyns kommune deres åbningstid for Flextur fra oprindeligt 09:00 – 21:00 til 09:00 – 24:00.

### Konsekvenser

Konsekvenserne er beskrevet nedenfor.



Ovenstående graf viser antallet af passagerer samt den gennemsnitlige egenbetaling pr. passager fra februar 2019 t.o.m. november 2022.

Det ses tydeligt at antallet af passagerer falder markant ved overgang til Flextur i februar 2020. Samtidigt stiger den gennemsnitlige egenbetaling pr. passager.

I perioden februar 2020 til januar 2021 ligger niveauet for antallet af passagerer på omkring 350 pr. måned. Efter takstændringen i januar 2021 stiger dette til over 500 pr. måned.

*Det vurderes at takstændringen har en effekt på antallet af passagerer.*

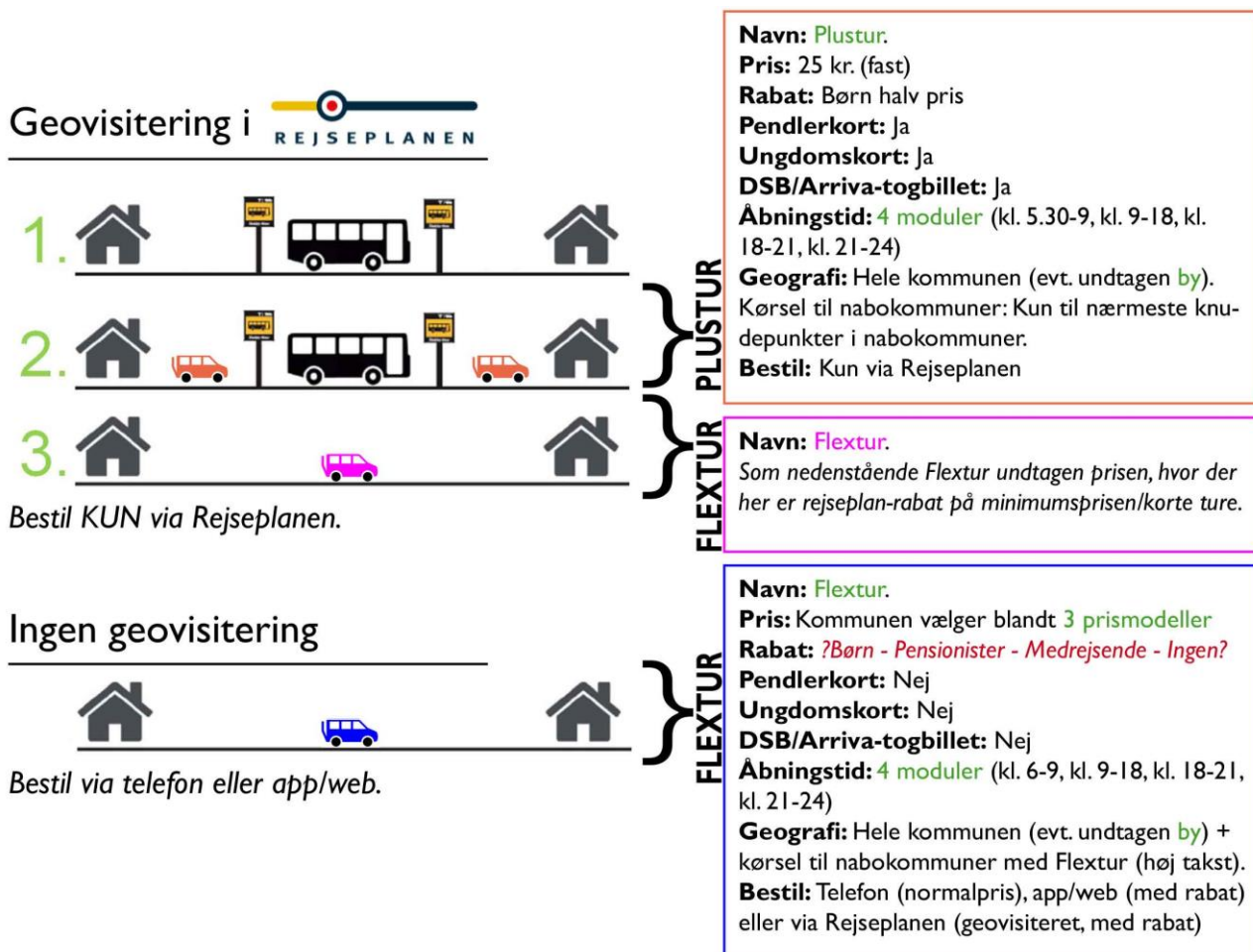
I januar 2022 udvides åbningstiden for Flextur. Der sker ikke nogen umiddelbar ændring i rejsemønsteret efter udvidelsen.

*Det vurderes at ændringen i åbningstiden har ingen eller lille effekt for efterspørgslen.*

## Bilag 2: Takster og åbningstider for Flextur og Plustur

I figuren nedenfor vises med grafik og tekst, hvilken opgave hhv. Flextur og Plustur løser for kunden, hvilke rejsehjemler der kan anvendes, og hvad det koster at bruge ordningerne.

Figur: Fakta om Flextur og Plustur



### Flextur Prismodel 1 - LAV

**Bestilt via telefon:**

Pris: 35 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.

**Bestilt via Rejseplanen:**

25 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Geovisiteret, selvbetjening.

**Bestilt via app/web:**

30 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Ikke geovisiteret, selvbetjening.

### Flextur Prismodel 2 - MELLEME

**Bestilt via telefon:**

Pris: 40 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.

**Bestilt via Rejseplanen:**

30 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Geovisiteret, selvbetjening.

**Bestilt via app/web:**

35 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Ikke geovisiteret, selvbetjening.

### Flextur Prismodel 3 - HØJ

**Bestilt via telefon:**

Pris: 48 kr. minimum - 8 kr. pr. km  
 Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.

**Bestilt via Rejseplanen:**

32 kr. minimum - 8 kr. pr. km  
 Geovisiteret, selvbetjening.

**Bestilt via app/web:**

40 kr. minimum - 8 kr. pr. km  
 Ikke geovisiteret, selvbetjening.

**Noter vedr. pris**

**Km-pris:** Der er km inkl. i minimumsprisen. Dvs. ved fx "25 kr. minimum - 5 kr. pr. km" er der 5 km inkluderet i de 25 kr.

**Rabat app/web/Rejseplanen:** Rabatten har kun betydning for kunden på korte ture. Korte ture er billigst for kommunen. Det er fx billigere for kunden at bestille en tur på 4 km via app, da den her koster 30 kr. (prismodel 1). Ved telefonbestilling koster den 35 kr.

Bemærkninger til figuren ovenfor:

- De grønne markeringer på figuren viser, at kommunen har et valg, der kan påvirke efterspørgsel.

Plustur kan kun bestilles via Rejseplanen (dvs. kun selvbetjening). Flextur kan bestilles via telefon eller selvbetjening (web eller app). Flextur lægges geovisiteret i Rejseplanen – dvs. Flextur kan bestilles via Rejseplanen, hvis der ikke er en bus eller Plustur.

*Konsekvenser i forhold til kommunens muligheder for at styre efterspørgsel:*

Kommunerne har med indførelsen af Flextur og Plustur mere begrænsede muligheder for at styre efterspørgsel via geografi og åbningstider. Kommunerne kan dog som noget nyt benytte takster til at styre efterspørgsel på Flextur, hvilket flere kommuner har efterspurgt.

Med hensyn til Plustur er valgmulighederne ift. efterspørgsel følgende:

- Skal der være Plustur i kommunen?
- Skal der være kørsel i byområde?
- Valg af knudepunkter/stoppesteder
- Åbningstider ud fra 4 moduler: kl. 5.30-9, 9-18, 18-21 og 21-24.

For Flextur er valgmulighederne:

- Skal der være Flextur i kommunen?
- Skal der være kørsel i byområde?
- Skal prisen være lav, mellem eller høj?
- Åbningstider ud fra 4 moduler: kl. 6-9, 9-18, 18-21 og 21-24.