

REFERAT

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 - *afbud*
René Larsen, Langeland
Regitze Tilma, Middelfart - *afbud*
Ole Tyrsted Jørgensen, Nyborg
Tim Vermund, Odense - *afbud*
Lars Erik Hornemann, Region Syddanmark
Jesper Kiel, Svendborg - *afbud*

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

Ændringer i vilkår og betaling for handicaptransport. FynBus		
	→ 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.

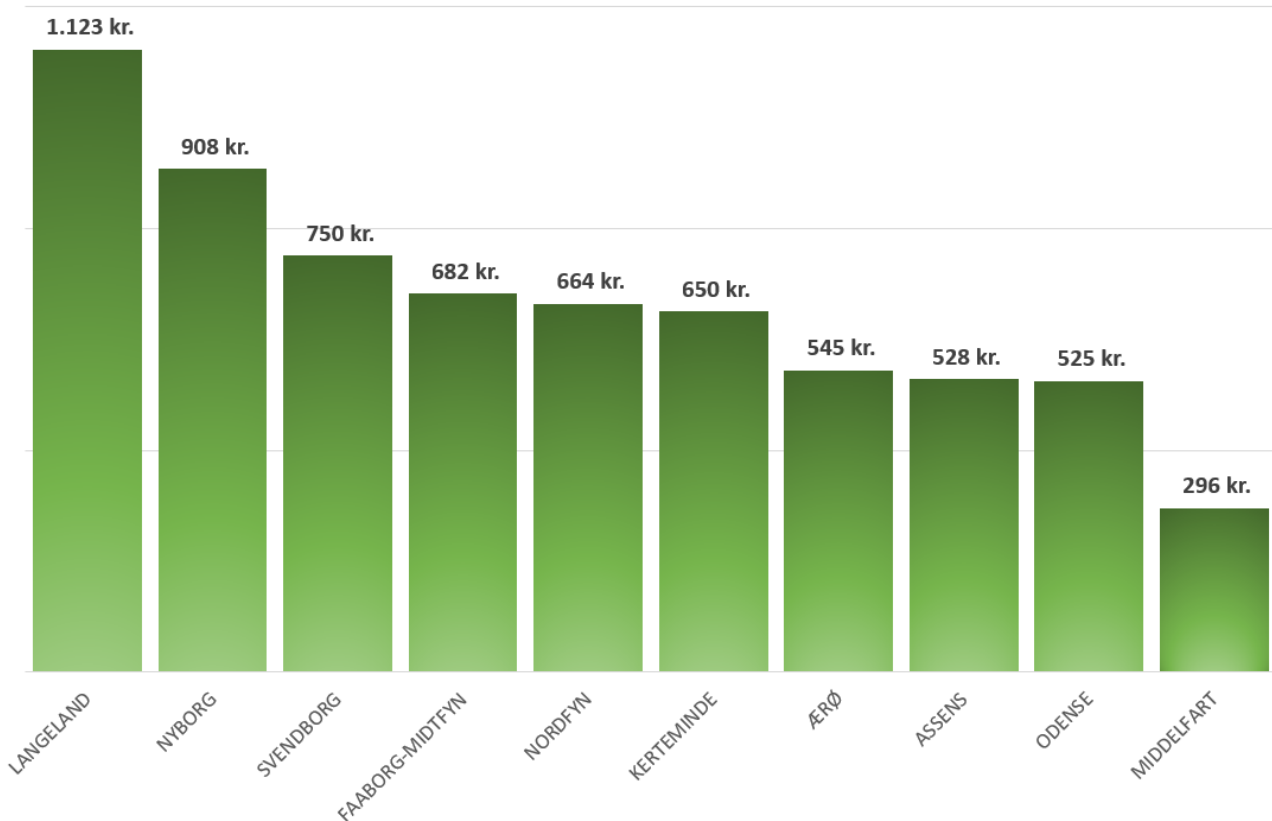
Samlet set anvender 2,3% af de aktive brugere af ordningen muligheden for at køre til Syd- og Sønderjylland. Samtidig har brugere fra alle kommuner benyttet sig af muligheden for at køre over Lillebælt.

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.

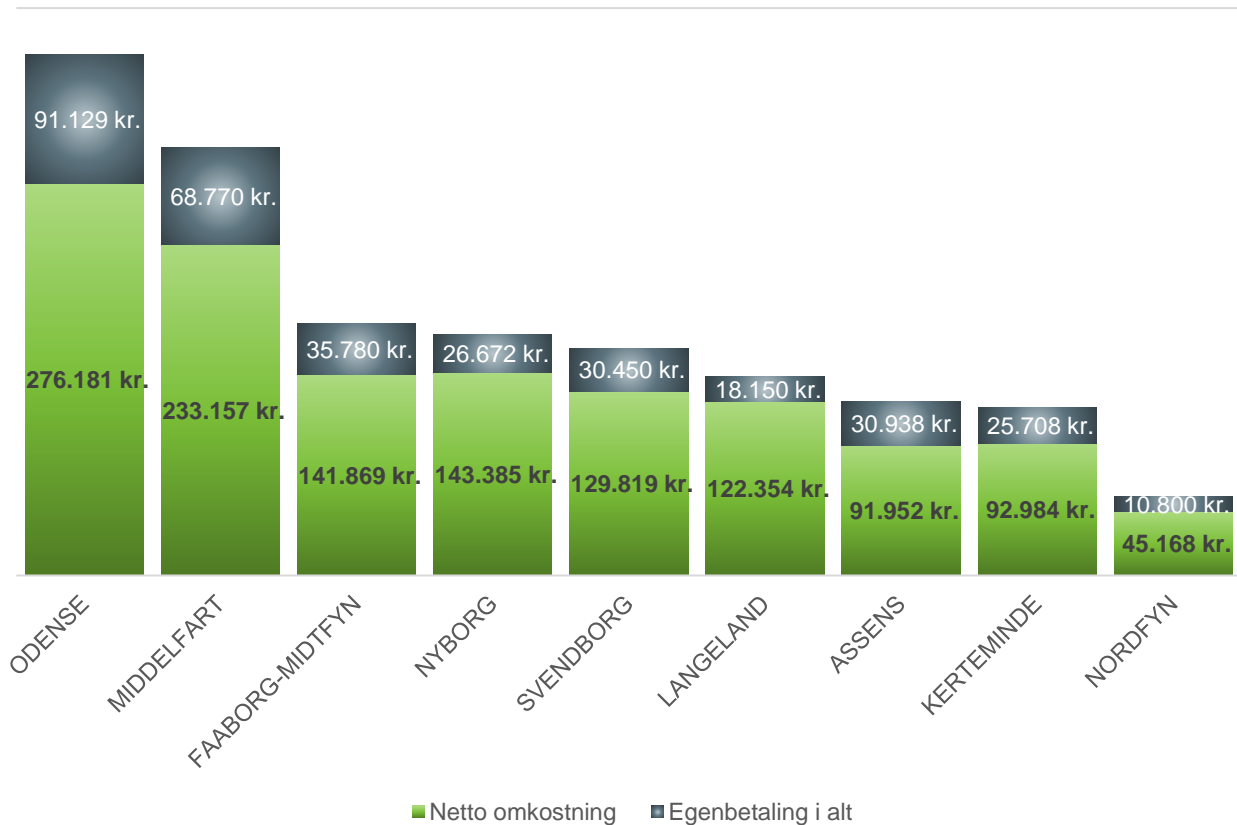
De resterende 27% af rejserne er rimeligt spredt.

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 evalueringresultaterne, 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:

Godkendt som indstillet

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.

Tabel 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	
FynBus	384,5	465,2	89,0	93,7	-85,0
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:

Tabel 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
Busdrift					
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
Ejerbidrag busdrift	439,0	442,1	373,5	473,5	-100,0
Kompensation	-68,4	-66,4	0,0	-18,2	18,2
Ejerbidrag incl. komensation	370,6	375,6	373,5	455,3	-81,8
Flex tur/Plustur					
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
Ejerbidrag Flex tur/Plustur	11,3	10,6	11,0	9,9	1,1
Kompensation	6,7	3,2	0,0	0,0	0,0
Ejerbidrag Flex tur/Plustur incl. kome	18,0	13,8	11,0	9,9	1,1
Ejerbidrag i alt excl kompensation	450,4	452,7	384,5	483,4	-98,9
Kompensation i alt	-61,7	-63,2	0,0	-18,2	18,2
Ejerbidrag i alt	388,6	389,4	384,5	465,2	-80,7

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
FynBus	-191,9	-205,4	-188,4	-170,5	-18,0
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
FynBus	9.472	8.938	13.641	11.162	-2.479
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
FynBus	483,6	500,4	476,2	541,2	-65,0
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
Budget 2022 bruttoudgifter i alt	476,2
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
Forventet regnskab 2022 bruttoudgifter i alt	541,2

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:

Tablet 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
Ordinær ramme	63,7	64,6	65,9	65,9	
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
Over/underskud	4,3	0,5	0,0	-2,1	-2,1
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
I alt	79,0	80,6	85,7	84,6	# 1,2

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 mindreudgift 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
FynBus	18,0	13,8	11,0	9,9	1,1
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
Handicap- og anden kørsel	234.319	334.552	436.590	389.850	-46.740
Flextur/Plustur*	73.515	79.318	110.715	83.468	-27.247
I alt	307.834	413.870	547.304	473.318	-73.986
Siddende patientbefordring	205.106	205.255	238.000	193.657	-44.343
I alt	512.940	619.125	785.304	666.975	-118.329

*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
Flex udgifter, netto	42,7	55,6	68,4	69,7	-1,3
Fællesudgifter	18,9	20,5	20,6	24,0	-3,4
Ejerbidrag	61,6	76,1	89,0	93,7	-4,7
Kompensation	14,8	10,1	0,0	0,0	-
Ejerbidrag incl. Kompensation	76,5	86,2	89,0	93,7	-4,7

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 trafiksekskaberne, 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
Fællesudgifter, i alt	25,4	25,4	24,8	28,0	-3,3

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:

Godkendt som indstillet

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:

Godkendt som indstillet

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:

Sagen drøftet

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:

Orienteringen blev taget til efterretning

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:

Orienteringen blev taget til efterretning

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:

Orienteringen blev taget til efterretning

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 mindreamkostning 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

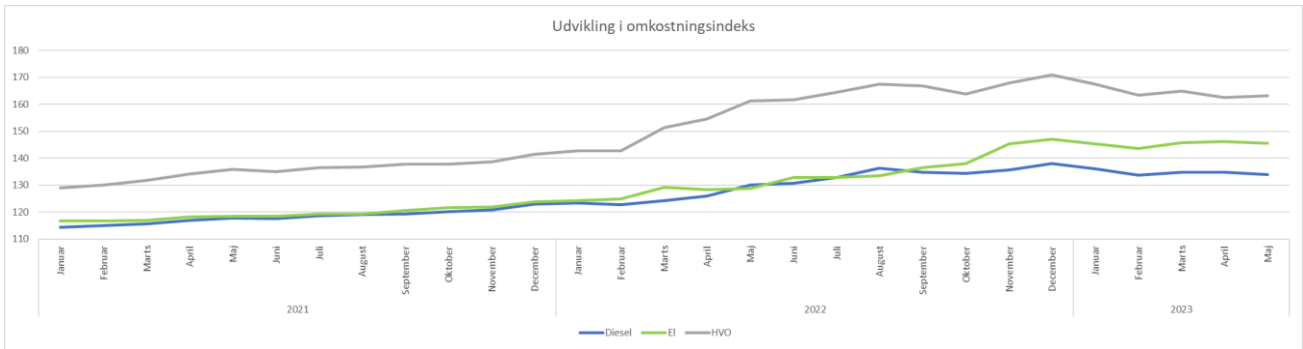
Estimeret omkostninger ved ændringer i omkostningsindekser for 2023 i forhold til budget 2023	Buskørsel
Assens	-560.000
Faaborg-Midtfyn	-820.000
Kerteminde	-210.000
Langeland	-230.000
Middelfart	-360.000
Nordfyn	-470.000
Nyborg	-490.000
Odense	890.000
RSD (uden siddende patientbefordring)	-4.930.000
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
- Trafikselskabernes rammevilkår og orientering om kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet

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