

A R S B

E R

E T

N M G

2 0 1 5

FYNBUS





FORORD:

FynBus har til opgave at sørge for offentlig service- trafik til borgerne på Fyn, Langeland og Ærø, og det er i de senere år lykkedes FynBus at sikre en vækst i antallet af borgere, der benytter det fynske kollektive trafiktilbud, i et antal der overstiger tidligere års mål om 2,5 % flere passagerer i busserne. Der har imidlertid vist sig en afmatning i passagervæksten, og det var anledningen til, at FynBus i 2015 besluttede sig for at udforske nye veje og muligheder i bestræbelserne på at skaffe nye og flere passagerer i busserne.

FynBus har stor og detaljeret viden om kunderne i de fynske busser, men vi savner viden om, hvad der skal til, for at nye kunder vælger bilen fra og vælger den kollektive trafik til. Vi har i mange år haft den opfattelse, at faktorer som pris, punktlighed, kapacitet og viden om aktuelle trafiktilbud spiller en afgørende betydning, når en ny kunde skal træffe beslutning om transportvalg. Og vi er da også temmelig sikre på, at det netop er arbejdet med disse faktorer, der har understøttet den vækst, vi har oplevet i de senere år. Men hvad så nu hvor væksten er aftagende?

I foråret 2015 gennemførte FynBus et forsøg med knap 400 nye kunder, hvor formålet netop var at afgøre, om det at få lov til at prøve produktet gratis i 30 dage var nok til at skifte bilen ud med bussen. Resulta-

tet af undersøgelsen var noget af en øjenåbner og har givet både konkrete input om kunderne, men har også afstedkommet en ny måde at tænke markedsføring på.

Parallelt med fokus på de nye kunder har FynBus i 2015 arbejdet på at videreudvikle eksisterende populære løsninger for at sikre, at de eksisterende kunder fortsat vil benytte FynBus' services, når de skal transporteres ud og hjem. Det betød videreudvikling af et fælles teletaxi-koncept, samt en udbygning og tilpasning af de populære uddannelsesbusser.

Endelig betød de store vejarbejder i Odense, og den dermed afledte omlægning af trafikken, også rigtig meget for FynBus. Her handlede det om at finde de bedste løsninger for busbetjeningen og sikre, at kunderne blev holdt godt orienteret om alt det nye.

I 2016 er der fortsat masser af udfordringer. Gravearbejdet i Odense fortsætter, og implementeringen af rejsekort går for alvor i gang. FynBus har en stor opgave i at fastholde kunderne, så de fortsat benytter de kollektive trafiktilbud, men også i at sikre en fortsat tilstrømning af nye kunder.

FORMAND MORTEN ANDERSEN
DIREKTØR CARSTEN HYLDBORG JENSEN

INDHOLD:

ÅRSBERETNING:

- 04: 2015 KORT FORTALT**
- 14: VIDSTE DU...**
- 16: PENDLEREKSPERIMENTET**
- 20: FULD FART PÅ TELEKØRSLEN**
- 24: KÆRE KUNDER, VI ELSKER OGSÅ JER!**
- 26: REJSEKORTET KOMMER!!!**
- 28: ODENSE GRAVER**
- 30: ORGANISATIONEN**
- 31: BESTYRELSEN**
- 32: OM FYNBUS**
- 54: HVAD SKER DER I 2016?**

ÅRSREGNSKAB:

- 35: SELSKABSOPLYSNINGER**
- 36: LEDELSENS PÅTEGNING**
- 36: BESTYRELSENS PÅTEGNING**
- 37: DEN UAFHÆNGIGE REVISORS ERKLÆRINGER**
- 38: HOVED- OG NØGLETAL**
- 39: ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS**
- 42: DRIFTSREGNSKAB**
- 43: BALANCE**
- 44: NOTER TIL DRIFTSREGNSKAB OG BALANCE**
- 51: NOTESPECIFIKATIONER**
- 52: BEMÆRKNINGER**

A man with glasses and a suit is smiling and holding a microphone. The image is overlaid with a green tint and large, stylized text. The text is composed of diagonal lines and reads "2015" at the top, "WORLD" in the middle, "FOR" below it, and "ALL" at the bottom. The background is a blurred crowd of people.

2015

WORLD

FOR

ALL



UDBREDELSE AF TELEKØRSEL

Arbejdet med at forbedre det fynske telekørselstilbud og udbrede kendskabet til teletaxi fortsatte fra 2014 og ind i 2015. I blandt andet Nordfyns Kommune var der øget fokus på telekørsel, og kommunen valgte at udvide telekørselstilbuddet pr. 1. februar. Her blev tidsrummet, hvori man kan bestille en teletaxi, udvidet, og ordningen blev gjort mere fleksibel. Nordfyns Kommune tilsluttede sig ligeledes telependlerordningen. FynBus gennemførte en stor lokal indsats for at fortælle borgerne om det forbedrede tilbud.

Ved udgangen af 2015 var det fælles telekørselskoncept, som blev lanceret af FynBus i 2014, stort set udbredt til alle fynske kommuner på nær Odense, Langeland og Ærø. Det betyder en udvidet, fleksibel og ensartet ordning på det meste af Fyn.

Se artiklen "Fuld fart på telekørslen" på side 20.

FORTSAT GOD DIALOG

I januar udsendte FynBus 175 breve til fynske pensionistforeninger, interesseorganisationer for seniorer, seniorklubber, osv. Formålet var at gøre opmærksom på de gode muligheder, der er med kollektiv trafik for pensionister, og samtidig fortælle, at FynBus gerne stiller op og fortæller om alt fra køreplaner til produkter, og hvordan man sparer mange penge på busturen. Og så tog det fart. Kalenderen blev hurtigt fyldt op hos de to ambassadører, for der var stor efterspørgsel på deres viden og foredrag. Så ambassadørerne rejste Fyn rundt og fortalte de fynske seniorer, hvordan de bruger kollektiv trafik, og de blev mødt med mange positive tilbagemeldinger.

Men det var ikke kun fynske seniorer, der fik opmærksomhed. Også hver enkelt af de fynske kommuner blev besøgt på ambassadørernes tur øen rundt. Hver kommune var nemlig blevet tildelt en måneds opmærksomhed. Her blev der delt breve ud, holdt aktioner i den lokale Brugs, kørt i bus, holdt foredrag, besøgt borgermøder og undervist it-frivillige. FynBus' ambassadører var i 2015 i kontakt med 16.000 personer.




FOKUS PÅ UNGDOMS- UDDANNELSERNE

De sidste par år har FynBus haft øget fokus på at komme tættere på kunderne. Som en del af dette fokus blev der for år tilbage ansat to kundeambassadører. Deres primære formål var at komme i dialog med nye og eksisterende kunder, og det viste sig at være den rette måde at skabe kontakt på. At kunderne mødte FynBus face-to-face. FynBus er kommet tættere på kunderne, specielt med de fynske seniorer er der blevet skabt en god dialog. FynBus havde dog et stort ønske om, at der også blev skabt dialog med de yngre målgrupper. Den 1. februar udvidede FynBus derfor ambassadørkorpsset med en ambassadør med speciale i ungdomsuddannelser.

Ansættelsen af en kundeambassadør på ungdomsuddannelsesområdet har haft 5 overordnede mål: At fastholde de unge mennesker i bussen, også efter de er fyldt 18 år, at øge tilfredsheden med den daglige bustur, at udbrede kendskabet til de fynske målrettede uddannelsesruter, at øge kendskab til og salget af Ungdomskortet, samt at udbrede kendskabet til Fyn-

Bus i det hele taget. På den kort bane har det handlet om at fastholde de unge mennesker i busserne under hele uddannelsen. På den lange bane at sikre at de unge også husker den kollektive trafik og forbinder den med noget positivt, så bussen også indgår i valgmulighederne, når de unge er færdige med deres uddannelser og skal ind på arbejdsmarkedet.

Målet var og er at gå i tæt dialog med skoler og elever for at sikre kvaliteten, og dermed at de unge mennesker fortsat har lyst til at benytte bussen til og fra uddannelse. Den nye kundeambassadør har i løbet af 2015 haft sin gang på 10 udvalgte fynske ungdomsuddannelser, hvor han har deltaget i morgensamlinger, har uddelt materialer på parkeringspladser og ved busstoppesteder, samt svaret på spørgsmål og båret nyttig viden med hjem til FynBus fra elever med en mening om den kollektive trafik. Resultat har været en tæt dialog med de unge kunder og også her en mærkbar øget tilfredshed med FynBus og den daglige bustur.



RYGEOMRÅDE: RYGER DU UDENFOR AFMÆRKNINGEN, ER DU GÅET OVER STREGEN.

RØGFRI BUSTERMINAL I ODENSE

Den 1. juli 2014 bad FynBus kunderne om at kvitte smøgerne, når de ventede på bussen på Odense Banegård Center. Anledningen var, at DSB indførte røgfri perroner, og at FynBus fandt det naturligt at lade ønsket om røgfrit miljø gælde den odenseanske busterminal. I vinterferien 2015 kunne Fyens Stiftstidende imidlertid berette, at rygerne, udover at blæse røg ud af næse og mund, tilsyneladende også blæste FynBus et langt stykke, hvad angår OBC som røgfrit miljø. Den efterfølgende debat afslørede imidlertid, at mange af rygerne gerne ville respektere det røgfri miljø, hvis blot de kunne få anvist et sted at gå hen.

Et sted hvor de kunne ryge uden at genere omgivelserne. Denne tilkendegivelse medførte, at FynBus i juni måned indførte tre rygeområder på busterminalen, hvor de rygende kunder kan ryge i fred. Samtidig synliggjorde FynBus budskabet ved hjælp af skiltning i hele terminalen, ligesom bussernes højtaltersystem nu gjorde opmærksom på den røgfri busterminal, når busserne kørte ind for at sætte passagerne af. FynBus holder fortsat øje med røgen i busterminalen, og kan konstatere, at der er stor forskel i røgdudviklingen fra dag til dag. Målet er dog fortsat at sikre, at der er plads til alle passagerer i busterminalen.

MERE CITYBUS - NU OGSÅ TIL HAVNEN

De små lyserøde Citybusser i Odense er populære, og der har været mange ønsker om udvidet køreplan og ændret ruteføring. Derfor blev det besluttet, at de populære busser fra oktober skulle køre allerede fra kl. 9 på hverdage i stedet for kl. 11, så man nu kunne komme til og fra centrum tidligere.

Der har samtidig været et stort ønske fra Odenses seniorer om muligheden for at komme til Seniorhuset i Toldbodgade, som hver dag har mange aktiviteter og mange besøgende. Derudover er Odense Havn under udvikling, og der har fra kommunens side været ønske om at få busser til den nye bydel, hvor flere boliger og aktiviteter dukker op.

Så FynBus og Odense Kommune besluttede ikke kun, at ruten skulle starte op tidligere, man besluttede også, at ruten på hver tredje afgang nu også skulle køre omkring havnen og Seniorhuset. Og det bedste af det hele er, at ruten fortsat vil være gratis.

HVORDAN FÅR MAN FLERE KUNDER I BUSSENE?

Inspireret af positive erfaringer fra Västtrafik i Göteborg indledte FynBus i april 2015 en kampagne, der havde til formål at skaffe flere kunder i de fynske regionalbusser. Ideen var at tilbyde 30 dages gratis buskort til indbyggerne i 9 udvalgte fynske byer, der alle var kendetegnet ved at have gode og stabile busforbindelser både morgen og eftermiddag. Således skulle det grundlæggende produkt være på plads, og vejen dermed være banet for en masse nye fynske buspassagerer. 1.500 fynboer viste interesse for muligheden for et gratis buskort. 300 endte med at sige ja tak til tilbuddet, men kun 15 passagerer endte med at blive faste pendlerkunder. Set ud fra en kommerciel betragtning var forsøget altså ingen succes, men alligevel var der masser af god læring at hente og fremfor alt fik FynBus en masse erfaring i, hvad der virker og ikke virker.

Se mere om kampagnen og resultaterne i artiklen "Pendlereksperimentet" på side 16.

ODENSE OG ALLE GRAVEMASKINERNE

Der graves på livet løs flere steder i Odense. Ledninger og rør i jorden flyttes, tunneler bygges, parkeringskælder graves ud, broer renoveres og nye bygninger skyder op af jorden. Alt dette betyder, at busserne de næste mange år sendes på omveje rundt i Odense. Alt sammen for at gøre klar til den kommende letbane og det nye bymiljø, som Odense er ved forme.

FynBus gør et stort stykke arbejde for at hjælpe kunder i en tid, hvor trafikken er præget af huller i vejen og omkørsler. Øget information, tilstedeværelse blandt kunderne og ikke mindst forståelse for de problemer det skaber i hverdagen er med til, at kunderne trods alt tager de mange omlægninger med forholdsvis ro. For fokus ligger på at forsikre kunderne om, at de nok skal komme frem, uanset hvilken vej bussen kører i morgen.

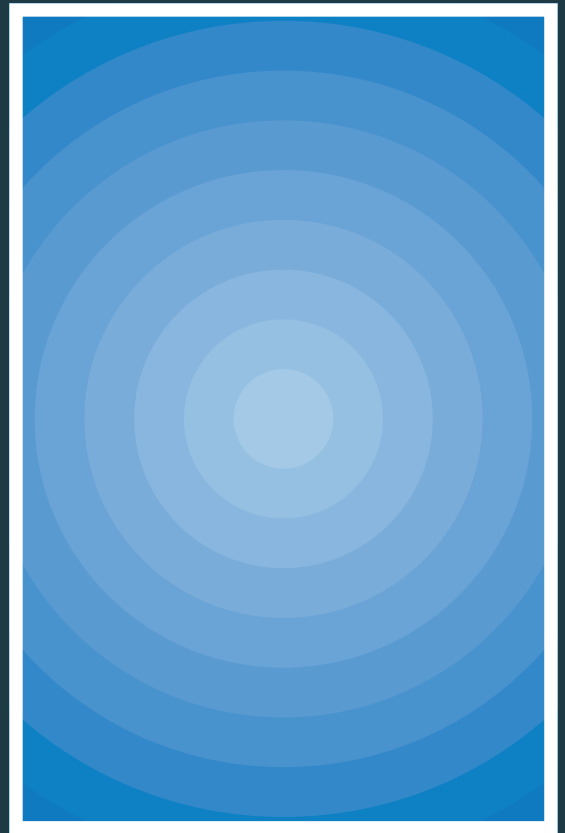
Læs mere i artiklen "Odense graver" på side 28.





BØVL MED BRYSTERNE

Der var stor forargelse blandt kunder og borgere, da privathospitalet Nygart indrykkede reklamer for brystoperationer på de fynske busser. Forargelsen skyldtes ikke mindst, at der på bussens langsider var afbilledet nøgne bryster. Nogle debattører i aviserne og på FynBus' facebook-side forlangte reklamerne fjernet fra busserne med argumenter om anstødeligt og fornedrende indhold. Dette argument kunne imidlertid ikke anvendes som hjemmel, da der er tale om kommercielle reklamer, som reguleres via markedsføringsloven og det internationale reklamekodeks. I første omgang var der intet i lovgivningen, der forbød denne type reklamer, men den endte dog med at blive erklæret ulovlig af Sundhedsstyrelsen på grund af reklamens tekst, der opfordrede modtageren til at gøre Fyn kønnere med et par nye bryster. Det må man ikke. Til gengæld må FynBus gerne sige nej til reklamer med polemisk indhold. Så da Palæstina-initiativet forsøgte at indrykke reklamer mod varer fra den besatte Vestbred i Israel, sagde busoperatøren nej tak, og reklamen blev aldrig bragt på de fynske busser.



FYNBUS PÅ REJSEKORT

I maj måned nikkede FynBus' bestyrelse til hinanden og til administrationen i FynBus, og sagde dermed ja til at indgå i rejsekort. Beslutningen betød, at en lang række forberedelser nu kunne igangsættes med henblik på at have rejsekort fuldt implementeret i alle busser den 15. januar 2017. Beslutningen betyder farvel til det nuværende elektroniske billetsystem i FynBus, samt at kunderne nu skal til at lære at "bippe ud", når de forlader bussen. I forvejen er de fynske kunder særdeles dygtige til at tjekke ind. Det har de nemlig gjort i rigtig mange år. FynBus forventer da også, at overgangen fra FynBus' nuværende elektroniske kort til rejsekort bliver betydeligt nemmere end i mange andre dele af landet.

Se artiklen "Rejsekortet kommer" på side 26.



FYNBUS MODTOG KUNDESERVICEPRISEN

Passagerpulsens under Forbrugerrådet Tænk er forbrugernes stemme indenfor kollektiv trafik og finansieres af midler fra transportministeriet. Formålet er at sætte den kollektive trafik på dagsordenen og at sikre forbrugerne en stemme. Passagerpulsens har siden sin start gennemført og offentliggjort en lang række undersøgelser af forhold indenfor den kollektive trafik. I foråret 2015 satte Passagerpulsens sig for at tjekke den oplevede kundeservice hos de danske trafikselskaber, og på en konference den 29. maj på Christiansborg blev sløret løftet for resultaterne af undersøgelsen. Det blev en stor dag for FynBus.

Der blev uddelt i alt tre priser. En pris for den bedste hjemmeside, en pris for den bedste telefonbetjening og endelig Kundeserviceprisen 2015 - en samlet pris for den bedste kundeservice alt i alt. FynBus fik både prisen for den bedste hjemmeside med hjem, men arrangørerne havde endnu en overraskelse i baghånden, idet FynBus også blev modtager af Kundeserviceprisen 2015. Dermed blev prisen den foreløbige krone på værket for bestræbelserne med at sætte kunden i centrum. En stor dag for FynBus, der kun har medført en ambition om at gøre det endnu bedre i det kommende år, og dermed tage prisen to år i træk.



BØRN I BUSSENE

FynBus vil gerne understøtte folkeskolernes intentioner om at komme mere ud i det omkringliggende samfund. Derfor har FynBus i 2015 iværksat to tiltag, der skal sikre, at det er nemmere at forlade klasselokalet, når man er en skoleklasse. I Odense Kommune kan alle dagpleje-, børnehave- og skolebørn gratis benytte busserne indenfor kommunegrænsen i et afgrænset tidsrum udenfor myldretiden. Dermed er det ikke længere omkostningerne til transport, der afgør om skolens elever kan komme en tur på museum eller blot en tur ud i det fri, når der står bevægelse på skemaet. Det er dog ikke kun i Odense, at skoleeleverne nu kan få glæde af FynBus. De fynske 8. klasser har nemlig også, som et forsøg, fået en mulighed for at tage bussen gratis til DR Radio Fyn i Tornbjerg i Odense. Anledningen er, at DR/Fyn i hele skoleåret 2015/2016 har inviteret 8. klasserne ind for at snakke om kildekritik. FynBus vil i den anledning gerne undersøge konsekvenserne af at stille busserne til rådighed i undervisningstiden. Forsøget vil blive evalueret efter sit udløb i sommeren 2016.

...OGSÅ TURISTER

Det skal være nemt at tage bussen, når man er turist på Fyn. Det er intentionen bag Danmarks nemmeste turistbillet, som FynBus lancerede kort før sommerferien. Princippet bag billetten er uhyre enkelt. Det koster 50 kroner at rejse hele dagen i de fynske busser. Er man en lille gruppe på 4 personer, kan man med fordel købe en familiebillet til 150 kroner og rejse på den. Billetten kan købes i sommerferien, efterårsferien, juleferien, vinterferien og påskeferien. Den kan købes i bussen eller som en sms-billet og gælder kun den dag, den er købt. Det tilbud var der over 30.000 turister, der benyttede sig af i juli måned og igen over 2.000 i efterårsferien. En ubetinget succes blandt såvel kunder som buschauffører, der alle taler om "en god pris" og en nem måde at rejse på.

FYNBUS OG ARBEJDS- KLAUSULERNE

Efter lang tids debat vedtog FynBus' bestyrelse i marts 2015 at indføre kontrol med overholdelse af arbejdsklausuler indenfor flexkørsel. Målet var at sikre arbejdsforholdene for de mange chauffører, der kører flexkørsel for FynBus. Forud for denne vedtagelse havde FynBus fået kendskab til en række eksempler, hvor arbejdsforholdene for chaufførerne ikke var acceptable hvad angik løn og arbejdstidsforhold. Målet var derfor at sikre en model, hvor ønsket om lave priser for flexkørsel IKKE kom til at gå ud over medarbejderne i de selskaber, der bød på opgaverne. Vedtagelsen betød, at FynBus har påtaget sig at gennemføre kontrol i forhold til at sikre, at arbejdsklausulerne overholdes. Det fremadrettede arbejde foregår i tæt samarbejde med arbejdsmarkedets parter.

CHAUFFØRPORTALER

Chaufførportalen VoresFynBus.dk, som benyttes til kommunikation og efteruddannelsen af de fynske buschauffører fortsætter sin sejrsgang med stor deltagelse fra chaufførerne. Samme positive udvikling håber Fynbus på efter lancering af VoresFlextrafik.dk i oktober 2015. VoresFlextrafik.dk fungerer på samme måde som VoresFynbus.dk, og er stedet, hvor de mange flex-trafikchauffører kan holde sig orienteret og dygtiggøre sig inden for blandt andet kundeservice.

UDBUD OG KLAGESAG


Den nye kontrakt om bybuskørsel i Odense blev vundet af selskabet Keolis med kontraktstart 1. august 2015. Efter tildeling af kontrakten blev der indgivet klage over udbuddet fra en af de entreprenører, der ikke vandt den nye kontrakt. De stillede spørgsmålstegn ved udbuddets gyldighed og mente ikke, at Keolis havde opfyldt kravene for at kunne vinde udbuddet. Der blev indgivet formel klage til Klagenævn for Udbud, som dog endte med at give FynBus medhold i alle klagepunkterne. FynBus' afgørelse vedr. udbuddet stod dermed ved magt.

NY ORGANISATION

I november gennemførte FynBus en større organisationsændring, der blandt andet havde til formål at øge det strategiske fokus med en bedre kobling til strategiens mål om fortsat passagervækst. Organisationsændringen medførte en styrket mellemlidelse, der skal effektivisere den daglige drift. Samtidig integreres Flextrafik og kollektiv trafik. Endelig var formålet at øge fokus på marked og kunder, og dermed fortsætte og udvide de seneste års arbejde med målrettet markedsføring.

Se det nye organisationsdiagram på side 30.





EN HYBRIDBUS.
MERE LIDT MINDRE,
DRE
MILJØET.

NU MED ENDNU GRØNNERE BUSSE

Årets sidste store busbegivenhed fandt sted den 13. december, hvor Keolis endeligt overtog driften af busserne i Odense og indsatte 40 helt nye busser. Heraf er der 18 hybridbusser, der kører på både el og diesel. Disse busser er mere støjsvage og udleder væsentligt mindre CO₂ og partikler. Elmotoren driver bussen ved lav hastighed, hvilket betyder at de især omkring stoppestederne støjer mindre end de traditionelle dieselbusser. De øvrige 22 nye busser lever op til den meget miljøvenlige Euro 6-standard, så samlet set blev de grønne busser endnu grønnere, da de nye busser blev sat i drift den 13. december 2015.

V I D S

AT VI I 2015 HAVDE CIRKA

18.440.000

PASSAGERER/PÅSTIGNINGER?

AT VI I 2015 HAVDE

7021

HENVENDELSER PÅ FACEBOOK?

AT VI I 2015 SOLGTE

261.609

SMS-BILLETTER?

AT VI I 2015 SOLGTE

70.497

MOBILBILLETTER?

TEFEDU

AT I 2015 REJSTE

43.204

PASSAGERER PÅ TURISTBILLETTER? HERAF VAR 461 GRUPPEBILLETTER, SOM TÆLLER 4 PASSAGERER

AT VORES KUNDEAMBASSADØRER I 2015 VAR I KONTAKT MED

15.947

PERSONER, ENTEN VED DIREKTE KONTAKT ELLER GENNEM EKSEMPELVIS INFORMATIONSBREVE?

AT VI I 2015 HAVDE

49.275

KUNDEBESØG I VORES KUNDECENTRE?

AT VI I 2015 HAVDE

4.775.000

REJSER FORETAGET MED KVIKKORT?

381 REGISTRERED E PENDINGERE
3825 SWIPES SAMLET ANTAL
PENDINGEDE KILOMETER: 77191
SAMLET TELEMARKETING: 1900
MINUTTER 1421 SPØRGSMÅL BE-
SVARET - BESVARELSESPROCENT
47% 20 SWIPES PER PENDINGER
1384 LOGINS PÅ WEBSITE 1621
MAILS SENDT - 4,7 PER PENDINGER

PENDINGEREKSPERIMENTET

ÅBNINGSPROCENT PÅ MAILS:
70% 5435 SMS'ER SENDT - 5 7
PER PENDINGER TOTAL CO2 BESP-
RELSE: 3272387G TOTAL ER DER
GÅET 108 KM ANTAL KALORIER
FORBRÆNDT GÅBEN: 84080 AN-
TAL KALORIER FORBRÆNDT CY-
KEL: 42040 SAMLET TIDSBESPA-
RELSE BAG RATTET 2680 TIMER!

*FynBus' markedsføring adskilte sig i 2015 fra tidligere år ved iværksættelsen af flere selvstændige og meget målrettede projekter. Alle havde til formål at skaffe flere kunder i busserne med udgangspunkt i helt konkrete målgrupper, heriblandt var **Pendlereksperimentet**.*

EN MERE MÅLRETTET INDSATS

Traditionelt har FynBus arbejdet bredt og geografisk i tilgangen til kunderne, og således haft kundeambassadørerne ude i de enkelte kommuner for at markedsføre den kollektive trafik over en bred kam til både unge og ældre, til både lokalt og regionalt rejsende. Disse indsatser fandt naturligvis også sted i 2015, men parallelt hermed blev en meget konkret målgruppe nøje udvalgt, nemlig de regionale erhvervspendlere. De var genstand for en række helt konkrete indsatser, og heraf udsprang fem klare målsætninger:

- 1. FynBus ville gerne blive klogere på, hvad der udløser pendler-valg og pendler-vane.**
- 2. FynBus ville have 180 nye pendlere.**
- 3. FynBus ville have mere PR med henblik på at understøtte og forstærke FynBus' gode omdømme.**
- 4. FynBus ville lægge fundamentet til et relationsprogram til fastholdelse af pendlere.**
- 5. FynBus ville lære at blive bedre til at arbejde som en innovativ organisation i hverdagen.**

Kan man skaffe nye faste pendlerkunder, hvis man tilbyder gratis kollektiv trafik i en hel måned? Det satte FynBus sig for at undersøge i projekt "Pendlereksperimentet", som blev gennemført i foråret 2015. Eksperimentet gik ud på at tilbyde potentielle regionale kunder i ni udvalgte busbetjente fynske byer et gratis buskort i 30 dage til og fra arbejde.

OTTERUP, BOGENSE, SØNDERSØ, ASSENS, GLAMSBJERG, KERTEMINDE, MUNKEBO, LANGESKOV OG ULLERSLEV

Markedsundersøgelser af de udvalgte byer viste, at her boede en stor repræsentation af mennesker, der dagligt pendlede tværs over mindst en kommunegrænse for at komme til deres arbejdsplads, typisk beliggende i Odense. En god og stabil busbetjening mellem bopælsby og Odense, kombineret med et dagligt behov for transport, burde derfor, alt andet lige, være lig med gode chancer for at lokke folk ud af bilerne og ind i busserne.

I Göteborg har man med stort held flyttet mange mennesker fra bilerne og over i den kollektive trafik alene ved hjælp af tilbuddet om at prøve den kollektive trafik gratis i en længere periode. Filosofien har her været, at trafiktilbuddet er så godt, at folk bare skal prøve det, så har de ikke lyst til at vende tilbage til bilen.

Nu er Odense ikke Göteborg, og Odense havde da heller ikke en betalingsring, der kunne hjælpe til med at flytte passagerne ved truslen om store udgifter ved fortsat bilkørsel. Derfor lå der også fra starten en potentiel risiko for, at resultatet ikke vil blive lige så fantastisk som i fx Göteborg. For at sikre en vis værdi for de midler, der blev investeret i projektet, blev det fynske tilbud om gratis bus i en måned tilført muligheden for, at FynBus rent faktisk kunne lære noget af projektet og give vigtig viden til fremtidens satsninger for nye kunder i busserne. De potentielle kunder, der tilmeldte sig projektet skulle, udover at køre med bussen til og fra arbejde, indvilge i at hjælpe FynBus med viden om det de oplevede, og de accepterede at deltage i et egentlig eksperiment, hvor de ville blive udsat for mere end blot muligheden for at tage bussen.

ANDEN MOTIVATION END GRATIS BUSKORT?

FynBus ønskede at undersøge, om der kunne identificeres andre motiverende faktorer ved det at vælge bussen frem for bilen end blot udsigten til at få et gratis buskort og prøve produktet i 30 dage. Derfor blev der personer, der tilmeldte sig Pendlereksperimentet, inddelt i tre forskellige grupper samt en kontrolgruppe. Dette med henblik på at gøre FynBus klogere på, hvad der udløser pendler-valg og pendler-vane.

Den første gruppe var "træningsgruppen", hvor det skulle undersøges om inddragelse af familien kunne have betydning for at ændre adfærden. Samtidig skulle FynBus give feedback på fysiske parametre, såsom "hvor mange skridt har du gået til og fra bussen, og hvad betyder det for din sundhed?". Overordnet set skulle det undersøges, om fysisk velvære havde betydning for den enkelte deltagers adfærd. Den anden gruppe var "gaming-gruppen", hvor det skulle undersøges om konkurrence og belønning kunne påvirke deltagerne til fx at rejse mere, og om oplevelsen af løbende feedback via fx sms kunne virke motiverende og skabe en positiv stemning.

Den tredje gruppe var "nudging-gruppen", der skulle undersøge om de potentielle kunder via nudging kunne påvirkes til en bestemt pendleradfærd. Metoden her var løbende kommunikation via mail og web, fremsendt kalender og plakat til synliggørelse (og påmindelse) af deltagelsen i eksperimentet.

Endelig blev der nedsat en kontrolgruppe, som ikke modtog anden påvirkning end det buskort, der gav dem ret til at køre gratis bus en måned.

Så gik rekrutteringen i gang. Nu skulle deltagerne findes.

REKRUTTERINGEN

Rekrutteringen af deltagerne i Pendlereksperimentet skete via klassisk markedsføring og PR. Annoncering, events, presseomtale, uddeling af løbesedler og mund-til-mund. Fra starten var der stor interesse for tiltaget, hvilket blandet kunne ses på trafikaltalene på den særlige hjemmeside, der var oprettet i forbindelse med forsøget. Samlet set vurderes det, at FynBus gennem Pendlereksperimentet er blevet eksponeret for mere end 100.000 fynboer, der i større eller mindre grad har læst om, set eller hørt om FynBus og Pendlereksperimentet. På selve dagen, hvor fristen udløb, havde knap 400 fynboer meldt sig som modtagere af et gratis buskort og som deltagere i Pendlereksperimentet. Og i starten af maj gik Pendlereksperimentet i gang, og deltagerne begyndte deres nye "karriere" som buspassagerer.

RESULTATERNE

Under hele forløbet kunne FynBus følge deltagerne tæt. Både i form af den respons som FynBus fik retur via de tre forsøgsgrupper, men også via billetmaskinedata, hvor deltagernes adfærd i busserne kunne følges. Enkelte kom aldrig ud at køre bus, men langt de fleste gjorde flittigt brug af det tilsendte buskort, og i alt blev der foretaget 3.825 busrejser i løbet af hele maj måned blandt eksperimentets deltagere.

Da forsøget udløb i slutningen af maj, og antallet af nye kunder skulle gøres op, var tallet langt fra de 180, som FynBus så optimistisk og ambitiøst havde håbet på ved eksperimentets start. Tallet lå snarere omkring de 30, og det var naturligvis ikke tilfredsstillende set i lyset af det oprindelige mål. Men hvad eksperimentet ikke leverede på nye kunder, blev leveret på mange andre parametre. Pendlereksperimentet har nemlig lært FynBus en hel masse om kunderne og den fremtidige markedsføring.

HELT KONKRET HAR FYNBUS LÆRT:

- **At metoden bag Pendlereksperimentet, hvor afsæt er data, kundeadfærd og måling på konvertering, er vejen frem – så kan de kreative virkemidler variere i forhold til marketing, produkt & oplevelse. Uden data og læring ville FynBus have spildt rigtige mange ressourcer.**
- **At det er dyrt at få nye kunder – så FynBus skal gøre, hvad vi kan for at fastholde og uddybe relationen til eksisterende kunder.**
- **At kundeme gerne vil i dialog med FynBus – og hinanden. Derfor kan FynBus med fordel indgå strategiske samarbejder med andre relevante eksterne partnere som fx boligforeninger.**
- **At FynBus' kunder er friske på at skifte fra bus til ben – og derfor kan vi udvikle hybridtilbud**

Fremadrettet har Pendlereksperimentet betydet en helt ny tilgang til det at skaffe flere og nye kunder. Nok kan markedsføring rigtig meget, når det gælder om at nå de nye potentielle kunder, men i sidste ende er det trafiktilbuddet, der afgør om folk vil være kunder, og ikke hvor højt der råbes. Derfor er indsamling af viden om nuværende og kommende kunder alfa og omega for den forretningsudvikling, der skal ende med at få kunderne til at skifte bilen ud med bussen, og som skal give brændstof til den innovative udvikling, der skal bringe trafikskaberne derhen.

JEG PENDLER MED BUSSEN I MAJ OG ...

Jeg ønsker, at min familie, venner og kolleger er forstående over for mit valg om at deltage i Pendlerekserperimentet og om min forhåbentlige fremtidige adfærdsændring

Fysisk aktivitet er enhver bevægelse af kroppen som øger energiforbruget

Husk at du kan bruge tiden i bussen på at tjekke mails, beskeder osv., så du mindsker dit hjemmearbejde

Fysisk aktivitet behøver ikke at være hårdt for at give sundhedsmæssige fordele. Du stimulerer dit kredsløb ved blot at gå en tur.

Fysisk aktivitet giver socialt og psykisk overskud i hverdagen

Udregning til forbrændt kilojoule

Ved gang: $4,2 \text{ kJ} \times \text{kg kropsvægt} \times \text{kilometer}$

Ved cykling: $2,1 \text{ kJ} \times \text{kg kropsvægt} \times \text{kilometer}$

Til gengæld vil jeg selv arbejde på at:

- Få mere mentalt overskud
- Blive fysisk sundere
- Få mere tid til familie og venner
- Få mindre stressfølelse
- Pendle flest mulige dage fremover
- Finde glæde ved bevægelse udendørs



FULD FART PÅ TELEKØRSLEN



I 2014 indførte FynBus et fælles telekørselskoncept i en række fynske kommuner. Det fælles telekørselskoncept skulle gøre det nemmere at benytte telekørsel for de mange borgere på Fyn. Konceptet består af 2 ordninger, Teletaxi og Telependler. Teletaxi er et tilbud til de borgere, der gerne vil rundt i kommunen, men hvor der ikke er mulighed for benytte almindelig kollektiv trafik. Telependler er en fast aftale om at køre telekørsel dagligt. Her bliver man kørt til nærmeste busstoppested eller togstation. Kommunerne kan vælge, om de vil være med i begge ordninger eller kun den ene.

FLERE KOMMUNER HOPPEDE PÅ OG EN ENKELT HOPPEDE FRA

Både Nordfyns og Svendborg Kommune udvidede deres telekørselstilbud fra 1. februar 2015. Det betød bl.a., at borgerne kunne tilmelde sig Telependlerordningen og få en fast aftale om transport mellem hjem og bus.

Svendborg Kommune udvidede derudover sin teleordning med endnu et tilbud og indførte en Telerute mellem Svendborg by og Åbyskov og Skårupøre. Borgerne i lokalområdet havde i længere tid efterlyst en bedre forbindelse til banegården, og det blev nu muligt.

En enkelt kommune gik den modsatte vej og fjernede al telekørsel i 2015. Ærø Kommune besluttede nemlig at lukke sin teletaxiordning 1. februar, da kun få benyttede den. I stedet blev der indsat flere busafgange på øen.

NORDFYNS KOMMUNE

I februar 2015 kom Nordfyns Kommune som nævnt med i den fælles telekørselsordning. Udover at tilbyde Telependlerordning til kommunens borgere, blev det eksisterende teletaxitilbud også forbedret, så der nu var mange flere muligheder for at køre med Teletaxi, og samtidig blev det billigere for borgerne.

Da ændringerne trådte i kraft var forbedringen så markant, at FynBus valgte at øge fokus på produktet. FynBus' kundeambassadører uddelte informationsbreve om den nye ordning til 1900 nordfynske postkasser. Ambassadørerne har holdt foredrag på såkaldte Sundhedscaféer i de 3 største byer, og personale i borgerservice, på biblioteker og på turistkontorerne i kommunen har modtaget grundig instruktion i, hvordan det nye system fungerer, og hvordan man nemt kan bestille fx en Teletaxi via selvbetjening. Derudover har FynBus besøgt lokale indkøbssteder med en "Spørg bare"-stand, hvor de handlende har haft mulighed for at stille spørgsmål om den nye ordning, men også om alt andet inden for kollektiv trafik.

Den nye ordning er blevet taget godt imod, og der har været stor interesse for at få besøg af ambassadørerne.

TELEKØRSEL SOM BUS

Siden omlægningen af den regionale bustrafik i 2010 har mange borgere langs rute 161-162 mellem Odense, Ørbæk og Svendborg været kede af, at der ikke længere var busafgange om aftenen og i weekenden.

En gruppe lokale ildsjæle i Ferritslev har især gjort en stor indsats, og dannet en "Busbande" med inspiration fra busbanden i Morud. De arbejder for bedre kollektiv trafik på den tidligere regionale rute, der nu er overtaget af kommunerne.

Fra 29. juni 2015 indførte Odense, Nyborg og Faaborg-Midtfyn Kommune derfor muligheden for at bestille telekørsel aften og weekend, så man kan køre med fra stoppestederne mellem Svindinge og Rosengårdscen-tret, når busserne ikke kører. Flere lokalsamfund langs den regionale rute støtter godt op om initiativet og er gået ind i markedsføringen af teleruten.

Den nye Telekørsel fik navnet Telerute 161-162, og er indtil videre et forsøg.

MERE SELVBETJENING

Kunderne skal have gode muligheder for at betjene sig selv, da det giver dem en større fleksibilitet i deres dagligdag, og i løbet af 2015 blev mulighederne for selv at bestille Teletaxi og handicapkørsel på internettet forbedret.

Som det er nu, kan alle brugere af handicapkørsel og borgere i kommuner, der har indført det fælles telekørselskoncept, dvs. alle kommuner undtagen Odense og Langeland, selv bestille ture – enten via en computer eller via en smartphone-app. FynBus har i løbet af året markedsført disse nye muligheder, og kan se, at et langsomt stigende antal kunder benytter muligheden for selvbetjening.

I slutningen af 2015 blev det også muligt for nogle kunder – bl.a. selvbetjeningskunder at tilmelde sig en sms-tjeneste, hvor man kan få besked på telefonen kort før bilen er fremme for at hente en.



SÅ MEGET BLEV TELELØSNINGERNE BRUGT I 2015

*ALMINDELIG TELEKØRSEL:

KOMMUNE	1. KVARTAL	2. KVARTAL	3. KVARTAL	4. KVARTAL	HOVEDTAL
ASSENS	8.364	7.426	7.224	9.400	32.414
FAABORG-MIDTFYN	6.526	6.431	6.679	7.598	27.234
KERTEMINDE	2.946	3.341	3.161	3.293	12.741
LANGELAND	253	407	241	117	1.018
MIDDELFART	2.075	2.133	1.612	2.238	8.058
NORDFYN	3.002	4.220	4.170	5.396	16.788
NYBORG	948	863	1.010	990	3.811
ODENSE		14	211	198	423
REGION SYDDANMARK	1.389	1.841	2.247	1.732	7.209
SVENDBORG	4.686	3.874	3.752	4.348	16.660
ÆRØ	46				46
HOVEDTAL	30.235	30.550	30.307	35.310	126.402

**TELEPENDLER:

KOMMUNE	1. KVARTAL	2. KVARTAL	3. KVARTAL	4. KVARTAL	HOVEDTAL
ASSENS	2.404	1.957	1.241	2.168	7.770
FAABORG-MIDTFYN	930	686	702	1.174	3.492
KERTEMINDE			82	156	238
LANGELAND					
MIDDELFART					
NORDFYN	134	296	591	1.025	2.046
NYBORG	367	396	302	423	1.488
ODENSE					
REGION SYDDANMARK					
SVENDBORG	793	931	700	1.014	3.438
ÆRØ					
HOVEDTAL	4.628	4.266	3.618	5.960	18.472

* Tallene er inkl. personture kørt på teleruten 161-162.

** Tallene er inkl. personture kørt i forbindelse med projekt i Assens Kommune.

KÆRE KUNDER VI ELSKER OGSÅ JER!

Også i 2015 var FynBus domineret af en høj tilfredshed blandt kunderne. FynBus gennemfører hvert år i marts en stor kundetilfredshedsmåling, hvor over 1.000 kunder interviewes om forhold vedr. busturen og deres oplevelser som passagerer. FynBus har i flere år oplevet vækst i kundetilfredsheden, en forbedret positiv opfattelse af FynBus og ikke mindst stigende loyalitet. Også i 2015 var dette tilfældet. Her kunne undersøgelsen berette om de bedste resultater nogensinde i FynBus' historie. Resultatet kommer ikke ud af den blå luft. Hvert år, når rapporten med resultaterne er klar, gennemgår FynBus den med henblik på at kortlægge forbedringspunkter. Dermed sikres en løbende kvalitetsudvikling, der gerne, alt andet lige, skulle sikre, at resultatet forbedres det efterfølgende år. Dermed er forventningerne også høje til resultatet i marts 2016. Også på flexområdet blev de gode takter fra sidste års tilfredshedsundersøgelse fulgt til dørs af endnu en positiv tilbagemelding fra de mange kunder, der benytter telekørsel, handicapkørsel og siddende patientbefordring. Samlet set er FynBus kendetegnet ved en høj tilfredshed blandt kunderne, hvilket naturligvis har mange positive afledte effekter.



HVOR TILFREDS ER DU MED...

	INDEX SCORE*	UDVIKLING 2014 - 2015
TILFREDSHED (TOTAL)	74	0,4
HVOR TILFREDS ER DU ALT I ALT MED DENNE BUSTUR?	80	0,6
ER DINE FORVENTNINGER TIL FYNBUS BLEVET INDFRIET?	75	0,5
FORESTIL DIG DET PERFEKTE TRAFIKSELSKAB - HVOR TÆT PÅ ELLER LANGT FRA DETTE IDEAL ER FYNBUS?	67	0,1
LOYALITET (TOTAL)	69	-0,1
HVOR ATTRAKTIV ER FYNBUS I FORHOLD TIL ANDRE TRANSPORTFORMER? I HVILKEN GRAD VILLE DU ANVENDE FYNBUS, HVIS DU HAVDE ANDRE TRANSPORTMULIGHEDER PÅ SAMME STRÆKNING?	61	-0,6
I HVILKEN GRAD VIL DU ANBEFALE FYNBUS TIL FX. VENNER, FAMILIE OG KOLLEGER? HVOR SANDSYNLIGT ER DET, AT DU VIL VÆLGE AT KØRE MED FYNBUS IGEN?	71	1,3
	96	0,6
IMAGE (TOTAL)	75	2,3
I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET TROVÆRDIGT BUSSELSKAB?	78	2,1
I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET PÅLIDELIGT BUSSELSKAB?	75	1,9
I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET BUSSELSKAB MED ET GODT OMDØMME?	70	3,0
INCITAMENTSFAKTORERNE		
INDEKLIMAET I BUSSEN	73	3,6
BUSSENS INDVENDIGE RENGØRING	74	1,8
CHAUFFØRENS KØRSEL	82	4,2
CHAUFFØRENS KUNDESERVICE	82	3,5
BUSSENS UDVENDIGE RENGØRING OG VEDLIGEHOLDELSE	71	-2,5
BUSSENS OVERHOLDELSE AF KØREPLANEN	78	4,0

* INDEX SCORE :

Gennem denne rapport, bruges der indekstal for de fleste spørgsmål. Dette betyder, at respondenternes svar genberegnes i en skala fra 0-100. Gennem en lang række undersøgelser, er der konsensus om fortolkningen af hvert niveau. Måden hvorpå de enkelte niveauer skal fortolkes er vist til venstre. Alle værdier på 75 og derover, skal fortolkes som "meget god". Dette signalerer, at det er mere vanskeligt at forbedre tilfredsheden fra 80 til 90, end det er 60 til 70, selv om forskellen i absolutte tal er den samme.

**FIND HELE TILFREDSHEDSUNDERSØGELSEN PÅ:
FYNBUS.DK/KONOMI-OG-STATISTIK**

Bip...
check
ing

REJSEKORTET
KOMMER!!!!

Bip...
check
na

I starten af 2017 skal de mange fynske buspassagerer til at ændre vaner, når de kører med busserne. Fremover skal man nemlig ikke kun tjekke ind, som man har været vant til med de nuværende kort. Man skal nu også huske at tjekke ud.

BESLUTNINGEN

Fra den 15. januar 2017 skal de mange fynske buspassagerer til at ændre vaner, når de kører med busserne. Fra den dato skal man nemlig ikke kun tjekke ind, som man har været vant til med de nuværende kort. Man skal fremover også huske at tjekke ud. FynBus' bestyrelse besluttede i 2014, at man også skal kunne bruge rejsekort på Fyn og Langeland. I 2015 trådte FynBus officielt ind i Rejsekort A/S, der er ejet af trafikselskaberne i Danmark. Formålet med Rejsekortet er, at passagererne kan bruge én billet på tværs af hele den kollektive trafik i landet – både busser, tog og metro.

Et landsdækkende rejsekort betyder, at trafikselskaberne får meget bedre viden om, hvordan kunderne rejser. Det gør det muligt at tilbyde passagerne en endnu mere sammenhængende rejse med mindre ventetid og bedre korrespondancer.

FARVEL KÆRE KVIKKORT

Når rejsekortet kommer, skal fynboerne vinke farvel til det nuværende elektroniske billetsystem, som FynBus har haft siden 2003. Dermed bliver der også taget afsked med fx turkortet og det populære KVIK-kort. Cirka 100.000 kunder, der i dag rejser med et FynBus-produkt, skal i stedet skifte til rejsekortet. Resultatet er, at det bliver nemmere for kunderne at rejse. Man skal nemlig kun benytte ét kort i hele Danmark. Man behøver ikke vide, hvor mange zoner en rejse er på for at kunne købe billet til den, og man skal heller ikke købe en tillægsbillet, hvis man rejser længere end planlagt. Alt det regner rejsekortet selv ud, når man tjekker ind og ud.

FynBus forventer også at kunne tilbyde de mange pendlerkunder et rejsekort, som kan opfylde deres daglige behov for rejser – dvs. et kort, hvor man betaler en fast månedlig pris for strækningen mellem fx hjem og arbejde.

ALT GØRES KLAR TIL REJSEKORT

Inden passagererne kan begynde at bruge rejsekort i busserne, skal mange ting være klar. I 2015 begyndte FynBus i samarbejde med busoperatørerne at montere rejsekortudstyr i alle busser og garageanlæg. Samtidig planlægges uddannelse af chauffører og personale, og hvordan rejsekort-systemet skal testes. Desuden er FynBus ved at kortlægge ønsker til salgssteder i et samarbejde med de fynske kommuner. Frem til marts 2016 gennemføres omfattende test af data fra rejsekort, og der laves tilpasninger og ændringer i FynBus' IT-systemer. Herefter vil FynBus i foråret 2016 teste rejsekortet i 27 busser, som kører i Svendborg og Nyborg Kommune.

Når installationen af rejsekortudstyr er færdig ved årsskiftet, vil der på Fyn være ca. 400 busser med udstyr til rejsekort, og der vil være op til 40 salgssteder. FynBus' gamle billetsystem bliver siddende i busserne frem til marts 2017, så kunderne kan benytte både de nuværende kort og rejsekort i en periode.

TOUR DE REJSEKORT

Omkring 100.000 fynske buskunder skal have bestilt et rejsekort i løbet af efteråret og vinteren 2016/2017, så en stor kommunikationsopgave ligger forude. FynBus er allerede i gang med at tegne de store linjer for, hvordan de mange kunder så nemt og smertefrit som muligt kan bytte ét buskort ud med et andet.

Som en del af den kommende informationskampagne vil FynBus i efteråret besøge flere fynske byer med en rejsekortbus. Her vil kunderne møde ambassadører fra FynBus, som står klar til at svare på alle tænkelige spørgsmål.

Når efteråret kommer, skulle fynboerne gerne være klar over, at noget nyt er på vej.



**Odense
graver**

...og graver

I 2014 blev den omfattende byomdannelse af Odense centrum skudt i gang med sommerens lukning af Thomas B. Thriges Gade. I 2015 blev det for alvor tydeligt for byens borgere, at letbanen også er på vej, og at det ikke kan lade sig gøre at lave en omelet uden at slå æg i stykker.

BROARBEJDE

Årets første store udfordring for den kollektive trafik havde dog ikke noget med byomdannelsen at gøre, men skyldtes reoveringen af Rismarksbroen i det nordvestlige Odense, der startede 5. marts. Da busser ikke længere kunne køre over broen, mens der blev arbejdet på den, kunne flere ruter ikke længere komme til og fra bl.a. Kirkendrup og Søhus. Det gik ud over det nordlige Odenses forbindelse til bl.a. Tarup Centeret. Derfor indførte FynBus og Odense Kommune 29. juni en ny teleordning, så man kunne blive hentet på sin adresse i Kirkendrup eller Søhus og så blive kørt til Tarup Center og hjem igen. Derved undgår en del borgere at skulle omkring centrum for at skifte bus.

LETBANEN KOMMER

I starten af april begyndte forberedelserne til letbanen på Stadionvej i Bolbro. En række forskellige forsyningsledninger skulle flyttes, så de ikke vil ligge under de kommende skinner. Vejopgravningerne betød, at rute 31-32, 11 og 71-72 måtte køre ad andre veje. Især omlægningen af den populære rute 31-32 gav lidt udfordringer, da afgangene måtte fordeles, så de enten kørte til Bolbro eller Tarup, så betjeningen af hele Bolbro og Højstrup kunne opretholdes. Det betød, at der kom færre busser til den vestlige del af Bolbro, men at busforbindelsen mellem Bolbro og Tarup blev markant bedre.

ODENSE BYMIDTE FORVANDLES

Allerede senere samme måned begyndte letbanen også at sætte sit præg på bymidten. Albanigade blev spærret for gennemgående trafik, da diverse forsyningsledninger skulle flyttes, og Albanibroen skulle forstærkes for at kunne klare vægten af letbanevognene. Det betød, at rigtig mange busser ikke længere kunne køre denne vej, men måtte køre ad Hans Mules Gade og Frederiksgade i stedet.

Konsekvensen af dette blev, at busserne kom længere væk fra gågadeområdet, og at der kom til at køre rigtig mange busser i den smalle Frederiksgade. Da der desuden fortsat var et politisk ønske om at lade biler køre igennem i den ene retning, er der ofte trængsel på strækningen. Problemerne blev forstærket af, at mange bilister, især i den første tid, valgte at køre mod ensretningen i gaden, hvilket gav ekstra arbejde for politiet.

VEJE INDSNÆVRES

Den næste fase af letbanearbejdet begyndte 1. august, mens mange stadig var på sommerferie. I denne omgang fik mange busser nye køreplaner og måtte køre andre veje, da den nordlige del af Ørbækvej blev indsnævret og Vestre Stationsvej blev ensrettet. Specielt det sidstnævnte vejarbejde havde store konsekvenser for bustrafikken, da mange busser skulle køre gennem den smalle Vindegade på vej ud af byen og ad den ensrettede Vestre Stationsvej på vej mod Banegården. Arbejdet på Vestre Stationsvej har siden august forstyrret trafikmønstrene i det vestlige Odense, og blandt andet ført til trængsel på Grønløkkevej, i Vindegade og i krydset, hvor Rismarksvej møder Rugårdsvej. På Åløkke Allé blev trafikken ekstra belastet, da en del af den trafik, der ikke kunne køre over den ensrettede Rismarksbro, valgte denne vej i stedet. Derfor valgte FynBus at flytte busruterne 91-92 og 191-192 til Ejlskovsgade, så de kunne komme til og fra Banegården uden at sidde fast i de daglige køer på Åløkke Allé. Flere steder i Odense har der også været omfattende fjernvarmearbejder i løbet af året – det har blandt andet forsinket busserne på Middelfartvej og Bogensevej – busser, som i forvejen var udfordret af letbanearbejdet i det vestlige Odense og trængslen på Åløkke Allé.

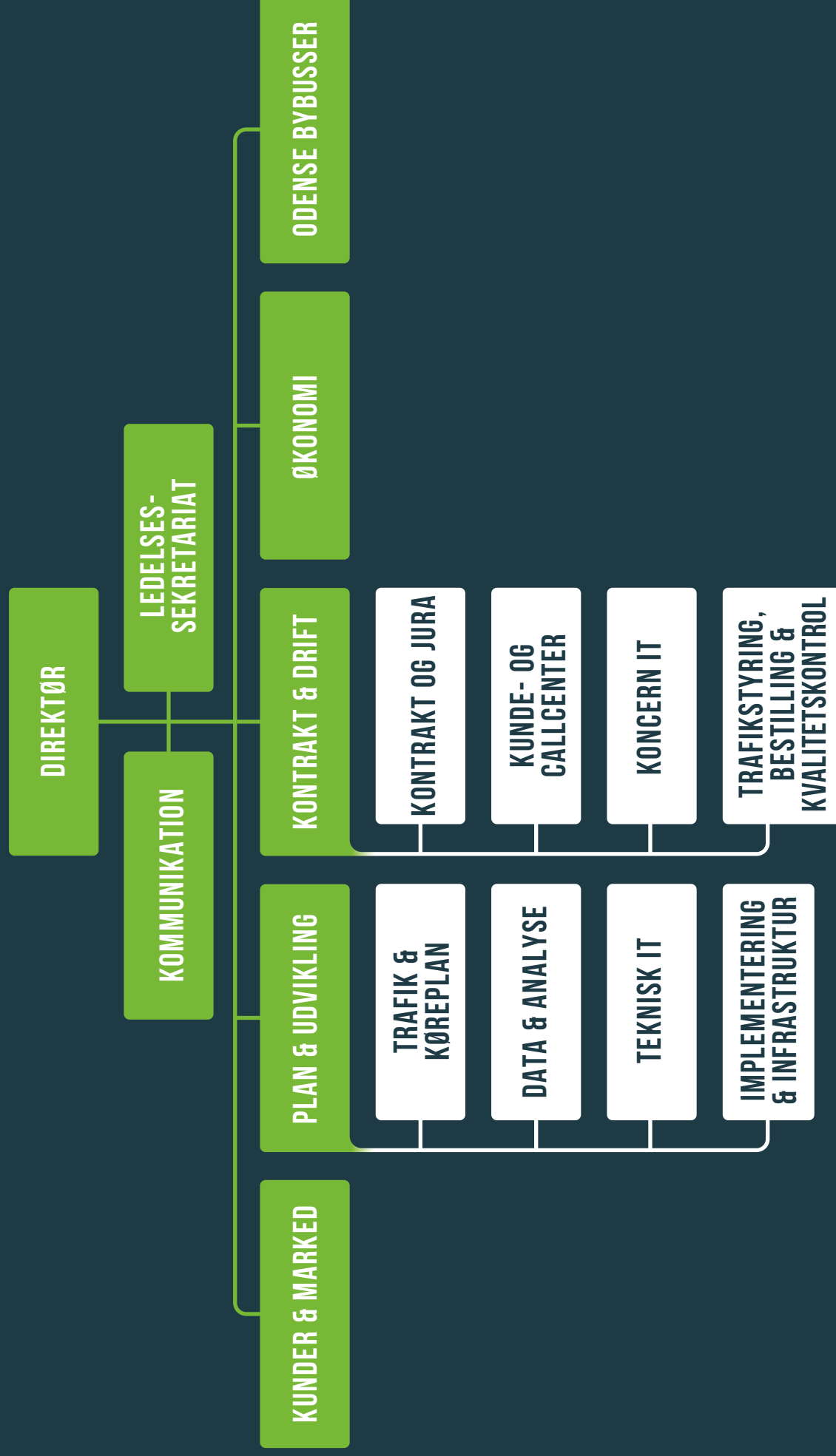
SAMARBEJDE OG HØJT INFORMATIONSLEVEL

Alle disse arbejder har givet store udfordringer for chaufførerne, der også har måttet lægge ryg til kundernes frustrationer over ting, som chaufførerne selv ikke har haft indflydelse på.

De mange opgravninger og trafikomlægninger stiller store krav til samarbejdet mellem FynBus og blandt andet Odense Kommune og Odense Letbane. Derfor holdes der løbende tæt kontakt, så de forskellige faser og indsatser kan koordineres, så de generer trafikken mindst muligt. Der er også brug for god og præcis information til passagererne om bustrafikken, og derfor opprioriterer FynBus også dette område i 2016.

De næste par år bliver nemlig endnu mere udfordrende, da byomdannelsen fortsætter, og letbanearbejdet bevæger sig videre gennem byen, blandt andet til Østre Stationsvej, hvor en stor del af den fynske bustrafik skal igennem hver dag.

ORGANISATIONEN



BESTYRELSEN



MORTEN ANDERSEN (V)
NORDFYNS KOMMUNE
FORMAND



POUL ANDERSEN (A)
REGION SYDDANMARK
NÆSTFORMAND



PER JESPERSEN (A)
NYBORG KOMMUNE



NIELS BEBE (V)
MIDDELFART KOMMUNE



ANDERS BERTHELSEN (A)
ODENSE KOMMUNE



KRISTIAN NIELSEN (V)
FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE



HANS BJERGEGAARD (DF)
ASSENS KOMMUNE



KRISTIAN GRØNBÆK ANDERSEN (B)
REGION SYDDANMARK



JAN OLE JACOBSEN (V)
LANGELAND KOMMUNE



BIRGER JENSEN (V)
SVENDBORG KOMMUNE
REPRÆSENTANTSKABSMEDLEM



JESPER HEMPLER (SF)
KERTEMINDE KOMMUNE
REPRÆSENTANTSKABSMEDLEM

OM FYNBUS

Trafikselskabet FynBus er et offentligt § 60-selskab stiftet den 1. januar 2007 ud fra loven om trafikselskaber. Selskabet er etableret for Region Syddanmark og kommunerne på Fyn, Langeland og Ærø. FynBus' vision er at skabe et fremsynet og veldrevet FynBus med basis i sikker drift.

FynBus planlægger buskørsel for Region Syddanmark og de 10 kommuner på Fyn, Langeland og Ærø.

Det er regionen og kommunerne, der ejer FynBus. Ejerne beslutter rammerne for, hvordan busserne skal køre. FynBus rådgiver ejerne om, hvordan buskørslen kan planlægges bedst muligt og laver køreplanerne.

Regionen og kommunerne bestiller de ruter de ønsker hos FynBus. Passagerindtægterne dækker kun en del af den samlede udgift, og den ejer, der har bestilt en rute, betaler resten af udgifterne.

Selve buskørslen sendes i udbud. Den entreprenør, der vinder et udbud, udfører kørslen med sine egne busser og chauffører.

FynBus er ledet af en bestyrelse, der består af repræsentanter for ejerne, dvs. Region Syddanmark og de 10 kommuner. Bestyrelsen bestemmer blandt andet, hvad passagerne skal betale for at køre med busserne. Ud over buskørsel koordinerer FynBus også Flextrafik, som blandt andet omfatter kørsel for svært bevægelseshæmmede, elevkørsel, aktivitets- og genoptræningskørsel, lægekørsel mv.



2015

ARTS

EVENTS

KAB =

SELSKABSOPLYSNINGER

SELSKABET

FYNBUS
TOLDERLUNDSVEJ 9
5000 ODENSE C

TELEFON:	63 11 22 00
TELEFAX:	66 12 95 64
HJEMMESIDE:	WWW.FYNBUS.DK
E-MAIL:	FYNBUS@FYNBUS.DK

CVR-NR:	29 97 99 44
OPRETTET:	1. JANUAR 2007
HJEMSTED:	ODENSE
REGNSKABSÅR:	1. JANUAR - 31. DECEMBER

LEDELSE

DIREKTØR	CARSTEN HYLDBORG JENSEN
----------	-------------------------

BESTYRELSE

FORMAND	MORTEN ANDERSEN
NÆSTFORMAND	POUL ANDERSEN
BESTYRELSESMEDLEMMER	JAN OLE JAKOBSEN NIELS BEBE PER JESPERSEN ANDERS W. BERTHELSEN KRISTIAN NIELSEN HANS BJERGEGAARD KRISTIAN GRØNBÆK ANDERSEN
REPRÆSENTATSKABSMEDLEM	BIRGER JENSEN
REPRÆSENTATSKABSMEDLEM	JESPER HEMPLER

REVISION

BDO - STATS-AUTORISERET REVISIONSAKTIESELSKAB
FÆLLEDVEJ 1
5000 ODENSE C

LEDELSENS PÅTEGNING

Undertegnede har dags dato aflagt årsregnskab for 2015 for Trafikselskabet FynBus. Årsregnskabet bygger i al væsentlighed på de obligatoriske oversigter og redegørelser, der skal aflægges i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv. 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 6. APRIL 2016



CARSTEN HYLDBORG JENSEN
DIREKTØR

BESTYRELSENS PÅTEGNING

Bestyrelsen for Trafikselskabet FynBus har i dag behandlet og vedtaget årsregnskabet for regnskabsår 2015.

ODENSE, DEN 6. APRIL 2016



MORTEN ANDERSEN
FORMAND



HANS BJERGEGAARD
BESTYRELSESMEDELM



JAN OLE JAKOBSEN
BESTYRELSESMEDELM



KRISTIAN GRØNBÆK ANDERSEN
BESTYRELSESMEDELM



POUL ANDERSEN
NÆSTFORMAND



ANDERS W. BERTHELSEN
BESTYRELSESMEDELM



NIELS BEBE
BESTYRELSESMEDELM



KRISTIAN NIELSEN
BESTYRELSESMEDELM



PER JESPERSEN
BESTYRELSESMEDELM

DEN UAFHÆNGIGE REVISORS ERKLÆRINGER

TIL BESTYRELSEN I FYNBUS

Vi har revideret årsregnskabet for FynBus for perioden 1. januar til 31. december 2015, der omfatter, anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter. Årsregnskabet er udarbejdet efter kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv.

LEDELSENS ANSVAR FOR ÅRSREGNSKABET

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med Social- og Indenrigsministeriets regnskabsbestemmelser. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne. Herudover er det ledelsens ansvar, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, bestyrelsens øvrige beslutninger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

REVISORS ANSVAR

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning og god offentlig revisionsetik jf. Lov om kommunernes styrelse. Dette kræver at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurdering af risici for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor intern kontrol, der er relevant for interessentskabets udarbejdelse af et årsregnskab, der giver et retvisende billede. Formålet hermed er, at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af interessentskabets interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige samt den samlede præsentation af årsregnskabet.

Revisionen omfatter desuden en vurdering af, om der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, bestyrelsens øvrige beslutninger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion. Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

KONKLUSION

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af interessentskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2015 samt af resultatet af interessentskabets aktiviteter og egenkapitalopgørelse for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2015 i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv.. Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, bestyrelsens øvrige beslutninger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

SUPPLERENDE OPLYSNING OM FORSTÅELSE AF REVISIONEN

FynBus har i overensstemmelse med Lov om kommunernes styrelse som sammenligningstal i resultatopgørelsen for regnskabsåret 2015 medtaget det af bestyrelsen godkendte budget for 2015. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision.

UDTALELSE OM LEDELSESBERETNINGEN

Vi har gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet.

ODENSE, DEN 6. APRIL 2016
BDO STATSAUTORISERET REVISIONSAKTIESELSKAB
GODKENDT REVISIONSAKTIESELSKAB

PETER DAMSTED
STATSAUTORISERET REVISOR

HOVED- OG NØGLETAL

OVERSIGT OVER VÆSENTLIGE ØKONOMISKE NØGLETAL

2015

(1.000 KR.)	2015	2014	2013	2012
REGNSKABSOPGØRELSEN (UDGIFTSBASERET)				
RESULTAT AF ORDINÆR DRIFTSVIRKSOMHED (- = OVERSKUD)	-3.391	-1.494	-6.122	-4.174
RESULTAT I ALT (- = OVERSKUD)	31.090	2.757	-1.239	736
BALANCE - AKTIVER				
ANLÆGSAKTIVER *	132.137	57.666	111.878	124.766
ØVRIGE OMSÆTNINGSAKTIVER **	62.478	72.125	76.825	92.875
LIKVIDER	125.314	152.361	106.863	79.653
BALANCE - PASSIVER				
EGENKAPITAL	-1.883	-3.856	-7.850	-8.389
HENSATTE FORPLIGTELSER	-220.707	-229.536	-237.255	-244.355
LANGFRISTET GÆLD	-11.725	-12.462	-6.535	-7.952
KORTFRISTET GÆLD	-85.614	-36.298	-43.926	-36.598

* Pr. 1. januar 2010 er regnskabspraksis omkring bunkning af aktiver ændret. Tidligere bunkede aktiver er fortsat indregnet og udgår i takt med afskrivning.

** Med virkning for 2013 er der ændret regnskabspraksis for periodisering.

ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

GENERELT

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

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 kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv. 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 et tilgodehavende, svarende til de afholdte udgifter, der forventes inddækket.

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.

Der er i kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv. fastsat formkrav til, hvordan balancen skal udarbejdes.

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	30 - 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 / ibrugtagningsåret. 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, 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 aktuel 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 GÆLDSFORPLIGTELSE

Langfristet gæld til leasingselskab er optaget med restgælden på balancetidspunktet. Restgælden opgøres som den kapitaliserede restleasingforpligtigelse vedrørende finansielt leasede anlægsaktiver. Gæld til 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.

HENSATTE FORPLIGTELSE

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 forpligtelsen.

Pensionsforpligtelser, der ikke er forsikringsmæssigt afdækkede vedrørende tjenestemandsansatte og ansatte på tjenestemandslignende vilkår, optages i balancen under forpligtelser. Kapitalværdien af pensionsforpligtelsen er i forbindelse med delingsaftalen mellem Odense Kommune og FynBus, beregnet aktuarmæssigt ud fra forudsætninger i kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv. Minimum hvert 5. år foretages en aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtelsen vedrørende tjenestemænd. Dette er senest sket pr. 31.12.2012.

I perioden mellem aktuaropgørelser reguleres forplig-

telsen 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

I kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv. er fastlagt en pensionsalder på 62 år og opgørelsesrente på 2 %.

Fra og med aktuaropgørelsen pr. 31.12.2012 anvender FynBus også 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.

For administrative tjenestemænd har der hidtil været hensat 20,3 %. Fra og med 2013 følger hensættelsen på administrative tjenestemænd, hensættelsesprocenten for tjenestemænd via pensionselskab.

For 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.

KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE

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.

DRIFTSREGNSKAB -UDGIFTSBASERET

REGNSKABSOPGØRELSE

NOTER	(1.000 KR.)	REGNSKAB 2015	BUDGET 2015	REGNSKAB 2014
1	INDTÆGTER FRA BUSDRIFT EJERBIDRAG FRA BUSDRIFT INDTÆGTER KOLLEKTIV TRAFIK I ALT	-243.268 -360.819 -604.087	-254.351 -361.759 -616.110	-240.673 -352.976 -593.649
2	INDTÆGTER FRA FLEXTRAFIK EJERBIDRAG FRA FLEXTRAFIK INDTÆGTER FLEXTRAFIK I ALT	-6.713 -114.659 -121.372	-6.394 -148.269 -154.663	-6.550 -141.547 -148.096
3	INDTÆGTER FRA PROJEKTER	-2.670	0	-4.154
4	INDTÆGTER FRA ØVRIGE INDTÆGTER I ALT	-2.012 -730.141	1.884 -768.889	-3.219 -749.118
5	UDGIFTER FRA BUSDRIFT	531.721	546.613	525.959
6	FÆLLESUDGIFTER UDGIFTER KOLLEKTIV TRAFIK I ALT	67.420 599.141	66.816 613.429	66.029 591.988
7	UDGIFTER FRA FLEXTRAFIK	96.792	128.140	119.759
8	FÆLLESUDGIFTER UDGIFTER FLEXTRAFIK I ALT	22.847 119.639	24.916 153.056	25.748 145.507
9	UDGIFTER FRA PROJEKTER	2.670	0	4.154
10	UDGIFTER FRA ØVRIGE UDGIFTER I ALT	11.188 732.638	9.125 775.610	8.727 750.375
	DRIFTSRESULTAT FØR FINANSIERING (- = OVERSKUD)	2.497	6.721	1.257
	RENTER	-5.888	-4.695	-2.751
	RESULTAT AF ORDINÆR DRIFTSVIRKSOMHED (- = OVERSKUD)	-3.391	2.026	-1.494
12	ANLÆGSUDGIFTER RESULTAT I ALT (- = OVERSKUD)	34.481 31.090	34.250 36.276	4.251 2.757

RESULTATDISPONERING

(1.000 KR.)	REGNSKAB 2015	BUDGET 2015	REGNSKAB 2014
TIL RAMMESTYRING VIA EGENKAPITAL	-733	0	-104
TIL EGENKAPITAL	31.823	36.276	2.861
RESULTAT I ALT (- = OVERSKUD)	31.090	36.276	2.757

BALANCE

AKTIVER

NOTER	(1.000 KR.)	ULTIMO 2015	ULTIMO 2014
13	MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER		
	GRUNDE OG BYGNINGER	46.755	48.739
	TEKNISKE ANLÆG M.V.	3.751	4.628
	INVENTAR MV.	239	267
	ANLÆG UNDER UDFØRELSE	28.138	0
13	IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER		
	IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER	3.330	3.899
	ANLÆG UNDER UDFØRELSE	415	115
	MATERIELLE/IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER I ALT	82.628	57.648
14	FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER	49.509	18
	ANLÆGSAKTIVER I ALT	132.137	57.666
	OMSÆTNINGSAKTIVER		
15	TILGODEHAVENDER	62.478	72.125
16	LIKVIDE BEHOLDNINGER	125.314	152.361
	OMSÆTNINGSAKTIVER I ALT	187.792	224.486
	AKTIVER I ALT	319.929	282.152

PASSIVER

NOTER	(1.000 KR.)	ULTIMO 2015	ULTIMO 2014
17	EGENKAPITAL	1.883	3.856
21	HENSATTE FORPLIGTELSE	220.707	229.536
18	LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE	11.725	12.462
19	KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE	85.614	36.298
	PASSIVER I ALT	319.929	282.152

20 KAUTIONS- OG GARANTIFORPLIGTELSE UDGØR 1.568.333 TKR.
EVENTUALFORPLIGTELSE UDGØR 11.330 TKR.

NOTER TIL DRIFTSREGNSKAB OG BALANCE

NOTE 1

INDTÆGTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK (1000 KR.)	REGNSKAB 2015	BUDGET 2015	REGNSKAB 2014
INDTÆGTER BUSDRIFT	-241.093	-252.714	-239.237
INDTÆGTER TELEKØRSEL	-2.175	-1.637	-1.436
INDTÆGTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK I ALT	-243.268	-254.351	-240.673

NOTE 2

INDTÆGTER FRA FLEXTRAFIK (1000 KR.)	REGNSKAB 2015	BUDGET 2015	REGNSKAB 2014
INDTÆGTER HANDICAPKØRSEL	-6.232	-5.910	-6.048
INDTÆGTER ANDEN KØRSEL	-481	-484	-502
INDTÆGTER FRA FLEXTRAFIK I ALT	-6.713	-6.394	-6.550

NOTE 3

INDTÆGTER FRA PROJEKTER (1000 KR.)	REGNSKAB 2015	BUDGET 2015	REGNSKAB 2014
"UDDANNELSESRUTE I TYNDT BEFOLKEDE OMRÅDER"	-632	0	-1.249
"TELEKØRSEL FOR PENDLERE I TYNDT BEFOLKEDE OMRÅDER"	-43	0	0
"KOMBINATIONSREJSE BUS OG CYKEL"	0	0	0
TILSKUD FRA EJERE OG ØVR. INTERESSETER	-300	0	-2.764
TILSKUD FRA TRAFIKSTYRELSEN	-1.695	0	-141
INDTÆGTER FRA PROJEKTER I ALT	-2.670	0	-4.154

NOTE 4

ØVRIGE INDTÆGTER (1000 KR.)	REGNSKAB 2015	BUDGET 2015	REGNSKAB 2014
ODENSE BYBUSSENER'S ØVRIGE INDTÆGTER INDTÆGTER VEDR. TJENESTEMANDSPENSIONER	-160 -1.852	-290 2.174	-201 -3.018
ØVRIGE INDTÆGTER I ALT	-2.012	1.884	-3.219

NOTE 5

UDGIFTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK (1000 KR.)	REGNSKAB 2015	BUDGET 2015	REGNSKAB 2014
UDGIFTER BUSDRIFT UDGIFTER TELEKØRSEL	516.390 15.331	533.335 13.278	514.899 11.060
UDGIFTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK I ALT	531.721	546.613	525.959

NOTE 6

FÆLLESUDGIFTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK (1000 KR.)	REGNSKAB 2015	BUDGET 2015	REGNSKAB 2014
FÆLLESUDGIFTER BUSDRIFT FÆLLESUDGIFTER TELEKØRSEL	61.556 5.864	62.518 4.298	61.013 5.016
FÆLLESUDGIFTER FRA KOLLEKTIV TRAFIK I ALT	67.420	66.816	66.029

NOTE 7

UDGIFTER FRA FLEXTRAFIK I ALT (1000 KR.)	REGNSKAB 2015	BUDGET 2015	REGNSKAB 2014
UDGIFTER HANDICAPKØRSEL (SBH) UDGIFTER ANDEN KØRSEL	24.672 72.120	24.179 103.961	24.288 95.471
UDGIFTER FRA FLEXTRAFIK I ALT	96.792	128.140	119.759

NOTE 8

FÆLLESUDGIFTER FRA FLEXTRAFIK (1000 KR.)	REGNSKAB 2015	BUDGET 2015	REGNSKAB 2014
FÆLLESUDGIFTER HANDICAPKØRSEL (SBH)	3.975	4.099	4.388
FÆLLESUDGIFTER ANDEN KØRSEL	13.591	15.928	16.107
FÆLLESUDGIFTER SIDDENDE PATIENTBEFORDRING	5.281	4.889	5.253
FÆLLESUDGIFTER FRA FLEXTRAFIK I ALT	22.847	24.916	25.748

NOTE 9

PROJEKTUDGIFTER (1000 KR.)	REGNSKAB 2015	BUDGET 2015	REGNSKAB 2014
"UDDANNELSESRUTE I TYNDT BEFOLKEDE OMRÅDER"	2.061	0	3.905
"TELEKØRSEL FOR PENDLERE I TYNDT BEFOLKEDE OMRÅDER"	609	0	223
"KOMBINATIONSREJSE BUS OG CYKEL"	0	0	26
UDGIFTER FRA PROJEKTER I ALT	2.670	0	4.154

NOTE 10

ØVRIGE UDGIFTER (1000 KR.)	REGNSKAB 2015	BUDGET 2015	REGNSKAB 2014
UDGIFTER VEDR. TJENESTEMÆND	9.681	9.125	8.697
BILLETTERINGSUDSTYR FINANSIERET AF FYNBUS (EK)	1.191	0	0
REJSEKORTUDGIFTER FINANSIERET AF FYNBUS (EK)	28.725	28.800	30
HERAF ANLÆGSUDGIFTER	-28.409	-28.800	0
ØVRIGE UDGIFTER I ALT	11.188	9.125	8.727

NOTE 11

PERSONALEOVERSIGT OVER ANTAL MEDARBEJDERE, OMREGNET TIL HELTIDSANSATTE

FYNBUS ADMINISTRATION	115,0
ODENSE BYBUSSE	39,5
FYNBUS I ALT	154,5

Af de 39,5 medarbejdere i Odense Bybusser, er 5 medarbejdere udlånt til Tide Bus Danmark A/S
De samlede lønudgifter i 2015 udgjorde 73.563 (1.000. kr.)

NOTE 12

ANLÆGSUDGIFTER (1.000 KR.)	REGNSKAB 2015	BUDGET 2015	REGNSKAB 2014
IMMATERIELLE ANLÆG M.V: DIVERSE IT-PROJEKTER	3.161	2.800	3.565
GRUNDE OG BYGNINGER: ENDESTATIONER	496	300	342
TEKNISKE ANLÆG M.V: TRAFIKINFORMATION. REALTIDSSYSTEM OG LIFT	2.093	0	0
INVENTAR M.V: HARDWARE OG NØDSTRØMSANLÆG	295	2.350	229
ANLÆG UNDER UDFØRELSE: REJSEKORTUDSTYR OG INVESTERING I TMS-SYSTEMET	28.438	28.800	115
I ALT	34.483	34.250	4.251

NOTE 13

ANLÆGSAKTIVER (1.000 KR.)

	IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER	IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER UNDER UDFØRELSE	GRUNDE OG BYGNINGER	TEKNISKE ANLÆG MV.	INVENTAR MV.	MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER UNDER UDFØRELSE	I ALT
KOSTPRIS 1.1.2015	43.777	115	67.930	34.365	1.545	0	147.732
TILGANG	3.161	300	496	2.093	295	28.138	34.483
AFGANG	0	0	0	0	0	0	0
KOSTPRIS 31.12.2015	46.938	415	68.426	36.458	1.840	28.138	182.215
NED- OG AFSKRIVNINGER 1.1.2015	39.878	0	19.191	29.737	1.278	0	90.084
KORREKTION TIDLIGERE ÅR	0	0	0	0	0	0	0
ÅRETS AFSKRIVNINGER	3.730	0	2.480	2.970	323	0	9.503
AFSKRIVNINGER AFHÆNDEDE AKTIVER	0	0	0	0	0	0	0
NED- OG AFSKRIVNINGER 31.12.2015	43.608	0	21.671	32.707	1.601	0	99.587
REGNSKABSMÆSSIG VÆRDI 31.12.2015	3.330	415	46.755	3.751	239	28.138	82.628
HERAF FINANSIELT LEASEDE AKTIVER							0
AFSKRIVNING (ANTAL ÅR)	3 ÅR		10-50 ÅR	5-10 ÅR	3-5 ÅR		

Ejendomsvurderingen 2015 på Gammelsø 6, Odense udgør 30.000 tkr.

Ejerlejlighed i Odense Banegårdscenter er undtaget fra vurdering. FynBus' ejerandel udgør 3,72%.

Ved åbningsbalancen 1/1-2007 er ejerlejligheden værdisat til 0 kr. Ejerlejligheden benyttes af FynBus' Kundecenter.

NOTE 14

FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER (1000 KR.)	REGNSKAB 2015	REGNSKAB 2014
ANSVARLIG LÅN - REJSEKORT A/S	17.045	0
AKTIEANDEL REJSEKORT A/S	32.464	18
FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER I ALT	49.509	18

Ansvarlig lånekapital forrentes med CIBOR 12-måneders rente tillagt 1 procentpoint.
Fynbus har indskudt aktiekapital i Rejsekort A/S for 32,5 mio. kroner. Aktiebeholdningen er optaget til indskudsværdi.
Kapitalindskuddet vil blive reguleret til indre værdi i 2016.

NOTE 15

TILGODEHAVENDER (1000 KR.)	REGNSKAB 2015	REGNSKAB 2014
TILGODEHAVENDER, KOMMUNER	6.689	8.064
TILGODEHAVENDER, REGION SYDDANMARK	0	0
ØVRIGE TILGODEHAVENDER	55.789	64.061
KORTFRISTEDE TILGODEHAVENDER I ALT	62.478	72.125

NOTE 16

LIKVIDE BEHOLDNINGER (1.000 KR.)	REGNSKAB 2015	REGNSKAB 2014
ODENSE BYBUSSE, DRIFT	6.248	3.602
ØVRIGE FYNBUS, DRIFT	-44.691	-18.599
PENSIONSMIDLER - BANKKONTO OG OBLIGATIONER	163.757	167.358
LIKVIDE BEHOLDNINGER ULTIMO	125.314	152.361

FINANSIERINGSOVERSIGT (1.000 KR.)

LIKVIDE BEHOLDNINGER PRIMO	152.361	106.863
TILGANG AF LIKVIDE AKTIVER:		
+/- ÅRETS RESULTAT	-31.090	-2.757
+/- ÆNDRING I KORTFRISTEDE TILGODEHAVENDER	9.647	4.700
+/- ÆNDRING I KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE	49.316	-7.628
+/- INDBETALINGER VEDRØRENDE FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER	-49.327	49.395
+/- TILGODEHAVENDER VEDRØRENDE FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER	-165	
+/- ØVRIGE FINANSFORSKYDNINGER	-5.428	1.788
ANVENDELSE AF LIKVIDE AKTIVER:		
AFDRAG PÅ LÅN	0	0
LIKVIDE BEHOLDNINGER ULTIMO	125.314	152.361

NOTE 17

EGENKAPITAL (1.000 KR.)	REGNSKAB 2015	REGNSKAB 2014
EGENKAPITAL RAMMESTYRING PRIMO:	452	348
OVERFØRT RESULTAT, JF. RESULTATDISPONERING	733	104
RAMMESTYRING ULTIMO	1.185	452
EGENKAPITAL I ØVRIGT PRIMO	3.404	7.502
PRIMOREGULERINGER:		
FERIEPENGEFORPLIGTELSE UDLÅNTE TJENESTEMÆND	270	-859
ÅRETS REGULERINGER:		
INVESTERING I ANLÆGSAKTIVER	34.483	4.251
ÅRETS AFSKRIVNINGER ANLÆGSAKTIVER	-9.503	-9.068
REGULERING LEASINGFORPLIGTELSE	1.417	1.417
REGULERING FERIEPENGEFORPLIGTELSE	347	-261
UREALISEREDE KURSREGULERINGER PRIMO	-1.701	417
UREALISEREDE KURSREGULERINGER ULTIMO	-1.322	1.701
REGULERING HENLÆGGELSE TJENESTEMANDSPENSION	79	0
ODENSE KOMMUNES ANDEL AF TJENESTEMANDSPENSION	5.047	1.165
+/- ÅRETS RESULTAT	-31.823	-2.861
EGENKAPITAL I ØVRIGT ULTIMO	698	3.404
EGENKAPITAL I ALT	1.883	3.856

NOTE 18

LANGFRISTET GÆLD (1.000 KR.)	REGNSKAB 2015	REGNSKAB 2014
GÆLD TJENESTEMÆND ODENSE KOMMUNE	11.725	7.344
LEASINGGÆLD	0	5.118
LANGFRISTET GÆLD I ALT	11.725	12.462

Afdragsprofil for gæld tjenestemænd Odense Kommune: forpligtigelsen til Odense Kommune vil løbende ændre sig i perioden indtil forpligtigelsen til udbetalingen af pension til tjenestemænd ophører. Herefter den resterende forpligtigelse vil blive afregnet.

NOTE 19

KORTFRISTET GÆLD (1.000 KR.)	REGNSKAB 2015	REGNSKAB 2014
KOMMUNER	6.146	1.228
REGION SYDDANMARK	662	7.050
LEASINGGÆLD	3.702	0
LØN	688	724
ANDEN GÆLD:		
- SKYLDIGE FERIEPENGE	10.608	10.955
- ØVRIG GÆLD	63.808	16.341
KORTFRISTET GÆLD I ALT	85.614	36.298

NOTE 20

ALMINDELIGE KAUTIONS- OG GARANTIFORPLIGTELSER (1.000 KR.)	REGNSKAB 2015	REGNSKAB 2014
HUSLEJFORPLIGTELSER	2.896	504
OPERATIONEL LEASING AF KONTORMASKINER	981	1.524
FORPLIGTELSER I HENHOLD TIL INDGÅEDE ENTREPRENØRKONTRAKTER	1.564.456	707.423
KAUTIONS- OG GARANTIFORPLIGTELSER I ALT	1.568.333	709.451

EVENTUALFORPLIGTELSER (1.000 KR.)

FERIEPENGEFORPLIGTELSE FLEXDANMARK	394	411
DSB BUS/TOG SAMARBEJDE	0	6.167
OLIESWAP, TIL DÆKNING AF AFREGNING MED ENTREPRENØRER*	10.936	11.456
EVENTUALFORPLIGTELSER I ALT	11.330	17.623

* Olieswap er indgået med Danske Bank og udløber 31.12.2016

NOTE 21

HENSÆTTELSER (1.000 KR.)	REGNSKAB 2015	REGNSKAB 2014
HENSATTE FORPLIGTELSER PRIMO	229.536	237.255
BETALTE PENSIONER	-10.844	-9.616
PENSIONSHENSÆTTELSE, ADMINISTRATIVT PERSONALE	679	790
INDBETALING VEDR. ANSATTE TJENESTEMÆND	1.336	1.107
REGULERING I HENHOLD TIL AKTUAROPGØRELSE ULTIMO	0	0
HENSATTE FORPLIGTELSER ULTIMO	220.707	229.536

NOTESPECIFIKATIONER

SPECIFIKATION TIL INTERNT REGNSKAB NOTE 1 - INDTÆGTER

	REGNSKAB 2015	BUDGET 2015	REGNSKAB 2014
INDTÆGTER BUSDRIFT INTERNT REGNSKAB	237.178	248.487	235.264
+ SALGSPROVISION	4.083	4.317	4.006
- TAB PÅ DEBITORER	-168	-90	-33
INDTÆGTER BUSDRIFT EKSTERNT REGNSKAB NOTE 1	241.093	252.714	239.237

SPECIFIKATION TIL INTERNT REGNSKAB NOTE 5 - UDGIFTER

	REGNSKAB 2015	BUDGET 2015	REGNSKAB 2014
UDGIFTER BUSDRIFT INTERNT REGNSKAB	515.349	528.818	510.730
+ SALGSPROVISION	4.083	4.317	4.006
- TAB PÅ DEBITORER, RYKKERGEBYRER OG KONTROLAFGIFTER	-168	-90	-33
- RENTEINDTÆGTER OBB	6	0	-5
+ ODENSE BYBUSSE REKLAMEINDTÆGTER	160	290	201
- ANLÆGSUDGIFTER I BUSDRIFT	-3.040		
UDGIFTER BUSDRIFT EKSTERNT REGNSKAB NOTE 5	516.390	533.335	514.899

SPECIFIKATION TIL INTERNT REGNSKAB FÆLLESUDGIFTER

	REGNSKAB 2015	BUDGET 2015	REGNSKAB 2014
FÆLLESUDGIFTER INTERNT REGNSKAB	63.629	65.490	62.887
- HERAF ANLÆGSUDGIFTER	-1.300	-2.820	-1.665
- HERAF RAMMESTYRING	-733	0	-104
- RENTEUDGIFTER	-40	-152	-105
FÆLLESUDGIFTER EKSTERNT REGNSKAB	61.556	62.518	61.013

BEMÆRKNINGER

BEMÆRKNINGER TIL BUDGETAFVIGELSER

BEVILLING / BUDGET (UDGIFTSBASERET) (1.000 KR.)	REGNSKAB 2015	BUDGET 2015	AFVIGELSER
INDTÆGTER	-730.141	-768.889	38.748
UDGIFTER	732.638	775.610	-42.972
RENTEINDTÆGTER	-5.888	-4.695	-1.193
ANLÆGSUDGIFTER	34.481	34.250	231
RESULTAT (- = OVERSKUD)	31.090	36.276	-5.186

INDTÆGTER:

**AFVIGELSEN PÅ 38,7 MIO. KRONER I
MINDREINDTÆGTER KAN HENFØRES TIL:**

KOLLEKTIV TRAFIK, MINDREINDTÆGTER 12,0 MIO KRONER:

- Indtægter fra rejsehjemmel busdrift er 11,6 mio. kroner lavere end budgetteret, primært som følge af at passagertallet ikke levede op til budget. Heraf 1,4 mio. kroner mindre i skolekortsindtægter, som følge af at der er udstedt færre skolekort i 2015 end i 2014.
- Indtægter fra telekørsel er 0,5 højere end budgetteret, hvilket primært skyldes en større stigning i brugen af telekørsel i 2015 end forventet på budgettidspunktet
- Tilskud fra ejerkredsen til busdriften er 0,9 mio. kroner lavere end budgetteret. Årsagen hertil er primært, at mindreindtægter fra rejsehjemmel busdriften er modsvaret af faldende entreprenøriggifter, herunder dubleringsudgifter.

FLEXTRAFIK, MINDREINDTÆGTER 33,3 MIO. KRONER:

- Passagerindtægter til Handicap og Specialkørsel er 0,3 mio. kroner højere end budgetteret.

- Ejerbidraget til Handicap og Specialkørsel er 33,6 mio. lavere end budgetteret. Dette skyldes primært mindreudgift til Odense Kommune på 36,4 mio. kroner, som følge af at Odense Kommune har hjemtaget specialkørsel efter budget 2015 er vedtaget.

ØVRIGE INDTÆGTER, HERUNDER INDTÆGTER VEDRØRENDE EKSTERNT FINANSIEREDE PROJEKTER, MERINDTÆGT 6,6 MIO. KRONER:

- Indtægter fra Region Syddanmark, Staten og øvrige projektdeltagere i forbindelse med projektarbejde samt indtægter fra projektruter er realiseret med 2,7 mio. kroner. Der har ikke været budgetteret hermed, da projekterne er udgiftsneutrale for FynBus.
- Øvrige indtægter er realiseret 3,9 mio. kroner højere end budgetteret, hvilket primært skyldes at der har været budgetteret flere midler i til forbedring af rampe i nettohuslejen for Gammelsø 6 end det viste sig nødvendigt at anvende.

UDGIFTER: **AFVIGELSEN PÅ 43,0 MIO. KRONER I MINDREUDGIFTER KAN HENFØRES TIL:**

KOLLEKTIV TRAFIK, HERUNDER FÆLLESUDGIFTER OG TELEKØRSEL, MINDREUDGIFT 14,3 MIO. KRONER:

- Udgifter fra busdrift er realiseret 16,9 mio. kroner lavere end budgetteret. Mindreudgiften skyldes primært lavere entreprenørudgifter til Odense med 9,3 mio. kroner, idet kørslen har været i udbud og der er opnået en bedre pris. Derudover er der mindreudgifter til dublering med 4,4 mio. kroner og mindreudgifter til incitamentskontrakter med 2,0 mio. kroner. Indeks til afregning af entreprenører blev lavere end budgetteret, idet dieselpriisen har været lavere i 2015 end forventet på budgettidspunktet. Da FynBus har indgået olieoptioner for at give budgetsikkerhed, så påvirker dette ikke udgifterne af betydning.
- Udgifter til Telekørsel er realiseret 2,1 mio. kroner højere end budgetteret. Stigningen skyldes øget aktivitetsniveau, primært som følge af indførelse af fælles fynsk telekørselskoncept.
- Fællesudgifterne under kollektiv trafik (excl. renter) er 0,6 mio. kroner højere end budgetteret, heraf vedrører 1,6 mio. kroner telekørslen, mens fællesudgifterne for busdriften er 1,0 mio. kroner lavere end budgetteret. Stigningen i fællesudgifterne for telekørsel, skyldes dels højere aktivitetsniveau og dels lavere selvbetjeningsgrad end budgetteret. Faldet i fællesudgifterne for busdriften skyldes primært at der er udgifter der var forventet afholdt i 2015, som er udskudt til 2016.

FLEXTRAFIK, MINDREUDGIFT 33,4 MIO. KRONER:

- Entreprenørudgifterne er 31,3 mio. kroner højere end det budgetterede, hvilket primært skyldes mindreudgift til Odense Kommune på 33,1 mio. kroner, som følge af at Odense Kommune har hjemtaget specialkørsel efter budget 2015 er vedtaget.

- Fællesudgifterne og administrationsgebyr er 2,1 mio. kroner mindre end budgetteret, hvilket primært skyldes det lavere aktivitetsniveau, som medfører lavere udgifter til FlexDanmark og mindre personaleudgifter.

ØVRIGE UDGIFTER, HERUNDER UDGIFTER VEDRØRENDE EKSTERNT FINANSIEREDE PROJEKTER, MERUDGIFT 4,7 MIO. KRONER:

- Udgifter til projekter, primært finansieret af Staten og Region Syddanmark har været 2,7 mio. kroner, som ikke har været budgetteret, da projekterne er udgiftsneutrale for FynBus.
- Øvrige udgifter er realiseret 2,0 mio. kroner højere end budgetteret, hvilket primært skyldes investering i billetteringsudstyr på 1,1 mio. kroner, som der ikke har været budgetteret med.

RENTER **AFVIGELSEN PÅ 1,2 MIO. KRONER I MERIND- TÆGTER KAN HENFØRES TIL:**

Øget forrentning af midler fra pensionsindeståendet til tjenestemænd med 1,1 mio. kroner. Ultimo 2015 er der på egenkapitalen urealiserede tab for 1,3 mio. kroner.

ANLÆGSUDGIFTER:

Udgiften er på niveau med budget. Der er en samlet merudgift på 0,2 mio. kroner.

RESULTAT:

Resultatet udviser et samlet underskud efter ejerbetaling på 31,1 mio. kroner, hvilket er 5,2 mio. kroner lavere end budgetteret. Af det samlede resultat er 0,7 mio. kroner disponeret til rammestyring af fællesudgifter via egenkapitalen, mens 31,8 mio. kroner overføres til egenkapitalen i øvrigt.

A green-tinted photograph of a person in a field. The person is in the foreground, slightly to the right, wearing a light-colored shirt and dark pants. In the background, there is a white trailer or vehicle. The overall scene is outdoors with grass and trees.

HWAAD

SKER

DER

2016

Hvor overskriften i FynBus' vækststrategi de foregående år har været "Hvordan får vi flere kunder i bussen" tilføjer FynBus i 2016: "Hvordan sikrer vi, at kunderne bliver i bussen?" Anledningen er to store og markante udfordringer: letbanearbejdet i Odense og implementering af rejsekort. Begge udfordringer skal tages alvorligt og vil kræve FynBus' fulde opmærksomhed og vil få det. Trafiktilbuddet i Odense skal løbende tilpasses, så passagerne generes mindst muligt under letbanebyggeriet. Samtidig skal der sikres god trafikinformation, så passagererne hele tiden er fuldt opdaterede på forandringerne. Kunderne skal derudover sikres god og rettidig information om rejsekort, så overgangen bliver så nem og smidig som muligt for kunderne.

Vi ved imidlertid godt, at god og rettidig information langt fra er nok for kunderne, og derfor arbejder FynBus i 2016 på at komme endnu tættere på kunderne, og på at skaffe viden om det, der skal til, for at de fortsat benytter den kollektive trafik. Al den viden, der indsamles, skal bruges til helt konkrete tiltag og initiativer, der har til formål at fastholde passagererne som passagerer, selvom bussen nu pludselig kører til højre i stedet for til venstre. Vi ved, at der stadig er mange potentielle kunder derude. Dem vil vi fortsat gå efter i 2016.

Samtidig med at disse helt konkrete udfordringer håndteres, er blikket rettet mod det faktum, at nutidens klassiske kollektivtrafikbruger er ved at omdanne sig fra passager til mobilist. For en mobilist er det ikke transportmidlet, der er det afgørende, men hvilke muligheder der er for at komme frem og tilbage. Og muligheder vil der snart være masser af.

Om rejsen skal ske med bussen, i en kortidslejet bil, på en dele-cykel eller som samkørsel med andre mobilister vil ikke længere være så afgørende. Hvad der virker mandag morgen, er ikke nødvendigvis løsningen tirsdag aften. Derfor har den kollektive trafik en udfordring, der handler om at omstille sig, så den fortsat er en del af rejsen, og tilpasser sig den nye virkelighed, mobilistens virkelighed.

I foråret 2016 tager FynBus' bestyrelse på studietur i Hannover, hvor formålet er at kigge på mobilitet. Helt konkret vil FynBus besøge det tyske selskab, der står bag udviklingen af Rejseplanen. Med Rejseplanen kan man i dag få et hurtigt overblik over, hvordan man kommer hurtigst fra A til B med bus og tog. Måske vil fremtidens rejseplan give det store svar: Hvordan kommer jeg fra A til B, hvad enten jeg vil med dele-bil, teletaxi, bus, tog eller eller eller...

Mens vi ser forvandlingen af Odense, mens vi implementerer rejsekort i de fynske busser, mens vi holder de eksisterende kunder fast og ser os om efter nye, mens vi holder øje med fremtiden, husker vi også at holde fast i det, vi er rigtig gode til, og som gav os kundeserviceprisen i 2015: At holde kunden i fokus i forhold til alt, hvad vi foretager os.

