

# DAGSORDEN

## FYNBUS BESTYRELSESMØDE

13. oktober 2023 kl. 12.00

J.nr.: 202308-40057

### Deltagere:

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

### 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
Sag til beslutning: .....	3
1. Budget 2024 .....	3
2. Lukket punkt .....	7
3. Godkendelse af de fælles landsdækkende rejseregler pr. 1. januar 2024 .....	8
4. Udbud af bybuskørsel i svendborg kommune .....	9
5. Takststigning på handicapkørsel .....	11
6. Gratis lokalkørsel i Kerteminde kommune i 2024 .....	13
7. Revurdering af koncept for flex- og plustur .....	14
8. Mødeplan for bestyrelsen for 2024 .....	16
Sag til drøftelse .....	17
Sag til orientering .....	18
9. Status på digitaliseringen af rejsekort .....	18
10. Forventet regnskab 2023 efter 6 måneder .....	21
11. Udvikling i omkostningsindeks for kontrakter vedr. buskørsel .....	26
12. Ekstraordinær forlængelse af kontrakter på buskørsel .....	28
13. Meddelelser .....	30
14. Eventuelt .....	30

## SAG TIL BESLUTNING:

### 1. BUDGET 2024

#### Resumé:

Administrationen fremlægger i denne sag budget 2024 til beslutning.

I budget 2024 er FynBus' samlede ejerbidrag på ca. 550 mio. kr., som er et fald på ca. 6 mio. kr. i forhold til budget 2023. Forskellen skyldes, at budgettet for buskørsel og åben flextrafik er reduceret med ca. 11 mio. kr. mens budgettet for flextrafik er øget med ca. 5 mio. kr.

De fleste forudsætninger i budget 2024 ligger fast ud fra indmeldinger fra kommuner, herunder niveau for køreplanstimer samt allerede besluttede takststigninger.

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- beslutter budget 2024 ud fra de beskrevne rammer.

#### Vedtagelse:

#### Sagsfremstilling:

I denne sag fremlægger administrationen forslag til budget 2024.

Forudsætninger for budget 2024 er:

- Takststigning på 5,5 % herunder forventet effekt på passagertal.
- Omkostningsindeks pr. august 2023.
- Ændringer i rutenet for Odense bybusser og den regionale buskørsel.
- P/L på 4,1% ved fællesudgifter samt en 2 % besparelse på administration.

I budget 2024 er FynBus' samlede ejerbidrag på ca. 550 mio. kr., som er et fald på ca. 6 mio. kr. i forhold til budget 2023. Forskellen skyldes, at budgettet for buskørsel og åben flextrafik er reduceret med ca. 11 mio. kr. mens budgettet for flextrafik er øget med ca. 5 mio. kr.

De væsentlige årsager til reduktionen ved buskørsel og åben flextrafik er reduktioner i regionens og Odenses rutenet.

Stigningen i flextrafikken skyldes hovedsageligt dyrere flextrafik kontrakter der trådt i kraft marts 2023 og har helårseffekt i 2024.

De fleste forudsætninger i budget 2024 ligger fast ud fra indmeldinger fra kommuner, herunder niveau for køreplanstimer samt allerede besluttede takststigninger.

I nedenstående tabel ses budget 2023 og budget 2024 fordelt på ejerne.

Tabel 1: Budget 2023 og budget 2024 fordelt på ejerne

Samlet ejerbidrag for bus og flextrafik (mio. kroner i årets priser, inkl kompensation)	Buskørsel og åben flextrafik		Flextrafik		Afvigelse B 2023 - B 2024
	Budget, 2023	Budget 2024	Budget, 2023	Regnskab, 2024	
FynBus	459,3	448,4	97,0	101,5	6,4
Region Syddanmark	150,1	144,7	8,6	8,4	5,6
Assens	22,4	22,1	12,2	12,7	-0,2
Faaborg - Midtfyn	31,0	31,7	27,3	27,5	-0,9
Kerteminde	8,2	8,5	4,9	2,6	1,9
Langeland	7,3	7,1	3,1	3,3	0,0
Middelfart	13,7	15,2	2,2	2,4	-1,6
Nordfyn	17,9	17,4	20,6	25,9	-4,9
Nyborg	16,9	17,3	2,4	3,4	-1,3
Odense	161,2	154,3	12,3	11,5	7,7
Svendborg	30,6	30,1	2,7	3,0	0,2
Ærø	-	-	0,6	0,8	-0,2

Der er udarbejdet ejerspecifikke notater for budget 2024 som er sendt til administrativ kommentering og bilaterale økonomimøder forud for bestyrelsesmødet.

## Bus- og åben flexkørsel

Hovedtallene for buskørsel og åben flextrafik fremgår af tabel 2.

Tabel 2: Udviklingen i hovedtallene for buskørsel og åben flextrafik for perioden regnskab 2021 til budget 2024

Mio. kroner (årets priser) Incl. Kompensation (for de først måneder)	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
<b>Busdrift</b>							
Indtægter	-150,0	-155,7	-171,6	-161,4	-162,5	-10,2	1,1
Kørselsudgifter	511,5	544,7	544,6	522,5	513,2	22,1	9,3
Fællesudgifter	80,6	84,6	83,4	87,1	85,5	-3,6	1,6
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>442,1</b>	<b>473,6</b>	<b>456,4</b>	<b>448,1</b>	<b>436,1</b>	<b>8,3</b>	<b>12,0</b>
Kompensation	-66,4	-18,2	-7,6	-7,6	0,0	0,0	-7,6
<b>Ejerbidrag incl. komensation</b>	<b>375,6</b>	<b>455,4</b>	<b>448,9</b>	<b>440,6</b>	<b>436,1</b>	<b>8,3</b>	<b>4,5</b>
<b>Åben Flextrafik</b>							
Indtægter	-2,8	-3,0	-4,0	-3,4	-3,4	-0,7	0,0
Kørselsudgifter	8,6	8,9	10,4	11,6	11,7	-1,2	-0,1
Fællesudgifter	4,9	4,0	4,1	3,7	4,0	0,4	-0,3
<b>Ejerbidrag Åben Flextrafik</b>	<b>10,6</b>	<b>9,9</b>	<b>10,4</b>	<b>11,9</b>	<b>12,3</b>	<b>-1,5</b>	<b>-0,4</b>
Kompensation	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Ejerbidrag Åben Flextrafik incl. kom</b>	<b>13,8</b>	<b>9,9</b>	<b>10,4</b>	<b>11,9</b>	<b>12,3</b>	<b>-1,5</b>	<b>-0,4</b>
<b>Ejerbidrag i alt excl kompensation</b>	<b>452,7</b>	<b>483,5</b>	<b>466,8</b>	<b>460,0</b>	<b>448,4</b>	<b>6,8</b>	<b>11,6</b>
Kompensation i alt	-63,2	-18,2	-7,6	-7,6	0,0	0,0	-7,6
<b>Ejerbidrag i alt</b>	<b>389,4</b>	<b>465,3</b>	<b>459,3</b>	<b>452,5</b>	<b>448,4</b>	<b>6,8</b>	<b>4,1</b>

Budgettet for ejerbidraget i 2024 er ca. 448 mio. kr. Det er en mindreudgift på ca. 11 mio. kr., i forhold til budget 2023 og en mindreudgift på ca. 4 mio. kr. i forhold til forventet regnskab 2023.

Den væsentlige årsag skyldes reducerede kørselsudgifter og planlagte ændringer i rutenettet for den regionale buskørsel og Odense Bybusser.

### Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken Region Syddanmark eller de enkelte kommuner. Det omfatter bl.a. FynBus' administration, billetsystem, kontrol, kundecenter.

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter følger den kommunale fremskrivning på 4,1 % og udgør dermed 70,3 mio. kr., svarende til en øgning på ca. 2,7 mio. kr.

Bestyrelsen har tidligere tilkendegivet, at den ønsker en 2% besparelse. Dette er indarbejdet i budget 2024, hvilket betyder, at rammen reduceres med ca. 1,4 mio. kr.

Fællesudgifterne kører i et lukket system, hvor mer- eller mindreforbrug overføres til efterfølgende år. Administrationen forventer, der samlet er en gæld på ca. 3,6 mio. kr. ved udgangen af 2023. Denne gæld skal afdrages ved siden af besparelsen på 2%.

Se samlede fællesudgifter i tabellen nedenfor.

Tabel 3: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2021 til budget 2024

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
<b>Ordinær ramme</b>	<b>64,6</b>	<b>65,9</b>	<b>67,5</b>	<b>67,5</b>	<b>70,3</b>		
Driftsrelaterede udgifter	10,3	11,7	12,0	12,3	12,9	-0,3	-0,6
Salgsrelaterede udgifter	17,0	18,3	16,5	16,5	16,2	0,0	0,3
Administrative udgifter	36,7	38,0	38,3	41,5	38,9	-3,3	2,7
<b>Over/underskud</b>	<b>0,5</b>	<b>-2,1</b>	<b>0,8</b>	<b>-2,9</b>	<b>2,3</b>	<b>-3,6</b>	<b>-5,2</b>
Udgifter Rejsekort	15,0	15,3	15,7	15,7	16,3	0,0	-0,6
Investering Odense Letbane	5,0	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rammestyling / Overførsel	-4,5	-2,1	-0,8	2,9	-2,3	-3,6	5,2
Anlægsprojekter	1,0	1,9	1,0	1,0	1,2	0,0	-0,2
<b>I alt</b>	<b>80,6</b>	<b>83,2</b>	<b>83,4</b>	<b>87,1</b>	<b>85,5</b>	<b>-3,6</b>	<b>1,6</b>

Administrationen ansøger om følgende anlægsprojekt i 2024:

- Ny hjemmesiden på 1,5 mio. kr. som deles mellem buskørsel og flextrafik med 80/20.

Anlægsprojektet er indarbejdet budgettet.

## Flextrafik

Hovedtallene for flexkørsel fremgår i tabellen herunder.

Tabel 4: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2021 til budget 2024

Mio. kroner (årets priser) Incl. kompensation	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
Indtægter	-5,7	-6,3	-8,1	-6,8	-7,0	-1,3	0,1
Entreprenørudgifter	61,3	76,0	82,2	89,1	84,8	-6,9	4,3
<b>Flex udgifter, netto</b>	<b>55,6</b>	<b>69,7</b>	<b>74,2</b>	<b>82,3</b>	<b>77,8</b>	<b>-8,1</b>	<b>4,4</b>
Fællesudgifter	20,5	24,0	24,1	23,8	23,7	0,3	0,1
<b>Ejerbidrag</b>	<b>76,1</b>	<b>93,7</b>	<b>98,3</b>	<b>106,1</b>	<b>101,5</b>	<b>-7,8</b>	<b>4,5</b>
Kompensation	10,1	0,0	-1,3	-1,3	0,0	-	-1,3
<b>Ejerbidrag incl. Kompensation</b>	<b>86,2</b>	<b>93,7</b>	<b>97,0</b>	<b>104,8</b>	<b>101,5</b>	<b>-7,8</b>	<b>3,2</b>

Budgettet for ejerbidraget i 2024 er ca. 101 mio. kr. Det er en merudgift på ca. 5 mio. kr., i forhold til budget 2023 og en mindredgift på ca. 3 mio. kr. i forhold til forventet regnskab 2023.

Den væsentlige årsag skyldes nye kontrakter pr. marts 2023, som har højere priser end tidligere kontrakter.

### Fællesudgifter

Fællesudgifterne forventes i 2024 at udgøre 27,7 mio. kr. Fællesudgifterne i budget 2024 er en fremskrivning af forventede fællesudgifter i 2023 med p/l regulering på 4,1 % og en budgetreduktion på 2%.

Tabel 5: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2021 til budget 2024

Mio. kroner (årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
Fællesudgifter, Åben Flextrafik	4,9	4,0	4,1	3,7	4,0	0,4	-0,3
Fællesudgifter, Flextrafik	20,5	24,0	24,1	23,8	23,7	0,3	0,1
<b>Fællesudgifter, i alt</b>	<b>25,4</b>	<b>28,0</b>	<b>28,2</b>	<b>27,5</b>	<b>27,7</b>	<b>0,7</b>	<b>-0,3</b>

Budget 2024 for fællesudgifterne er ca. 0,5 mio. lavere end budget 2023.

Der ansøges om følgende anlægsprojekt i 2024:

- Ny hjemmesiden på 1,5 mio. kr. som deles mellem buskørsel og flextrafik med 80/20.

Anlægsprojektet er indarbejdet budgettet.

### Bilag:

Bilag 1.1 Notat, Forventet regnskab 2023 og budgetforslag 2024, hovedtal

Bilag 1.2 Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2023 og budgetforslag 2024, samt budgetoverslag 2025 – 2027

**2. LUKKET PUNKT**

### 3. GODKENDELSE AF DE FÆLLES LANDSDÆKKENDE REJSEREGLER PR. 1. JANUAR 2024

**Resumé:**

Hvert år opdaterer repræsentanter for trafikselskaberne i Danmark de fælles landsdækkende rejseregler, som er de vilkår der gælder for rejsende med kollektiv transport. FynBus' bestyrelse skal godkende ændringer i rejsereglerne, før de kan træde i kraft.

Ændringen denne gang er tilføjelse af reglerne for brugen af Nordjyllands Trafikselskabs Plusbus, det er blevet tydeligere at letbanerne i Danmark også er omfattet af rejsereglerne, og kontrolafgiften kan nedsættes til 125 kr. hvis en passager har glemt at checke ind, men har et gyldigt pendlerkombikort.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender opdateringen af de fælles landsdækkende rejseregler, der træder i kraft 1. januar 2024

**Vedtagelse:****Sagsfremstilling:***Proces for ændring af rejsereglerne*

De landsdækkende rejseregler er et kompromis mellem de forskellige trafikselskabers rejseregler, hvor hensigten er at opnå størst mulig mængde af ens regler. Alle repræsentanter for trafikselskaberne kan melde forslag til ændringer af rejsereglerne ind. Herefter mødes repræsentanterne og drøfter de ønskede ændringer. Rejsereglerne opdateres mindst 1 gang om året.

*De væsentligste ændringer i rejsereglerne*

Nordjyllands Trafikselskab har tilføjet regler for, hvordan Plusbus virker. Derudover har rejseregeludvalget gjort det mere tydeligt at letbanerne også er omfattet af rejsereglerne.

Rejseregeludvalget har udvidet muligheden for at nedsætte kontrolafgiften til 125 kr. Sagsbehandleren kan sætte kontrolafgiften ned, hvis kunden har et pendlerkombikort med en gyldig periode på, men hvor kunden har glemt at lave et check ind.

**Bilag:**

Bilag 3.1 Landsdækkende rejseregler pr. 1/1 2024 -Udkast med ændringsmarkeringer



## 4. UDBUD AF BYBUSKØRSEL I SVENDBORG KOMMUNE

### Resumé:

*Svendborg Kommune har besluttet at buskørsel i Svendborg by skal udbydes med opstart medio 2025 med emissionsfrie busser i en 12-årig kontrakt med mulighed for forlængelse.*

*Administrationen fremlægger sagen til beslutning mhp. at udbudsformen 'offentligt udbud' samt tildelingskriteriet 'pris' anvendes for udbud af buskørsel i Svendborg by.*

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- udbudsformen 'offentligt udbud' anvendes for udbuddet af emissionsfri buskørsel i Svendborg by
- tildelingskriteriet er 'pris'

### Vedtagelse:

### Sagsfremstilling:

FynBus' administration offentliggjorde udbud af buskørsel i Svendborg, Middelfart og Nyborg Kommune i foråret 2023. Da de indkomne tilbud oversteg kommunernes budget, valgte kommunerne at annullere udbuddene.

Svendborg Kommune har den 7. september 2023 besluttet, at bybuskørslen udbydes med emissionsfrie busser i en 12-årig kontrakt med mulighed for forlængelse.

Kontrakt vedr. lokalkørslen i Svendborg Kommune vil blive ekstraordinært forlænget indtil et køreplansskifte primo 2027.

### Beslutningskompetence:

Efter FynBus' vedtægt træffer bestyrelsen beslutning om udbudsstrategier og efter den vedtagne udbudspolitik træffer bestyrelsen beslutning om de overordnede rammer og principper for udbud af buskørsel.

Da det er bestyrelsens kompetence at fastlægge de overordnede rammer og principper for udbud af buskørsel, skal fastsættelse af vilkår, træffes af bestyrelsen.

Direktøren forelægger sagen for bestyrelsen med henblik på valg af tildelingskriterie samt udbudsform.

### Tildelingskriterie:

Tildelingskriteriet bruges til at vurdere de indkomne tilbud og finde frem til det bedste tilbud.

Efter FynBus' udbudspolitik anvender FynBus to forskellige tildelingskriterier, 'Pris' og 'Bedste forhold mellem pris og kvalitet'.

Det annullerede udbud om emissionsfri buskørsel i Middelfart, Svendborg og Nyborg Kommune blev gennemført på baggrund af beslutning om et fælles udbud af buskørsel på Fyn og Langeland. På bestyrelsesmødet den 16. september 2022, godkendte bestyrelsen tildelingskriteriet "bedste forhold mellem pris og kvalitet" samt at udbuddet skete efter udbudsformen "udbud efter forhandling".

Erfaringerne fra det annullerede udbud har dog vist, at der er begrænset konkurrence på de evalueringskrav, der var angivet at skulle vægte ved vurdering af kvalitet af 'Busmateriel' (15 %) samt 'Drift og organisation' (10%). Reelt havde prisen (75%), derfor den afgørende betydning.

Udover en række evalueringskrav havde FynBus en stillet krav og minimumskrav til såvel 'Busmateriel' som 'Drift og organisation', der alle skulle opfyldes.

Der var tale om få evalueringskrav, da hvert enkelt evalueringskrav ellers ville tælle ganske lidt. Der er få, men meget ens, busmærker at vælge mellem på markedet, når der er tale om emissionsfri busser. Det betød, at alle tilbudsgiverne afgav næsten enslydende tilbud på busmateriel, på trods af der blev budt ind med forskellige busmærker.

Også i forhold til 'drift og organisering', var der kun få afvigelser i de tilbudte løsninger. Det betød samlet set, at der stort set ingen konkurrence var på evalueringskravene, udover selve prisen.

Administrationen vurderer, at da der stilles så høje kvalitetskrav til den udbudte buskørsel og busmateriel, er det reelt prisen der afgør hvem, der vinder konkurrencen. Det vil derfor ikke ændre på konkurrencesituation, men til gengæld giver en nemmere evalueringsproces, hvis tildelingskriteriet er 'pris'.

Valg af tildelingskriteriet 'pris' betyder, at der udelukkende vil blive konkurreret på den tilbudte pris på bybuskørslen, og at krav til busmateriel og drift og kvalitet til gengæld vil være nøje beskrevet i udbudsmaterialet.

#### Udbudsform:

Ved et EU-udbud kan en udbyder vælge mellem offentligt udbud, begrænset udbud og udbud med forhandling.

Ved brug af tildelingskriteriet 'pris', vurderer administrationen, at det bedst udbudsform vil være 'offentligt udbud', hvor alle konditionsmæssige tilbudsgivere kan afgive tilbud.

## 5. TAKSTSTIGNING PÅ HANDICAPKØRSEL

### Resumé:

På bestyrelsesmødet den 8. september 2023 vedtog bestyrelsen en stigning i taksten på 5,5% for buskørsel i FynBus' område. Administrationen fremlægger forslag til en tilsvarende takststigning for handicapkørsel.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- Stigning af taksten for en handicapkørsel som beskrevet i sagen

### Vedtagelse:

### Sagsfremstilling:

Bestyrelsen besluttede på bestyrelsesmødet den 8. september 2023 en stigning i taksterne for buskørsel i FynBus' område på 5,5%. Ændringerne træder i kraft den 21. januar 2024.

På mødet besluttede bestyrelsen, at sag med forslag til stigning af takster på flextrafik området skulle fremlægges særskilt for bestyrelsen.

FynBus har 3 former for flexkørsel, hvor en passager opkræves betaling. De 3 former for flexkørsel er handicapkørsel samt flextur og plustur.

I denne sag behandles udelukkende forslag om takststigninger for handicapkørsel.

#### *Handicapkørsel*

FynBus er efter lovgivningen forpligtet til at udføre handicapkørsel for svagt bevægelseshæmmede, blinde og svagtseende over 18 år.

Takster for handicapkørsel er ikke omfattet af det loft for takststigninger, som Transportministeriet hvert år fastlægger for buskørsel. Taksten må dog ikke være væsentlig højere end taksten for anden kørsel, som FynBus varetager, fx buskørsel.

Administrationen tager udgangspunkt i en takststigning på ca. 5,5%. Prisen for en tur, skal munde ud i et rundt beløb, der skal kunne betales med kontanter.

En takststigning på ca. 5,5% vil betyde, at priserne for handicapkørsel er på niveau med priserne i Sydtrafik og Nordjyllands Trafikselskab.

Se Tabel 1 for sammenligning af takster for handicapkørsel på tværs af trafikselskaber:

Tabel 1: Priser for handicapkørsel fordelt på trafikskaber

Trafikskab	Minimumspris	Km inkluderet i minimumspris	Pris pr km - ud over inkluderede km	Maksimumpris
<i>FynBus - inden eventuel prisændring</i>	42 kr.	10	4,20 kr.	160 kr.
FynBus- efter eventuel prisændring	45 kr.	10	4,50 kr.	170 kr.
Nordjyllands Trafikskab	45/65* kr.	10	4,50 kr.	
Midttrafik	35 kr.	10	3,50 kr.	
Sydtrafik	45 kr.	10	4,50 kr.	
Movia	24 kr.	5	2,40 kr.	

\*minimumspris hævet med 20 kr. i myldretid

Administrationen foreslår, at

- Minimumsprisen for en kørsel hæves fra 42 kr. til 45 kr.  
Det betyder at pris pr. km. for de første 10 km., hæves fra 4,20 kr. til 4,50 kr.
- Pris pr. km. udover 10 km. hæves fra 4,25 kr. til 4,50 kr.
- Maksimumsprisen for en tur hæves fra 160 kr. til 170 km.

Baseret på aktiviteten for handicapkørslen i 2022, vil takststigningen medføre et årligt merprovenu på ca. 350.000 kr.

## 6. GRATIS LOKALKØRSEL I KERTEMINDE KOMMUNE I 2024

### Resumé:

Kerteminde Kommune har i budgetaftalen for 2024 besluttet at gøre lokaltrafikken gratis for alle borgere. Beslutningen skal godkendes af FynBus bestyrelse, der har den formelle beslutningskompetence for fastsættelse af takster.

Administrationen fremlægger sagen til beslutning.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender gratis buskørsel på lokalruterne i Kerteminde kommune for 2024

### Vedtagelse:

### Sagsfremstilling:

Administrationen har modtaget en henvendelse fra Kerteminde Kommune, som i sin budgetaftale for 2024 af 18. september 2023, har besluttet at gøre lokalkørsel med bus i Kerteminde Kommune gratis for alle borgere. I 2023 er lokalkørsel gratis for alle op til 16 år.

Gratis-kørsel vil efter godkendelse omfatte følgende lokalruter i Kerteminde kommune:

**Tabel 1: Lokalruter i Kerteminde kommune, 2024**

481	Dalby - Mesinge - Måle - Kerteminde
482	Kerteminde - Kølstrup - Rynkeby
483	Korshavn - Martofte - Dalby
484	Dalby - Midskov - Mesinge - Munkebo
485	Nymarken - Rynkeby - Kerteminde
489	Nymarkshuse - Marslev - Langeskov
490	Nonnebo – Birkende – Marslev - Langeskov
491	Langeskov - Rønninge - Birkende - Langeskov

Da bestyrelsen har kompetencen ift. fastsættelse af takster, skal beslutningen godkendes af FynBus' bestyrelse inden den kan effektueres, hvorfor administrationen fremlægger sagen til beslutningen.

Konsekvenserne af beslutningen er ikke indarbejdet i budget 2024.

## 7. REVURDERING AF KONCEPT FOR FLEX- OG PLUSTUR

### Resumé:

*Flex- og plustur blev indført i FynBus i starten af 2020.*

*Administrationen foreslår, at konceptet for flex- og plustur revurderes ift. takster og åbningstider for at forenkle, harmonisere og skabe bedre sammenhæng på tværs af kommuner, og dermed styrke mobiliteten.*

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender at konceptet for flex- og plustur undersøges mhp. forenkling og harmonisering af pris samt åbningstider for kørsel

### Vedtagelse:

### Sagsfremstilling:

Bestyrelsen besluttede i 2019 koncept for Flex- og Plustur med opstart i februar 2020, efter forudgående politisk høring i kommunerne.

Kommunerne kan vælge mellem forskellige åbningstider for brug af flex- og plustur. Kommunerne kan også vælge mellem forskellige priser for brugen af flex- og plustur.

Priser og åbningstider for hvornår flex- og plustur kan bruges, kan ses i tabel 1.

Tabel 1 - Pris og åbningstid for brug af flex- og plustur

Prisstruktur. Flextur og Plustur pr september 2023								
Kommune	Nyborg <sup>1</sup>		Faaborg Midtfyn <sup>1</sup>		Assens <sup>1</sup>		Middelfart <sup>1</sup>	
Flextur	Minimum	Inkl.	Minimum	Inkl.	Minimum	Inkl.	Minimum	Inkl.
Bestilt via rejseplan	25 kr.	5 km	25 kr.	5 km	32 kr.	4 km	30 kr.	6 km
Betilt via telefon	35 kr.	7 km	35 kr.	7 km	48 kr.	6 km	40 kr.	8 km
Herefter pris pr km	5 kr.		5 kr.		8 kr.		8 kr.	
<b>Plustur</b>	<b>25 kr.</b>							
Kommune	Svendborg <sup>2</sup>		Nordfyn <sup>2</sup>		Kerteminde <sup>2</sup>			
Flextur- bestilt via	Minimum	Inkl.	Minimum	Inkl.	Minimum	Inkl.		
Bestilt via rejseplan	30 kr	6 km	30 kr.	6 km	30 kr.	6 km		
Betilt via telefon	35 kr.	7 km	40 kr.	8 km	40 kr.	8 km		
Herefter pris pr km	5 kr.		5 kr.		5 kr.			
<b>Plustur</b>	<b>25 kr.</b>							

1: Åbningstid Flextur 06:00-24:00, 2: Åbningstid Flextur 09:00-24:00, Åbningstid Plustur 05:30-24:00

Tabellen viser, at der er forskellige takster og åbningstider for brugen af flex- og plustur, fra kommune til kommune. Systemet er svært at overskue for passagerne. Med et nyt regionalt bussystem ser administrationen et behov for forenkling og harmonisering af takster og åbningstider for flex- og plustur.

Som led i masterplanen for de regionale ruter udarbejder administrationen i samarbejde med kommunerne en strategi for strategiske knudepunkter. I den forbindelse vil også stoppesteder for plustur blive gentænkt.

Administrationen fremlagde på bestyrelsesmødet den 4. maj 2023 en evaluering af flex- og plustur til orientering.

Undersøgelsen vil også omfatte vurdering af evt. rabat ved brug af selvbetjening samt åbningstider for telefonisk betjening i Flextrafik Callcenter. Målet er at øge selvbetjeningen for at reducere de administrative udgifter i forbindelse med bestilling.

Administrationen forventer, at ændringer af priser samt åbningstider for flex- og plustur skal have virkning samtidig med et nyt regionalt bussystem implementeres til august 2024.

Kommunerne vil på administrativt niveau blive involveret i tilrettelæggelsen af forslag til nyt koncept for flex- og plustur. Kommunerne vil desuden blive hørt politisk i beslutningen om nyt koncept og serviceniveau for brugen af flex- og plustur.

## 8. MØDEPLAN FOR BESTYRELSEN FOR 2024

### Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til mødeplan for bestyrelsen for 2024.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslag til mødeplan for bestyrelsen for 2024

### Vedtagelse:

### Sagsfremstilling:

Administrationen har koordineret forslag til mødekalender for 2024 med kommunerne og Region Syddanmark, som tager højde for andre planlagte møder, som fx udvalgs møder og budgetseminarer. Mødeforslagene er ikke afstemt med bestyrelsesmedlemmers personlige kalendere.

#### *Forslag:*

Fredag d. 19. januar (er aftalt og kalenderlagt)

Fredag d. 23. februar

Mandag d. 25. marts (i ugen op til påskeferien) – (som reservation)

Fredag d. 26. april

Fredag d. 31. maj (som reservation)

Fredag d. 28. juni

Fredag d. 23. august

Fredag d. 27. september (som reservation)

Fredag d. 25. oktober

Fredag d. 22. november (som reservation)

Fredag d. 13. december

### Bilag:

Bilag 8.1 Mødeplan og ledige mødetidspunkter. De forslåede tidspunkter er markeret med gult.



**SAG TIL DRØFTELSE**

Ingen.

## SAG TIL ORIENTERING

### 9. STATUS PÅ DIGITALISERINGEN AF REJSEKORT

#### Resumé:

*I de kommende år vil der ske forandringer i den måde kunderne køber billet til deres rejser med kollektiv trafik. For FynBus betyder forandringerne, at der vil være en besparelse fra 2028, som skal anvendes til at afdrage investeringen på det oprindelige rejsekortsystem.*

*I denne sag orienterer administrationen kort om forandringerne.*

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

#### Vedtagelse:

#### Sagsfremstilling:

Rejsekort & Rejseplan A/S skal på vegne af selskabets ejere – trafikvirksomhederne – anskaffe, idriftsætte og levere én samlet national trafikinformations- og mobilitetstjeneste. Det vil være i form af dels en digital tjeneste, som brugere kan tilgå via mobile enheder, og dels en ikke-digital løsning til de nuværende Rejsekort-kunder, der ikke har mulighed for at anvende Rejsekort via en mobil enhed.

De nye løsninger muliggør, at selskabet kan udfase det nuværende meget omkostningstunge Rejsekortsystem og infrastruktur i form af de blå punkter.

Den ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste vil skulle dække hele Danmark og inkluderer – når den er fuldt udrullet – alle standard-billetprodukter, herunder plustur, flextur og individuel handicapkørsel. Kommercielle produkter fra trafikvirksomhederne og øvrige tilsluttede mobilitetsudbydere tilbydes en tilknytning til løsningen.

Målet er at gøre den kollektive mobilitet sømløs og intuitiv med integreret planlægning, reservation og billetkøb samlet ét sted. En styrket realtids-trafikinformation skal gøre det nemmere at benytte kollektiv transport, specielt når rejsen har flere skift, og når der opstår uventede situationer med forsinkelser, aflysninger, sporændringer m.m. Det er således vigtigt, at den ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste bidrager til at reducere en række af de kendte kundebarrierer for at bruge den kollektiv transport.

Nedenstående figur viser produktudviklingen i de kommende år.

Figur 1 – Produktudviklingen de kommende år

## En samlet løsning til kunderne



### RejseBillet

RejseBillet blev lanceret som app hen over sommeren. På denne app kan man købe sin billet inden rejsen påbegyndes og betale med MobilePay eller betalingskort. Appen kan udover zonebilletter og enkeltbilletter også håndtere pendlerkort, hvilket betyder at pendlere ikke længere skal have et plastikkort. Fra december i år vil også ungdomskort og eventbilletter kunne købes i RejseBillet. Derfor vil FynBus formentlig lukke vores egen billetapp i 2024.

### Det digitale Rejsekort

Det digitale Rejsekort bliver en app, hvor man kan tjekke ind og ud ligesom med det nuværende Rejsekort. Ud fra GPS-data vil Rejsekort afregne prisen for rejsen ved tjek ud. Det bliver ikke nødvendigt at tjekke ind ved skift mellem transportmidler undervejs, som det er tilfældet ved det nuværende Rejsekort. Med det digitale Rejsekort forsvinder det nuværende plastikkort og standerne til tjek ind og tjek ud. Det digitale Rejsekort vil blive sat på markedet i 2024 med gradvis indfasning af de nuværende Rejsekort kundetyper, som voksen, pensionist, handicap etc.

### Den ikke digitale løsning

Når plastikkortet erstattes af en app, vil der være en række af de eksisterende Rejsekort-kunder, som af forskellige årsager ikke kan benytte app-løsningen, fordi de eksempelvis ikke har en smartphone, er kognitivt udfordrede, ønsker fuld anonymitet eller lignende. Til de kundegrupper udvikler Rejsekort & Rejseplan A/S en ikke digital løsning som bl.a. tilbyder:

- Mulighed for at købe og betale for en eller flere billetter før rejsen (forudbetalt) via webshop, betjent salg, genanvendelse af det eksisterende Rejsekort eller anvendelse af betalingskortet som gyldig rejsehjemmel til bus, tog, metro og letbane
- Aktivering af billet før rejsen på en kortlæser, som Rejsekort-kunderne kender det i dag
- Mulighed for abonnement og rabatter pba. kundeprofil
- Kan anvendes til korte og lange rejser samt mulighed for flere rejsende på samme billet

### MaaS-appen

MaaS-appen (Mobility as a Service) bliver appen der samler det hele, herunder mulig integrering med mobilitetsudbydere, som eks. udlejere af delecykler, løbehjul, delebilsfirmaer og samkørsel.

## **Økonomi**

Ud over at give kunderne en lettere adgang til billetkøb, medfører udfasningen af det nuværende Rejsekort en markant reduktion i omkostningerne for selskabets ejere, herunder FynBus. Den forventede årlige besparelse beløber sig til ca. 8 mio. kr. årligt. Tidligere forventede Rejsekort, at besparelsen ville beløbe sig til ca. 10 mio. kr., men denne besparelse er reduceret som følge af stigende udgifter og introduktionen af den ikke-digitale løsning.

Den reducerede betaling på 8 mio. kr. til systemet vil som udgangspunkt ske fra 2028, når udviklingsomkostningerne til det digitale Rejsekort og den ikke-digitale løsning er afdraget. Herefter vil FynBus skulle afdrage investeringen i det oprindelige Rejsekort-udstyr, som blev opsat på Fyn i februar 2017.

På bestyrelsesmødet den 17. november 2023 deltager Rejsekort & Rejseplan A/S med et oplæg om de kommende forandringer på billetområdet.

## 10. FORVENTET REGNSKAB 2023 EFTER 6 MÅNEDER

### Resumé:

Administrationen fremlægger i denne sag forventet regnskab 2023 efter 6 måneder til orientering.

Forventet regnskab 2023 efter 6 mdr. for FynBus samlet viser en forventet merudgift på ca. 1 mio. kr., fordelt med mindreudgift på ca. 7 til buskørsel og åben flextrafik samt merudgift på ca. 8 mio. kr. til flextrafik.

De væsentlige årsager til forventet mindreudgift ved buskørsel og åben flextrafik, på ca. 7 mio. kr., er færre udgifter til buskørsel som modsvares af forventning om færre passagerindtægter.

De væsentlige årsager er til merudgift flextrafik, på ca. 8 mio. kr. er nye entreprenørkontrakter, der trådte i kraft marts 2023, hvor priserne er højere end budgetteret.

Regnskab for fællesudgifterne for buskørsel forventer en merudgift på ca. 3,0 mio. kr. som føres på rammestyring. Merudgiften skyldes primært stigende IT-udgifter, midlertidig ansættelse af en GDPR-konsulent samt stigende renteudgifter til kassekrediten.

Regnskab for fællesudgifterne for flextrafik forventer en mindreudgift på ca. 0,7 mio. kr., som skyldes mindreudgift til løn.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager forventet regnskab 2023 efter 6 måneder til efterretning.

### Afgørelse:

### Sagsfremstilling:

Forventet regnskab 2023 er kommenteret i bilag 1.1 i forhold til budget 2023, som er vedlagt dagsordenpunkt 1.

Forventet regnskab 2023 efter 6 måneder for FynBus viser en samlet forventet merudgift på ca. 1 mio. kr., fordelt med mindreudgift på ca. 7 mio. kr. til buskørsel og åben flextrafik samt merudgift på ca. 8 mio. kr. til flextrafik.

I tabel 1 ses budget og forventet regnskab for 2023 fordelt på ejerne.

Tabel 3: Budget og forventet regnskab for 2023 fordelt på ejerne

Samlet ejerbidrag for bus og flextrafik (mio. kroner i årets priser, inkl kompensation)	2023		2023		Afvigelse B 2023 - R 2023
	Budget, Bus	Regnskab, Bus	Budget, Flextrafik	Regnskab, Flextrafik	
<b>FynBus</b>	459,3	452,5	97,0	104,6	-0,8
Region Syddanmark	150,1	143,8	8,6	8,9	6,0
Assens	22,4	21,3	12,2	11,7	1,6
Faaborg - Midtfyn	31,0	30,2	27,3	32,6	-4,5
Kerteminde	8,2	8,3	4,9	4,2	0,5
Langeland	7,3	6,9	3,1	3,2	0,4
Middelfart	13,7	14,1	2,2	1,9	-0,1
Nordfyn	17,9	16,9	20,6	24,0	-2,5
Nyborg	16,9	16,3	2,4	3,1	0,0
Odense	161,2	165,6	12,3	11,2	-3,3
Svendborg	30,6	29,0	2,7	3,2	1,2
Ærø			0,6	0,8	-0,2

De væsentlige årsager til mindredriften ved buskørsel og åben flextrafik, på ca. 7 mio. kr. er:

- Færre passagerindtægter ved buskørsel på ca. 10 mio. kr., som hovedsageligt skyldes færre passagerer og indtægter end budgetteret for buskørslen i Odense Kommune.
- Færre udgifter til buskørsel på ca. 22 mio. kr., som skyldes kompensation fra staten på ca. 7 mio. kr. og lavere omkostninger end budgetteret som følge af inflationen på ca. 15 mio. kr.

De væsentlige årsager er til merudgiften på flextrafik på ca. 8 mio. kr. er:

- Nye entreprenørkontrakter, der trådte i kraft 1. marts 2023, hvor kontraktpriserne er højere end budgetteret.

Der er udarbejdet ejerspecifikke notater for forventet regnskab 2023 som er sendt til administrativ kommentering og bilaterale økonomimøde forud for bestyrelsesmødet.

### Bus- og åben flextrafik

Hovedtallene for buskørsel og åben flextrafik fremgår af tabel 2.

Tabel 4: Udviklingen i hovedtallene for buskørsel og åben flextrafik for perioden regnskab 2021 til forventet regnskab 2023

Mio. kroner (årets priser) Incl. Kompensation (for de først måned)	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	Afvigelse B 2023 - FR 2023
<b>Busdrift</b>					
Indtægter	-150,0	-155,7	-171,6	-161,4	-10,2
Kørselsudgifter	511,5	544,7	544,6	522,5	22,1
Fællesudgifter	80,6	84,6	83,4	87,1	-3,6
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>442,1</b>	<b>473,6</b>	<b>456,4</b>	<b>448,1</b>	<b>8,3</b>
Kompensation	-66,4	-18,2	-7,6	-7,6	0,0
<b>Ejerbidrag incl. komensation</b>	<b>375,6</b>	<b>455,4</b>	<b>448,9</b>	<b>440,6</b>	<b>8,3</b>
<b>Åben Flextrafik</b>					
Indtægter	-2,8	-3,0	-4,0	-3,4	-0,7
Kørselsudgifter	8,6	8,9	10,4	11,6	-1,2
Fællesudgifter	4,9	4,0	4,1	3,7	0,4
<b>Ejerbidrag Åben Flextrafik</b>	<b>10,6</b>	<b>9,9</b>	<b>10,4</b>	<b>11,9</b>	<b>-1,5</b>
Kompensation	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Ejerbidrag Åben Flextrafik incl. komensation</b>	<b>13,8</b>	<b>9,9</b>	<b>10,4</b>	<b>11,9</b>	<b>-1,5</b>
<b>Ejerbidrag i alt excl komensation</b>	<b>452,7</b>	<b>483,5</b>	<b>466,8</b>	<b>460,0</b>	<b>6,8</b>
Kompensation i alt	-63,2	-18,2	-7,6	-7,6	0,0
<b>Ejerbidrag i alt</b>	<b>389,4</b>	<b>465,3</b>	<b>459,3</b>	<b>452,5</b>	<b>6,8</b>

Ejerbidraget forventes i 2023 at udgøre ca. 452 mio. kr. Det er en mindredgift på ca. 7 mio. kr., svarende til et fald på ca. 1,5% i forhold til budget 2023. De væsentlige årsager skyldes manglende passagerindtægter på ca. 10 mio. kr. samt en reduktion af kørselsudgifterne på ca. 22 mio. kr.

Forventet regnskab 2023 efter 6 måneder er forbedret med ca. 17 mio. kr. i forhold til forventningen efter 3 måneder. Ændringerne skyldes:

- Forventning om flere indtægter efter 6 måneder, ca. 9 mio. kr.
- Fald i omkostningsindekserne samt forventning om mindre dubleringskørsel, ca. 8 mio. kr.

#### Fællesudgifter

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

FynBus forventer i 2023 en merudgift på 3,6 mio. kr., for de ordinære fællesudgifter, men da der ikke er disponeret for ca. 0,75 mio. kr. vil saldoen til rammestyningen være ca. 3 mio. kr. for 2023, som hovedsageligt skyldes:

- Forventet merbrug på IT-udgifter på ca. 1,4 mio. kr.
- Midlertidig ansættelse af en GDPR-medarbejder
- Øget renteudgift til kassekreditten på ca. 1,5 mio. kr.

Administrationen arbejder på en opbremsning af udgifterne i 2023 med henblik på at reducere det forventet merforbrug på fællesudgifterne.

Forventet regnskab 2023 efter 6 måneder er forringet med ca. 0,2 mio. kr. til trods for opbremsning i udgifterne. Det skyldes, at forventet merudgift til kassekrediten er øget med ca. 1,2 mio. kr., på grund af stigningen i den nationale indlånsrente.

Se samlede fællesudgifter i tabel 3 nedenfor.

Tabel 3: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2021 til forventet regnskab 2023

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	Afvigelse B 2023 - FR 2023
<b>Ordinær ramme</b>	<b>64,6</b>	<b>65,9</b>	<b>67,5</b>	<b>67,5</b>	
Driftsrelaterede udgifter	10,3	11,7	12,0	12,3	-0,3
Salgsrelaterede udgifter	17,0	18,3	16,5	16,5	0,0
Administrative udgifter	36,7	38,0	38,3	41,5	-3,3
<b>Over/underskud</b>	<b>0,5</b>	<b>-2,1</b>	<b>0,8</b>	<b>-2,9</b>	<b>-3,6</b>
Udgifter Rejsekort	15,0	15,3	15,7	15,7	0,0
Investering Odense Letbane	5,0	1,4	0,0	0,0	0,0
Rammestyring / Overførsel	-4,5	-2,1	-0,8	2,9	-3,6
Anlægsprojekter	1,0	1,9	1,0	1,0	0,0
<b>I alt</b>	<b>80,6</b>	<b>83,2</b>	<b>83,4</b>	<b>87,1</b>	<b>-3,6</b>

Udgifterne til Rejsekort & Rejseplan A/S er budgetteret til 15,7 mio. kr. og forventes at være på niveau med budgettet.

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

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

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

### Flextrafik

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

I marts 2023 er der trådt nye entreprenørkontrakter i kraft med højere kontraktpriser end budgetteret. Kontrakterne prisreguleres nu hver 3. måned, så afregningspriserne i højere grad end tidligere, vil afspejle den faktiske prisudvikling.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår i tabellen herunder.



Tabel 4: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2021 til 2023

Mio. kroner (årets priser) Incl. kompensation	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	Afvigelse B 2023 - FR 2023
Indtægter	-5,7	-6,3	-8,1	-6,8	-1,3
Entreprenørudgifter	61,3	76,0	82,2	89,1	-6,9
<b>Flex udgifter, netto</b>	<b>55,6</b>	<b>69,7</b>	<b>74,2</b>	<b>82,3</b>	<b>-8,1</b>
Fællesudgifter	20,5	24,0	24,1	23,8	0,3
<b>Ejerbidrag</b>	<b>76,1</b>	<b>93,7</b>	<b>98,3</b>	<b>106,1</b>	<b>-7,8</b>
Kompensation	10,1	0,0	-1,3	-1,3	-
<b>Ejerbidrag incl. Kompensation</b>	<b>86,2</b>	<b>93,7</b>	<b>97,0</b>	<b>104,8</b>	<b>-7,8</b>

Forventet regnskab 2023 efter 2. kvartal viser et ejerbidrag på 104,8 mio. kr. Dette svarer til en merudgift på 7,8 mio. kr. eller 7,4 % i forhold til budgettet. Merudgiften kan henføres til højere entreprenørudgifter primært som følge af nye kontraktpriser.

#### Fællesudgifter

Forventet regnskab 2023 for fællesudgifterne viser 27,5 mio. kr., hvilket er en mindredgift på 0,7 mio. kr. som skyldes et forventet mindredgift på løn på ca. 0,7 mio. kr.

Tabel 6: Oversigt over fællesudgifter for perioden regnskab 2021 til 2023

Mio. kroner (årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	Afvigelse B 2023 - FR 2023
Fællesudgifter, Åben Flextrafik	4,9	4,0	4,1	3,7	0,4
Fællesudgifter, Flextrafik	20,5	24,0	24,1	23,8	0,3
<b>Fællesudgifter, i alt</b>	<b>25,4</b>	<b>28,0</b>	<b>28,2</b>	<b>27,5</b>	<b>0,7</b>

#### Bilag:

Der henvises til bilag 1.1 i dagsordenens punkt 1.

## 11. UDVIKLING I OMKOSTNINGSINDEKS FOR KONTRAKTER VEDR. BUSKØRSEL

### Resume:

Administrationen orienterer løbende bestyrelsen om udviklingen i omkostningsindeks, og den økonomiske konsekvens i forhold til budgettet.

Ved seneste omkostningsindeks pr. oktober 2023 estimeres en samlet mindreudgift på buskørsel på ca. 11,5 mio. kr. i 2023 i forhold til Budget 2023. Mindreudgiften skyldes især et faldende diesel-omkostningsindeks.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

### Vedtagelse:

### Sagsfremstilling:

Alle FynBus' kontrakter vedr. buskørsel indeksreguleres og reguleringen har dermed betydning for udgifter til buskørsel. Siden medio 2021, har der været markante udsving i omkostningsindeksene, som frem til ca. årsskiftet 2022/2023 steg kraftigt, for at stabilisere sig frem til juli 2023, hvorefter det særligt for El er faldet er faldet igen.

Ved seneste omkostningsindeks pr. oktober 2023 estimeres en samlet mindreudgift på buskørsel på ca. 11,5 mio. kr. i 2023

Dieselomkostningsindekset og el-omkostningsindekset er pr. oktober 2023 fortsat under niveauet for august 2022, hvilket betyder mindreudgifter for de kommuner og Region Syddanmark, der har buskontrakter indeholdende kørsel med dieselbusser.

Forventningerne er baseret på et øjebliksbillede og kan derfor ændres over tid. Derfor skal de estimerede udgifter for 2023 tages med et forbehold.

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

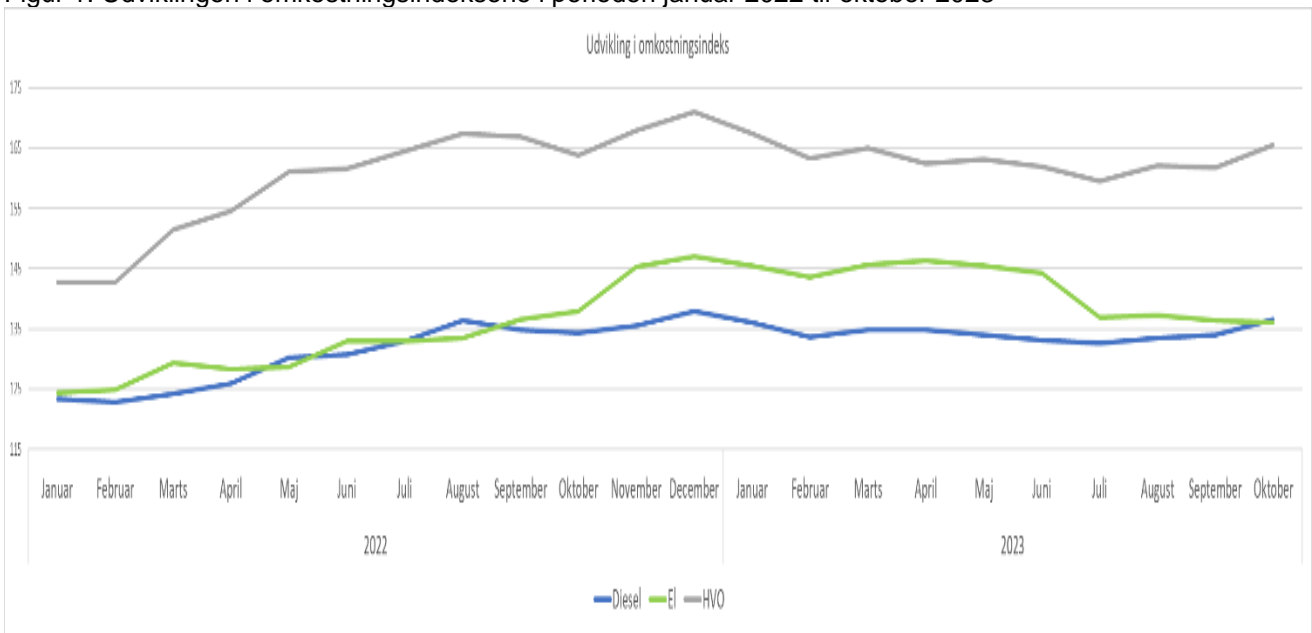
Tabel 1: Estimerede udgifter fordelt på kommunerne og Region Syddanmark

Assens	-580.000
Faaborg-Midtfyn	-850.000
Kerteminde	-220.000
Langeland	-250.000
Middelfart	-380.000
Nordfyn	-490.000
Nyborg	-520.000
Odense	-1.600.000
RSD	-5.580.000
Svendborg	-970.000
I alt	-11.440.000

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

I nedenstående figur 1 ses udviklingen for de tre indeks fra januar 2022 til oktober 2023. Der ses en stigende tendens fra februar 2022 til udgangen af 2022, hvorefter indekserne er stagneret frem til forsommeren 2023. I juli 2023 faldt el-omkostningsindekset og er nu på niveau med dieseldomkostningsindekset.

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



## 12. EKSTRAORDINÆR FORLÆNGELSE AF KONTRAKTER PÅ BUSKØRSEL

### Resumé:

I denne sag orienterer administrationen om de tilbagemeldinger den har modtaget fra kommunerne om evt. ekstraordinær forlængelse af buskontrakterne. På baggrund af tilbagemeldingerne forlænger administrationen alle kontrakter, undtagen Svendborg Kommune bybusser.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager til efterretning, at buskontrakterne i de fynske kommuner og på Langeland forlænges ekstraordinært frem til årsskiftet 2026/2027. Dette vil ikke gælde buskontrakten i Odense Kommune og Svendborg Kommunes bybusser.

### Vedtagelse:

### Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelsen har ad flere omgange siden 2019 vurderet muligheder for fælles udbud af buskørsel for kommunerne på Fyn og Langeland, excl. Odense Kommune.

På bestyrelsesmødet den 14. oktober 2022, besluttede bestyrelsen udbudsmodellen for udbud af emissionsfri buskørsel i Middelfart, Nyborg og Svendborg.

Da de indkomne tilbud langt oversteg kommunernes budgetter, besluttede Middelfart, Svendborg og Nyborg Kommune i foråret 2023, at annullere udbuddene.

Bestyrelsen besluttede på mødet den 23. juni 2023, at videresender forslag om ekstraordinær forlængelse af kontrakterne til politisk beslutning i ejerkommunerne, med anbefaling om at forlænge kontrakterne ekstraordinært indtil årsskiftet 2026/2027.

Alle kommuner har nu behandlet sagen og besluttet, at forlænge deres buskontrakter ekstraordinært, excl. Svendborg Kommune, der ønsker at udbyde bybuskørslen med kontraktstart august 2025.

Med de ekstraordinære forlængelser løber FynBus' kontrakter således:

Tabel 1 – Oversigt over udløb af buskontrakter på Fyn og Langeland

	Udløb af kontrakt
Region Syddanmark	Køreplansskiftet primo 2027
Odense Kommune	Medio 2027
Svendborg – bybus	August 2025
Svendborg - lokalkørsel	December 2026/Januar 2027
Langelands Kommune	December 2026/Januar 2027
Assens Kommune	December 2026/Januar 2027
Faaborg-Midtfyns Kommune	December 2026/Januar 2027
Nordfyns Kommune	December 2026/Januar 2027
Kerteminde Kommune	December 2026/Januar 2027
Nyborg Kommune	December 2026/Januar 2027
Middelfart Kommune	December 2026/Januar 2027

Administrationen vil offentliggøre EU-bekendtgørelse om forlængelsen.

Det er administrationens forventning, at der vil kunne ske en optimering af busdriften fremover, hvis de regionale kontrakter integreres med de kommunale kontrakter for busdrift. Optimering kan bl.a. ske ved etablering af fælles lade-infrastruktur for emissionsfrie busser og efterfølgende bedre udnyttelse af lade-infrastrukturen og dermed bedre økonomi i kommende buskontrakter.

Administrationen vil nærmere undersøge optimeringsmulighederne ved et fælles udbud af Region Syddanmarks og kommunernes buskørsel på Fyn og Langeland.

Administrationen vil efterfølgende forelægge sagen for bestyrelsen.

### 13. MEDDELELSER

- Forretningsplan
- Status på høring – regionalt net

### 14. EVENTUELT

## Bilag 1.1

**Budget 2024 og forventet regnskab 2023 efter 2 kvartal**

## INDHOLD

Indhold .....	1
Indledning .....	2
Væsentlig udvikling og forudsætninger .....	3
Kompensation for stigende omkostninger.....	3
Passagerer og indtægter.....	3
Takster .....	4
Entreprenørudgifter .....	5
Omkostningsindeks kørselsudgifter .....	5
Justering af rutenettet .....	5
Fællesudgifter .....	6
Forventet Regnskab 2023 og budget 2024 .....	7
Hovedtal bus- og åben flextrafik .....	7
Passagerindtægter og passagerudvikling .....	7
Entreprenørudgifter .....	10
Fællesudgifter .....	13
Åben Flextrafik.....	15
Flexkørsel .....	18
Udviklingen i personture .....	18
Ejerbidrag .....	19
Entreprenørudgifter .....	20
Fællesudgifter .....	21
Tjenestemandspensioner .....	22
Resultat .....	22
Præmiebetaling .....	23
Pensionsbalance.....	23

## INDLEDNING

FynBus aflægger forventet regnskab for 2023 og budget for 2024, samt budgetoverslag 2025-2027.

Det forventede regnskab består af følgende dokumenter:

- Bilag 1.1 Notat Forventet regnskab 2023 og budget 2024
- Bilag 1.2 Talmateriale Forventet regnskab 2023 og budget 2024 samt overslagsår

Det forventede regnskab er udarbejdet med baggrund i resultatet fra 2022, realiserede resultater efter 6 måneder i 2023 samt kendte ændringer for 2023.

Budget 2024 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2023, tillagt kendte ændringer for 2024, prisreguleringer og takststigning for buskørsel.

Notatet beskriver de samlede resultater for FynBus, hvor tallene er vist i bilag X.2 og er kommenteret i forhold til budget 2023.

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

Udkast af de ejerspecifikke notater for forventet regnskab 2023 og budget 2024 er udsendt til kommentering hos FynBus' samarbejdspartnere hos ejerne. De er gennemgået efter ønske på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus. Endelige ejerspecifikke notater for forventet regnskab 2023 og budget 2024 udsendes efter FynBus' bestyrelsesmøde.



## VÆSENTLIG UDVIKLING OG FORUDSÆTNINGER

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

### Kompensation for stigende omkostninger

Den 1. oktober 2022 indgik Regeringen, KL og Danske Regioner aftale om kompensation på 140 mio. kr. i 2023 vedrørende stigende omkostninger. FynBus' andel er skønnet til cirka 9 mio. kr., heraf ca. 7,6 mio. kr. til kollektiv trafik, og ca. 1,3 mio. kr. til flextrafik. Det endelige beløb forventes først at foreligge ved årsafslutning. Kompensationen gives kun i 2023. Derfor er der ikke indarbejdet kompensation i budget 2024.

Nedenstående Tabel 1 viser ejerfordeling af de ca. 9 mio. kr.

Tabel 1: Skønnet ejerfordelt kompensation for stigende omkostninger i 2023

Kompensation for stigende omkostninger, mio. kr. Skønnet	Buskørsel	Flextrafik	I alt
<b>FynBus</b>	<b>7,6</b>	<b>1,3</b>	<b>8,9</b>
Region Syddanmark	2,9	0,0	3,0
Assens	0,3	0,2	0,5
Faaborg - Midtfyn	0,4	0,4	0,8
Kerteminde	0,1	0,1	0,2
Langeland	0,1	0,0	0,2
Middelfart	0,2	0,1	0,2
Nordfyn	0,2	0,3	0,5
Nyborg	0,3	0,0	0,3
Odense	2,5	0,2	2,7
Svendborg	0,5	0,1	0,5

### Passagerer og indtægter

Budget 2023 for buskørsel er udarbejdet med henblik på at vise en situation uden Covid-19. Derfor er udgangspunktet 2019, dog korrigeret for ændring så som letbanens overtagelse af 40-gruppen i Odense og justering af den regionale rutenet i 2023.

Forudsætningen for budget 2023 er 85 % af 2019 for bybusserne i Odense Kommune, 90 % af 2019 for de regionale ruter samt lokalruter og bybusser i de øvrige kommuner. Således er budget 2023 ca. 11,8 mio. passagerer.

Beregning af forventet regnskab 2023 for buskørsel er foretaget med baggrund i passagertal og indtægter for årets første 6 måneder. Forventet regnskab bygger også på en forventning om at passagertal og passagerindtægter er på niveau med budget 2023, dog med undtagelse af bybusserne i Odense, der er forventning til 2 halvår korrigeret i forhold til realiseret 1 halvår.

Budget 2024 er udarbejdet med udgangspunkt i budget 2023, tillagt besluttede ændringer for 2024, herunder takststigninger, passagerudvikling og ændringer i rutenettet ved den regionale buskørsel og Odense bybusser.

Ved Flextrafik tager forventet regnskab 2023 udgangspunkt i foreløbige turantal for 1. halvår samt en forventning til 2.halvår baseret udviklingen i turantal 2022-2023.

Budget 2024 tager udgangspunkt i kommunernes indmeldte aktivitetsniveau.

### **Takster**

Marts 2018 indgik FynBus i Takst Vest-samarbejdet, som ensarter priser og billetter på tværs af trafiksselskaber vest for Storebælt. Takst Vest-samarbejdet har harmoniseret prisen på pendlerkort, takstændringer på pendlerkort foretages efter fælles beslutning.

For 2023 er taksterne hævet med 4,9 % i henhold til takststigningsloftet.

I 2023 har Trafikstyrelsen udmeldt et takststigningsloft for 2024 på 10,3 %. FynBus' bestyrelse har besluttet at lade taksterne stige med 5,5 % Takststigningerne for 2024 har været fremlagt i særskilt sag for bestyrelsen på mødet i september 2023.

### **Indtægtsdeling**

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

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

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

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

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

Ungdomskort fordeles nu mellem DSB/Arriva og FynBus ved hjælp af ungdomskortmodellen udarbejdet af COWI.

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

I forbindelse med indtægtsdeling mellem FynBus' ejere, sker der en indtægtsdeling til Odense Letbane. Indtægtsdelingen til Odense Letbane sker på baggrund af på forhånd definerede nøgler baseret på historisk data.

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

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

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

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

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

Tilsvarende indtægtsfordeling er foretaget for Skolekort.

Ungdomskortmodellen anvendes til at fordele FynBus' andel af ungdomskortindtægterne på ruter. Modellen anvendes på alle ungdomskort med gyldighed både til/fra Fyn og internt på Fyn.

### **Indtægtsfordeling af mobilbilletter**

FynBus har siden 2010 foretaget fordeling af indtægterne mellem ejerne med baggrund i elektroniske registreringer i busserne.

Indtægterne fra de mobile løsninger bliver fordelt med samme fordelingsnøgle som kontantbilletter (billetter udstedt i busserne). Begrundelsen for denne løsning var, at SMS-billetter og senere mobilbilletter ikke indeholder oplysninger om den valgte rute. Hertil kommer, at SMS-billetter i 2010 kun udgjorde 1 % og kontantbilletter udgjorde 35 % af den samlede omsætning. I regnskab 2022 udgjorde mobilbilletter 15 % af den samlede omsætning og kontantbilletter kun 5 %.

Kontantbilletter kan ikke længere stå alene som fordelingsnøgle til fordeling af indtægterne, idet de ikke kan forventes at have samme geografiske og ejermæssige fordeling som mobilbilletter. Der er derfor udarbejdet en selvstændig fordelingsnøgle, som tager udgangspunkt i salget af mobilbilletter pr. stoppested og ejerfordelingen af Rejsekort Classic og kontantbilletter på stoppestedsniveau.

Den nye model kan også håndtere fordelingen mellem ejere for mobilbilletter uden stoppested f.eks. Ung-Odense.

### **Entreprenørudgifter**

Budget 2023 er udarbejdet på baggrund af køreplan pr. august 2022 og tilhørende omkostningsindeks (pr. august 2022). Der er alene taget udgangspunkt i en normal køreplan.

Forventningen til 2023 er baseret på realiseret udgifter til buskørsel for de første 8 måneder samt estimeret udgifter på baggrund af den nuværende køreplan og omkostningsindeks pr. august 2023 for de resterende måneder.

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

Budget 2024 er udarbejdet på baggrund af den nuværende køreplan (pr. august 2023) og tilhørende omkostningsindeks (pr. august 2023). Der er alene taget udgangspunkt i en normal køreplan.

I de kommuner, hvor der allerede eksisterer viden om fremtidige ændringer i buskørsel, er disse medtaget. Herunder Masterplan for regional buskørsel, besparelse i Odense og de dertilhørende kommunale tilkøb.

### **Omkostningsindeks kørselsudgifter**

Der er taget udgangspunkt i indeks og prognose pr. august 2023 indeks.

Diesel-omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes i 2023 at være 3,4 % lavere end budgetteret. I budget 2024 er der indregnet en stigning på 2,0 % i forhold til forventet 2023 på baggrund af prognose fra Trafikselskaberne i Danmark (TID).

Odense Kommune har elbusser på udvalgte ruter, svarende til ca. 1/3 af deres antal driftsbusser. Den regionale buskørsel har 3 elbusser på rute 140. Elbusserne anvender elindeks i stedet for det almindelige omkostningsindeks. Effekten af dette er indregnet i kørselsudgifterne.

Elomkostningsindekset fra TID forventes i 2023 at være 3,7 % højere end budgetteret. I budget 2024 er der indregnet et fald på 0,3 % i forhold til forventet 2023 på baggrund af prognose fra TID.

Fra august 2022 anvender Langeland Kommune HVO-diesel (bio-diesel). I den forbindelse anvendes HVO-indekset. Effekten af dette er ligeledes indregnet i kørselsudgifterne. HVO-omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes at være 4,0 % lavere end budgetteret. I budget 2024 er der indregnet en stigning på 1,5 % i forhold til forventet 2023 på baggrund af prognose fra TID.

### **Justering af rutenettet**

Justering af rutenetter for bybusserne i Odense er indregnet fra januar 2024, mens justering af rutenettet for den regionale buskørsel, som er sendt i høring i september 2023, er indarbejdet i budget 2024 med halvsårs-effekt.

## **Fællesudgifter**

Fællesudgifterne er fremskrevet med en p/l på 4,1 % for 2024 samt en besparelse på 2 %.

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

Fællesudgifterne ved flextrafik og åben flextrafik fordeles på antal kørte ture.

## FORVENTET REGNSKAB 2023 OG BUDGET 2024

### Hovedtal bus- og åben flextrafik

Hovedtallene for bus- og åben flextrafik fremgår af tabel 2.

**Tabel 2: Udviklingen i hovedtallene for bus- og Åben Flexkørsel for perioden regnskab 2021 til budget 2024**

Mio. kroner (årets priser) Incl. Kompensation (for de først måned)	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
<b>Busdrift</b>							
Indtægter	-150,0	-155,7	-171,6	-161,4	-162,5	-10,2	1,1
Kørselsudgifter	511,5	544,7	544,6	522,5	513,2	22,1	9,3
Fællesudgifter	80,6	84,6	83,4	87,1	85,5	-3,6	1,6
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>442,1</b>	<b>473,6</b>	<b>456,4</b>	<b>448,1</b>	<b>436,1</b>	<b>8,3</b>	<b>12,0</b>
Kompensation	-66,4	-18,2	-7,6	-7,6	0,0	0,0	-7,6
<b>Ejerbidrag incl. komensation</b>	<b>375,6</b>	<b>455,4</b>	<b>448,9</b>	<b>440,6</b>	<b>436,1</b>	<b>8,3</b>	<b>4,5</b>
<b>Åben Flextrafik</b>							
Indtægter	-2,8	-3,0	-4,0	-3,4	-3,4	-0,7	0,0
Kørselsudgifter	8,6	8,9	10,4	11,6	11,7	-1,2	-0,1
Fællesudgifter	4,9	4,0	4,1	3,7	4,0	0,4	-0,3
<b>Ejerbidrag Åben Flextrafik</b>	<b>10,6</b>	<b>9,9</b>	<b>10,4</b>	<b>11,9</b>	<b>12,3</b>	<b>-1,5</b>	<b>-0,4</b>
Kompensation	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Ejerbidrag Åben Flextrafik incl. kome</b>	<b>13,8</b>	<b>9,9</b>	<b>10,4</b>	<b>11,9</b>	<b>12,3</b>	<b>-1,5</b>	<b>-0,4</b>
<b>Ejerbidrag i alt excl kompensation</b>	<b>452,7</b>	<b>483,5</b>	<b>466,8</b>	<b>460,0</b>	<b>448,4</b>	<b>6,8</b>	<b>11,6</b>
Kompensation i alt	-63,2	-18,2	-7,6	-7,6	0,0	0,0	-7,6
<b>Ejerbidrag i alt</b>	<b>389,4</b>	<b>465,3</b>	<b>459,3</b>	<b>452,5</b>	<b>448,4</b>	<b>6,8</b>	<b>4,1</b>

Den 1. oktober 2022 indgik Regeringen, KL og Danske Regioner aftale om kompensation på 140 mio. kr. i 2023 vedrørende stigende omkostninger. FynBus' andel er skønnet til cirka 9 mio. kr., heraf 7,6 mio. kr. til kollektiv trafik. Det endelige beløb forventes først at foreligge ved årsafslutning. Kompensation gives kun i 2023.

2023:

Ejerbidraget forventes i 2023 at udgøre ca. 452 mio. kr. Det er en mindreudgift på ca. 7 mio. kr., svarende til et fald på ca. 1,5% i forhold til budget 2023. De væsentlige årsager skyldes manglende passagerindtægter for ca. 10 mio. kr. samt en reduktion af kørselsudgifterne på ca. 22 mio. kr.

2024:

I budget 2024 udgør ejerbidraget ca. 448 mio. kr. svarende til en mindreudgift på ca. 4 mio. kr. i forhold til forventet regnskab 2023. Afvigelsen skyldes merudgift ved kørselsudgifter, som skyldes prognosen for omkostningsindeksene i 2024.

De vigtigste faktorer for både forventet regnskab 2023 og budget 2024 er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

### Passagerindtægter og passagerudvikling

Af Tabel 3 nedenfor ses, at passagerindtægterne i 2023 forventes at falde med 10,2 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til en afvigelse på 6 %. Mange af ejerne er påvirket af mindre indtægterne og Region Syd-danmark og Odense Kommune er de to ejere, hvor mindreindtægten forventes at være størst. Især bybusserne i Odense forventer en mindreindtægt på ca. 8 mio. kr. som skyldes letbanens overtagelse af 40-gruppen samt et nye bynet pr. august 2022.

Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 3 herunder.

**Tabel 3: Passagerindtægter for perioden regnskab 2021 til budget 2024**

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
<b>FynBus</b>	<b>-205,4</b>	<b>-170,4</b>	<b>-171,6</b>	<b>-161,4</b>	<b>-162,5</b>	<b>-10,2</b>	<b>1,1</b>
Region Syddanmark	-110,2	-104,0	-98,0	-96,5	-100,7	-1,5	4,2
Assens	-3,4	-1,2	-1,7	-1,7	-1,1	0,0	-0,6
Faaborg - Midtfyn	-3,3	-3,2	-4,1	-4,0	-3,1	0,0	-0,9
Kerteminde	-1,6	-1,6	-1,56	-1,2	-1,0	-0,4	-0,2
Langeland	-1,7	-1,9	-1,8	-1,6	-1,6	-0,2	0,0
Middelfart	-2,6	-2,4	-2,4	-2,5	-2,2	0,1	-0,3
Nordfyn	-2,7	-2,7	-2,4	-2,4	-2,2	-0,1	-0,1
Nyborg	-3,1	-3,2	-3,5	-3,7	-2,9	0,2	-0,8
Odense	-67,4	-42,0	-47,5	-39,1	-39,8	-8,4	0,7
Svendborg	-9,4	-8,3	-8,6	-8,7	-7,9	0,1	-0,8

Tabel 4 herunder viser indtægterne fordelt på produkttyper.

**Tabel 4: Udviklingen i produkttyper for perioden regnskab 2021 til budget 2024**

Mio. kroner (årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
<b>Indtægter fordelt på hovedgrupper</b>							
Kontantbilletter	-3,9	-7,6	-9,7	-9,3	-9,2	-0,4	-0,1
Mobilbilletter	-18,7	-22,4	-23,5	-24,2	-22,4	0,7	-1,9
Rejsekort Classic	-46,7	-52,5	-61,4	-55,4	-60,2	-6,0	4,9
Pendlerkort	-9,9	-11,4	-11,2	-10,4	-10,9	-0,9	0,5
Ungdomskort	-32,1	-36,6	-40,9	-39,5	-40,8	-1,4	1,3
Skolekort	-7,7	-6,8	-6,5	-5,6	-5,8	-0,9	0,2
Statstilskud	-12,8	-11,9	-10,8	-10,5	-10,5	-0,3	0,0
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-15,0	-2,1	-5,1	-4,9	-5,0	-0,2	0,0
Øvrige indt. og salgsudgifter	-3,2	-4,4	-2,5	-1,6	2,2	-0,9	-3,8
Kompensation	-55,3	-14,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Indtægter i alt</b>	<b>-205,4</b>	<b>-170,4</b>	<b>-171,6</b>	<b>-161,4</b>	<b>-162,5</b>	<b>-10,2</b>	<b>1,1</b>

I ovenstående tabel ses en mindreindtægt ved Rejsekort Classic, Pendler kort og Ungdomskort samt en merindtægt ved Mobilbilletter.

I Odense er der i forbindelse med letbanen og nyt bynet lavet kampagner med billigere mobilbilletter, hvilket kan betyde at passagerne fravælger fx rejsekort eller ungdomskort og vælger en mobilbillet.

For Skolekort ses der et fald på ca. 0,9 mio. kr., hvilket skyldes at Kerteminde Kommune har indført gratis buskørsel for børn og unge pr. februar 2023, som ikke var indeholdt i budget 2023.

2024:

Budget 2024 er baseret på budget 2023, tillagt besluttede ændringer for 2024, herunder en samlet takststigning på 5,5 %, passagerudvikling, ændringer i det regionale rutenet samt nedlæggelser af udvalgte ruter i Odense.

Dertil er der justeret for kommunalt tilbagekøb af weekendkørsel på regionale ruter, som har været en del af budget 2023. Af tabel 4 ovenfor fremgår det, at budget 2024 vil ligge på niveau med forventet regnskab 2023.

Den samlede takststigning på 5,5% fordeler sig forskelligt på produktniveau. Der er i indtægterne indregnet priselasticitet, som følge af stigende takster, hvilket betyder der kan ske en forskydning i indtægt pr. passager på produktniveau.

I tabel 5 nedenfor ses udviklingen i passagertallet.

**Tabel 5: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2021 til budget 2024**

Passagerer (1.000)	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
<b>FynBus</b>	<b>8.938</b>	<b>11.162</b>	<b>11.810</b>	<b>10.962</b>	<b>10.811</b>	<b>-848</b>	-151
Region Syddanmark	3.422	4.688	4.672	4.781	4.689	109	-92
Assens	163	223	321	294	288	-27	-6
Faaborg - Midtfyn	193	269	326	262	269	-64	7
Kerteminde	97	143	136	108	117	-28	9
Langeland	171	217	248	265	260	17	-5
Middelfart	90	147	155	137	142	-18	5
Nordfyn	148	223	256	189	189	-67	-
Nyborg	175	247	281	253	252	-28	-1
Odense	3.948	4.312	4.660	3.934	3.873	-726	-61
Svendborg	531	693	755	739	732	-16	-7

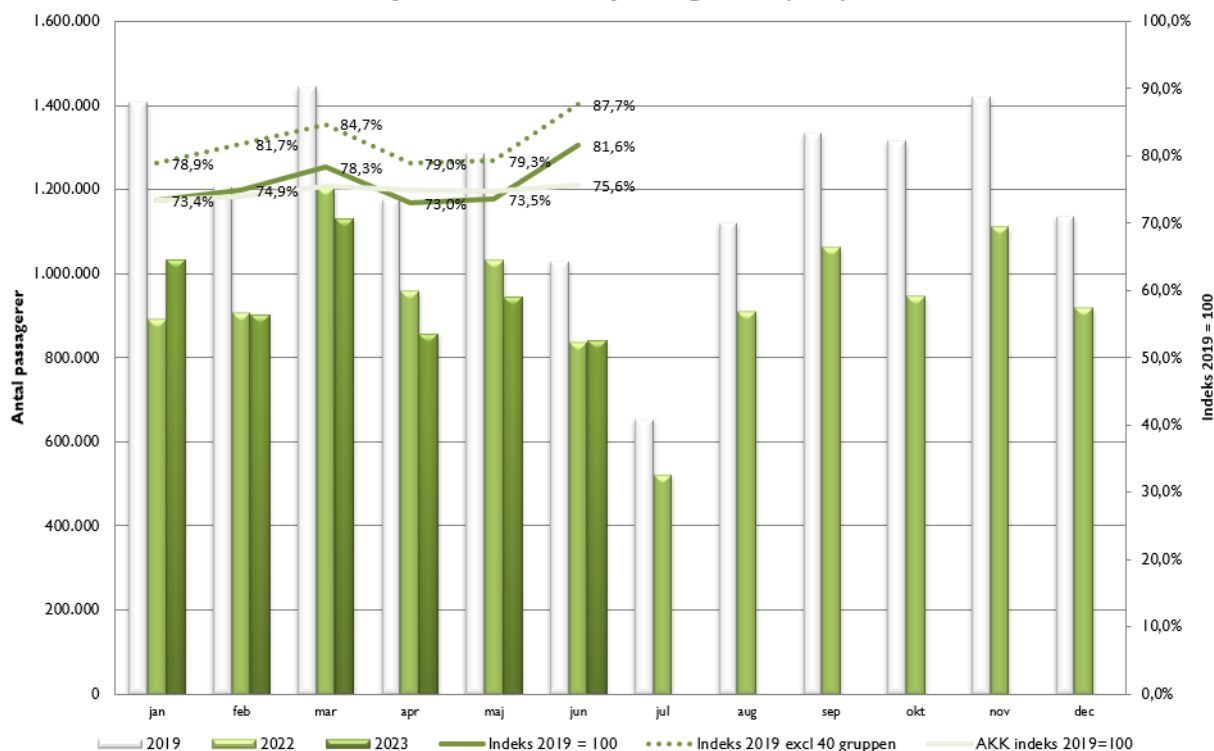
Regnskab 2022 endte på ca. 11,2 mio. passagerer. Efter Covid-19 er kunderne ikke kommet tilbage i fuldt omfang i forhold til 2019 (normalt år inden Covid-19).

Det forventede passagertal for 2023 efter andet kvartal ligger på 10,8 mio. svarende til en afvigelse på ca. 0,8 mio. passagerer. Passagermanglen er størst ved Odense, der medio 2022 indførte et nyt bynet.

Den seneste udvikling i FynBus' samlede passagertal på månedsniveau er vist i figur 1.

**Figur 1: Samlet passagertal 2019 og 2022-2023**

**FynBus - samlet passagertal (bus)**



Figur 1 viser, at der har været en tilbagegang i passagertallet i årets første 6 måneder med mellem 12 og 22 % i forhold til 2019, når der er korrigeret for bortfald af rutegruppe 40 i Odense.

### Entreprenørudgifter

Forventningen til 2023 og budget 2024 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan fra august 2023. Der er alene taget udgangspunkt i en normal køreplan, hvor der som udgangspunkt ikke er taget højde for fremadrettet tiltag i forhold til ny køreplan eller andre forhold med undtagelse af nedenstående.

Der er i forventet 2023 for regionen medtaget indtægter fra kommunernes tilkøb af afgang i weekenden, tilsvarende er der for de berørte kommuner medtaget udgifter. Dette er fra marts til december 2023.

I budget 2024 er der for regionen medtaget indtægter fra kommunernes tilkøb af afgang i weekenden i januar og februar og tilsvarende i de berørte kommuner medtaget udgifter til tilkøb.

**Tablet 6: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2021 til budget 2024 (Inkl. kompensation)**

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
FynBus	500,4	541,2	537,0	514,9	513,2	22,1	1,8
Region Syddanmark	192,2	213,8	209,7	200,9	207,6	8,8	-6,8
Assens	16,8	18,7	20,5	19,6	19,7	0,9	-0,1
Faaborg - Midtfyn	24,4	27,3	29,8	28,2	28,5	1,6	-0,4
Kerteminde	6,6	7,3	7,7	7,4	7,4	0,3	-0,0
Langeland	6,4	7,6	7,9	7,3	7,6	0,6	-0,3
Middelfart	11,5	12,8	13,3	12,9	13,5	0,4	-0,6
Nordfyn	14,4	16,3	17,1	15,8	16,1	1,3	-0,4
Nyborg	14,7	16,4	18,0	17,2	17,4	0,8	-0,2
Odense	184,8	189,4	180,0	174,5	163,6	5,5	10,9
Svendborg	28,5	31,6	33,0	31,3	31,7	1,7	-0,4

2023:

Entreprenørudgifterne forventes i 2023 at udgøre 514,9 mio. kr. (inkl. kompensation på 7,6 mio. kr.) jf. tabel 6 ovenfor, hvilket svarer til en mindre udgift på 22,1 mio. kr. eller et fald på 4,1 % i forhold til budgettet. Der er følgende forklaringer:

Udvikling:	Mio. kr.
Budget 2023 bruttoudgifter i alt	537,0
Trafikselkaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 3,4% lavere	-14,7
Trafikselkaberne i Danmarks elomkostningsindeks 3,7% højere, hvilket har betydning i Odense	2,1
Trafikselkaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 4,0% lavere, hvilket har betydning på Langeland	-0,2
Færre køreplantimer, 2805 timer. Primært fald hos alle ejere på nær regionen og Middelfart. Faldene skyldes blandt andet reduktion i kp-timer ved køreplansskift august 2023, samt at for fem kommuner, at det kommunale tilkøb af kørsel i weekenden er startet med 2 måneders forsinkelse. Dette modsvares af en tilsvarende stigning hos regionen.	-2,0
Ændring i kørselssammensætning	-4,2
Ikke realiseret besparelse Odense Østre stationsvej	1,0
Dubleringskørsel	-3,2
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m	-0,9
Kompensation	0,0



Forventet regnskab 2023 bruttoudgifter i alt	514,9
--	-------

Den 1. oktober 2022 indgik Regeringen, KL og Danske Regioner aftale om dieselkompensation på 140 mio. kr. i 2023. FynBus' andel er skønnet til cirka 9 mio. kr. Heraf vedrører de 7,6 mio. kr. busdriften. Det endelige beløb forventes først at foreligge ved årsafslutning. Kompensationen gives kun i 2023.

2024:

Budget 2024 viser et fald i entreprenørudgifterne på 1,8 mio. kr. i forhold til forventet 2023. Forklaringerne er følgende:

Udvikling:	Mio. kr.
Forventet regnskab 2023 bruttoudgifter i alt	514,9
Trafiksekskaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 2,0% højere	8,4
Trafiksekskaberne i Danmarks elomkostningsindeks 0,3% lavere, hvilket har betydning i Odense	-0,2
Trafiksekskaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 1,5% højere, hvilket har betydning på Langeland	0,1
Færre køreplantimer, ca. 546 timer. Lokal kørsel i Langeland og Middelfart har flere køreplantimer pga. flere skoledage og der er i den nye køreplan fra august ikke sket væsentlige ændringer. I de resterende kommuner har antal af skoledage en mereeffekt på køreplantimer, men dette mere end modsvares af reduktion af kørsel, som i 2024 har helårseffekt. Odense og Regionen opnår helårseffekt af besparelser sket i foråret 2023. Det manglende regionale tilkøb i 10 måneder for Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Nyborg og Odense giver en besparelse i køreplantimer, som tilsvarende giver en stigning hos regionen.	-0,2
Ny Masterplan Odense (jan. 2024) 13.636 færre køreplantimer og Regionen (aug. 2024) 3.373 færre køreplantimer	-18,5
Ændring i kørselssammensætning ekskl. masterplan	-1,9
Dubleringskørsel	0,8
Direkte henførbare driftsudgifter	0,3
Direkte henførbare markedsføringsudgifter RSD	1,0
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m	0,9
Ingen kompensation fra staten	7,6
Budget 2024 bruttoudgifter i alt	513,2

Da der er usikkerhed i forhold til de estimerede kørselsudgifter, f.eks. pga. udsving i indeks, så viser nedenstående tabel 7 entreprenørudgifterne for budget 2024 ved et udsvingsbånd på +/-5%, hvilket svarer til et udsvingsbånd på ca. 26 mio. kr. samlet for FynBus.

I nedenstående tabel ses den økonomiske konsekvens fordelt på ejerne i forhold til udsving i omkostningsdekserne.

Tabel 7: Scenarier for bruttoudgifter for budget 2024

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	B 2024	B 2024 +5%	B 2024 -5%	Afvigelse +5%	Afvigelse -5%
<b>FynBus</b>	<b>513,2</b>	<b>538,8</b>	<b>487,5</b>	<b>-25,7</b>	<b>25,7</b>
Region Syddanmark	207,6	218,0	197,3	-10,4	10,4
Assens	19,7	20,7	18,7	-1,0	1,0
Faaborg - Midtfyn	28,5	30,0	27,1	-1,4	1,4
Kerteminde	7,4	7,8	7,0	-0,4	0,4
Langeland	7,6	8,0	7,2	-0,4	0,4
Middelfart	13,5	14,2	12,8	-0,7	0,7
Nordfyn	16,1	16,9	15,3	-0,8	0,8
Nyborg	17,4	18,2	16,5	-0,9	0,9
Odense	163,6	171,7	155,4	-8,2	8,2
Svendborg	31,7	33,3	30,1	-1,6	1,6

Som det fremgår af tabel 8 nedenfor, bruges der samlet 11 færre driftsbusser i forventet 2023 end i budget 2023. Tallet er baseret på antallet af busser ultimo 2023. Det er i Nordfyn, Svendborg, Odense og Regionen, som følge af reduktion i kørsel i 2023.

Der er ca. 2.800 færre køreplantimer end budgetteret. Det skyldes primært reduceret kørsel i forbindelse med ny køreplan i august 2023.

Regionens flere køreplantimer skyldes, at aftalen med tilbagekøb af weekend-kørsel først trådte i kraft ultimo februar 2023.

**Tabel 8: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2021 til B 2024**

Ejer		R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Årsvigelser B 2023 - FR 2023	Årsvigelser FR 2023 - B 2024
FynBus	Driftsbusser	337	325	326	315	301	11	14
	Køreplantimer	613.426	594.508	559.070	556.265	538.710	2.805	17.555
Region Syddanmark	Driftsbusser	107	107	107	104	97	3	7
	Køreplantimer	255.068	255.508	231.271	232.892	234.361	-1.621	-1.469
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	23	-	-
	Køreplantimer	15.322	15.495	17.238	16.783	15.725	455	1.058
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	40	40	40	40	40	0	-
	Køreplantimer	24.880	24.955	27.275	26.219	25.094	1.056	1.125
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	9	-	-
	Køreplantimer	7.707	7.651	7.741	7.599	7.276	142	323
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	7	-	-
	Køreplantimer	8.752	8.790	8.672	8.164	8.246	508	-82
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	12	-	-
	Køreplantimer	12.674	12.743	12.490	12.594	12.807	-104	-213
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	24	23	23	1	-
	Køreplantimer	15.343	15.776	15.616	14.835	14.586	781	249
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	15	-	-
	Køreplantimer	17.285	17.441	18.954	18.539	17.783	415	756
Odense	Driftsbusser	77	65	65	60	53	5	7
	Køreplantimer	216.604	196.264	180.085	179.384	164.180	701	15.204
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	22	22	2	-
	Køreplantimer	39.791	39.885	39.728	39.256	38.652	472	604

Note: Antal busser vises som gennemsnit over året.

For budget 2024 er der ca. 17.500 færre køreplantimer i forventet regnskab 2023. Årsagen er primært justeringer ved bybusserne i Odense, som træder i kraft januar 2024.

De kommuner, der i 2023 køber 10 måneders regional kørsel i weekenderne, har kun forpligtet sig til 2 måneder i 2024. Det betyder en væsentlig reduktion i 2024 for de kommuner. Regionen har modsat et merforbrug af køreplantimer, da det er forudsat, at kørslen fortsætter.

Den regionale masterplan starter august 2024, betyder færre køreplantimer ved den regionale buskørsel.

2024 har op til 9 skoledage ekstra i forhold til 2023. Det skyldes skoleferiedagenes placering i skoleåret, som er forskudt i forhold til kalenderår. Dette har betydning for lokal buskørsel i kommunerne.

### Fællesudgifter

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

Fællesudgifterne, med undtagelse af udgifter til Rejsekort og anlægsprojekter, er rammestyret, så mer- eller mindreudgifter overføres mellem årene, og saldoen skal over tid balancere. Rammen bliver fremskrevet med den kommunale pris- og lønudvikling.

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

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter for buskørsel udgør i 2023 67,5 mio. kr., men skal korrigeres for en årlig rammebesparelse på 0,75 mio. kr. til finansiering af rejsekortudstyr til Letbanen for 2021 til 2025, hvorefter rammen til de ordinære fællesudgifter permanent nedskrives med 0,75 mio. kr.

Finansiering af rejsekortudstyr til Letbanen er imødekommet, og derfor er der vil der i 2023 til 2025 være 0,75 mio. kr. som ikke er disponeret.

Således er der budgetlagt for 66,7 mio. kr. i 2023.

De 66,7 mio. kr. fordeler sig på:

- Ca. 75 % til personale udgifter, så som lønninger, uddannelse, møder og rejser.
- Ca. 20 % til faste udgifter, så som husleje, forsikringer, revision, kontrakter og aftaler i forhold til IT og systemunderstøttelse mm
- Ca. 5 % til anskaffelser og konsulenter, så som anskaffelser af IT-udstyr og konsulentbistand ved udbud og andre ydelser.

FynBus forventer i 2023 en merudgift på 3,6 mio. kr., for de ordinære fællesudgifter, men da der ikke er disponeret med ca. 0,75 mio. kr. vil saldoen på rammestyring være ca. 3 mio. kr. for 2023, som føres på rammestyring/overførsel jf. tabel 9 nedenfor.

Saldoen pr. 31.12.2022 for rammen for fællesudgifterne var - 0,66 mio. kr., altså en merudgift, og vil pr. 31.12.2023 forventeligt være ca. - 3,6 mio. kr.

Merudgiften skyldes forventet merbrug på IT-udgifter på ca. 1,4 mio. kr., midlertidig ansættelse af en GDPR-medarbejder samt øget renteudgifter til kassekrediten på ca. 1,5 mio. kr.

Der er sket en opbremsning af udgifterne i 2023 med henblik på at reducere det forventet merforbrug på fællesudgifterne. Fx er der forhandlet en husleje reduktion på ca. 0,2 mio. kr.

**Tabel 9: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2021 til budget 2024**

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
<b>Ordinær ramme</b>	<b>64,6</b>	<b>65,9</b>	<b>67,5</b>	<b>67,5</b>	<b>70,3</b>		
Driftsrelaterede udgifter	10,3	11,7	12,0	12,3	12,9	-0,3	-0,6
Salgsrelaterede udgifter	17,0	18,3	16,5	16,5	16,2	0,0	0,3
Administrative udgifter	36,7	38,0	38,3	41,5	38,9	-3,3	2,7
<b>Over/underskud</b>	<b>0,5</b>	<b>-2,1</b>	<b>0,8</b>	<b>-2,9</b>	<b>2,3</b>	<b>-3,6</b>	<b>-5,2</b>
Udgifter Rejsekort	15,0	15,3	15,7	15,7	16,3	0,0	-0,6
Investering Odense Letbane	5,0	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rammestyring / Overførsel	-4,5	-2,1	-0,8	2,9	-2,3	-3,6	5,2
Anlægsprojekter	1,0	1,9	1,0	1,0	1,2	0,0	-0,2
<b>I alt</b>	<b>80,6</b>	<b>83,1</b>	<b>83,4</b>	<b>87,1</b>	<b>85,5</b>	<b>-3,6</b>	<b>1,6</b>

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 15,7 mio. kr. og forventes at være på niveau med budgettet.

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

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

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

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

2024:

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter for buskørsel pris- og lønreguleres med 4,1 % og udgør dermed 70,3 mio. kr.

Tillagt en 2 % besparelse bliver rammen reduceret til 68,9 mio. kr., således skal der reduceres med ca. 1,4 mio. kr.

I 2024 er der budgetlagt med besparelse på 1,4 mio. kr. samt ikke disponeret med rammereduktion på ca. 0,75 mio. kr. Hvilket betyder at der budgetteres med et overskud på ca. 2,3 mio. kr. men reelt er kun de ca. 0,75 mio. kr. til at afdrage merforbruget fra 2023.

Der ansøges om følgende anlægsprojekt i 2024:

- Ny hjemmesiden på 1,5 mio. kr. som deles mellem buskørsel og flextrafik med 80/20.

Anlægsprojektet er indarbejdet budgettet.

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 16,3 mio. kr. 2024.

Fordelingen af fællesudgifter på ejerniveau ses i tabel 10 nedenfor.

**Tabel 10: Fællesudgifter i perioden regnskab 2021 til budget 2024**

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
<b>FynBus</b>	<b>80,6</b>	<b>84,6</b>	<b>83,4</b>	<b>87,1</b>	<b>85,5</b>	<b>-3,6</b>	<b>1,6</b>
Region Syddanmark	37,5	38,4	37,4	38,5	36,7	-1,1	1,8
Assens	1,8	1,9	1,9	2,0	2,2	-0,1	-0,2
Faaborg - Midtfyn	2,4	2,8	2,9	3,1	3,2	-0,2	-0,1
Kerteminde	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	-0,1	0,0
Langeland	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	0,0	0,1
Middelfart	1,4	1,6	1,6	1,6	1,6	-0,1	0,0
Nordfyn	1,6	1,8	1,9	2,0	1,9	-0,1	0,1
Nyborg	1,8	2,1	2,1	2,3	2,3	-0,2	0,0
Odense	27,5	29,0	28,6	30,2	30,4	-1,6	-0,3
Svendborg	4,6	5,0	5,1	5,2	5,1	-0,2	0,1

## Åben Flextrafik

Tabel 11 herunder viser udviklingen i ejerbidraget fra 2021-24 på ejerniveau.

**Tabel 11: Samlede udgifter til Åben Flextrafik i perioden regnskab 2021 til budget 2024**

Ejerbidrag Åben Flextrafik (mio kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
<b>FynBus</b>	<b>13,8</b>	<b>9,9</b>	<b>10,4</b>	<b>11,9</b>	<b>12,3</b>	<b>-1,5</b>	<b>-0,4</b>
Region Syddanmark	0,9	0,8	0,9	1,0	1,0	0,0	-0,1
Assens	1,9	1,3	1,7	1,4	1,3	0,3	0,0
Faaborg - Midtfyn	3,7	2,6	2,4	2,9	3,0	-0,6	-0,1
Kerteminde	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	-0,1	0,0
Langeland	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Middelfart	1,9	1,4	1,3	2,1	2,3	-0,8	-0,1
Nordfyn	2,9	1,3	1,3	1,5	1,6	-0,2	-0,1
Nyborg	0,3	0,4	0,3	0,5	0,5	-0,2	0,0
Odense	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0
Svendborg	1,0	0,9	1,1	1,1	1,2	0,0	-0,1

2023:

Ejerbidraget forventes at udgøre 11,9 mio. kr., hvilket er 1,5 mio. kr. i merudgift, primært skyldes følge af nye kontrakter med højere priser for kørslen.

Ved fremskrivning af Åben Flextrafik er der taget udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 1. halvår 2023 samt udviklingen i turantal i løbet af 2022-2023. Marts 2023 er der trådt nye kontrakter med vognmændene i kraft med højere priser end budgetteret. Ved fremskrivning af 3. – 4. kvartal er derfor anvendt den gennemsnitlige kørselsudgift/tur i 2. kvartal 2023.

2024:

Ejerbidraget i 2024 forventes at udgøre 12,3 mio. kr., hvilket er en stigning på 0,4 mio. kr. i forhold til forventet regnskab 2023. Stigningen skyldes dels, at der forventes flere ture og dels, at de højere kontraktpriser har helårseffekt.

Budget 2024 tager udgangspunkt i kommunernes indmelding af forventet kørsel i 2024. Enkelte kommuner har valgt at fastholde ture i budget 2023 mens flere har justeret antal ture i 2024.

Ved fremskrivning af kørselsudgifter er anvendt den gennemsnitlige udgift per tur i 2. kvartal 2023.

I tabel 12 nedenfor ses antal ture indenfor de forskellige kørselsordninger under Åben Flextrafik fordelt på ejere.

Table 12: Product- and owner-distributed trips within Åben Flextrafik in the period from the 2021 financial statement to the 2024 budget

Åben Flextrafik samlet - Antal rejser								
Ture	Produkt	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
FynBus	Telerute	4.166	4.600	5.640	4.923	5.085	-718	163
	Teletaxi	704	878	1.300	866	830	-434	-36
	Flexstur	57.342	55.984	72.584	62.473	63.895	-10.111	1.422
	Plustur	17.106	22.006	18.510	24.799	21.320	6.289	-3.479
	<b>Total</b>	<b>79.318</b>	<b>83.468</b>	<b>98.034</b>	<b>93.060</b>	<b>91.130</b>	<b>-4.974</b>	<b>-1.930</b>
RSD	Telerute	3.826	4.076	4.500	4.396	4.500	-104	104
	<b>Total</b>	<b>3.826</b>	<b>4.076</b>	<b>4.500</b>	<b>4.396</b>	<b>4.500</b>	<b>-104</b>	<b>104</b>
Assens	Teletaxi	2	80	50	64	80	14	16
	Flexstur	6.929	6.760	14.144	6.973	6.432	-7.171	-541
	Plustur	2.963	3.466	2.528	3.662	3.312	1.134	-350
	<b>Total</b>	<b>9.894</b>	<b>10.306</b>	<b>16.722</b>	<b>10.699</b>	<b>9.824</b>	<b>-6.023</b>	<b>-875</b>
Faaborg- Midtfyn	Telerute	54	111	150	163	150	13	-13
	Flexstur	19.275	17.114	20.000	18.946	20.000	-1.054	1.054
	Plustur	4.397	5.525	4.000	5.300	4.000	1.300	-1.300
	<b>Total</b>	<b>23.726</b>	<b>22.750</b>	<b>24.150</b>	<b>24.409</b>	<b>24.150</b>	<b>259</b>	<b>-259</b>
Kerteminde	Flexstur	6.305	6.583	6.800	6.841	6.000	41	-841
	Plustur	2.246	2.725	3.400	2.960	3.000	-441	41
	<b>Total</b>	<b>8.551</b>	<b>9.308</b>	<b>10.200</b>	<b>9.801</b>	<b>9.000</b>	<b>-399</b>	<b>-801</b>
Langeland	Telerute	230	289	425	253	250	-173	-3
	<b>Total</b>	<b>230</b>	<b>289</b>	<b>425</b>	<b>253</b>	<b>250</b>	<b>-173</b>	<b>-3</b>
Middelfart	Flexstur	8.623	10.096	11.000	12.712	12.963	1.712	252
	Plustur	2.325	3.099	2.500	4.736	4.736	2.236	0
	<b>Total</b>	<b>10.948</b>	<b>13.195</b>	<b>13.500</b>	<b>17.447</b>	<b>17.699</b>	<b>3.947</b>	<b>252</b>
Nordfyns	Flexstur	7.903	6.451	9.000	6.747	9.000	-2.253	2.253
	Plustur	2.270	3.915	2.672	4.508	2.672	1.836	-1.836
	<b>Total</b>	<b>10.173</b>	<b>10.366</b>	<b>11.672</b>	<b>11.255</b>	<b>11.672</b>	<b>-417</b>	<b>417</b>
Nyborg	Telerute	28	60	100	63	100	-37	37
	Flexstur	1.977	2.398	2.000	2.682	2.500	682	-182
	Plustur	925	1.079	1.000	1.257	1.000	257	-257
	<b>Total</b>	<b>2.930</b>	<b>3.537</b>	<b>3.100</b>	<b>4.001</b>	<b>3.600</b>	<b>901</b>	<b>-401</b>
Odense	Telerute	28	64	410	38	30	-372	-8
	Teletaxi	702	798	1.250	802	750	-448	-52
	<b>Total</b>	<b>730</b>	<b>862</b>	<b>1.660</b>	<b>840</b>	<b>780</b>	<b>-820</b>	<b>-60</b>
Svendborg	Telerute	-	-	55	10	55	-45	45
	Flexstur	6.330	6.582	9.640	7.572	7.000	-2.068	-572
	Plustur	1.980	2.197	2.410	2.378	2.600	-32	222
	<b>Total</b>	<b>8.310</b>	<b>8.779</b>	<b>12.105</b>	<b>9.960</b>	<b>9.655</b>	<b>-2.145</b>	<b>-305</b>

## FLEKKØRSEL

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

Nedenstående oversigt viser, hvilke kørselsordninger de enkelte kommuner og Region Syddanmark i 2023 har placeret hos FynBus.

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

**Tabel 13: Kørselsordninger hos Flextrafik ved 2. kvartal 2023**

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

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

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

## Udviklingen i personture

I tabel 14 nedenfor er udviklingen i antal personture for perioden 2021 til 2024 vist.

**Tabel 14: Antal personture i perioden regnskab 2021 til budget 2024**

Antal personture	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
Handicapkørsel	103.885	113.898	140.174	118.485	117.152	-21.689	-1.333
Anden kørsel	230.667	275.952	272.430	287.430	255.779	15.000	-31.651
<b>Handicap- og anden kørsel</b>	<b>334.552</b>	<b>389.850</b>	<b>412.604</b>	<b>405.916</b>	<b>372.931</b>	<b>-6.688</b>	<b>-32.985</b>
Åben Flextrafik	79.318	83.468	98.034	93.060	91.130	-4.974	-1.930
<b>I alt</b>	<b>413.870</b>	<b>473.318</b>	<b>510.638</b>	<b>498.976</b>	<b>464.061</b>	<b>-11.662</b>	<b>-34.915</b>
Siddende patientbefordring	205.255	193.657	215.000	200.000	200.000	-15.000	0
<b>I alt</b>	<b>619.125</b>	<b>666.975</b>	<b>725.638</b>	<b>698.976</b>	<b>664.061</b>	<b>-26.662</b>	<b>-34.915</b>

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

Samlet for kommunal kørsel er der et fald på 4 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 15 % vedr. handicapkørsel, stigning på 6 % vedr. anden kørsel og fald på 5 % vedr. Åben Flextrafik. I forhold til regnskab 2022 ses derimod en stigning på 5,4 %, hvor der er en stigning for alle grupper. For nogle kommuner vurderes det budgetterede antal ture at være sat for højt og ikke helt tilpasset niveauet efter Covid-19.



For siddende patientbefordring forventes 15.000 færre ture, svarende til 7,5 % færre end budgetteret. I forhold til regnskab 2022 forventes der 3,3 % flere ture.

Fremskrivning af antal personture er baseret på foreløbige regnskabstal for 1. halvår tillagt en forventning for resten af året.

I marts 2023 er der trådt nye entreprenørkontrakter i kraft med højere priser end budgetteret. Kontrakterne prisreguleres nu hver 3. måned, så afregningspriserne i højere grad end tidligere, vil afspejle den faktiske prisudvikling.

Ved fremskrivning af entreprenørudgifterne for 3. – 4. kvartal er anvendt den gennemsnitlige udgift/tur i 2. kvartal 2023.

Ved fremskrivning af indtægter er anvendt den gennemsnitlige indtægt/tur i 2. kvartal 2023.

Budget 2024 er baseret på indmeldinger på antal ture fra kommunerne Ved fremskrivning af entreprenørudgifter er anvendt den gennemsnitlige udgift/tur i 2. kvartal 2023 og for indtægter på handicap er indregnet helårseffekt af takststigning per maj 2023. Fællesudgifterne er en fremskrivning af forventede fællesudgifter i 2023 med p/l regulering på 4,1 % og budgetreduktion på -2% og fordelt mellem ejerne efter antal ture.

## Ejerbidrag

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 15.

**Tabel 15: Hovedtal Flextrafik for perioden regnskab 2021 til budget 2024**

Mio. kroner (årets priser) Incl. kompensation	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
Indtægter	-5,7	-6,3	-8,1	-6,8	-7,0	-1,3	0,1
Entreprenørudgifter	61,3	76,0	82,2	89,1	84,8	-6,9	4,3
<b>Flex udgifter, netto</b>	<b>55,6</b>	<b>69,7</b>	<b>74,2</b>	<b>82,3</b>	<b>77,8</b>	<b>-8,1</b>	<b>4,4</b>
Fællesudgifter	20,5	24,0	24,1	23,8	23,7	0,3	0,1
<b>Ejerbidrag</b>	<b>76,1</b>	<b>93,7</b>	<b>98,3</b>	<b>106,1</b>	<b>101,5</b>	<b>-7,8</b>	<b>4,5</b>
Kompensation	10,1	0,0	-1,3	-1,3	0,0	-	-1,3
<b>Ejerbidrag incl. Kompensation</b>	<b>86,2</b>	<b>93,7</b>	<b>97,0</b>	<b>104,8</b>	<b>101,5</b>	<b>-7,8</b>	<b>3,2</b>

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

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i tabel 16 nedenfor.

**Tabel 16: Ejerbidrag for Flextrafik for perioden regnskab 2021 til budget 2024**

Ejerbidrag for Flextrafik (mio. kroner i årets priser) Incl. kompensation	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
Assens	12,4	11,9	12,2	11,7	12,7	0,5	-1,0
Faaborg-Midtfyn	24,1	28,4	27,3	32,6	27,5	-5,3	5,1
Kerteminde	5,5	5,0	4,9	4,2	2,6	0,6	1,6
Langeland	2,4	2,9	3,1	3,2	3,3	-0,1	-0,1
Middelfart	1,8	1,6	2,2	1,9	2,4	0,3	-0,4
Nordfyn	17,2	20,1	20,6	24,0	25,9	-3,4	-1,9
Nyborg	2,5	2,7	2,4	3,1	3,4	-0,6	-0,4
Odense	10,1	9,8	12,3	11,2	11,5	1,1	-0,4
Svendborg	2,5	2,6	2,7	3,2	3,0	-0,4	0,2
Ærø	0,4	0,7	0,6	0,9	0,8	-0,3	0,1
Region Syddanmark	7,2	8,0	8,6	8,8	8,4	-0,2	0,5
<b>I alt</b>	<b>86,2</b>	<b>93,7</b>	<b>97,0</b>	<b>104,8</b>	<b>101,5</b>	<b>-7,8</b>	<b>3,2</b>

\* R 2021 er inkl. Covid-19 kompensation. B 2023 og FR 2023 er inkl. forventet dieselkompensation.

Den 1. oktober 2022 indgik Regeringen, KL og Danske Regioner aftale om dieselkompensation på 140 mio. kr. i 2023. FynBus' andel er skønnet til cirka 9 mio. kr., heraf 1,3 mio. kr. til flextrafik. Det endelige beløb forventes først at foreligge ved årsafslutning. Kompensationen gives kun i 2023.

2023:

Forventet regnskab 2023 efter 2. kvartal viser et ejerbidrag på 104,8 mio. kr. Dette svarer til en merudgift på 7,8 mio. kr. eller 7,4 % i forhold til budgettet. Merudgiften kan henføres til højere entreprenørudgifter primært som følge af nye kontraktpriser. I Faaborg-Midtfyn og Nordfyn skyldes merudgiften tillige en del flere ture end budgetteret. I Kerteminde ses en mindre udgift som skyldes, at kommunen hjemtager en del kørsel fra august, som ikke er indregnet i budgettet. I andre kommuner med forventet mindre udgift, skyldes mindre udgiften færre ture end budgetteret.

2024:

Ejerbidraget forventes at falde i 2024 i forhold til forventet regnskab 2023. Budget 2024 er fremskrevet med udgangspunkt i kommunernes indmeldinger om forventet aktivitetsniveau. Samlet ses ejerbidraget at falde fra 104,8 mio. kr. i forventet regnskab 2023 til 101,5 mio. kr. Mindre forbruget skyldes, at de fleste kommuner forventer færre ture i 2024 end i 2023, mens der i Middelfart forventes flere ture i 2024.

## Entreprenørudgifter

2023:

Forventet regnskab 2023 efter 2. kvartal for entreprenørudgifterne viser 89,1 mio. kr., hvilket er en merudgift på 6,9 mio. kr. i forhold til budget 2023.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af tabel 17 nedenfor.

**Tabel 17: Entreprenørudgifter i perioden regnskab 2021 til budget 2024**

Mio. kroner (årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
Handicapkørsel	22,0	26,7	31,6	32,0	32,2	-0,3	-0,2
Anden kørsel	39,3	49,3	50,6	57,1	52,6	-6,5	4,5
<b>I alt</b>	<b>61,3</b>	<b>76,0</b>	<b>82,2</b>	<b>89,1</b>	<b>84,8</b>	<b>-6,9</b>	<b>4,3</b>

Note: Eksklusiv Åben Flextrafik, som udgiftsføres under busdriften og eksklusiv siddende patientbefordring som regnskabsføres hos Sydtrafik.

Der forventes en merudgift på entreprenørudgifter til Handicapkørsel på 0,3 mio. kr. i forhold til budgettet, da entreprenørudgifterne er steget mere, end der er sparet som følge af færre ture. For anden kørsel forventes en merudgift på 6,5 mio. kr. Merudgiften skyldes dels flere ture og dels højere entreprenørudgifter end budgettet.

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

**Tabel 18: Entreprenørudgifter pr. persontur**

Kroner pr. tur (årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
Handicapkørsel	213,4	212,1	226	270	275	-44	-5
Anden kørsel	195,9	171,3	187	199	206	-12	-7
Handicap og anden kørsel	202,5	183,3	199	219	227	-20	-8
Åben Flextrafik	100,7	107,8	106	124	128	-19	-4
<b>I alt</b>	<b>178,2</b>	<b>168,8</b>	<b>181</b>	<b>202</b>	<b>208</b>	<b>-20</b>	<b>-6</b>

Note: I nøgletallene er indregnet Åben Flextrafik som driftsmæssigt hænger sammen med flextrafik.

Entreprenørudgiften pr. persontur forventes efter 2. kvartal 2023 overordnet at være 202 kr., hvilket er 20 kr. mere end budgettet.

2024:

Entreprenørudgifterne er baseret på den gennemsnitlige omkostning pr. persontur i 2. kvartal 2023. Entreprenørudgiften per persontur stiger til 208 kr., hvor der i 2024 er helårseffekt af de nye kontraktpriser.

## Fællesudgifter

2023:

Forventet regnskab efter 2. kvartal 2023 for fællesudgifterne viser 27,5 mio. kr., hvilket er en mindre udgift på 0,7 mio. kr. På løn ses en mindre udgift på 0,7 mio. kr. Da der forventes færre ture end budgettet, forventes en mindre udgift på 0,2 mio. kr., til FlexDanmark, som opvejes af flere IT-udgifter i FynBus jf. tabel 19 nedenfor.

**Tabel 19: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2021 til budget 2024**

Mio. kroner (årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
Fællesudgifter, Åben Flextrafik	4,9	4,0	4,1	3,7	4,0	0,4	-0,3
Fællesudgifter, Flextrafik	20,5	24,0	24,1	23,8	23,7	0,3	0,1
<b>Fællesudgifter, i alt</b>	<b>25,4</b>	<b>28,0</b>	<b>28,2</b>	<b>27,5</b>	<b>27,7</b>	<b>0,7</b>	<b>-0,3</b>

2024:

Fællesudgifterne forventes i 2024 at udgøre 27,7 mio. kr. Fællesudgifterne i budget 2024 er en fremskrivning af forventede fællesudgifter i 2023 med p/l regulering på 4,1 % og en budgetreduktion på 2%. Budget for fællesudgifter er bl.a. baseret på FlexDanmarks Budget 2024 fremlagt maj 2023, og som forventes genfremsat efteråret 2023.

Fællesudgiften er fordelt mellem ejerne efter antal ture.

## TJENESTEMANDSPENSIONER

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

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

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

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

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

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

### Resultat

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

FynBus budgetterede med et underskud på 12,4 mio. kr. i 2023 og budgettet indeholdt pensionering af 1,67 tjenestemand i 2023. Forventet underskud efter 2 kvartal er ca. 11 mio. kr.

Tabel 20: Pensionsresultat regnskab 2021 til budget 2024

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-9,7	2,9	-9,3	-10,0	-10,9	0,7	1,0
Udgifter til pensioner	19,6	20,4	21,6	21,1	22,0	0,5	-0,9
<b>Nettoudgifter pension</b>	<b>9,8</b>	<b>23,2</b>	<b>12,3</b>	<b>11,1</b>	<b>11,0</b>	<b>1,2</b>	<b>0,1</b>
Administrative udgifter	-0,0	-0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	-
<b>Resultat pension</b>	<b>9,8</b>	<b>23,2</b>	<b>12,4</b>	<b>11,1</b>	<b>11,0</b>	<b>1,3</b>	<b>0,1</b>

Indtægterne forventes at udgør ca. 10 mio. kr. i 2023, og er på niveau med budgettet.

Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger består af:

- 3,8 mio. kr. i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er på niveau med budget.
- 2,5 mio. kr. i afkast af obligationsbeholdning, som er 0,7 mio. kr. over budget. Aktie- og obligationsmarkederne er de seneste år været meget volatile, og derfor kan der opleves større udsving end hidtil i afkastet.
- 3,6 mio. kr. i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er på niveau med budget.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner forventes at udgør ca. 21 mio. kr.

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

Indtægten fra Sampension på 3,6 mio. kr. er til dækning af den andel af pensionsudbetalingen, der er fra 2008 og fremadrettet. Den resterende andel af pensionsudbetalingen skal dækkes via afkast fra aktiverne og ved løbende at reducere aktiverne.

### Præmiebetaling

Som det fremgår af nedenstående tabel, forventes den samlede præmie til pension vedr. de tjenestegørende i 2023 at udgør 1,3 mio. kr. og på niveau med budgettet på 1,2 mio. kr.

Den største del af opsparingen er placeret hos Sampension.

Herudover indbetaler FynBus på særskilt opsparing til dækning af forpligtelser for tjenestemænd, som ikke er omfattet af ordningen med Sampension. Præmien beregnes i begge tilfælde som 45,5 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2023.

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

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel.

**Tabel 21: Præmiebetaling regnskab 2021 til budget 2024**

Præmiebetaling (mio kr. i årets priser)	R 2021	R 2022	B 2023	FR 2023	B 2024	Afvigelse B 2023 - FR 2023	Afvigelse FR 2023 - B 2024
Odense Kommune	-	-	-	-	-	-	-
Keolis Danmark A/S	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	-0,0	-0,0
FynBus' fællesudgifter	0,9	0,9	0,6	0,7	0,8	-0,1	-0,1
<b>I alt til Sampension</b>	<b>1,4</b>	<b>1,4</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2	-0,0	-0,0
<b>Samlet præmiebetaling</b>	<b>1,8</b>	<b>1,7</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,5</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>

### Pensionsbalance

I pensionsbalancen indgår på den ene side FynBus' pensionsforpligtelser overfor tjenestemændene og på den anden side de værdier, der er reserveret til forpligtelserne. Balancen opgøres hvert 5. år, hvor forpligtelserne bliver aktuaropgjort og dette er gjort pr. 31/12-22. Efter lukningen af Odense Bybusser er der i november 2018 udarbejdet en ekstraordinær aktuaropgørelse for de tjenestemænd, der er berørte af lukningen af Odense Bybusser.

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

FynBus pensionsforpligtelser omfatter 100 tjenestemænd. Heraf er 6 pr. 30/6 -23 stadig tjenestegørende.

## FynBus

### Kollektiv trafik

Busruter (1.000 kr. )	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Forventet regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Forventet regnskab 2023 - budget 2023)	Budget 2024 (2024 priser)	Budgetoverslag 2025 (2024 priser)	Budgetoverslag 2026 (2024 priser)	Budgetoverslag 2027 (2024 priser)
Indtægter:								
Enkeltbilletter, total	30.042	33.162	33.501	339	31.546	32.320	32.518	32.718
- Kontantbilletter	7.600	9.658	9.261	-397	9.187	9.413	9.470	9.529
- SMS-billetter	22.443	23.504	24.240	736	22.359	22.907	23.048	23.189
Rejsekort classic	52.501	61.396	55.376	-6.020	60.238	61.719	62.103	62.490
Periodekort, total	54.829	58.534	55.436	-3.098	57.470	58.455	58.825	59.199
- Pendlerkort ekskl. Skolekort og ungdomskort	11.431	11.218	10.366	-852	10.905	11.120	11.183	11.246
- Ungdomskort	36.642	40.855	39.470	-1.385	40.793	41.302	41.596	41.894
- Skolekort	6.756	6.461	5.600	-861	5.772	6.033	6.046	6.059
Kompensation fra Staten	11.882	10.809	10.528	-281	10.501	10.804	10.881	10.958
Bus / tog samarbejde	2.095	5.139	4.946	-192	4.978	5.084	5.120	5.156
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	2.299	2.296	2.862	566	-645	-645	-645	-645
Salgsprovision og - gebyrer	-852	-1.003	-2.145	-1.141	-2.477	-2.477	-2.477	-2.477
Øvrige indtægter	1.082	1.233	897	-336	913	913	913	913
Indtægter i alt	155.720	171.565	161.401	-10.164	162.526	166.175	167.239	168.313
Indtægtskompensation(+ er lig med kompensation for manglende indtægter)	14.658	0	0	0	0	0	0	0
Indtægter i alt incl. kompensation	170.378	171.565	161.401	-10.164	162.526	166.175	167.239	168.313
Busruter (1.000 kr. )	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Forventet regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Forventet regnskab 2023 - budget 2023)	Budget 2024 (2024 priser)	Budgetoverslag 2025 (2024 priser)	Budgetoverslag 2026 (2024 priser)	Budgetoverslag 2027 (2024 priser)
Bruttoudgifter:								
- Entreprenørkontrakter	530.997	529.923	512.036	17.887	499.816	482.064	482.064	482.064
- Incitamentsaftale	2.966	3.960	3.428	533	3.960	3.960	3.960	3.960
- Dubleringskørsel	6.664	7.870	4.633	3.237	5.395	5.395	5.395	5.395
- Bod	-363	-255	-434	179	-315	-315	-315	-315
- Rejsetidsgaranti	76	106	106	0	106	106	106	106
- Endestationer/rutebilstationer	237	500	300	200	500	500	500	500
- Direkte henbærbare driftsrelaterede udgifter	2.940	963	918	45	1.191	2.960	1.191	1.191
- Direkte henbærbare salgsrelaterede udgifter	1.203	1.500	1.500	0	2.500	2.000	2.000	2.000
Bruttoudgifter, busruter	544.720	544.567	522.487	22.080	513.153	496.671	494.901	494.901
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	389.000	373.002	361.086	11.916	350.627	330.495	327.662	326.589
Omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	-3.542	-7.551	-7.551	0	0	0	0	0
Bruttoudgifter, busruter incl. kompensation	541.178	537.016	514.936	22.080	513.153	496.671	494.901	494.901
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter) incl. Kompensation	370.800	365.451	353.535	11.916	350.627	330.495	327.662	326.589
Fællesudgifter:	82.654	82.444	86.060	-3.616	84.302	84.302	84.302	84.302
- Driftsrelaterede udgifter	11.747	11.991	12.301	-310	12.867	12.867	12.867	12.867
- Salgsrelaterede udgifter	18.267	16.496	16.537	-41	16.224	16.224	16.224	16.224
- Administrative udgifter	37.993	38.261	41.526	-3.265	38.871	38.871	38.871	38.871
- Rejsekort udgifter	15.313	15.696	15.696	-	16.340	16.340	16.340	16.340
- Investering Odense Letbane	1.422	0	0	-0	0	0	0	0
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	-2.088	0	0	-0	0	0	0	0
- Anlægsudgifter	1.919	1.000	1.000	0	1.200	0	0	0
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	84.573	83.444	87.060	-3.616	85.502	84.302	84.302	84.302
Omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	0	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme incl. kompensation	84.573	0	87.060	-87.060	0	0	0	0
<b>Årets ejerbidrag busdrift</b>	<b>473.573</b>	<b>456.446</b>	<b>448.146</b>	<b>8.300</b>	<b>436.128</b>	<b>414.797</b>	<b>411.964</b>	<b>410.890</b>
Kompensation(+ lig med kompensation for manglende indtægter og øget merudgifter)	-18.200	-7.551	-7.551	0	0	0	0	0
<b>Årets ejerbidrag busdrift incl. Kompensation</b>	<b>455.373</b>	<b>448.895</b>	<b>440.595</b>	<b>8.300</b>	<b>436.128</b>	<b>414.797</b>	<b>411.964</b>	<b>410.890</b>

## FynBus

### Kollektiv trafik

Åben Flextrafik (1.000 kr.)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Forventet regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Forventet regnskab 2023 - budget 2023)	Budget 2024 (2024 priser)	Budgetoverslag 2025 (2024 priser)	Budgetoverslag 2026 (2024 priser)	Budgetoverslag 2027 (2024 priser)
- Indtægter	3.011	4.043	3.391	-651	3.422	3.422	3.422	3.422
- Entreprenøruddgifter	8.886	10.372	11.573	-1.201	11.671	11.671	11.671	11.671
Åben Flextrafik nettoudgifter	5.875	6.329	8.182	-1.853	8.249	8.249	8.249	8.249
- Fællesudgifter (Åben Flextrafik)	4.020	4.072	3.677	394	4.016	4.016	4.016	4.016
<b>Årets ejerbidrag Åben Flextrafik</b>	<b>9.895</b>	<b>10.401</b>	<b>11.859</b>	<b>-1.458</b>	<b>12.265</b>	<b>12.265</b>	<b>12.265</b>	<b>12.265</b>
Kompensation(+ er merudgift og - er mindredgift, så ejerbidrag er lig B2020)	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Årets ejerbidrag Åben Flextrafik incl. Kompensation</b>	<b>9.895</b>	<b>10.401</b>	<b>11.859</b>	<b>-1.458</b>	<b>12.265</b>	<b>12.265</b>	<b>12.265</b>	<b>12.265</b>
Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)								
<b>Årets underskud kollektiv trafik</b>	<b>485.556</b>	<b>466.847</b>	<b>460.005</b>	<b>6.842</b>	<b>448.393</b>	<b>427.061</b>	<b>424.229</b>	<b>423.155</b>
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	483.468	466.847	460.005	6.842	448.393	427.061	424.229	423.155
Kompensation i alt	-18.200	-7.551	-7.551	0	0	0	0	0
<b>Årets underskud kollektiv trafik incl. Kompensation</b>	<b>467.356</b>	<b>459.296</b>	<b>452.454</b>	<b>6.842</b>	<b>448.393</b>	<b>427.061</b>	<b>424.229</b>	<b>423.155</b>
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital incl. Kompensation	465.268	459.296	452.454	6.842	448.393	427.061	424.229	423.155

### Restfinansiering og likviditet

#### Restfinansiering

	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Forventet regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Forventet regnskab 2023 - budget 2023)	Budget 2024 (2024 priser)	Budgetoverslag 2025 (2024 priser)	Budgetoverslag 2026 (2024 priser)	Budgetoverslag 2027 (2024 priser)
Ejerbetaling af busdrift	465.268	459.296	452.454	6.842	448.393	427.061	424.229	423.155
Opkrævet aconto for året	444.261	445.335	440.733	-4.602	440.718	441.548	440.359	440.353
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)</b>	<b>21.007</b>	<b>13.961</b>	<b>11.721</b>	<b>-2.240</b>	<b>7.675</b>	<b>-14.487</b>	<b>-16.130</b>	<b>-17.198</b>

#### Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel

	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Forventet regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Forventet regnskab 2023 - budget 2023)	Budget 2024 (2024 priser)	Budgetoverslag 2025 (2024 priser)	Budgetoverslag 2026 (2024 priser)	Budgetoverslag 2027 (2024 priser)
Afregning for foregående regnskabsår	-4.590	0	0	0	0	0	0	0
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvist to år efter regnskabsåret)	0	2.564	0	-2.564	14.137	4.961	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	0	27	0	-27	230	81	0	0
Opkrævet aconto for året	444.261	445.335	440.733	-4.602	440.718	441.548	440.359	440.353
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>439.671</b>	<b>447.925</b>	<b>440.733</b>	<b>-7.192</b>	<b>455.085</b>	<b>446.590</b>	<b>440.359</b>	<b>440.353</b>

## FynBus

### Nøgletal

	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Forventet regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Forventet regnskab 2023 - budget 2023)	Budget 2024 (2024 priser)	Budgetoverslag 2025 (2024 priser)	Budgetoverslag 2026 (2024 priser)	Budgetoverslag 2027 (2024 priser)
<b>Busruter</b>								
Passagerantal*bus	11.162.243	11.810.000	10.962.000	-848.000	10.811.000	10.858.000	10.905.000	10.953.000
Driftsbusser	325	326	315	-11	301	301	301	301
Køreplantimer	594.508	559.070	556.265	-2.805	538.710	538.710	535.076	535.076
køreplankm	18.342.332	17.516.456	17.447.570	-68.885	17.030.800	17.030.800	16.877.061	16.877.061
Passagerer/køreplantime	19	21	20	-1	20	20	20	20
Passager/antal indbyggere	23	28	22	-6	22	22	22	22
Køreplantime/antal indbyggere	1	1	1	0	1	1	1	1
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	29	32	31	-1	32	33	34	34
Indtægter/passagerer (kr.)	14	15	15	0	15	15	15	15
indtægter/køreplantim (kr.)	269	307	290	-17	302	308	313	315
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	916	974	939	-35	953	922	925	925
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	647	667	649	-18	651	613	612	610
Årets underskud/køreplantime (kr.)	809	835	827	-8	832	793	793	791
Ejerbidrag/km (kr.)	26	26	26	0	26	24	24	24
<b>Åben Flextrafik</b>								
Passagerantal Flextur/Plustur (personture)	83.468	98.034	93.060	-4.974	91.130	91.130	91.130	91.130
Antal minutter (incl. Servicetid)	961.489	1.145.825	1.063.720	-82.105	1.041.519	1.041.519	1.041.519	1.041.519
Antal km (direkte rejse)	568.612	685.876	634.876	-51.000	623.182	623.182	623.182	623.182
Nettoudgifter/personotur (kr.)	70	65	88	23	91	91	91	91
Bruttoudgifter/personotur (kr.)	106	106	124	19	128	128	128	128
Fællesudgifter/personotur (kr.)	48	42	40	-2	44	44	44	44
Ejerbidrag/km (kr.) (Direkte)	17	15	19	4	20	20	20	20
Ejerbidrag/minut (kr.)	10	9	11	2	12	12	12	12
<b>Kollektiv trafik i alt</b>								
Indbyggerantal	499.096	426.166	499.736	73.570	499.744	500.627	502.129	503.743
Passagerantal i alt	11.375.468	11.908.034	11.055.060	-852.974	10.902.130	10.949.130	10.996.130	11.044.130
Årets underskud/passagerer (kr.)	43	40	42	2	41	39	39	39
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	960	1.095	920	-175	897	853	845	840

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



## FynBus

### Tjenestemandspensioner

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Forventet regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Forventet regnskab 2023 - budget 2023)	Budget 2024 (2024 priser)	Budgetoverslag 2025 (2024 priser)	Budgetoverslag 2026 (2024 priser)	Budgetoverslag 2027(2024 pr
Salg af busser	0	0	0	0	0	0	0	0
Nettohusleje - Gammelse	3.680	3.870	3.870	0	4.002	4.122	4.245	4.373
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbrief Odense Kommune	-9.901	1.759	2.500	741	3.188	2.587	1.987	1.387
Pensionsudbetaling fra Sampension	3.357	3.634	3.608	-26	3.756	3.756	3.756	3.756
Indtægter i alt	-2.865	9.263	9.979	715	10.946	10.465	9.989	9.516
								0
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Forventet regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Forventet regnskab 2023 - budget 2023)	Budget 2024 (2024 priser)	Budgetoverslag 2025 (2024 priser)	Budgetoverslag 2026 (2024 priser)	Budgetoverslag 2027(2024 pr
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	20.379	21.571	21.070	502	21.954	21.954	21.954	21.954
Ekstern administration	-19	80	10	70	10	10	10	10
Udgifter i alt	20.360	21.651	21.080	572	21.964	21.964	21.964	21.964
								0
<b>I alt</b>	<b>23.225</b>	<b>12.388</b>	<b>11.101</b>	<b>1.287</b>	<b>11.018</b>	<b>11.499</b>	<b>11.975</b>	<b>12.448</b>

### Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Forventet regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Forventet regnskab 2023 - budget 2023)	Budget 2024 (2024 priser)	Budgetoverslag 2025 (2024 priser)	Budgetoverslag 2026 (2024 priser)	Budgetoverslag 2027(2024 pr
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	0	0	0	0	0	0	0	0
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	459	410	422	12	469	522	522	522
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	931	639	706	67	785	873	873	873
Præmiebetaling til Sampension	1.390	1.049	1.128	79	1.254	1.395	1.395	1.395
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	323	181	188	7	210	210	210	210
								0
<b>i alt</b>	<b>1.713</b>	<b>1.230</b>	<b>1.316</b>	<b>86</b>	<b>1.464</b>	<b>1.604</b>	<b>1.604</b>	<b>1.604</b>

## FynBus

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Forventet regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Forventet regnskab 2023 - budget 2023)	Budget 2024 (2024 priser)	Budgetoverslag 2025 (2024 priser)	Budgetoverslag 2026 (2024 priser)	Budgetoverslag 2027 (2024 priser)
<b>Handicapkørsel (SBH) - ekskl. Demens</b>								
Indtægter	-5.935	-7.561	-6.490	-1.071	-6.567	-6.567	-6.567	-6.567
Entreprenørdgifter	26.088	30.536	31.725	-1.188	31.849	31.849	31.849	31.849
Fællesudgifter	5.347	5.612	4.839	772	5.259	5.259	5.259	5.259
<b>Ejerbidrag</b>	<b>25.499</b>	<b>28.586</b>	<b>30.074</b>	<b>-1.488</b>	<b>30.542</b>	<b>30.542</b>	<b>30.542</b>	<b>30.542</b>
Personture	111.299	135.976	117.419	-18.557	115.726	115.726	115.726	115.726
<b>Handicapkørsel (SBH) - Demens</b>								
Indtægter	-159	-262	-63	-199	-79	-79	-79	-79
Entreprenørdgifter	662	1.102	262	840	331	331	331	331
Fællesudgifter	116	173	44	129	65	65	65	65
<b>Ejerbidrag</b>	<b>618</b>	<b>1.013</b>	<b>242</b>	<b>771</b>	<b>317</b>	<b>317</b>	<b>317</b>	<b>317</b>
Personture	2.599	4.198	1.066	-3.132	1.426	1.426	1.426	1.426
<b>Lægekørsel</b>								
Indtægter	-5	0	-3	3	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	2.191	2.206	2.330	-124	2.324	2.324	2.324	2.324
Fællesudgifter	573	484	457	27	486	486	486	486
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.759</b>	<b>2.690</b>	<b>2.784</b>	<b>-93</b>	<b>2.810</b>	<b>2.810</b>	<b>2.810</b>	<b>2.810</b>
Personture	13.301	13.000	12.368	-632	11.900	11.900	11.900	11.900
<b>Speciallægekørsel</b>								
Indtægter	-3	0	-3	3	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	1.411	1.579	1.570	10	1.579	1.579	1.579	1.579
Fællesudgifter	232	224	188	36	204	204	204	204
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.640</b>	<b>1.804</b>	<b>1.755</b>	<b>49</b>	<b>1.782</b>	<b>1.782</b>	<b>1.782</b>	<b>1.782</b>
Personture	5.348	6.025	5.095	-930	4.993	4.993	4.993	4.993
<b>Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler</b>								
Indtægter	0	0	-1	1	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	220	221	341	-120	295	295	295	295
Fællesudgifter	28	24	30	-5	28	28	28	28
<b>Ejerbidrag</b>	<b>247</b>	<b>245</b>	<b>370</b>	<b>-125</b>	<b>322</b>	<b>322</b>	<b>322</b>	<b>322</b>
Personture	661	655	800	145	675	675	675	675
<b>Paragrafkørsel</b>								
Indtægter	-2	-2	-1	-1	-1	-1	-1	-1
Entreprenørdgifter	390	250	283	-33	54	54	54	54
Fællesudgifter	97	52	64	-12	13	13	13	13
<b>Ejerbidrag</b>	<b>485</b>	<b>300</b>	<b>346</b>	<b>-46</b>	<b>66</b>	<b>66</b>	<b>66</b>	<b>66</b>
Personture	2.319	1.400	1.734	334	315	315	315	315
<b>Genoptræningskørsel</b>								
Indtægter	-7	0	-7	7	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	3.773	4.415	4.712	-297	5.009	5.009	5.009	5.009
Fællesudgifter	989	1.003	967	36	1.132	1.132	1.132	1.132
<b>Ejerbidrag</b>	<b>4.755</b>	<b>5.418</b>	<b>5.672</b>	<b>-254</b>	<b>6.141</b>	<b>6.141</b>	<b>6.141</b>	<b>6.141</b>
Personture	25.731	29.250	28.312	-938	29.706	29.706	29.706	29.706
<b>Special genoptræningskørsel</b>								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	434	727	535	192	764	764	764	764
Fællesudgifter	56	82	52	30	79	79	79	79
<b>Ejerbidrag</b>	<b>490</b>	<b>809</b>	<b>587</b>	<b>222</b>	<b>843</b>	<b>843</b>	<b>843</b>	<b>843</b>
Personture	1.269	2.165	1.356	-809	1.864	1.764	1.764	1.764

## FynBus

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Forventet regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Forventet regnskab 2023 - budget 2023)	Budget 2024 (2024 priser)	Budgetoverslag 2025 (2024 priser)	Budgetoverslag 2026 (2024 priser)	Budgetoverslag 2027 (2024 priser)
<b>Aktivitetkørsel</b>								
Indtægter	-191	-255	-259	4	-311	-311	-311	-311
Entreprenørdgifter	4.669	5.762	5.964	-202	5.930	5.930	5.930	5.930
Fællesudgifter	1.087	1.121	990	131	1.135	1.135	1.135	1.135
<b>Ejerbidrag</b>	<b>5.566</b>	<b>6.628</b>	<b>6.695</b>	<b>-67</b>	<b>6.754</b>	<b>6.754</b>	<b>6.754</b>	<b>6.754</b>
Personture	30.911	34.800	31.957	-2.843	32.050	32.050	32.050	32.050
<b>Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)</b>								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	2.800	1.920	3.258	-1.338	1.525	1.525	1.525	1.525
Fællesudgifter	892	531	746	-215	370	370	370	370
<b>Ejerbidrag</b>	<b>3.692</b>	<b>2.451</b>	<b>4.004</b>	<b>-1.553</b>	<b>1.896</b>	<b>1.896</b>	<b>1.896</b>	<b>1.896</b>
Personture	21.608	14.700	21.384	6.684	9.334	9.334	9.334	9.334
<b>Specialspekalkørsel</b>								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	30.157	30.515	34.348	-3.832	32.018	32.018	32.018	32.018
Fællesudgifter	5.631	5.301	5.600	-299	5.637	5.637	5.637	5.637
<b>Ejerbidrag</b>	<b>35.788</b>	<b>35.816</b>	<b>39.947</b>	<b>-4.131</b>	<b>37.655</b>	<b>37.655</b>	<b>37.655</b>	<b>37.655</b>
Personture	145.951	142.255	154.513	12.258	139.122	139.122	139.122	139.122
<b>Center for voksenundervisning</b>								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	722	385	918	-533	233	233	233	233
Fællesudgifter	196	97	182	-85	49	49	49	49
<b>Ejerbidrag</b>	<b>918</b>	<b>481</b>	<b>1.100</b>	<b>-619</b>	<b>282</b>	<b>282</b>	<b>282</b>	<b>282</b>
Personture	4.736	2.480	4.711	2.231	1.150	1.150	1.150	1.150
<b>CPR-kørsel/Job og ressource</b>								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	1.811	1.903	2.052	-149	2.008	2.008	2.008	2.008
Fællesudgifter	605	612	600	11	664	664	664	664
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.417</b>	<b>2.515</b>	<b>2.652</b>	<b>-137</b>	<b>2.672</b>	<b>2.672</b>	<b>2.672</b>	<b>2.672</b>
Personture	19.841	21.000	20.854	-146	20.120	20.120	20.120	20.120
<b>Dagcenterkørsel</b>								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	680	712	801	-89	862	862	862	862
Fællesudgifter	191	184	168	15	194	194	194	194
<b>Ejerbidrag</b>	<b>871</b>	<b>896</b>	<b>969</b>	<b>-74</b>	<b>1.056</b>	<b>1.056</b>	<b>1.056</b>	<b>1.056</b>
Personture	4.276	4.700	4.347	-353	4.550	4.550	4.550	4.550

## FynBus

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2022 (årets priser)	Budget 2023 (2023 priser)	Forventet regnskab 2023 (årets priser)	Afvigelse (Forventet regnskab 2023 - budget 2023)	Budget 2024 (2024 priser)	Budgetoverslag 2025 (2024 priser)	Budgetoverslag 2026 (2024 priser)	Budgetoverslag 2027 (2024 priser)
<b>Siddende patientbefordring</b>								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter <sup>^)</sup>	0	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	7.986	8.621	8.860	-239	8.390	8.390	8.390	8.390
<b>Ejerbidrag</b>	<b>7.986</b>	<b>8.621</b>	<b>8.860</b>	<b>-239</b>	<b>8.390</b>	<b>8.390</b>	<b>8.390</b>	<b>8.390</b>
Personure	193.657	215.000	200.000	-15.000	200.000	200.000	200.000	200.000
<sup>^)</sup> Entreprenørafregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik								
Kompensation	0	0	0	0	0	0	0	0
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Kompensation	7.986	8.621	8.860	-239	8.390	8.390	8.390	8.390
<b>Flextrafik i alt ekskl. Åben Flextrafik*</b>								
Indtægter	-6.304	-8.081	-6.827	-1.253	-6.957	-6.957	-6.957	-6.957
Entreprenørudgifter	76.007	82.234	89.097	-6.863	84.782	84.782	84.782	84.782
Fællesudgifter	24.026	24.120	23.788	333	23.703	23.703	23.703	23.703
<b>Ejerbidrag Flextrafik ekskl. Åben Flextrafik i alt</b>	<b>93.730</b>	<b>98.274</b>	<b>106.058</b>	<b>-7.784</b>	<b>101.528</b>	<b>101.528</b>	<b>101.528</b>	<b>101.528</b>
Personure i alt	583.507	627.604	605.916	-21.688	572.931	572.831	572.831	572.831
Kompensation	0	-1.301	-1.301	0	0	0	0	0
Ejerbidrag Flextrafik ekskl. Åben Flextrafik i alt incl. Kompensation	93.730	96.972	104.757	-7.784	101.528	101.528	101.528	101.528
<b>Nøgletal**</b>								
Entreprenørudgifter pr. personure	179	181	202	20	208	208	208	208
Ejerbidrag/personur	202	196	219	23	227	227	227	227

\* Åben Flextrafik afregnes under busregnskabet

\*\*Nøgletal er inkl. Åben Flextrafik og ekskl. siddende patient befordring

**Fælles landsdækkende  
rejseregler**

**Gyldig fra ~~7. juni 2023~~ 1. januar 2024**

<b>1. Generelt</b>	<b>64</b>
1.1. Anvendelsesområde	64
1.2. Serviceydelser	75
<b>2. Rejsehjemmel</b>	<b>75</b>
2.1. Regler og priser	75
2.2. Kundetyper	86
2.3. Køb af rejsehjemmel	108
2.4. Brug af rejsehjemmel	108
2.4.1. Brug af billetter og kort udstedt på pap, papir eller mobile enheder	119
2.4.2. Særligt for mobilprodukter (der leveres via SMS eller app)	1240
2.4.3. Brug af rejsekort	1240
2.5. Refusion og ombytning	1643
2.6. Kontrol af rejsehjemmel	1644
2.6.1. Indrejsekontrol ved kaldt transportøransvar	1744
2.7. Kontrolafgift	1745
2.7.1. Gyldighed af rejsehjemmel	1745
2.7.2. Afgift	1745
2.7.3. Kontrolafgiftens gyldighed	1846
2.7.3.1. Særligt for børn under 12 år	1846
2.7.4. Identifikation	1846
2.7.5. Pendlere	1846
2.7.6. Betaling	1946
2.8. Misbrug af rejsehjemmel	1947
<b>3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap</b>	<b>2017</b>
3.1. Assistance	2047
3.2. Ledsagerordning	2149
3.3. Medtagning af hjælpemidler	2149
<b>4. Bagage, cykler og andre medbragte genstande</b>	<b>2220</b>
4.1. Generelt	2220
4.2. Personlig bagage	2220
4.3. Cykler	2320
4.4. Barne- og klapvogne	2424
4.5. Særlig bagage	2422

<b>5. Dyr</b>	<b>2422</b>
5.1. Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr	2522
<b>6. Mad og drikke</b>	<b>2523</b>
<b>7. Mobiltelefoner, computere med videre</b>	<b>2523</b>
7.1. Særligt om stillezoner	2623
<b>8. Standsning</b>	<b>2623</b>
8.1. Behovsstandsning i tog	2623
8.2. Standsning mellem busstoppesteder	2623
<b>9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer</b>	<b>2724</b>
<b>10. Forbud mod rygning</b>	<b>2724</b>
<b>11. Indsamling af underskrifter, uddeling, optræden m.v.</b>	<b>2725</b>
<b>12. Afvisning og bortvisning</b>	<b>2725</b>
<b>13. Erstatning</b>	<b>2825</b>
13.1. Erstatning i forbindelse med kørsel med tog (herunder lokalbanetog) og metro	2825
13.2. Erstatning i forbindelse med buskørsel	2926
<b>14. Driftsforstyrrelser</b>	<b>2927</b>
14.1. Rejsetidsgaranti og rejsegaranti	3027
14.2. Forordning om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder metro, letbaner og lokalbaner)	3028
14.3. Begrænsning af ansvar	3028
<b>15. Hittegods</b>	<b>3128</b>
<b>16. Klager</b>	<b>3128</b>
<b>17. Kundeservice</b>	<b>3229</b>
<b>18. Ændring af rejseregler</b>	<b>3234</b>
<b>19. Ikrafttræden</b>	<b>3234</b>
<b>20. Lovgivning</b>	<b>3234</b>
<b>21. Nærmere oplysninger om produkter og priser</b>	<a href="#">Fejl! Bogmærke er ikke defineret.</a> <b>32</b>
<b>22. Bilag</b>	<a href="#">Fejl! Bogmærke er ikke defineret.</a> <b>32</b>
<b>23. Tidligere versioner</b>	<a href="#">Fejl! Bogmærke er ikke defineret.</a> <b>36</b>
<b>1. Generelt</b>	<b>64</b>
1.1. Anvendelsesområde	64
1.2. Serviceydelser	75
<b>2. Rejsehjemmel</b>	<b>75</b>
2.1. Regler og priser	75
2.2. Kundetyper	86
2.3. Køb af rejsehjemmel	108
2.4. Brug af rejsehjemmel	108
2.4.1. Brug af billetter og kort udstedt på pap, papir eller mobile enheder	119
2.4.2. Særligt for mobilprodukter (der leveres via SMS eller app)	1240

2.4.3. Brug af rejsekort.....	1240
2.5. Refusion og ombytning.....	1643
2.6. Kontrol af rejsehjemmel.....	1644
2.6.1. Indrejsekontrol ved kaldt transportøransvar.....	1744
2.7. Kontrolafgift.....	1745
2.7.1. Gyldighed af rejsehjemmel.....	1745
2.7.2. Afgift.....	1745
2.7.3. Kontrolafgiftens gyldighed.....	1846
2.7.3.1. Særligt for børn under 12 år.....	1846
2.7.4. Identifikation.....	1846
2.7.5. Pendlere.....	1846
2.7.6. Betaling.....	1946
2.8. Misbrug af rejsehjemmel.....	1947
<b>3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap.....</b>	<b>2047</b>
3.1. Assistance.....	2047
3.2. Ledsagerordning.....	2149
3.3. Medtagning af hjælpemidler.....	2149
<b>4. Bagage, cykler og andre medbragte genstande.....</b>	<b>2220</b>
4.1. Generelt.....	2220
4.2. Personlig bagage.....	2220
4.3. Cykler.....	2320
4.4. Barne- og klapvogne.....	2422
4.5. Særlig bagage.....	2422
<b>5. Dyr.....</b>	<b>2422</b>
5.1. Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr.....	2522
<b>6. Mad og drikke.....</b>	<b>2523</b>
<b>7. Mobiltelefoner, computere med videre.....</b>	<b>2523</b>
7.1. Særligt om stillezoner.....	2623
<b>8. Standsning.....</b>	<b>2623</b>
8.1. Behovsstandsning i tog.....	2623
8.2. Standsning mellem busstoppesteder.....	2624
<b>9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer.....</b>	<b>2725</b>
<b>10. Forbud mod rygning.....</b>	<b>2725</b>
<b>11. Indsamling af underskrifter, uddeling, optræden m.v.....</b>	<b>2725</b>
<b>12. Afvisning og bortvisning.....</b>	<b>2725</b>
<b>13. Erstatning.....</b>	<b>2826</b>
13.1. Erstatning i forbindelse med kørsel med tog (herunder lokalbanetog), letbane og metro.....	2826
13.2. Erstatning i forbindelse med buskørsel.....	2926



<b>14. Driftsforstyrrelser .....</b>	<b>2927</b>
14.1. Rejsetidsgaranti og rejsegaranti .....	3027
14.2. Forordning om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder metro, letbaner og lokalbaner) .....	3028
14.3. Begrænsning af ansvar.....	3028
<b>15. Hittegods .....</b>	<b>3128</b>
<b>16. Klager .....</b>	<b>3129</b>
<b>17. Kundeservice .....</b>	<b>3229</b>
<b>18. Ændring af rejseregler .....</b>	<b>3234</b>
<b>19. Ikrafttræden .....</b>	<b>32</b>
<b>20. Lovgivning.....</b>	<b>32</b>
<b>21. Nærmere oplysninger om produkter og priser .....</b>	<b>Fejl! Bogmærke er ikke defineret.32</b>
<b>22. Bilag .....</b>	<b>Fejl! Bogmærke er ikke defineret.33</b>
<b>23. Tidligere versioner.....</b>	<b>Fejl! Bogmærke er ikke defineret.36</b>

## Væsentlige ændringer i forhold til seneste version af Fælles landsdækkende rejseregler (~~1. december 2022~~ **7. juni 2023**):

- ⊖ Præciseringer iht. ny EU-Jernbanepassagerrettighedsforordning, herunder regler for erstatningsbeløb for handicappedes hjælpemidler
- Ændringer vedr. mulighed for køb i billetautomater for rejser med Lokaltog

[○ For NT er tilføjet regler for brug af Plusbus](#)



## 1. Generelt

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

### 1.1. Anvendelsesområde

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 1.2. Serviceydelse

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

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

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

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

## 2. Rejsehjemmel

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

### Gennemgående billetter

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

### 2.1. Regler og priser

#### Rejser med tog

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

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

#### Rejser over Storebælt og over Øresund

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

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

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

#### Rejser med bus vest for Storebælt

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

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

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

#### Rejser på Bornholm

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

#### Øvrige informationer

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

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

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

## **2.2. Kundetyper**

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

I den kollektive trafik findes følgende fælles hovedkundetyper:

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

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

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

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

Permanente eller midlertidige indstillinger af kundetyper på et rejsekort:

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

Permanente ændringer kan kunden få foretaget ved at kontakte Rejsekort Kundecenter eller på udvalgte salgssteder (se [rejsekort.dk](http://rejsekort.dk))-[rejsekort.dk](http://rejsekort.dk)). I begge tilfælde kan der kræves dokumentation. Midlertidige ændringer kan ske på eksempelvis Check ind ekstra kortlæsere eller på rejsekortautomaten.

Rejsekort Personligt kan ændres til følgende kundetyper:

- Voksen, barn, ung, handicap eller pensionist

Rejsekort Flex kan ændres til følgende kundetyper:

- Voksen, barn, hund eller cykel

Rejsekort Anonymt kan ændres til følgende kundetyper:

- Voksen, barn, hund eller cykel

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

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

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

### 2.3. Køb af rejsehjemmel

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

Der er mulighed for at købe rejsehjemmel på følgende måder:

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

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

### 2.4. Brug af rejsehjemmel

Den offentlige transport er et åbent system med udbredt selvbetjening, og det er derfor altid kundens ansvar at have gyldig rejsehjemmel ved indstigning, herunder sikre sig at kundens Rejsekort

er korrekt checket ind. Kunden skal ved modtagelse af rejsehjemmel sikre sig, at det udleverede svarer til det ønskede.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pendlerkort og periodekort er gyldige i den periode, der er påtrykt. Pendlerkort/periodekort skal være gyldigt til alle de zoner, som rejsen går igennem. Det fremgår af pendlerkort med gyldighed til zone 1-4 i DOT, om kortet er gyldigt i metroen eller ej. Kunder, der rejser i metroen med pendlerkort uden gyldighed til metroen, har ikke gyldig rejsehjemmel.

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

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

Hvis transportmidlet ikke kører efter en køreplan, men i intervaller, skal billetten eller kortet være gyldig fra det tidspunkt, hvor kunden står på bussen, [metroen](#), [letbanen](#) eller toget.

Transportmidlet skal forlades ved førstkommande endestation [eller i metroene efter udløb af rejsehjemlens tidsgyldighed. Dog gælder for metroens Cityring at den skal forlades](#) senest 30 minutter efter udløb af rejsehjemlens tidsgyldighed.

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

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

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

Rejsehjemlen er kun gyldig på det telefonnummer, hvortil den er bestilt og må ikke videresendes og/eller deles. Dog kan en kundeprofil på RejseBillet app, DSB app eller DOT app overføres til en anden mobiltelefon end den købet er foretaget på 5 gange i mobilproduktets gyldighedstid, eller mobilproduktet kan gendannes på en ny telefon ved bekræftelse af en verificeringsmail.

Ved køb af mobilprodukter accepteres betingelserne for det enkelte produkt. Gældende betingelser fremgår af de enkelte selskabers hjemmesider (se afsnit 17).

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

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

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



Rejsekort skal være checket ind (Jævnfør oversigt over valideringsregler nedenfor) inden rejsens start. For alle transportmidler, hvor check ind foregår inde i transportmidlet, gælder, at kunden uden unødigt ophold skal checke ind straks efter påstigning, og inden kunden finder sin plads. Rejsekort skal også checkes ind hver gang, der stiges om til en bus, et tog eller en metro, og checkes ud ved rejsens afslutning.

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

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

#### Definition af en rejse:

En kunde, der rejser fra A til B, skal checke ind i A og skal checke ud i B. I forbindelse med check ind ved skift skal der checkes ind på det udstyr der er i, eller ved, det transportmiddel der skiftes til.

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

#### Rejse med skift:

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

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

#### Returrejse:

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

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

#### Valideringsregler:

Rejsekort type	check ind	check ud	check ind ekstra	Skifte check ind
Rejsekort Personligt	Ja	Ja	Muligt	Ja

Pendlerkort	Ja i bus og i Odense Letbane Ja ved aktivering af en periode <ul style="list-style-type: none"> <li>• i tog</li> <li>• i metro</li> <li>• i Letbanen ved Aarhus</li> </ul> – ellers ikke nødvendigt	Valgfrit	Nej – ikke muligt	Ja, i bus og i Odense Letbane
Rejsekort med Pendler Kombi	Ja	Ja	Muligt	Ja
Rejsekort Flex	Ja	Ja	Muligt	Ja
Rejsekort Anonymt Evt. opgradering til landsdækkende	Ja	Ja	Muligt	Ja

Check ind ekstra:

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

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

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

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

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

Fortryder et check ind:

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

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

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

I alle bybusser i Aalborg er der placeret check ind-kortlæsere og der er fri ind- og udstigning af alle døre. Check ud-kortlæsere for Plusbus er placeret på Plusbusstationen og for de øvrige bybusser ved alle døre.

### **Transittid**

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

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

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

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

### **Maksimumtid**

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

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

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

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

## 2.5. Refusion og ombytning

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

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

Er rejsehjemlen mistet, kan den ikke refunderes.

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

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

## 2.6. Kontrol af rejsehjemmel

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

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

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

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

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

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

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

### **2.6.1. Indrejsekontrol ved kaldt transportøransvar**

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

## **2.7. Kontrolafgift**

### **2.7.1. Gyldighed af rejsehjemmel**

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

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

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

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

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

### **2.7.2. Afgift**

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

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

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

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

### 2.7.3. Kontrolafgiftens gyldighed

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

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

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

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

### 2.7.4. Identifikation

I kontrolsituationen skal kunden legitimere sig ved kørekort eller andet retsgyldigt dokument. Der kan foretages opslag i CPR-registret til identifikation eller kontrol af kundens oplysninger.

Kunden skal på forlangende kvittere for modtagelse af kontrolafgift. Kunden skal ved sin underskrift bekræfte rigtigheden af de angivne oplysninger, hvor det er påkrævet.

Politiet kan medvirke eller tilkaldes under kontrollen, hvis kontrolpersonalet skønner det nødvendigt.

### 2.7.5. Pendlere

Kunder, der har et gyldigt personligt pendlerkort, men ikke kan forevise det ved kontrol, kan få kontrolafgiften nedskrevet til 125 DKK. Dette gælder også for kunder der rejser inden for fastprisområdet på deres Rejsekort med Pendler Kombi med en aktiv periode, men som, f.eks. på grund af for lav saldo, ikke kan lave et korrekt check ind. Der kræves herfor at kopi af

pendlerkortet/periodekortet eller rejsekortnummeret fremsendes til kundecenteret hos det selskab, som har udstedt kontrolafgiften senest 14 dage efter kontrolafgiftens udstedelse.

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

### 2.7.6. Betaling

Selskaberne kan ændre størrelsen af kontrolafgifter og nedskrivning af kontrolafgifter.

Selskaberne kan opkræve gebyr for at sende betalingspåmindelser. Betalingspåmindelse kan hos  
visse selskaber sendes via e-Boks til modtageren af kontrolafgiften. Betales gælden ikke efter en  
eller flere rykkere, overdrages fordringen til inddrivelse hos Gældsstyrelsen. Ved overtagelse af  
gælden beregner Gældsstyrelsen sig et gebyr, der tillægges gælden.

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

### 2.8. Misbrug af rejsehjemmel

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

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

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

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

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

### **3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap**

#### **3.1. Assistance**

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

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

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

Togets personale assisterer ved behov med udlægning af rampe.

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

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

#### **Metro**

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

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

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

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

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

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



## Busser og letbaner

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

Ved rejser med letbanerne er det ikke nødvendigt at bestille assistance i forvejen, da der er niveau-fri indstigning. Vær opmærksom på, at der kan være vandret afstand mellem letbanetoget og perroren på Aarhus Letbane. Adgangsforholdene for de enkelte standsningssteder er beskrevet her:

<https://www.midttrafik.dk/koreplaner/letbanen/standsningssteder>

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

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

### 3.2. Ledsagerordning

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

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

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

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

Fører- eller servicehunde kan altid medbringes og er gratis. Hunden skal bære symbolet "manden med den hvide stok", "hundehoved og hånd", fremgå, at hunden er fører- eller servicehund, f.eks. ved at hunden bærer id-vest eller tilsvarende officielt, skilt (forudsat, at kunden eller lignende, eller der kan fremvise særligt id-kort)-vises anden dokumentation.

Eventuelle supplerende regler fremgår af selskabernes hjemmesider (se afsnit 17).

DSB har særlige regler i forhold til ophold i stillezoner (fører- og servicehunde).

### 3.3. Medtagning af hjælpemidler

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

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

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

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

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

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

## **4. Bagage, cykler og andre medbragte genstande**

### **4.1. Generelt**

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

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

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

### **4.2. Personlig bagage**

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

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

Det enkelte stykke bagage må maksimalt måle 100x60x30 cm.

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

### 4.3. Cykler

#### Tog, metro, havnebusser og letbaner

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

#### Busser

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

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

#### 4.3.1 Generelt

Der kan være tidspunkter, hvor cykler ikke må medbringes. Hvis der er tidsbegrænsninger, er det ikke tilladt at færdiggøre rejsen med cyklen, selv om rejsen er påbegyndt, inden tidsbegrænsningen startede (se nærmere om tidsbegrænsninger på selskabernes hjemmeside, jævnfør afsnit 21)

Der kan medtages 1 cykel pr. kunde. Det er personalet, som vurderer, om der er plads.

Der kan kun medbringes almindelige tohjulede cykler, og således ikke ladcykler, tandemcykler, påhængsvogne, Segways og lignende. Der er dog enkelte undtagelser for påhængsvogne, tandemcykler og ladcykler, se afsnit 4.2 og afsnit 4.3.2.

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

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

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

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

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

[Handicappede og bevægelseshæmmede har mulighed for at tage særlige ladcykler \(rickshawcykler\) med i Odense Letbane. Se nærmere vilkår på hjemmeside.](#)

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

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

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

#### **4.4. Barne- og klapvogne**

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

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

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

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

#### **4.5. Særlig bagage**

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

### **5. Dyr**

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

Det er desuden tilladt at medtage større hunde, forudsat at hunden er i snor og under kundens kontrol. Ved større hunde forstås hunde, som ikke transporteres i en taske, et bur eller transportkasse. For større hunde og hunde i "hundevogn" betales børnepris. Der må højst medtages 1 hund

i snor eller i "hundevogn" pr. kunde. Det er altid personalet, der vurderer, om der er plads, og personalets anvisninger skal følges. Se dog afsnit 5.1.

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

## 5.1. Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr

I Midttrafik kan større hunde ikke medbringes i bybusser.

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

Hos Nordjyllands Trafikselskab kan større hunde ikke medbringes i bybusser på hverdag kl. 7.00-~~9.00~~8.30 og kl. 14.30-17.00, medmindre de er i lukket hundevogn.

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

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

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

## 6. Mad og drikke

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

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

## 7. Mobiltelefoner, computere med videre

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

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

## 7.1. Særligt om stillezoner

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

## 8. Standsning

### 8.1. Behovsstandsning i tog

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

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

### 8.2. Standsning mellem busstoppesteder

I byerne standser busserne kun ved de faste stoppesteder, som er anført i [køreplanerne](#) [rejseplanen](#).

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

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

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

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

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

## Check ind og check ud på Rejekort på vinkestrækninger vest for Storebælt

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

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

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

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

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

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

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

## 10. Forbud mod rygning

Alle former for rygning, herunder e-cigaretter, er forbudt i bus, tog ~~og~~, metro og letbane, uanset om der afgives tobaksrøg, vanddamp eller lignende. Rygeforbud gælder på DSB's stationer, metrostationer, Arriva Togs stationer, Odense Letbanes stationer samt områder på nogle busterminaler. Der er herudover rygeforbud, hvor det er markeret med skiltning.

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

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

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

## 12. Afvisning og bortvisning

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

- udgør en sikkerhedsmæssig risiko (f.eks. kunder med rulleskøjter på)

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

Afvisning eller bortvisning kan ske ved politiets hjælp.

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

## 13. Erstatning

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

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

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

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

Jernbaneselskabet erstatter skader på og tab af genstande, som kunden medtager som håndbagage, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring, under kundens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning, hvis betingelserne for erstatning i øvrigt er opfyldt. Det betyder blandt andet, at skaden skal være en direkte følge af jernbanetransporten. Erstatning for håndbagage kan ikke overstige 18.200700 DKK (20222023) [2] for hver kunde.

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



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

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

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

[Europa-Parlamentets og rådets forordning \(EU\) 2021/782 af 29. april 2021 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtigelser \(omarbejdning\) \(EØS-relevant tekst\)](#)

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

### 13.2. Erstatning i forbindelse med buskørsel

Ansvaret for skade i forbindelse med buskørsel påhviler det busselskab, der kører linjen.

Kontakt straks chaufføren ved skade, da dette vil gøre den videre sagsbehandling lettere.

Trafikselskabets Kundecenter kan vejlede om, hvordan kunden kan anmelde kravet til busselskabet, se afsnit 17 for kontaktoplysninger.

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

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

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

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

## 14. Driftsforstyrrelser

Ved forsinkelse eller aflysning er kunden omfattet af

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

### 14.1. Rejsetidsgaranti og rejsegaranti

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

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

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

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

- DSB Rejsetidsgaranti
- Arriva Rejsetidsgaranti
- Metro rejsegaranti
- Movia rejsegaranti
- Lokaltog rejsetidsgaranti
- FynBus rejsegaranti
- Sydtrafik rejsegaranti
- Midttrafik rejsegaranti
- Midtjyske Jernbaners rejsetidsgaranti
- Nordjyllands Trafikselskabs rejsegaranti [og rejsetidsgaranti](#)
- ~~Nordjyske Jernbaners rejsetidsgaranti~~
- BAT rejsegaranti

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

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

### 14.3. Begrænsning af ansvar

Ud over rejse(tids)garantierne, jævnfør afsnit 14.1 og reglerne i afsnit 14.2, påtager selskaberne sig ikke erstatningsansvar for kundens omkostninger som følge af forsinkelse, aflysning og ikke-

opnået tilslutningsforbindelse, herunder refusion af tabt arbejdsfortjeneste eller tab som følge af udgifter til f.eks. hotel, fly-, tog- eller teaterbilletter.

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

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

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

## 15. Hittegods

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

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

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

## 16. Klager

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

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

Klager vedrørende Rejsekort rettes til Rejsekort Kundecenter.

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

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

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

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

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

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

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

## 17. Kundeservice

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

## 18. Ændring af rejseregler

Disse rejseregler kan ændres ved opslag på selskabernes hjemmesider.

Ændringer vil blive offentliggjort mindst en uge, før de træder i kraft. Væsentlige ændringer, som berører et stort antal kunder, offentliggøres 1 måned, før de træder i kraft.

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

## 19. Ikrafttræden

Ikrafttrædelsesdato ~~7. juni 2023~~ 1. januar 2024.

Samtidig ophæves: [Fælles landsdækkende rejseregler](#) ~~1. december~~ 7. juni 2023

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

## 20. Lovgivning

For rejse med bus, tog og metro gælder en række love og regler. De vigtigste er:

Lov om trafikkselskaber, jævnfør lovbekendtgørelse nr. 215 af 1. marts 2023.

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

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

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

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

[Europa-Parlamentets og rådets forordning \(EU\) 2021/782 af 29. april 2021 om jernbanepassageres rettigheder og forpligtigelser \(omarbejdning\) \(EØS-relevant tekst\)](#)

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buskunders rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004



