

DAGSORDEN

FynBus bestyrelsesmøde

Fredag den 13. december 2024, kl. 12.00

Deltagere:

Formand Tim Vermund, Odense
Næstformand Kim Johansen, Region Syddanmark
Jim Staffensen, Assens
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Michael Nielsen, Kerteminde
René Larsen, Langeland
Regitze Tilma, Middelfart
Ole Tyrsted Jørgensen, Nyborg -*Afbud*
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
Chef for Økonomi og Strategi Anne Lisa Kianzad

INDHOLD

Indhold	2
Sager til beslutning:	3
1. Forslag til nyt Koncept for åben flextrafik.....	3
2. Lukket sag	5
3. Evaluering af UNG Odense og Odense NU.....	5
4. Udmøntning fra markedsføringspuljen 2025.....	8
5. Kontantsalg fra 2026	9
6. fælles udbud af buskørsel, herunder udmøntning af puljen til grønne busser og grøn flextrafik.....	10
Sager til drøftelse:.....	12
7. Proces for ny mobilitetsplan 2026-.....	12
Sager til orientering:.....	15
8. Forventet regnskab 2024 efter 3. kvartal	15
9. Omstigningstælling i Odense	17
10. Status på knudepunkter	19
11. Meddelelser	20
12. Eventuelt	20

Sager til beslutning:

1. Forslag til nyt Koncept for åben flextrafik

Resumé:

På baggrund af drøftelser på bestyrelsesmøder om nyt koncept for åben flextrafik, og dialogmøde den 22. november 2024, fremlægger administrationen en faseopdelt implementering til beslutning.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender at Fase 1 igangsættes
- godkender at Fase 2 sendes i høring i kommunerne og høringsfristen fastsættes til juni 2025
- tager orientering om Fase 3 til efterretning

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

FynBus afholdt den 22. november 2024 dialogmøde med politikere og embedsfolk fra kommunerne på Fyn og Langeland og Region Syddanmark om nyt koncept for åben flextrafik. Efter dialogmødet drøftede bestyrelsen oplægget og de input og bemærkninger, der var kommet frem på dialogmødet.

Der var på dialogmødet enighed om, at muligheden for at benytte den åbne flextrafik skal være mere enkel og nemmere at forstå for brugerne, og at forslaget om, at kunderne skal vælge en rejse ud fra pris, tilgængelighed og rejselængden er en fordel.

Der var også enighed om, at konceptet burde være ens for alle kommunerne på Fyn og Langeland. Der var tilslutning til fælles takst, hvor taksten indledningsvis sættes konservativt for at tøjle efterspørgslen.

På dialogmødet blev mulighederne for rabat ved samkørsel og for unge drøftet, ligesom mulighederne for "orange billetter" og natkørsel. Indtrykket fra dialogmødet var desuden, at flexkur til knudepunkt gav anledning til forvirring. Så for at forsimple konceptet udsættes det til en evt. efterfølgende fase.

Sagen fremlægges for bestyrelsen til beslutning om at sætte Fase 1 i gang, samt at sende Fase 2 i høring i kommunerne.

Faseopdelt implementering:

Faseopdelingen fremgår nedenfor, hvor administrationen foreslår at fase 1 implementeres hurtigst muligt. Tiltagene vil gøre bestillingsprocessen nemmere for kunderne.

Andre tiltag (fase 2) foreslås indført januar 2026 og yderligere tiltag (fase 3) vil være mulige at indføre senere, når der er opsamlet erfaringer med de hidtidige tiltag.

Fase 1 - Tiltag, der kan igangsættes hurtigt

- Bestilling uden kundeoprettelse

FynBus samarbejder med FlexDanmark om mulighed for, at kunden kan bestille en flextrafik tur uden at skulle oprette sig som kunde. FlexDanmark forventer, at det vil være muligt i 1. kvartal i 2025.

- Opsætning af knudepunktsskilte

I løbet af foråret 2025 opsætter kommunerne i samarbejde med FynBus knudepunktsskilte på ca. 75 punkter, heraf 16 knudepunkter der har forbindelse til A-nettet.

Fase 2 - Implementering januar 2026

- Fra januar 2026 vil muligheder og vilkår for flextur være fælles for alle kommunerne på Fyn og Langeland.
- Det vil være muligt at køre på tværs af kommuner.
- Der indføres 1 times bestilling.
- Der vil være to former for åben flextrafik - der i dag kaldes flextur (fra dør til dør) og plustur (fra dør til/fra knudepunkt med forbindelse til bus eller tog).
- Alle former for åben flexkørsel bliver kaldt "flextur".
- Åbningstiden for flextur vil være kl. 06.00 – 24.00
- Rejseplanen tilrettes så det ikke længere fremgår om der er tale om en flextur eller en plustur. Begge former for åben flextrafik er i dag tilgængelig på Rejseplanen
- Ens priser for flextur.

I dag kan kommunerne vælge mellem 3 forskellige åbningstider for kørsel. Kommunerne kan derover vælge mellem 3 forskellige minimumspriser for en tur, km-takst, prisen for bestilling via webapp og telefon og prisen for bestilling af en tur via Rejseplanen. Oversigt over forslag til ny prissætning fremgår af Tabel 1.

Tabel 1 – priser for flextur

Kørselsprodukt	Inkluderet strækning	Minimumsbetaling	Pris pr. km. udover inkluderede strækning
Dør til/fra dør	7 km	56 kr.	8 kr.
Dør til/fra knudepunkt med forbindelse til bus/tog	7 km.	28 kr.	4 kr.
Do med gyldig rejsehjemmel	7 km	0 Kr.	0 Kr.

- Administrationen udarbejder model for rabat, når turen bestilles til flere rejsende.
- I Odense Kommune indføres byzone. Vilkår og afgrænsning for byzonen aftales med Odense Kommune.

Fase 3 -Tiltag, der kan implementeres i et senere forløb, når der er indsamlet erfaringer med de første ændringer og tiltag.

- Flextur til knudepunkt
- Rabat ved bestilling af kørsel senest dagen før kørslen.
- Helfoliering af garantibiler med FynBus farver. Helfoliering kan ske fra 1. marts 2027, hvor en ny kontrakt træder i kraft.

- Indførelse af "Orange billetter". Kørsel til lavere priser på specielle tidspunkter.
- To-good-to-go. Mulighed for at udnytte kørsel til en lavere pris, hvis der er plads til flere passagerer i en vogn.
- Natkørsel. Muligheden for natkørsel forudsætter, at FynBus har udbudt et tilstrækkelig antal garanti-vogne. Natkørsel vil være muligt fra marts 2027, hvor ny kontrakt træder i kraft.

Næste skridt

Efter beslutning i bestyrelsen sender administrationen i januar 2025 sagen til kommunerne med henblik på høring af konceptet. Frist for høringen fastsættes til primo juni 2025.

Sagen fremlægges for bestyrelsen til endelig beslutning på bestyrelsesmødet den 10. september 2025.

Efter drøftelserne på dialogmødet og det efterfølgende bestyrelsesmøde fremlægger administrationen forslag til en faseopdelt implementering af nyt koncept for åben flextrafik.

2. Lukket sag

3. Evaluering af UNG Odense og Odense NU

Resumé

Administrationen har opdateret datagrundlaget for at vurdere effekten og konsekvenserne af Ung Odense til 10 kr. og Odense Nu til 15 kr.

Administrationens samlede vurdering er fortsat, at billetterne har bidraget positivt til udviklingen af både passagertal og indtægtsniveau.

Administrationen foreslår, at produkterne fortsætter frem til udgangen af januar 2026, men at prissætningen genovervejes.

Da sagen i høj grad vedrører passager- og indtægtsgrundlaget i bybusserne i Odense og Odense Letbanen, forelægges sagen Klima- og Miljøudvalget i Odense Kommune den 10. december

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender at Ung Odense og Odense Nu fortsætter frem til udgangen af januar 2026
- beslutter om Ung Odense og Odense Nu skal prisjusteres

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen vedtog på mødet 28. juni 2024 at forlænge de kommercielle produkter i Odense (Ung Odense og Odense Nu) fortsætter frem til udgangen af januar 2025 på uændrede vilkår.

Denne sag handler derfor om, hvorvidt produkterne skal forlænges yderligere og om der skal ske en prisjustering

Ung Odense sælges til 10 kr. pr. tur og kan købes af unge op til og med 26 år, Odense Nu sælges til 15 kr. pr. tur og er tilgængelig for alle. Begge produkter sælges på RejseBillet og som QR-billet.

Administration har opdateret tidligere dataanalyse af effekterne og konsekvenserne af billetprodukterne Ung Odense og Odense NU.

Resultaterne af de tidligere gennemførte kundeundersøgelse vurderes fortsat valide, hvorfor der ikke er gennemført yderligere kundeundersøgelser.

Endelig har administrationen vurderet hvordan en prisjustering vil påvirke billetsalget og dermed billetindtægterne.

Udvikling i salgstal

Ung Odense blev lanceret i juli 2022 og har siden haft stigende salg, der endnu ikke ser ud til at have toppet. I september 2024 blev solgt over 200.000. Salget af Ung Odense billetter er siden september fordelt med 65% som RejseBillet og 35% som QR-billet.

Odense Nu har siden lanceringen i juni 2023 haft en løbende stigning, og ligger aktuelt på ca. 80.000 solgte billetter månedligt, fordelt med 35% som RejseBillet og 65% som QR-billet.

Ved seneste forlængelse af produkterne vurderede administrationen, at der i 2024 ville være 2,0 mio. rejser på Ung Odense og 0,7 mio. rejser på Odense Nu. Med det hidtidige salg i 2024 er forventningen, at der i 2024 bliver solgt 2,1 mio. Ung Odense billetter og 0,9 mio. Odense Nu billetter

Samlet set ser produkterne således ud til at generere ca. 0,3 mio. flere rejser i 2024 end antaget i juni 2024. I forhold til kannibalisierung og øvrige afledte effekter på andre produkter, er der kun sket mindre ændringer i forhold til seneste evaluering i juni 2024.

Med uændret prisniveau på produkterne er forventningen, at der i 2025 sælges 2,2 mio. Ung Odense billetter og 1,0 mio. Odense Nu billetter

Figur 1: Udvikling i passagertal for billetterne Ung Odense og Odense Nu, 2022-24



Dataanalyse

Til bestyrelsesmødet i juni havde FynBus lavet en detaljeret dataanalyse baseret på udviklingen i alle FynBus' produkter, herunder i hvilket omfang Ung Odense og Odense NU har genereret flere passagerer, i hvilket

omfang der er flyttet kunder fra andre billettyper, og i hvilket omfang det har påvirket det samlede indtægtsniveau.

Analysen i juni viste overordnet, at der har været en vækst i passagertallet på ca. 15%, der også har medført merindtægter i størrelsesordenen 7,3 mio. kr. i den undersøgte periode august-december 2023 i forhold til samme periode i 2022. I forhold til de forventede salgstal for 2024, forventes tallene for 2024 at være øget yderligere en smule i forhold til 2023.

Konklusionen er således fortsat, at Ung Odense og Odense Nu har begge bidraget til denne udvikling, og dermed været en positiv business case.

Forslag til prisjusteringer

Med baggrund i de gennemførte analyser og undersøgelser vurderer administrationen, at begge produkter fastholdes, men det kan overvejes at justere prismodellen:

Administrationen har vurderet konsekvenser af følgende prismodeller:

- Model 1: Uændret pris på begge produkter
- Model 2: Ung Odense 12 kr. og Odense Nu 18 kr.
- Model 3: Ung Odense 15 kr. og Odense Nu 20 kr.

Fra januar 2025 ændres følgende takster på konkurrerende produkter:

- Billigste rejse på Rejsekort stiger fra 13,20 kr. til 13,80 kr. (10,56 kr. til 11,04 kr. i off-peak)
- Næstbilligste rejse på Rejsekort stiger fra 16,50 kr. til 17,25 kr. (13,20 kr. til 13,80 kr. i off-peak)
- Pendlerkort stiger fra 420 kr. pr. måned til 435 kr. pr. måned

Hvis prisen på Ung Odense og Odense Nu forbliver uændret, vil der således være øget incitament til at vælge disse produkter, hvorved der må forventes yderligere overflytning af kunder fra rejsekort og pendlerkort. Denne overflytning vil isoleret generere et indtægststab på det samme antal kunder.

Model 1 forventes at medføre marginal øget passagertal og dermed også øget indtægtsgrundlag.

Tabel 1 Fordeling af passagerer og indtægter ved forskellige takstmodeller for Ung Odense og Odense Nu

Model	Odense Letbane		Bybusser		Regionale busser		I alt	
	Pass./år	Merindtægt/år (mio. kr.)	Pass./år	Merindtægt/år (mio. kr.)	Pass./år	Merindtægt/år (mio. kr.)	Pass./år	Merindtægt/år (mio. kr.)
2. 12/18 kr.	-150.000	1,8	-85.000	0,9	-45.000	0,5	-280.000	3,3
3. 15/20 kr.	-350.000	3,1	-190.000	1,8	-90.000	0,9	-630.000	5,8

Odense Kommune er forelagt sagen og administrationen forventer en endelig tilbagemelding fra begge parter inden bestyrelsesmødet. Sagen forelægges klima- og Miljøudvalget i Odense Kommune på møde den 10. december 2024.

Justering af tidsgyldigheden

Som alternativ eller supplement til prisjusteringer kan overvejes at justere på tidsgyldigheden på produkterne.

I dag har Ung Odense og Odense Nu en gyldighed på 1 time og 15 minutter. Almindelige kontantbilletter har en gyldighed på 1 time. Da kontantbilletten købes i bussen, har den fuld gyldighed fra købstidspunktet, mens de kommercielle produkter skal købes inden påstigning, hvorfor de er tillagt 15 minutter.

På 1 time og 15 minutter kan man i nogle situationer nå at rejse både frem og tilbage på samme billet. Hvis gyldighedstiden reduceres til fx 45 minutter, vil der være kunder, der oplever at skulle købe billetter i stedet for at kunne rejse på den samme billet og derved opleve en prisstigning på 100%.

FynBus har ikke data der viser, i hvilket omfang kunder rejser frem og tilbage på samme billet, og vil derfor ikke kunne vurdere konsekvenser for passagertal og indtægtsprovenu. Men en takststigning på 100% kan

medføre et frafald af de kunder, der bliver berørt. Disse kunder vil enten rejse mindre, eller finde alternativer til den kollektive trafik.

4. Udmøntning fra markedsføringspuljen 2025

Resumé:

Administrationen indstiller, at der frigives en ramme på kr. 650.000 til tre forskellige kampagne-aktiviteter, der afvikles i første halvår 2025. Det drejer sig om en fornyet kampagneindsats vedr. det regionale A-net, en kampagneindsats i Odense, samt en indsats i forhold til Ungdomskortet.

Formålet er at udbrede kendskabet og øge hhv. passagertal og antallet af solgte billetter.

De frigivne midler tages fra 2025 rammen på 2 mill. kr. til ekstraordinær markedsføring og kampagner, og er finansieret af Odense kommune og Region Syddanmark.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender brug af 650.000 kr. til ekstraordinære og målrettede markedsføringskampagner i første halvår 2025.

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

FynBus gennemfører hvert år en række markedsføringsaktiviteter, der enten har til formål at fastholde eksisterende kunder eller at tiltrække nye kunder. I denne sag præsenteres markedsføringsaktiviteter for 650.000 kr.

I budget 2025 er der afsat en pulje på 2 millioner kr. til ekstraordinær markedsføring og kampagner. Puljen er finansieret af Odense Kommune og Region Syddanmark med hhv. 1.25 millioner og 0,75 millioner kroner.

Kampagne: Rutebaseret A-nets-kampagner

I 2024 blev der gennemført en bred markedsføringskampagne, der havde til formål at forberede vejen for, og efterfølgende øge kendskabet til og brugen af det nye regionale A-net. Bestyrelsen er løbende blevet orienteret om A-nettets passagerudvikling, og administrationen vurderer nu, at der ved fokus på de enkelte A-linjer, samt de konkrete tilbud for borgere i de byer som A-linjerne betjener, burde kunne opnås yderligere forbedrede påstigningstal. Konkret vil administrationen i foråret 2025 udvikle og igangsætte et koncept for markedsføring på linje-niveau, som herefter kan skaleres op i forhold til øvrige ruter.

Der søges om kr. 300.000 til dette projekt, og pengene dækker udgifter til markedsføring, herunder produktion af markedsføringsmateriale og annoncering.

Kampagne: Områdebaseret Odense-kampagne

For at fastholde eksisterende busbrugere, samt øge passagerantallet vil FynBus i starten af foråret iværksætte en konkret kampagne for området omkring Stige. Stige har en god busbetjening, men kundepotentialet vurderes at være langt større, hvorfor der, efter ønske fra Odense Kommune, skal iværksættes en indsats, der kan udbrede kendskab til trafiktilbuddet i området. Det er desuden forventningen, at der i løbet af 2025 vil være behov for lignende områdeindsatser i andre områder af Odense.

Der søges om kr. 150.000 til dette projekt, og pengene dækker udgifter til udvikling og markedsføring, herunder produktion af markedsføringsmateriale og annoncering.

Kampagne: Ungdomskortet

FynBus har i de sidste mange år samarbejdet med trafikskabet Sydtrafik vedr. udbredelse af kendskabet til Ungdomskortet blandt eleverne på ungdomsuddannelserne i regionen. De to administrationer vurderer, at tiden nu er inde til at forny markedsføringsmaterialet, og vil derfor sammen bede et eksternt bureau om hjælp til udvikling af nyt koncept for markedsføring af Ungdomskortet.

Der søges om kr. 200.000 til dette projekt, og pengene dækker udgifter til kampagneudvikling, samt markedsføring, herunder produktion af markedsføringsmateriale og annoncering.

På bestyrelsesmødet, fremlægger administrationen oplæg til samlet markedsføringsplan for 2025.

Økonomi

Der er afsat en ramme på i alt kr. 2 millioner kr. til ekstraordinær markedsføring og kampagner i 2025.

Administrationen indstiller, at der frigives en ramme på 650.000 kr. til dækning af tre kampagneindsatser der gennemføres i første halvår 2025.

Kampagnernes effekter vil blive vurderet i forhold til udviklingen i passagertal, salg af rejsehjemmel, samt i forhold til delmål i den årlige kundetilfredshedsundersøgelse.

5. Kontantsalg fra 2026

Resumé:

Administrationen foreslår der indkøbes et nyt kontantbilletsystem, når det nuværende rejsekortudstyr udfases i 2026. Det betyder, det fortsat vil være muligt at betale for billet med kontanter i busserne. I dag sælges ikke kontantbilletter i Odense Letbane, i stedet kan de købes på udvalgte salgssteder.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender anskaffelse af kontantbilletsystem
- godkender at anskaffelsessummen på anslået 2 mio. kr. samt afledt drift på 0,2 mio. kr. årligt indarbejdes i budget 2026

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

Når det nuværende rejsekortudstyr udfases i 2026, vil det nuværende kontantbilletsystem også blive udfaset. Det nye digitale rejsekort og den supplerende alternative IDL-løsning vil ikke indeholde en ny kontantbilletsystem.

Hvis der ikke anskaffes nyt kontantbilletsystem, kan kunderne ikke længere købe en billet med kontanter. Derved er FynBus ikke længere omfattet af den såkaldte kontantregel, og det betyder, at busserne skal indrettes som ubemandede selvbetjeningsløsninger.

I regi af Rejsekort & Rejseplan A/S er trafikskaberne gået i gang med at specificere kravene til et nyt kontantbilletsystem. Det bygger på de nuværende tablets i bussen, hvor der tilkobles en printerløsning. De nævnte tablets bruges i dag som bussens realtidssystem og som kommunikationsplatform med chaufførerne. Det er trafikskaberne, der ejer de tablets, der sidder i busserne. Kontantbilletsystemet vil ikke kunne benyttes på tog- og letbanestationer.

Omkostninger til kontantbilletsystemet forventes for FynBus at være 2 mio. kr. i anlæg og 0,2 mio. kr. i løbende årlig drift.

Antallet af solgte kontantbilletter er faldende. Siden 2022 er antallet faldet med knap 30 pct. I 2024 forventes solgt omkring 195.000 billetter. Forventningen er, at antal solgte billetter, falder yderligere frem mod udfasningen af rejsekort-udstyret og indfasningen af den kommende IDL-løsning. I 2027 forventes solgt 33.000 kontantbilletter. Denne vurdering er naturligvis behæftet med en vis usikkerhed.

Den gennemsnitlige pris på en kontantbillet er i dag 31 kr. Den forventede salgsomkostning pr. solgte kontantbillet er på 16 kr. med udgangspunkt i ovenstående økonomi og 33.000 solgte billetter.

FynBus skal tage stilling til, hvorvidt der fortsat skal være kontantbillettering i busserne efter 2026. Der er ikke kontantbillettering på letbanestationerne i Odense. Der foregår salget af enkeltbilletter på udvalgte salgssteder.

I det forestående udbud af buskørsel i kommunerne og Region Syddanmark forventes indarbejdet, at entreprenøren skal forvente håndtering af kontantbilletter.

Hvis FynBus vælger at fjerne kontantbillettering, reduceres betalingen med 3 kr. pr. køreplantage, som er den forventede omkostning for entreprenøren i forhold til at håndtere kontanter i bussen.

6. fælles udbud af buskørsel, herunder udmøntning af puljen til grønne busser og grøn flextrafik

Resumé:

Bestyrelsen drøftede på bestyrelsesmødet den 22. november 2024 fælles udbud af buskørsel samt puljen til grønne busser og grøn flextrafik.

Administrationen orienterede om at tidsplanen for udbuddet blev forrykket, fordi markedsdialog med branchen blev tilføjet. Tilføjelse af markedsdialogen rykker datoen for offentliggørelse af udbud, men påvirker ikke det oprindeligt planlagte tidspunkt for indgåelse af kontrakt.

Administrationen er blevet opmærksom på "Forordning om CO2-emissioner for tunge køretøjer", der trådte i kraft juli 2024. Hvis fælles udbud af buskørsel er omfattet af forordningen, vil det have den betydning, at tildeling skal afgøres efter tildelingskriteriet "Bedste forhold mellem pris og kvalitet". Administrationen fremlægger forslag til nyt tildelingskriterie, der skal anvendes hvis udbuddet er omfattet af "Forordning om CO2-emissioner for tunge køretøjer".

Efter fornyet juridisk vurdering vil muligheden for at forhandle overgang fra dieselbusser til elbusser blive fjernet fra de kommunale kontrakter.

Samtidig fremsætter administrationen 2 alternativer til udmøntning af midler fra bevillingen til Puljen til grønne busser og grøn flextrafik, til beslutning i bestyrelsen.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender

- at tildelingskriteriet "Bedste forhold mellem pris og kvalitet" anvendes, hvis busserne i det fælles udbud er omfattet af "Forordningen om CO2-emissioner for tunge køretøjer"
- At Model 2 anvendes ifm tildeling af midler fra Puljen til grønne busser og grøn flextrafik

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen drøftede på bestyrelsesmødet den 22. november 2024 fælles udbud af buskørsel samt puljen til grønne busser og grøn flextrafik. Udbuddet omfatter kommunerne på Fyn og Langeland og Region Syddanmark, excl. Svendborg bybusser og buskørslen i Odense Kommune.

Nyt tildelingskriterie

Administrationen er blevet opmærksom på "Forordning om CO2-emissioner for tunge køretøjer", der trådte i kraft juli 2024. Fortolkningen i trafikselskabskredsen har hidtil været, at busser ikke er omfattet af forordningen, men der stilles nu spørgsmål til fortolkningen.

Trafikselskabet Movia har derfor sendt forespørgsel til EU-kommission om busser er omfattet af forordningen. Movia forventer svar inden jul 2024.

Hvis busser er omfattet af forordningen, er én af konsekvenserne, at tildeling skal afgøres efter tildelingskriteriet "Bedste forhold mellem pris og kvalitet".

Eftersom bestyrelsen tidligere har vedtaget tildelingskriteriet "Laveste pris" fremlægges nyt forslag til beslutning mhp den situation, at udbuddet skal gennemføres med tildelingskriteriet "Bedste forhold mellem pris og kvalitet".

Administrationen indstiller derfor tildelingskriteriet "Bedste forhold mellem pris og kvalitet" med denne vægtning:

- Pris – 85%
- Kvalitet – 15%

Hvis det skulle vise sig, at busser ikke er omfattet af forordningen, vil tildelingskriteriet "Laveste pris" blive anvendt.

Mulighed for overgang fra kørsel med dieselbusser til elbusser i kontrakten

Administrationen har tidligere oplyst, at det vil være muligt at forhandle overgang fra dieselbusser til elbusser i løbet af kontraktperioden.

FynBus' advokat har nu udarbejdet fornyet juridisk vurdering, der tilkendegiver at det ikke vil være lovligt, at forhandle overgangen fra diesel til elbusser i kontraktperioden. Udbudsmaterialet vil blive tilrettet advokatens nye vurdering.

Puljen til grønne busser og grøn flextrafik

Trafikstyrelsen oplyste den 9. oktober 2024, at et flertal i Folketinget havde aftalt at udmønte midler fra Puljen til grønne busser og grøn flextrafik. Forligskredsen gav tilskud til 6 projekter, herunder tilskud til FynBus' fælles udbud af buskørsel i kommunerne på Fyn og Langeland, excl. Svendborg Bybusser og buskørslen i Odense Kommune.

FynBus blev tildelt i alt 32,4 mio. kr. til omstilling af regionale og kommunale busser til el, herunder etablering af ladeinfrastruktur. Bevillingen svarer til ca. 1 % af den anslåede samlede kontraktsum på ca. 4 mia. kr. over 12 år.

FynBus har endnu ikke modtaget bevillingsskrivelse. Det forventes at ske i forlængelse af at Finansudvalget tiltræder udmøntningen for Puljen for grønne busser og grøn flextrafik. Trafikstyrelsen har oplyst at det forventes at ske i december 2024. Tildeling er under forudsætning af, at der har været en merudgift til omstillingen. Merudgiften skal dokumenteres via revisorerklæring.

Trafikstyrelsen oplyser puljen udbetales efter 1 års drift, hvilket vil sige at udmøntningen sker i 2028, og når revisor har dokumenteret merudgiften for Region Syddanmark og kommuner på Fyn og Langeland.

Administrationen beskriver nedenfor 2 modeller for tildeling af puljemidlerne. I forvejen har kommunerne besluttet at give el en konkurrencefordel på 10%. Overordnet set adskiller modellerne sig ved, at den første model skubber til konkurrenceforskellen på diesel og el, så den reelt er ca. 11 %. Den anden model kompenserer ejerne for de ekstraudgifter der er ved el elbusser.

Model 1: Tilbudsgiverne orienteres om, at FynBus giver et tilskud på ca. 130.000 kr. pr. elbus

- Når tilbudsgiverne ved, at der falder en ekstrabetaling på ca. 130.000 kr. pr. bus, forventer administrationen der vil være en tilsvarende reduktion i budet hen over kontraktperioden.
- Puljemidlerne vil have en direkte indflydelse på tilbuddet og dermed være medvirkende til at skubbe til den grønne omstilling, da tilskuddet vil være afhæng af, at der bydes ind med el.
- Hvis tilbuddet ikke indebærer en merudgift ved omlægningen til elbusser, vil der ikke blive udmøntet puljemidler. Modellen indebærer derfor en risiko for, at Region Syddanmark og/eller kommunerne skal supplere tilbuddet med et beløb, der svarer til puljemidlerne.

Model 2: Puljemidler tildeles Region Syddanmark og kommunerne på Fyn og Langeland efter kontraktstart

- Markedet involveres ikke, hvilket betyder at de afgivne tilbud ikke er afgivet under forventning om tilskud til elbusser.
- Puljemidlerne udbetales til Region Syddanmark og kommunerne efter tilbudsafgivningen og først når det er konstateret, at der har været en merudgift til omstilling til elbusser.
- Modellen indebærer ikke risiko for at der skal tilbagebetales puljemidler for Region Syddanmark og kommunerne
- Modellen skubber ikke yderligere til den grønne omstilling ud over konkurrencefordelen på 10%.

Administrationen vurderer, at der er fordele og ulemper ved både Model 1 og Model 2. Samlet set vurderes Model 2 dog at have færrest ulemper, primært på grund af en lavere risikoprofil.

På den baggrund indstiller administrationen, at bestyrelsen vælger Model 2 ifm tildeling af puljemidler fra Puljen til grønne busser og grøn flextrafik.

SAGER TIL DRØFTELSE:

7. Proces for ny mobilitetsplan 2026-

Resumé:

I Lov om trafikselskaber er indskrevet, at trafikselskaberne minimum hvert 4. år skal udarbejde en trafikplan. Hos FynBus er trafikplanen benævnt mobilitetsplan.

Den nuværende Mobilitetsplan 2022-25 udløber og skal erstattes af en ny plan fra 2026.

Administrationen lægger op til en drøftelse af forslag til proces for udarbejdelse af den næste mobilitetsplan 2026-.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- drøfter procesplan for udarbejdelse mobilitetsplan 2026-

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

Af Lov om Trafikselskaber §9 fremgår, at bestyrelsen for et trafikselskab skal udarbejde en trafikplan minimum hvert 4. år. I FynBus valgte bestyrelsen sidste gang at benævne trafikplanen Mobilitetsplan, for at markere retningen fra trafikselskab til mobilitetsselskab. Administrationen tager udgangspunkt i samme betegnelse for den kommende plan.

Mobilitetsplan 2022-25 blev besluttet af FynBus' bestyrelse den 24. juni 2022, og den nye mobilitetsplan forventes besluttet af den kommende FynBus bestyrelse medio 2026.

Processen tilrettelægges, så der kan tages højde for Ekspertudvalgets anbefalinger, som forventes klar i foråret 2025.

En ny mobilitetsplan

For at nå frem til en ny mobilitetsplan, gennemføres en proces, som har til formål at sikre, at planen bliver tilstrækkelig visionær og erfaringsbaseret, og at den har opbakning blandt ejere, interessenter og medarbejdere.

Den nuværende mobilitetsplan er visionær. Den er samtidig meget detaljeret og skelner ikke konsekvent mellem visioner, strategier og konkrete handlinger. I den nye mobilitetsplan lægger administrationen op til et styrket fokus på at bestyrelsen formulerer visionerne og retningen for de domæner FynBus' administration skal arbejde med at omsætte. Administrationen vil derefter løbende forelægge indsatser i tråd med mobilitetsplanen for FynBus' bestyrelse.

Det er administrationens vurdering, at Mobilitetsplanen på den måde gøres mere overskuelig, sammenhængende og kommunikerbar, ligesom bestyrelsen fortsat vil få strategier og handlingsplaner forelagt til beslutning.

Som overordnede rammer/succeskriterier for den kommende mobilitetsplan foreslås, at den skal være:

- **Visionær og retningsgivende** i forhold til FynBus' udvikling de kommende år, og samtidig rummelig i forhold til konkrete initiativer og muligheder der måtte vise sig i perioden
- Give de **bedst mulige forudsætninger** for at kollektiv trafik alene og i sammenhæng med andre mobilitetsformer er brugbare mobilitetsprodukter for Fynboer og Langelændere
- **Nyde opbakning** hos ejere og interessenter, og er samtænkt med f.eks. kommunale og regionale udviklingsplaner, så Fynboer og Langelændere oplever, at der er sammenhæng og koordination
- **Mulig at omsætte** og realisere af administrationen.

Processen mod en ny mobilitetsplan

Processen for den kommende mobilitetsplan er grundig for at sikre en gennemarbejdet og koordineret plan, som tager højde for kommunalvalget i 2025 og tiltrædelsen af en ny bestyrelse for FynBus, samtidig med at der er god tid til høring af ejere og interessenter.

Administrationen lægger dermed op til en endelig godkendelse af en ny mobilitetsplan medio 2026, dvs. hen over to valgperioder. Det betyder at den nuværende bestyrelse kan bruge sin erfaring til at formulere de overordnede linjer for den kommende periode. Den kommende bestyrelse vil derefter få overdraget udkast til mobilitetsplan og indkomne høringssvar og vil, efter at have fået en grundig introduktion til kollektiv trafik og FynBus' opgaver, beslutte den mobilitetsplan som de vil arbejde efter i deres valgperiode.

Nedenfor fremgår tids- og procesplanen.

Tabel 1: Tids- og procesplan for den kommende mobilitetsplan

Tidslinje	Proces	Produkt
Bestyrelsesmøde 13. december 2024	Orientering om proces	<ul style="list-style-type: none"> Administrationen kan udarbejde program og temaoplæg til bestyrelsens strategiseminar
Bestyrelsesseminar 11. april 2025	Strategiseminar hvor visioner og fokusområder drøftes og besluttes	<ul style="list-style-type: none"> Bestyrelsen har drøftet visioner og fokusområder for en kommende mobilitetsplan Administrationen kan udarbejde 1. udkast til kommende mobilitetsplan
Bestyrelsesmøde 20. juni 2025	1. udkast til mobilitetsplan drøftes	<ul style="list-style-type: none"> Bestyrelsen har drøftet administrationens 1. udkast Administrationen modtager ønsker og rettelser inden udkast til beslutning behandles
Bestyrelsesmøde 26. september 2025	2. udkast til Mobilitetsplan godkendes og besluttes sendt i høring	<ul style="list-style-type: none"> Administrationen kan foretage rettelser Forslag til ny mobilitetsplan kan udsendes i høring blandt ejere og interessenter
Høring oktober 2025-februar 2026	Ejere og interessenter får forslag til ny mobilitetsplan i høring	<ul style="list-style-type: none"> Høringssvar modtages og kan forelægges for bestyrelsen inden endelig beslutning af ny mobilitetsplan
Bestyrelsesmøder januar-april 2026	Den nye bestyrelse introduceres til FynBus, og forslag til ny mobilitetsplan og høringssvar	<ul style="list-style-type: none"> Bestyrelsen er klædt på gennem introduktionsforløbet i 1. kvartal 2026 Bestyrelsen har fået den første introduktion til udkast til ny mobilitetsplan Bestyrelsen har set indkomne høringssvar fra ejere og interessenter
Bestyrelsesmøde maj 2026	Den nye bestyrelse drøfter udkast til mobilitetsplan	<ul style="list-style-type: none"> Bestyrelsen drøfter endeligt udkast til ny mobilitetsplan
Bestyrelsesmøde juni 2026	Den nye bestyrelse godkender Mobilitetsplan 2026-	<ul style="list-style-type: none"> En vedtaget Mobilitetsplan træder i kraft Administrationen orienterer omgivelserne om Mobilitetsplanen 2026- Administrationen kan lave handlingsplaner for omsætning af Mobilitetsplanen til handlinger og resultater.

Næste gang bestyrelsen møder den kommende mobilitetsplan bliver altså på strategiseminaret 11. april 2025. På strategiseminaret planlægger administrationen et program som indkredser de vigtigste temaer for Fynboernes og Langelændernes mobilitetsbehov ift. arbejde, skole, fritid og sundhed, samt temaernes relevans for en række overordnede visioner og udviklingsønsker for Fyn og Langeland.

Administrationen vil inden strategiseminaret besøge de enkelte ejere og centrale aktører, ex. direktører som har kendskab til ejernes strategier, centrale erhvervsaktører, o.a. Det med henblik på at kunne præsentere fokusområder på strategiseminaret, som har en stærk sammenhæng med andre lokale og fynske strategier

SAGER TIL ORIENTERING:

8. Forventet regnskab 2024 efter 3. kvartal

Resumé:

Administrationen fremlægger i denne sag forventet regnskab 2024 efter 9 måneder til orientering.

Samlet afviger forventet regnskab 2024 med ca. 18 mio. kr. i merforbrug, svarende til ca. 3 % i forhold til budget. Merforbruget er fordelt med et merforbrug på ca. 10 mio. kr. til buskørsel og åben flextrafik samt et merforbrug på ca. 8 mio. kr. til visiteret flextrafik. Der er tale om en mindre forbedring i forhold til vurderingen efter 2. kvartal.

Administrationen forventer et merforbrug på fællesudgifterne på 0,4 mio. kr. buskørsel og 0,9 mio. kr. ved åben flextrafik, som primært skyldes etableringsomkostninger ved ændring i kundekontakten.

Administrationen har udarbejdet ejerspecifikke notater for forventet regnskab 2024, som er sendt til administrativ kommentering og bilaterale økonomimøder med ejerne forud for bestyrelsesmødet.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager forventet regnskab 2024 efter 9 måneder til efterretning

Afgørelse:

Sagsfremstilling:

Forventet regnskab 2024 efter 9 måneder for FynBus viser et samlet forventet merforbrug på ca. 18 mio. kr., fordelt med merforbrug på ca. 10 mio. kr. til buskørsel og åben flextrafik samt merforbrug på ca. 8 mio. kr. til visiteret flextrafik.

Siden 2. kvartal er samlet merforbrug regnskab til buskørsel og åben flextrafik reduceret med ca. 1,5 mio. kr. Reduktionen skyldes buskørsel, hvor omkostningsindekset har reduceret kørselsudgifterne.

Ved visiteret flextrafik er samlet merforbrug øget med ca. 0,8 mio. kr. Stigningen skyldes ca. 3.000 flere ture som påvirker kørselsudgifterne.

I tabel 1 ses budget og forventet regnskab for 2024 fordelt på ejerne.

Table 1: Budget and expected financial statement for 2024 distributed by owner

Samlet ejerbidrag for bus og flextrafik (mio. kroner i årets priser, inkl. kompensation)	2024		2024		Afvigelse B 2024 - R 2024
	Budget, Bus	Regnskab, Bus	Budget, Flextrafik	Regnskab, Flextrafik	
FynBus	449,3	459,7	101,5	109,1	-18,0
Region Syddanmark	145,2	151,9	8,4	7,3	-5,7
Assens	22,1	22,4	12,7	11,1	1,3
Faaborg - Midtfyn	31,7	32,0	27,5	33,2	-6,0
Kerteminde	8,6	8,9	2,6	3,3	-1,1
Langeland	7,1	6,9	3,3	3,6	-0,1
Middelfart	15,2	15,6	2,4	2,7	-0,7
Nordfyn	17,4	19,4	25,9	26,5	-2,6
Ny borg	17,3	16,7	3,4	3,6	0,4
Odense	154,6	155,5	11,5	12,9	-2,4
Svendborg	30,1	30,3	3,0	3,2	-0,4
Ærø			0,8	1,6	-0,8

Like after 2. kvartal er afvigelsen mellem budget og forventet regnskab størst ved Region Syddanmark, Faaborg Midtfyn, Nordfyn og Odense Kommune.

Afvigelserne skyldes primært justering i passagerindtægter samt øget omkostningsindeks og justeringer i køreplanen ved buskørsel. Ved åben og visiteret flextrafik skyldes afvigelsen flere ture end budgetlagt.

Buskørsel og åben flextrafik

Hovedtallene for buskørsel og åben flextrafik fremgår af tabellen herunder.

Table 2: Development in the main figures for bus operation and open flextrafik for the period financial statement 2022 to 2024

Mio. kroner (årets priser) Incl. Kompensation	R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	B 2025	Afvigelse B 2024 - FR 2024
Busdrift						
Indtægter	-155,8	-160,3	-162,5	-163,8	-181,4	1,3
Kørselsudgifter	544,7	522,8	513,2	520,2	536,9	-7,1
Fællesudgifter	84,6	84,2	86,4	86,8	85,3	-0,4
Ejerbidrag busdrift	473,5	446,7	437,0	443,2	440,8	-6,2
Kompensation	-18,2	-8,3	0,0	0,4	0,0	-0,4
Ejerbidrag incl. komensation	455,3	438,5	437,0	443,7	440,8	-6,6
Åben Flextrafik						
Indtægter	-3,0	-3,5	-3,4	-4,1	-4,0	0,6
Kørselsudgifter	8,9	12,0	11,7	15,1	15,5	-3,5
Fællesudgifter	4,0	4,6	4,0	4,9	5,0	-0,9
Ejerbidrag Åben Flextrafik	9,9	13,1	12,3	16,0	16,5	-3,7
Kompensation	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ejerbidrag Åben Flextrafik incl. komer	9,9	13,1	12,3	16,0	16,5	-3,7
Ejerbidrag i alt excl kompensation	483,4	459,8	449,3	459,2	457,3	-10,0
Kompensation i alt	-18,2	-8,3	0,0	0,4	0,0	-0,4
Ejerbidrag i alt	465,2	451,6	449,3	459,7	457,3	-10,4

Ejerbidraget forventes i 2024 at udgøre ca. 460 mio. kr. Merudgiften på ca. 10 mio. kr., i forhold til budget 2024 skyldes hovedsageligt:

- Forventning om flere passagerindtægter på 1,3 mio. kr. ved buskørsel
- Forventning om flere passagerindtægter på 0,6 mio. kr. ved åben flextrafik
- Forventning om flere kørselsudgifter på 7,1 mio. kr. ved buskørsel
- Forventning om flere kørselsudgifter på 3,5 mio. kr. ved åben flextrafik

Forventningen til fællesudgifterne er merudgift på henholdsvis 0,4 mio. kr. buskørsel og 0,9 mio. kr. ved åben flextrafik, som primært skyldes etableringsomkostninger ved ændring i kundekontakten. Merforbruget vedrørende området buskørsel overføres til 2025 med henblik på afvikling.

Visiteret flextrafik

Flextrafik administrerer 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 visiteret flexkørsel fremgår i tabellen herunder.

Tabel 3: Hovedtal visiteret flexkørsel for perioden regnskab 2022 til 2024

Mio. kroner (årets priser) Incl. kompensation	R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	Afvigelse B 2024 - FR 2024
Indtægter	-6,3	-7,0	-7,0	-8,0	1,0
Entreprenørudgifter	76,0	89,6	84,8	93,5	-8,7
Flex udgifter, netto	69,7	82,7	77,8	85,5	-7,7
Fællesudgifter	24,0	24,4	23,7	23,7	-0,0
Ejerbidrag	93,7	107,0	101,5	109,2	-7,7
Kompensation	0,0	-1,3	0,0	-0,1	0,1
Ejerbidrag incl. Kompensation	93,7	105,7	101,5	109,1	-7,6

Forventet regnskab 2024 efter 3. kvartal viser et ejerbidrag på ca. 109 mio. kr. Merudgiften er på ca. 8 mio. kr. i forhold til budget 2024, hvilket er øget siden vurderingen efter 2. kvartal med ca. 0,8 mio. kr. som skyldes forventning om ca. 3.000 flere ture.

Bilag:

Bilag 8.1: FynBus forventet regnskab 2024, 3. kvartal – Hovednotat

9. Omstigningstælling I Odense

Resumé:

I Danmark er det muligt at kombinere bus- og togrejser på samme billet. Målet er at skabe en sammenhængende rejseoplevelse for kunderne. Det betyder samtidig, at der skal ske en fordeling af billetindtægterne mellem bus- og togoperatører.

Der er forskellige billettyper, som kan bruges på tværs af busser og tog. I denne sag orienterer administrationen om disse med særlig fokus på enkeltbilletter til tog, hvor indtægterne deles ud fra spørgeundersøgelser.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

I Danmark er det muligt at kombinere bus- og togrejser på samme billet. Målet er at skabe en sammenhængende rejseoplevelse for kunderne. Det betyder samtidig, at der skal ske en fordeling af billetindtægterne mellem bus- og togoperatører. I det følgende gennemgås indtægtsdelingen for de mest benyttede billettyper. Der er særlig fokus på fordeling af indtægter på enkeltbilletter, da der netop er gennemført ny fordelingsnøgle.

Rejsekort, Rejsekort som app, DSB-check ind

For disse billettyper kender man start og stop for hver rejse. Indtægtsdelingen sker ved at fordele indtægterne ud fra hvor mange zoner de forskellige operatører betjener. I zoner, hvor kunden skifter transportmiddel, deles indtægten ligeligt, da begge operatører løfter en transportopgave i zonen.

Eksempel

En kunde rejser fra København H til Skt. Klemenskolen i Odense. Rejsen koster 338 kr. og kører gennem 29 zoner. Hver zone har en indtægt på 11,65 kr. 27 zoner udføres af DSB, 1 zone udføres af FynBus og 1 zone er skiftet mellem tog og bus. FynBus modtager 17,48 kr. for turen svarende til 1 zone plus halvdelen af skiftezone.

Pendlerkort

Pendlerkort giver mulighed for at rejse frit med både tog, busser, letbane og metro i de zoner, man har købt kortet til. Da man ikke tjekker ind med et pendlerkort, har man ikke mulighed for at fordele indtægterne ud fra registrerede rejser, som man gør på fx rejsekortet. Indtægtsdelingen sker i stedet ud fra de samme rejsemønstre som på rejsekortet, og fordelingsnøglen beregnes en gang årligt.

Eksempel

En kunde køber et pendlerkort fra København til Odense. Pendlerkortet koster 3.990 kr. om måneden og omfatter 30 zoner. Passagerer, der kører samme rute med rejsekort, kører nogle gange både med s-tog, metro, DSB og FynBus, så beløbet fordeles på de fire operatører. Der er kun få, der omstiger i Odense, og dem, der omstiger, kører oftest kun i 1 zone, så derfor er FynBus' andel af det samlede beløb lille. FynBus modtager 0,3 pct. svarende til 11,5 kr. om måneden for hvert solgt pendlerkort, selvom kun ganske få anvendes i FynBus' system. Det svarer til knap to omstigninger om måneden inden for Odense.

Enkeltbilletter

Enkeltbilletter til tog kan bruges i busser og letbane i den zone, hvor rejsen starter og slutter. Kunden registrerer sig ikke i bus eller letbane, men fremviser sin enkeltbillet ved billetkontrol. Det er derfor vanskeligt at lave en præcis indtægtsdeling på denne billettype. Trafikoperatørerne i Danmark har aftalt, at fordelingen sker ved at undersøge hvor mange kunder på enkeltbillet der anvender muligheden for at bruge bus og letbane til og fra toget. Undersøgelsen sker ved at interviewe kunder med enkeltbilletter i togene. Her spørger man kunder med enkeltbillet til fx Odense, om de tager bus eller letbane videre fra OBC. Andelen af kunder der gør det, danner grundlag for en omstigningsprocent der ganges på togoperatørernes salg af enkeltbilletter.

Frem til 2013 blev omstigningsprocenter for rejser på enkeltbilletter årligt fastlagt ved interviews i togene. Da omstigningsprocenterne blev konstateret forholdsvis stabile, besluttede parterne at fastfryse omstigningsprocenterne fra 2013.

I forbindelse med etableringen af Takst Vest samarbejdet i 2018 aftalte parterne, at der skulle gennemføres en ny omstigningsundersøgelse. I 2021 blev undersøgelsen af omstigninger på enkeltbilletter gennemført i

hele landet. Resultaterne for Fyn og Odense viste et markant fald i andelen af omstigninger på enkeltbilletter, se tabel 1.

Tabel 1 Omstigningsandelene på enkeltbilletter for undersøgelsen i 2013 og undersøgelsen i 2021

Takstområde	2013	2021	2024*
Fyn	11,53 %	2,80 %	2,80 %
Odense	17,40 %	8,53 %	25,40 %

*Der blev alene gennemført undersøgelse for Odense i 2024, hvorfor tallet for Fyn er det samme som i 2021.

Da omstigningsprocenten indgår i afregningen mellem FynBus og togoperatørerne, medførte resultatet en lavere indtægtsdelingen af enkeltbilletter fra togoperatøren til FynBus.

Da undersøgelsen fra 2021 var gennemført før implementeringen af letbanen, betingede FynBus sig, at der blev lavet en ny undersøgelse senest i 2024, hvor det var forventningen, at letbanen havde opnået stabilt passagertal efter 2 års indsving.

Der er netop gennemført en ny omstigningsundersøgelse i september 2024, som omfatter seks togstationer i Odense (Odense, Odense Sygehus, Fruens Bøge, Hjallesø, Holmstrup og Højby Fyn). Den viser en omstigningsandel på 25,4 %.

Resultatet af undersøgelsen medfører umiddelbart, at betalingen fra togoperatørerne stiger med 1,4 mio. kr. årligt baseret på forventet passagerniveau 2024. Undersøgelsen er endeligt godkendt i TakstVest, og reguleringen vil ske med virkning fra november 2024.

FynBus har de seneste 9 måneder modtaget 0,75 mio. kr. fra DSB og GoCollective vedrørende omstigninger i Odense.

Omstigningsrapporten for 2024 er vedlagt som bilag 9.2.

Bilag:

- Bilag 9.1 Notat om indtægtsdeling mellem FynBus og togoperatørerne
- Bilag 9.2 Omstigningsundersøgelse i Odense 2024, udarbejdet af COWI

10. Status på knudepunkter

Resumé:

Administrationen giver en status for arbejdet med knudepunkter

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- drøfter sagen.

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

FynBus' mobilitetsplan 2022-2025 indeholder en selvstændig handling om udvidet samarbejde omkring stoppesteder og knudepunkter. FynBus' bestyrelse har på temamøde 26. april 2024 bekræftet at arbejdet med knudepunkter fortsat er højt strategisk prioriteret. Den regionale masterplan fra august 2024 bygger på at der er gode knudepunkter, der sikrer sammenhængen mellem den rutebårne kørsel og kørslen på landet.

Region Syddanmark har bevilget 2 mio. kr. i en 2-årig periode til både FynBus og Sydtrafik til mobilitetsaktiviteter. Midlerne er blandt andet brugt til at ansætte en projektleder til mobilitetsprojekter, herunder arbejdet med knudepunkter.

FynBus har udarbejdet projektgrundlag for et knudepunktsprojekt, og vil på mødet give en status for arbejdet.

11. MEDDELELSER

- Status på A-nettet
- Ændring af Off-peak rabat
- Omkostningsindeks

12. EVENTUELT

Bilag 8.1

Forventet regnskab 2024 efter 3 kvartal, hovedtal

INDHOLD	
Indhold	1
Indledning	2
Væsentlig udvikling og forudsætninger	3
Passagerer og Indtægter	3
Takster	3
Entreprenørudgifter	4
Omkostningsindeks kørselsudgifter	4
Buskørsel og åben flextrafik	5
Passagerindtægter og passagerudvikling	5
Entreprenørudgifter	7
Fællesudgifter	9
Åben Flextrafik.....	10
Flexkørsel	12
Udviklingen i personture	12
Ejerbidrag	13
Entreprenørudgifter	14
Fællesudgifter	14
Tjenestemandspensioner	16
Resultat	16
Præmiebetaling	17
Pensionsbalance.....	17

INDLEDNING

FynBus aflægger forventet regnskab for 2024 efter 3 kvartal.

Det forventede regnskab er udarbejdet med baggrund i resultatet fra 2023, realiserede resultater efter 9 måneder i 2024 samt kendte ændringer for 2024.

Notatet beskriver de samlede resultater for FynBus, og er kommenteret i forhold til budget 2024.

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

Udkast af de ejerspecifikke notater for forventet regnskab 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 2024 udsendes efter FynBus' bestyrelsesmøde.

VÆSENTLIG UDVIKLING OG FORUDSÆTNINGER

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

Forventet regnskab 2024 efter 3. kvartal er stadig behæftet med en vis usikkerhed, da det nye regionale rutenet trådte i kraft pr. august 2024, og der er vis usikkert hvordan passagerne kommer til at tage imod et nyt regionalt rutenet.

Passagerer og Indtægter

Budget 2024 for buskørsel er udarbejdet med henblik på at vise det fulde billede i forhold til både forventede antal passagerer og indtægter. I budget 2024 for indtægter er der indarbejdet ændringen på den regionale rutenet, takststigninger, korrektioner for de udvalgte ruter, der blev nedlagt i Odense bynet. Således er der i budget 2024 forudsat ca. 10,8 mio. passagerer og ca. 162 mio. kr. i indtægter.

Beregning af forventet passagertal for 2024 er foretaget med baggrund i passagertal for årets første 9 måneder samt forventningerne til resten af året. Forventningen til indtægterne er beregnet på samme vis.

Forventet regnskab 2024 for Flextrafik tager udgangspunkt i foreløbige turantal for årets første 9 måneder samt en forventning til resten af året.

Takster

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

Indtægtsdeling

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

Da GoCollective, 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 Rejekort sker på systemets data, da der tjekkes ind og ud på denne korttype.

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

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.

Rejekort Classic indtægterne fordeler RKRP FynBus' andel af indtægterne ved hjælp af hel- og delrejser pr. rute og letbane. Indtægterne ejerfordeles ud fra ejerandelene.

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

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

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

Skolekort indtægtsdeles efter udstedte kortdage og antallet af zoner. Indtægterne ejerfordeles ud fra ejerandel, ruter, passagerantal og gennemsnitlig dagspris.

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

Kompensation vedr. gratisbørn er indtægter der stammer fra den kompensation FynBus får fra styrelsen, så børn kan køre med bussen gratis. Indtægten modtages kvartalsvis og fordeles ligeligt pr. måned. Indtægterne ejerfordeles ud fra nogle forudbestemte fordelingsnøgler fra 1998. Selve beløbet prisreguleres en gang om året.

Entreprenørudgifter

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.

Forventningen til 2024 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan med opstart august 2024 og omkostningsindeks pr. november 2024. I denne køreplan er der foretaget ændringer med udgangspunkt i masterplanen for den regionale kørsel. Køreplanen afspejler, at der har været behov for tilpasninger i forhold til det oprindelige oplæg i Masterplanen.

Omkostningsindeks kørselsudgifter

I forventet 2024 efter 3. kvartal er der i henhold til prognosen for december 2024, skiftet til en ny prognosemodel, som er udarbejdet af EY. Denne model forsøger i højere grad at indregne forventninger til fremtiden for de enkelte delindeks, hvor den tidligere anvendte model prognosticerede i højere grad på baggrund af historiske data.

Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes at være 0,4 % højere end budgetteret. Odense har elbusser på udvalgte ruter. Elbusserne anvender elindeks i stedet for det almindelige omkostningsindeks. Effekten af dette er indregnet i kørselsudgifterne. Elomkostningsindekset fra TID forventes at være 1,5 % lavere end budgetteret.

Langeland anvender i deres kontrakt fra august 2022, busser der kører på biodiesel (HVO). I den forbindelse anvendes HVO-indekset. Effekten af dette er ligeledes indregnet i kørselsudgifterne. HVO-omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes at være 6,4 % lavere end budgetteret.

BUSKØRSEL OG ÅBEN FLEXTRAFIK

Hovedtallene for bus- og Åben Flextrafik fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og åben flextrafik for perioden regnskab 2022 til 2024

Mio. kroner (årets priser) Incl. Kompensation	R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	B 2025	Afvigelse B 2024 - FR 2024
Busdrift						
Indtægter	-155,8	-160,3	-162,5	-163,8	-181,4	1,3
Kørselsudgifter	544,7	522,8	513,2	520,2	536,9	-7,1
Fællesudgifter	84,6	84,2	86,4	86,8	85,3	-0,4
Ejerbidrag busdrift	473,5	446,7	437,0	443,2	440,8	-6,2
Kompensation	-18,2	-8,3	0,0	0,4	0,0	-0,4
Ejerbidrag incl. komensation	455,3	438,5	437,0	443,7	440,8	-6,6
Åben Flextrafik						
Indtægter	-3,0	-3,5	-3,4	-4,1	-4,0	0,6
Kørselsudgifter	8,9	12,0	11,7	15,1	15,5	-3,5
Fællesudgifter	4,0	4,6	4,0	4,9	5,0	-0,9
Ejerbidrag Åben Flextrafik	9,9	13,1	12,3	16,0	16,5	-3,7
Kompensation	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ejerbidrag Åben Flextrafik incl. komer	9,9	13,1	12,3	16,0	16,5	-3,7
Ejerbidrag i alt excl kompensation	483,4	459,8	449,3	459,2	457,3	-10,0
Kompensation i alt	-18,2	-8,3	0,0	0,4	0,0	-0,4
Ejerbidrag i alt	465,2	451,6	449,3	459,7	457,3	-10,4

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2024 at udgøre ca. 460 mio. kr. Det er en merudgift på ca. 10 mio. kr., svarende til en stigning på ca. 2,5 % i forhold til budgettet for 2024. Det skyldes en forventning om merudgift både ved buskørsel og åben flextrafik.

Ved buskørsel skyldes merudgiften øget kørselsudgifter primært ved den regionale buskørsel, og ved åben flextrafik skyldes det både flere ture end forudsat i budgettet og højere kørselsudgifter.

De vigtigste faktorer for forventet regnskab 2024 er beskrevet i de følgende afsnit.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Af tabel 1 ovenfor ses, at passagerindtægterne i 2024 forventes at stige med ca. 1,3 mio. kr. i forhold til budgettet. I nedenstående tabel ses passagerindtægterne fordelt på ejerne.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2022 til 2024

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	Afvigelse B 2024 - FR 2024
FynBus	-170,4	-161,0	-162,5	-163,8	1,3
Region Syddanmark	-104,0	-97,7	-100,7	-101,9	1,2
Assens	-1,2	-1,6	-1,1	-1,2	0,1
Faaborg - Midtfyn	-3,2	-4,0	-3,1	-3,4	0,3
Kerteminde	-1,6	-1,1	-1,0	-0,9	-0,1
Langeland	-1,9	-1,5	-1,6	-1,5	-0,1
Middelfart	-2,4	-2,2	-2,2	-2,2	0,0
Nordfyn	-2,7	-2,6	-2,2	-1,2	-1,0
Nyborg	-3,2	-3,9	-2,9	-3,6	0,7
Odense	-42,0	-38,3	-39,8	-39,8	0,0
Svendborg	-8,3	-8,2	-7,9	-8,1	0,3

Som det fremgår af ovenstående Tabel 2, forventes passagerindtægterne at stige med 1,3 mio. kr. i forhold til budgettet. Set i forhold til budgettet forventes det at indtægterne for Regionen vil stige med 1,2 mio. kr., hvilket skyldes den nye regionale rutenet, der blev indført i august 2024, idet de nye A-ruter er blevet mere frekvent og har dermed genereret flere passagerer end forventet (der er budgetteret med et passagerfrafald i starten af implementeringen). Det fremgår af nedenstående Tabel 3, hvilke produkter der har genereret forventningen til merindtægten. Nordfyn forventes at falde med 1 mio. kr. som konsekvens af gratiskørsel fra og med april for skolebørn med de lokale busser.

Tabel 3 herunder viser indtægterne fordelt på produkttyper.

Tabel 3: Udviklingen i produkttyper for perioden regnskab 2022 til 2024

Mio. kroner (årets priser)	R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	Afvigelse B 2024 - FR 2024
Indtægter fordelt på hovedgrupper					
Kontantbilletter	-7,6	-6,8	-9,2	-6,3	-2,8
Mobilbilletter	-22,4	-27,7	-22,4	-32,0	9,6
Rejsekort Classic	-52,5	-51,8	-60,2	-48,9	-11,3
Pendlerkort	-11,4	-15,1	-10,9	-14,8	3,9
Ungdomskort	-36,6	-38,2	-40,8	-39,7	-1,1
Skolekort	-6,8	-6,0	-5,8	-4,9	-0,9
Statstilskud	-11,9	-11,8	-10,5	-12,5	2,0
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-2,1	-4,2	-5,0	-5,0	0,0
Øvrige indt. og salgsudgifter	-4,4	1,3	2,2	0,2	2,0
Kompensation	-14,7	-0,7	0,0	0,0	0,0
Indtægter i alt	-170,4	-161,0	-162,5	-163,8	1,3

I de første 9 måneder af 2024 stammer merindtægten primært fra øget salg af Mobilbilletter som følge af indførelsen af kampagnebilletterne UngOdense og OdenseNU. Dette kan forklare faldet i indtægter for Kontantbilletter og Rejsekort Classic, idet det antages, at flere af kunderne er gået fra at anvende kontantbilletter og rejsekort og i stedet købe mobilbilletter.

Sammenlignes budget 2024 og forventet regnskab 2024 for Skolekort ses der et faldt, hvilket primært skyldes, at Nordfyns Kommune har indført gratiskørsel fra og med april for skolebørn med lokalruterne.

Medio 2024 er der indført Apps som Rejsebillet, Rejsekort som app og DSB Check ind, som kan give nogle forskydninger imellem produkterne i resten af 2024 og fremad.

Ved øvrige indtægter og udgifter tabsføres indberettede kontrolafgifter til Gældsstyrelsen. Det skyldes, at der er en pukkel af sager (af ikke-betalte kontrolafgifter), som indberettes nu, og som forventes at give et større tab på debitor i 2024 end et normalt år.

Desuden forventes færre udgifter til gebyr og køb af kort til fx ungdomskort efter overgang til Rejsebilletten.

I nedenstående tabel 4 ses udviklingen i passagertallet.

Tabel 4: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2022 til 2024

Passagerer (1.000)	R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	Afvigelse B 2024 - FR 2024
FynBus	11.162	11.074	10.811	11.244	433
Region Syddanmark	4.688	4.802	4.689	4.764	75
Assens	223	283	288	245	-43
Faaborg - Midtfyn	269	255	269	256	-13
Kerteminde	143	107	117	90	-27
Langeland	217	261	260	220	-40
Middelfart	147	142	142	149	7
Nordfyn	223	200	189	158	-31
Nyborg	247	253	252	253	1
Odense	4.312	4.035	3.873	4.254	381
Svendborg	693	736	732	855	123

Som følge af ændringen i det regionale rutenet og flere kommuners beslutning om tilkøb af weekendkørsel ligger det forventede passagertal på for 2024 efter 3. kvartal derfor på ca. 11,2 mio. svarende til en vækst på ca. 4% eller 0,4 mio. passagerer. Passagetilvæksten forventes at være størst i Odense Kommune, hvor der siden medio 2023 er set en stigning i passagertallet. En af årsagerne kan skyldes, at kunderne har vænnet sig til det rutenet, der blev indført medio 2022 samt de rutejusteringer Odense Kommune indførte primo 2024.

Entreprenørudgifter

Forventningen til 2024 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan, som er trådt i kraft i august 2024.

Der er i forventet 2024 medtaget indtægter fra kommunernes tilkøb af afgang i weekenden i regionen, tilsvarende er der medtaget udgifter i de berørte kommuner. Dette er fra januar og februar 2024. Masterplanen for regionen er indarbejdet i den nuværende køreplan, og der har i forbindelse med dette været et behov for justeringer.

Tabel 5: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2022 til 2024 (inkl. Kompensation)

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	Afvigelse B 2024 - FR 2024
FynBus	541,2	515,3	513,2	520,7	-7,5
Region Syddanmark	213,8	201,6	207,6	215,6	-8,0
Assens	18,7	19,7	19,7	19,7	-0,0
Faaborg - Midtfyn	27,3	28,3	28,5	28,2	0,3
Kerteminde	7,3	7,4	7,4	7,5	-0,1
Langeland	7,6	7,3	7,6	7,3	0,3
Middelfart	12,8	12,9	13,5	13,5	0,0
Nordfyn	16,3	15,8	16,1	16,8	-0,7
Nyborg	16,4	17,3	17,4	17,2	0,2
Odense	189,4	173,5	163,6	163,3	0,3
Svendborg	31,6	31,4	31,7	31,4	0,2

Entreprenørudgifterne forventes i 2024 at udgøre 520,2 mio. kr., hvilket svarer til en merudgift på 7,1 mio. kr. (inkl. kompensation 7,5 mio. kr.). Der er følgende forklaringer:

Udvikling:	Mio. kr.
Budget 2024 bruttoudgifter i alt	513,2
Trafiksekskaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 0,4% højere	1,8
Trafiksekskaberne i Danmarks elomkostningsindeks 1,5 % lavere, hvilket har betydning i Odense	-1,2
Trafiksekskaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 6,4% lavere, hvilket har betydning på Langeland	-0,3
Flere køreplantimer 8.484 timer. Primært fald hos alle ejere på nær regionen, kerteminde, Nordfyn og Odense. Faldene hos fem af kommunerne, skyldes at det kommunale tilkøb af kørsel i weekenden er startet med 2 måneders forsinkelse. Dette betyder samtidig en stigning hos regionen. På grund af væsentlige tilpasninger af køreplanen, samt at kommunerne i efteråret 2024 ikke tilkøber weekendkørsel. Så afviger regionen alene med ca. 10.100 køreplantimer mere	3,2
Ændring i kørselssammensætning, primært flere busser i Odense og Regionen end budgetteret. Derudover har Regionens nye køreplan betydet end højere k1 og k2.	3,4
Tillæg NFN, ved kontraktforlængelse	0,4
RSD masterplan besparelse ikke realiseret, dette er en konsekvens af merforbruget af køreplantimer og busser i Regionen	2,5
Dubleringskørsel	-0,8
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m	-1,9
Forventet regnskab 2024 bruttoudgifter i alt	520,2

Som det fremgår af tabel 6, bruges der samlet 7 driftsbusser (beregnet gennemsnit over året) flere i forventet 2024 end i budget 2024, dette er i Regionen, Odense og Nordfyn, da der ikke er lykkedes helt at optimere køreplanen, som budgetteret.

Der er 8.484 flere køreplantimer end budgetteret. Det skyldes primært, at der i Regionen ikke er opnået den reduktion med masterplanen, som der blev regnet med på budgettidspunktet. I Faaborg-Midtfyn er timeantallet

reduceret, da der er reduceret i kørslen på rute 333. Svendborg har i starten af 2024 reduceret deres kørsel i Svendborg by.

Table 6: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2022 til 2024

Ejer		R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	Afvigelse B 2024 - FR 2024
FynBus	Driftsbusser	325	315	301	308	-7
	Køreplantimer	594.508	556.368	538.710	547.194	-8.484
Region Syddanmark	Driftsbusser	107	104	97	102	-5
	Køreplantimer	255.508	233.040	234.361	244.453	-10.092
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	-
	Køreplantimer	15.495	16.783	15.725	15.680	45
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	40	40	40	40	0
	Køreplantimer	24.955	26.215	25.094	24.503	591
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	-
	Køreplantimer	7.651	7.596	7.276	7.308	-32
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	-
	Køreplantimer	8.790	8.174	8.246	8.188	58
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	-
	Køreplantimer	12.743	12.594	12.807	12.747	60
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	24	-1
	Køreplantimer	15.776	14.812	14.586	14.823	-237
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	0
	Køreplantimer	17.441	18.539	17.783	17.615	168
Odense	Driftsbusser	65	60	53	55	-2
	Køreplantimer	196.264	179.383	164.180	164.222	-42
Svendborg	Driftsbusser	24	22	22	22	-0
	Køreplantimer	39.885	39.231	38.652	37.655	997

Note: Antal busser vises som gennemsnit over året.

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.

FynBus budget til de ordinære fællesudgifter udgør i 2024 68,9 mio. kr. FynBus forventer i 2024 de ordinære fællesudgifter at udgøre ca. 69,3 mio. kr. og dermed et merforbrug på ca. 0,4 mio. kr. som primært skyldes øget etableringsudgifter i forbindelse med implementering af samling af kundekontakten.

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

Tabel 7: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2022 til 2024

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	Afvigelse B 2024 - FR 2024
Ordinær ramme	64,6	67,5	68,9	69,3	
Driftsrelaterede udgifter	11,7	12,4	12,9	13,9	-1,1
Salgsrelaterede udgifter	18,3	15,5	16,2	15,3	0,9
Administrative udgifter	38,0	39,7	38,9	40,1	-1,2
Over/underskud	-3,4	-0,1	0,9	-0,4	-1,3
Udgifter Rejsekort	15,3	15,7	16,3	16,3	0,0
Rammestyling / Overførsel	-2,1	-0,9	-0,9	0,4	-1,3
Anlægsprojekter	1,9	1,7	1,2	1,2	0,0

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

Det aktuelle anlægsprojekt forventes at udgøre 1,2 mio. kr. og er specificeret herunder:

- Ny hjemmeside på 1,5 mio. kr., som deles 80/20 mellem busser og flextrafik

Eventuelt mindreforbrug i forhold til ny hjemmeside vil blive disponeret til afledte omkostninger til integrationer til den nye hjemmeside.

Åben Flextrafik

Tabel 8 herunder viser udviklingen i ejerbidraget fra 2022-24 på ejerniveau.

Tabel 8: Samlede udgifter til åben flextrafik i perioden regnskab 2022 til 2024

Ejerbidrag Åben Flextrafik (mio kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	Afvigelse B 2024 - FR 2024
FynBus	9,9	13,1	12,3	16,0	-3,7
Region Syddanmark	0,8	1,0	1,0	1,1	0,0
Assens	1,3	1,5	1,3	1,7	-0,4
Faaborg - Midtfyn	2,6	3,3	3,0	3,8	-0,8
Kerteminde	1,1	1,4	1,2	1,3	-0,2
Langeland	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Middelfart	1,4	2,4	2,3	2,7	-0,4
Nordfyn	1,3	1,6	1,6	1,9	-0,2
Nyborg	0,4	0,6	0,5	0,6	-0,2
Odense	0,1	0,1	0,1	1,3	-1,2
Svendborg	0,9	1,2	1,2	1,6	-0,4

Ejerbidraget forventes at udgøre 16,0 mio. kr., hvilket er 3,7 mio. kr. i merudgift. I tabel 1 ses, at der for kørselsudgifter ses en merudgift på 3,5 mio. kr. dels som følge af flere ture og dels som følge af højere kørselsudgifter pr. tur end budgetteret.

Ved fremskrivning af Åben Flextrafik er der taget udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 1. – 3. kvartal 2024 samt udviklingen i turantal i løbet af 2023. Forventningen til 4. kvartal er tillige tilføjet nye plusture, der forventes i forbindelse med det nye regionale rutenet, der trådte i kraft august 2024. Ved fremskrivning af kørselsudgifterne for 4. kvartal er anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i de første 9 måneder af 2024.

Table 9: Produkt- og ejerfordelte rejser for Åben Flextrafik i perioden regnskab 2022 til 2024

Åben Flextrafik samlet - Antal rejser						
Ture	Produkt	R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	Afvigelse B 2024 - FR 2024
FynBus	Telerute	4.600	4.832	5.085	4.767	-318
	Teletaxi	878	816	830	10.182	9.352
	Flexstur	55.984	63.768	63.895	69.686	5.791
	Plustur	22.006	25.694	21.320	26.976	5.656
	Total	83.468	95.110	91.130	111.611	20.481
RSD	Telerute	4.076	4.440	4.500	4.519	19
	Total	4.076	4.440	4.500	4.519	19
Assens	Teletaxi	80	68	80	72	-8
	Flexstur	6.760	7.044	6.432	7.854	1.422
	Plustur	3.466	3.642	3.312	3.795	483
	Total	10.306	10.754	9.824	11.721	1.897
Faaborg- Midtfyn	Telerute	111	107	150	40	-110
	Flexstur	17.114	18.948	20.000	20.602	602
	Plustur	5.525	5.818	4.000	6.342	2.342
	Total	22.750	24.873	24.150	26.985	2.835
Kerteminde	Flexstur	6.583	6.989	6.000	6.062	62
	Plustur	2.725	3.478	3.000	3.671	671
	Total	9.308	10.467	9.000	9.733	733
Langeland	Telerute	289	193	250	104	-146
	Total	289	193	250	104	-146
Middelfart	Flexstur	10.096	13.295	12.963	14.625	1.662
	Plustur	3.099	4.454	4.736	4.695	-41
	Total	13.195	17.749	17.699	19.320	1.621
Nordfyns	Flexstur	6.451	6.684	9.000	6.785	-2.215
	Plustur	3.915	4.177	2.672	4.110	1.438
	Total	10.366	10.861	11.672	10.895	-777
Nyborg	Telerute	60	61	100	68	-32
	Flexstur	2.398	2.983	2.500	2.950	450
	Plustur	1.079	1.497	1.000	1.523	523
	Total	3.537	4.541	3.600	4.540	940
Odense	Telerute	64	31	30	31	1
	Teletaxi	798	748	750	10.110	9.360
	Total	862	779	780	10.141	9.361
Svendborg	Telerute	-	-	55	5	-50
	Flexstur	6.582	7.825	7.000	10.807	3.807
	Plustur	2.197	2.628	2.600	2.841	241
	Total	8.779	10.453	9.655	13.653	3.998

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 helt eller delvist har placeret hos FynBus i 2024.

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

Tabel 10: Kørselsordninger hos Flextrafik ved 30. september 2024

Kørselstype	Handicapkørsel*	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetskørsel	§ Kørsel	Elevekørsel	Specialskolekørsel	Åben Flextrafik	Siddende patientbefordring
Assens	X	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 10, at kommunerne anvender FynBus i 67 ud af de i alt 112 mulige ordninger.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i antal personture for perioden 2022 til 2024 vist.

Tabel 11: Antal personture i perioden regnskab 2022 til 2024

Antal personture	R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	Afvigelse B 2024 - FR 2024
Handicapkørsel	113.898	119.750	117.152	128.874	11.722
Anden kørsel	275.952	285.057	255.779	278.215	22.436
Handicap- og anden kørsel	389.850	404.807	372.931	407.089	34.158
Åben Flextrafik	83.468	95.110	91.130	111.611	20.481
I alt	473.318	499.917	464.061	518.700	54.639
Siddende patientbefordring	193.657	190.623	200.000	187.000	-13.000
I alt	666.975	690.540	664.061	705.700	41.639

*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 forventes en stigning på 12 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med en stigning på 10 % vedr. handicapkørsel, stigning på 9 % vedr. anden kørsel og stigning på 22 % for Åben Flextrafik. I forhold til regnskab 2023 ses derimod en samlet stigning på knap 4 %. For siddende patientbefordring forventes 7 % færre ture end budgetteret og lidt færre end i regnskab 2023.

Fremskrivning af antal personture er baseret på foreløbige regnskabstal for årets første 9 måneder tillagt en forventning for resten af året.

Ved fremskrivning af entreprenørudgifterne for 4. kvartal er anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i 1. – 3. kvartal 2024.

Ved fremskrivning af indtægter er anvendt den gennemsnitlige indtægt/tur i 1. – 3. kvartal 2024.

Ejerbidrag

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 12.

Tabel 12: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2022 til 2024

Mio. kroner (årets priser) Incl. kompensation	R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	Afvigelse B 2024 - FR 2024
Indtægter	-6,3	-7,0	-7,0	-8,0	1,0
Entreprenørudgifter	76,0	89,6	84,8	93,5	-8,7
Flex udgifter, netto	69,7	82,7	77,8	85,5	-7,7
Fællesudgifter	24,0	24,4	23,7	23,7	-0,0
Ejerbidrag	93,7	107,0	101,5	109,2	-7,7
Kompensation	0,0	-1,3	0,0	-0,1	0,1
Ejerbidrag incl. Kompensation	93,7	105,7	101,5	109,1	-7,6

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 nedenstående tabel:

Tabel 13: Ejerbidrag for Flexkørsel for perioden regnskab 2022 til 2024

Ejerbidrag for Flextrafik (mio. kroner i årets priser) Incl. kompensation	R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	Afvigelse B 2024 - FR 2024
Assens	11,9	10,8	12,7	11,1	1,6
Faaborg-Midtfyn	28,4	33,0	27,5	33,2	-5,7
Kerteminde	5,0	4,7	2,6	3,3	-0,7
Langeland	2,9	3,3	3,3	3,6	-0,3
Middelfart	1,6	2,2	2,4	2,7	-0,3
Nordfyn	20,1	24,2	25,9	26,5	-0,6
Nyborg	2,7	3,2	3,4	3,6	-0,2
Odense	9,8	11,9	11,5	12,9	-1,4
Svendborg	2,6	3,3	3,0	3,2	-0,2
Ærø	0,7	1,1	0,8	1,6	-0,8
Region Syddanmark	8,0	7,9	8,4	7,3	1,1
I alt	93,7	105,7	101,5	109,1	-7,6

Forventet regnskab 2024 efter 9 måneder viser et ejerbidrag på 109,1 mio. kr. Dette svarer til en merudgift på 7,6 mio. kr. eller 7,5 % i forhold til budgettet. Merudgiften kan henføres til højere entreprenørudgifter primært som følge af flere ture. I Assens og Region Syddanmark skyldes mindreudgiften forventning om en del færre ture end budgetteret.

Entreprenørudgifter

Forventet regnskab 2024 efter 9 måneder for entreprenørudgifter viser 93,5 mio. kr., hvilket er en merudgift på 8,7 mio. kr. i forhold til budget 2024.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 14: Entreprenørudgifter i perioden regnskab 2022 til 2024

Mio. kroner (årets priser)	R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	Afvigelse B 2024 - FR 2024
Handicapkørsel	26,7	33,4	32,2	37,2	-5,0
Anden kørsel	49,3	56,2	52,6	56,3	-3,7
I alt	76,0	89,6	84,8	93,5	-8,7

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

Der forventes en merudgift på entreprenørudgifter til Handicapkørsel på 5,0 mio. kr. i forhold til budgettet, som dels kan forklares med flere ture og højere omkostning per tur end budgetteret. For anden kørsel forventes en merudgift på 3,7 mio. kr. Merudgiften skyldes ligeledes forventning om flere ture end budgetteret.

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 15: Entreprenørudgifter pr. persontur

Kroner pr. tur (årets priser)	R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	Afvigelse B 2024 - FR 2024
Handicapkørsel	235	279	275	289	-14
Anden kørsel	179	197	206	202	3
Handicap og anden kørsel	195	221	227	230	-2
Åben Flextrafik	106	126	128	136	-8
I alt	179	203	208	209	-2

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

Entreprenørudgiften pr. persontur forventes efter 3. kvartal i 2024 overordnet niveau at være 209 kr., hvilket er en anelse mere end budgettet.

Fællesudgifter

Forventet regnskab efter 3. kvartal 2024 for fællesudgifterne viser 28,7 mio. kr., hvilket er en merudgift på 0,9 mio. kr., heraf skyldes 0,3 mio. kr. i sagsomkostninger i forbindelse med afslutning af retssagen om udbudsbetingelser i Flextrafikken.

Til FlexDanmark forventes en mindreudgift, da Projekt NOP (Ny OptimeringsPlatform) i FlexDanmark blev stoppet ultimo 2023. Call Centeret i FlexDanmark er i efteråret 2024 overgået til Nordjyllands Trafikselskab. I forventet regnskab 2024 er indregnet besparelse på drift i FlexDanmark og tillagt udgifter til drift i

Nordjyllands Trafikselskab. Der er medtaget forventede flytte- og etableringsomkostninger på 0,2 mio. kr., som ikke er budgetteret. Der forventes tillige en mindre merudgift til personale.

Tabel 16: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2022 til 2024

Mio. kroner (årets priser)	R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	Afvigelse B 2024 - FR 2024
Fællesudgifter, Åben Flextrafik	4,0	4,6	4,0	4,9	-0,9
Fællesudgifter, Flextrafik	24,0	24,4	23,7	23,7	0,0
Fællesudgifter, i alt	28,0	28,9	27,7	28,7	-0,9

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 **samtlig FynBus ejere**.

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

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

Resultat

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

FynBus budgetterede med et underskud på 11 mio. kr. i 2024. Forventet underskud efter 3. kvartal er ca. 12 mio. kr.

Tabel 17: Pensionsresultat regnskab 2022 til 2024

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2022	R 2023	B 2024	FR 2024	Afvigelse B 2024 - FR 2024
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	2,9	-13,8	-10,9	-9,9	-1,0
Udgifter til pensioner	20,4	21,1	22,0	21,8	0,1
Nettoudgifter pension	23,2	7,3	11,0	11,9	-0,9
Administrative udgifter	-0,0	-0,0	0,0	0,0	-
Resultat pension	23,2	7,3	11,0	11,9	-0,9

Indtægterne forventes at udgøre 9,9 mio. kr. i 2024, og er på niveau med budgettet.

Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger består af:

- 4 mio. kr. i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er på niveau med budget.
- 2 mio. kr. i afkast af obligationsbeholdning, som er 1 mio. kr. under budget. Aktie- og obligationsmarkederne er de seneste år været meget volatile, og derfor kan der opleves større udsving end hidtil i afkastet.
- 3,9 mio. kr. i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er på niveau med budget.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner forventes at udgør ca. 22 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 3,9 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 2024 at udgøre 1,2 mio. kr. og afviger med 0,2 i forhold til budgettet på 1,5 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 2024.

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 18: Præmiebetaling regnskab 2022 til 2024

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

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 senest gjort pr. 31/12-23.

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. 31/12-23 282,80 mio. kroner mod tidligere 250,04 mio. kroner pr. 31/12-22.

FynBus pensionsforpligtelser omfatter 108 tjenestemænd. Heraf er 5 pr. 30/6-24 stadig tjenestegørende.

Notat om indtægtsdeling mellem DSB og trafikskaberne i Vestdanmark

Dette notat har til formål at skitsere, hvordan takstsamarbejdet med DSB over tid har udviklet sig. Herudover beskriver notatet, hvordan indtægtsdelingen foregår mellem DSB og FynBus, mellem FynBus og ejerne samt fordelingen mellem bybusserne og letbanen i Odense Kommune.

Bus/Tog samarbejdet

DSB og de regionale trafikskaber blev i 1997 enige om at etablere et takstsamarbejde. Samarbejdet blev benævnt Bus/tog samarbejdet, og bestod af et net af bilaterale aftaler baseret på en standardaftale, der var indgået mellem DSB og trafikskaberne m.fl.

Aftalens hovedprincip var, at kunderne kun skulle have én billet, uanset om rejsen omfatter transport med både tog og bus. Der blev skelnet mellem tre typer af rejser:

- Indenamtsrejser – kunderne kan skifte mellem bus og tog på samme billet på alle rejser inden for et amt. Det er pågældende Trafikskabs takstsystem, der finder anvendelse på disse rejser.
- Fleramtsrejser – dvs. togrejser mellem flere amter med DSB samt bus til og fra stationen inden for bybusområdet på samme billet. Det er DSB's takstsystem, der finder anvendelse på disse rejser.
- Tog+rejser – dvs. togrejser mellem flere amter med DSB, bus til og fra stationen inden for bybusområdet samt længere bustilslutninger uden for bybusområdet på samme billet. Det er DSB's takstsystem der finder anvendelse på togstrækningen, inklusive omstigningsområdet, mens det er pågældende trafikskabs takstsystem, der finder anvendelse på den resterende del af busstrækningen.

Selve grundlaget for indtægtsdelingen var baseret på opgørelser over antal togrejser, andel af billetter og kort, hvor kunderne omstiger til bus i omstigningszonen og andel af kort, hvor der købes billetter ti/fra omstigningszonen.

Den nye billetmodel betød, at både DSB og trafikskaberne havde et tab som følge af, at det var muligt at stige om mellem tog og bybus på samme billet. Passagererne betalte kun for omstigningszonen en gang. Indtægtstab blev delt ligeligt mellem parterne, så hver part modtog ½ pris for omstigningszonen.

Ved indenamtsrejser modtog trafikskaber alle indtægter for salg af de produkter, der kunne benyttes frit mellem bus og tog, og afregnede så DSB i forhold til det transportarbejde de havde udført. Trafikskab fik 5% provision for salg.

Frem til 2013 var principperne for indtægtsdelingen baseret på indtægtsfordelingsmodel udarbejdet af COWI suppleret med en årlig kundeundersøgelse hos togoperatøren:

- Togoperatør modtager betaling fra trafikskaberne for indenamtsrejser i forhold til udført transportarbejde
- Trafikskaber modtager betaling fra DSB for fleramtsrejser i forhold til udført transportarbejde
- Løbende tællinger i toget for at fastlægge en række parametre som pris pr. rejselængde, pris pr. rejse, fritidsrejser på pendlerkort og ungdomskort, omstigningsmønster, andel gratis børn, gratister og frikort, returrejser inden for gyldighed.
- Afregning af indtægter er på trafikskabsniveau.

Fra 2014, hvor rejsekortet var implementeret i Danmark (på nær hos FynBus, der havde sit eget elektroniske billetsystem fra 1998), blev rejser på rejsekort indtægtsdelt på følgende måde:

- Indtægter for Solorejser går direkte til pågældende aktør
- Indtægter fra kombinerede rejser fordeles efter faktisk transportarbejde i forhold til rejsekortdata

Bus/tog samarbejdet havde udfordringer med ift. indtægtsdelingen. Det betød årlige forhandlinger i forhold til kundeundersøgelsen

Indtægtsdelingen blev derfor ændret i 2014 på baggrund af en indtægtsfordelingsanalyse for at sikre forudsigelighed, robusthed, faktabaseret, transparens og afregning frem for forhandling. Det betød, at en række parametre fra kundeundersøgelsen i 2013 blev låst fast for rejser, der ikke var udført med rejsekort.

En ny hovedsamarbejdsaftale mellem parterne blev med baggrund i ovenstående vedtaget i 2015.

Specifikt for FynBus

På Fyn var der på tidspunkt for aftaleindgåelsen ikke noget trafikselskab, hvorfor DSB indgik aftaler med Fyns Amt, der stod for de regionale ruter, og bybuskommunerne Odense, Svendborg, Nyborg og Middelfart. Der var således 5 separate aftaler på Fyn. Der blev ikke indgået aftaler med landkommunerne.

Indtil FynBus blev etableret i 2007 var der i alt 32 kommuner med hver deres takstsystem. De blev i 2008 til et fælles takstsystem.

Bus/tog samarbejdet blev koblet med en generel takstnedsættelse på 10%, hvilket på Fyn betød at pendlerkort på de regionale ruter blev reduceret med knap 30%. Der var ikke økonomi til at foretage yderligere tilpasninger på enkeltbilletter og klippekort.

På Fyn og Langeland har der således for indenamtsrejser kun været fuldt samarbejde på pendlerkort, da DSB lå væsentligt over FynBus på de øvrige produkter. Der var dog aftale om fri omstigning i omstigningsområder på indenamtslige togrejser med enkeltbillet og klippekort.

FynBus havde sit eget elektroniske billetsystem, der først i 2018 var fuldt udskiftet med rejsekortet.

Takst-Vest samarbejdet

I august 2015 fremkom Rigsrevisionen med kritik af taksterne i den kollektive trafik i forhold til logikker i taksterne og uigennemskuelige takster. På den baggrund gik trafikselskaberne i gang med at udarbejde forslag til ny takstreform med følgende pejlemærker:

1. Forenkling
2. Forståelige priser, herunder et entydigt prishierarki mellem standardprodukter
3. Provenuneutralitet
4. Begrænsede kundekonsekvenser
5. Kommerciel frihed
6. Flexibelt valg af salgskanal

Resultatet var etableringen af nye takstsamarbejder i 2018, som stadig er gældende. De er benævnt hhv. Takst-Vest (takstsystem vest for Storebælt), Takst-Øst/Sjælland (takstsystem øst for Storebælt) og Storebæltstakst (DSB takstsystem for fjernrejser).

Takst-Vest samarbejdet består af de jyske og fynske trafikkselskaber samt DSB og GoCollective. Fra starten af blev der lagt nogle nye principper for takstsamarbejdet:

- Rejsekortet skal være billigere end enkeltbilletter (bortset fra specialbilletter)
- Pendlerkort skal være billigere end rejsekort for kunder, der rejser mange ture hver måned
- Priserne for zonerne standardiseres, så togrejser prissættes ens i hele Vestdanmark, mens lokaltog og bus prissættes ens i det enkelte trafikkselskab
- Rabatten på rejsekortet ensrettes, og der gives rabat for rejser uden for myldretiden

Principperne betyder, at man hvert år bliver enige om, hvor meget af takststigningsloftet, der skal udmøntes på pendlerkort. Det resterende takststigningsloft udmøntes lokalt i de enkelte trafikkselskaber, og skal overholde de ovenfor beskrevne principper.

Indtægtsdeling mellem tog og bus

Selve indtægtsdelingen inden for Takst-Vest er baseret på en række forskellige metoder, som parterne er blevet enige om. Det er indgået aftale med DSB om, hvordan indtægtsdelingen mellem DSB og trafikkselskaberne i Vest skal ske. Herudover er der i FynBus besluttet en række fordelingsnøgler mellem ejere. Og med etablering af Letbanen i 2022 blev der lavet fordelingsnøgler mellem bybusserne og letbanen i Odense.

Nedenfor er fordelingsprincipperne beskrevet for de enkelte billettyper, der involverer togrejser. Under hver billettype er det beskrevet, hvordan fordelingen sker mellem togoperatøren og FynBus samt mellem busejerne og letbanen i Odense Kommune.

Billetprodukt	Indtægtsdeling mellem DSB og FynBus	Indtægtsdeling mellem FynBus' ejere
<p>Kombibillet (Tog+) <i>Togbillet, der gælder til både tog og bus, hvor der ikke er togoperatør på dele af strækningen, fx Nyborg-Glamsbjerg</i></p> <p><i>*Benævnt relationsbillet i vores styringsark</i></p>	<p>Togbilletter med kombienkeltbilletter afregnes ud fra den konkrete billet. Dvs. kombienkeltbilletter afregnes med de(t) selskab(er), der varetager transporten. Skiftezone deles ligeligt.</p> <p>Der afregnes fra DSB, GoCollective og RKRP (via køb i RejseBillet).</p>	<p>Tog+/Kombi enkeltbilletter: 100 pct. går til Regionen (RSD)</p>
<p>Togbillet med omstigning <i>En passager kan frit rejse med bus eller letbane i på- eller afstigningszonen i billettens gyldighedsperiode. Fx Nyborg-Odense med omstigning til Letbane.</i></p>	<p>Togbilletter med omstigningszone afregnes af DSB med udgangspunkt i passagerundersøgelse fra 2013. Her modtager Trafikkselskaberne et beløb, der modsvarer togoperatørernes bortfald af indtægter som følge af, at Trafikkselskaberne også har solgt billetter, der giver mulighed for omstigning til tog.</p>	<p>I Odense fordeles indtægter fra omstigningszone ved, at indtægter fra DSB og RKRP fordeles til letbanen via en beregnet nøgle for RK Classic. Derefter fordeles restbeløbet til ejerne (ekskl. Assens og Langeland) med beregnede nøgler fra 2013.</p>

	Der afregnes fra DSB, GoCollective og RKR (via køb i RejseBillet).	
Pendler- og Pendlerkombikort på DSB App og Rejsebillet <i>Periodekort købt til strækning, hvor kortet kan bruge til omstigning i skiftezone eller med bus til videre rejse.</i>	Indtægter fra DSB, Rejsekort og Rejsebillet fordeles efter pendermodellen, der tager udgangspunkt i fordelingsnøgler pr. zonepar for rejsekortrejser ¹ . Fordelingsnøglerne sendes årligt.	Rejsekort Pendler og Pendlerkombi: Der udregnes en gennemsnitspris baseret på gennemsnitslig rejselængde pr. rejse, der bruges til at vægte antallet af passagerer/påstigninger fra Pendlerkort-check-ind på ruteniveau. Vi fordeler indtægten fra DSB via de registreringer, vi har for tjek-ind i hhv. bus og Letbane. Indtjekning på Letbane-punkter indgår som "rute" for Letbanen.
Ungdomskort	Indtægter fra Ungdomskort fordeles af COWI-modellen ud fra rejseplanopslag, hvor den hurtigste/korteste rute mellem bopæl og uddannelsesinstitution definerer, hvem der skal afregnes. Selskaberne kompenseres af staten for takstnedsættelse på ungdomskortet. Årligt beløb 19 mio. kr. Fritidskompensation til DSB og GoCollective for, at ungdomskortejere i fritiden kører med tog på kort udstedt af trafikselskabet afregnes årligt. Årligt beløb 2 mio. kr.	Data fra COWI indeholder omsætning pr. rute, som fordeles via Ejerfordeling (som enkeltbilletter mv.). Fordelingsnøglerne fordeler dels direkte betalinger til Fynbus/Rejsekort og dels kompensationen fra Staten. Letbanen tildeles deres andel via en beregnet nøgle for RK Ungdomskort med data fra COWI. Kompensationen til DSB og GoCollective for fritidskørsel udgjorde i 2023 2,0 mio. kr. Udgiften til fritidskompensation fordeles efter ungdomskortnøgler.
Biograftur <i>Rejser der foretages i fritiden på pendler- og pendlerkombikort udstedt af togoperatører.</i>	Trafikselskaberne deler 2,445 pct. af den samlede pendlerkortomsætning. Andelen fordeles mellem selskaberne baseret på togselskabernes indtjening i trafikselskabernes områder. Årligt beløb 2,3 mio. kr.	Indtægter fra biografbilletter fordeles til Letbanen ud fra en beregnet nøgle for RK Pendler-/PendlerKombikort. Restbeløbet fordeles herefter til busejerne med faste nøgler.

¹Samarbejdsaftale 2 vedrørende fordeling af passagerindtægter fra takstsamarbejde mellem trafikvirksomhederne i Vestdanmark inkl. rejser over Storebælt

Off-peak	<p>Indtægter vedrørende Off-Peak er en kompensation fra staten vedrørende tabte indtægter grundet prisstrukturen på Rejsekort Classic.</p> <p>Der gives 20 pct. rabat på rejser på rejsekort uden for myldretiden internt i et takstområde. Ca. halvdelen af alle rejser foretages i off-peak perioden.</p> <p>Aftale om takstnedsættelse er indgået i 2022, og der fastsættes hvert år et samlet beløb til takstnedsættelse. Hvis beløbet overskrides, reduceres rabatten tilsvarende. Der er afsat 386 mio. kr. i 2024.</p> <p>Årligt beløb 6-7 mio. kr.</p>	Letbanen får en andel svarende til beregnet nøgle for Rejsekort Classic. Restbeløbet fordeles til busejerne efter beregnede nøgler.
Gratisbørn	<p>Indtægter vedrørende gratisbørn er en kompensation fra staten vedrørende gratis kørsel for børn under 12 år samt børnerabat til det fyldte 16. år.</p> <p>Årligt beløb 6,5 mio. kr. for under 12 år og 8 mio. kr. for 12-16-årige.</p>	Fordeles efter fast nøgle fra 1998. Andelen til Odense er fordelt 50/50 mellem Letbanen og Bus.
Vejle-Jelling-rejse og direkte busser <i>Togoperatørernes billetter og kort giver ret til kørsel med bus internt i et takstområde, også uden for omstigningsområdet. Fx bustur mellem Nyborg-Odense på togbillet.</i>	<p>Betaling for denne transportydelse er fastlåst fra 2013-undersøgelsen.</p> <p>Hvis rejsen foregår på tværs af takstområder, er det også 2013-undersøgelsen, der fastlægger betalingen.</p> <p>Der afregnes fra DSB, GoCollectove og RKRP (via køb i RejseBillet).</p> <p>Årligt beløb 0,08 mio. kr.</p>	Fordeles mellem letbanen og busser efter classic-nøgle. Busser fordeles som tilslutning med fast nøgle fra 2013.

Øvrige honorarer

Trafikselskaberne modtager provision af salg af rejsekort og optankning af rejsekort. Der er indgået aftale om honorarsatserne.

Der afregnes desuden provision for salg af andre fælles rejsehjemmel end rejsekort. Provisionen er på 5 pct.

Endelig tilbageholder trafikskaberne 5 pct. provision i betalingen for togrejser internt i takstområder.

Togoperatørerne tilbageholder 5 pct. provision, når transporten foregår uden for omstigningsområdet for TOG+-rejser, eller hvis transporten ikke foregår i forbindelse med en togrejse.

Der tilbageholdes ikke provision for transportarbejde for fritidsrejser udført på ungdomskort.

Ungdomskortet til studerende

Ungdomskortet prissættes med en fast takst pr. dag, som opkræves i egenbetaling. Da prisen er lavere end et tilsvarende periodekort, kompenseres trafikskabet for de mindreindtægter, der er forbundet hermed. Trafikskabet modtager følgende indtægter vedrørende ungdomskort:

- Kundens egenbetaling
- Refusion for prisforskellen mellem et ungdomskort og et periodekort
- Fritidsrejsekompensation

Der er ikke kompensation i juli måned vedrørende prisforskellen, da det antages, at der ikke er transportbehov mellem bolig og uddannelse i ferieperioder.

Fritidsrejsekompensationen udmåles på baggrund af en COWI-undersøgelse fra 2013, og skal dække rejser inden for takstområdet, der ikke vedrører transport mellem hjem og uddannelse, samt rejser på tværs af takstområder, hvor der kan rejses på børnetakst.

For ungdomskort til 16-19-årige gælder ovenstående også. Dog er prisen på ungdomskortet fastlagt på baggrund af den gennemsnitlige HyperCard pris i 2013 og prisfremskrevet årligt.

FYNBUS

ENKELTBILLET

NOTAT

ADRESSE COWI A/S
Visionsvej 53
9000 Aalborg

TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning	2
2	Metode og stratificering	2
2.1	Spørgeramme	2
2.2	Gennemførelse	3
2.3	Vægtning	3
3	Resultater	4
3.1	Omstigningsandel	4

PROJEKTNR.

A275265

DOKUMENTNR.

10

VERSION

001

UDGIVELSESDATO

01-11-2024

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

MOK

KONTROLLERET

JGL/PETR

GODKENDT

JGL

1 Indledning

Fynbus, GoCollective og DSB ønsker opdateret viden om antallet af passagerer, der rejser på enkeltbillet og anvender bus eller Letbane til lokale rejser i omstigningszonerne i Odense i forbindelse med en togrejse.

I 2013 og 2021 blev der i regi af Takst Vest samarbejdet udført interviewundersøgelser, for at fastlægge omstigningsprocenten mellem tog og bus. Siden den seneste undersøgelse er Odense Letbane sat i drift (maj 2022) og derfor har selskaberne ønsket at få undersøgt, om det har påvirket omstigningsprocenten til/fra bus/letbane i Odense, for passagerer der rejser på enkeltbillet.

Undersøgelsen er afrapporteret i dette notat, hvor metoden beskrives i afsnit 2, mens resultaterne præsenteres og beskrives i afsnit 3.

2 Metode og stratificering

Undersøgelsen er gennemført som en stikprøvebaseret undersøgelse, hvor togpassager interviewes personligt i toget omkring deres billettype og brugen heraf. Undersøgelsen er gennemført i udvalgte tog på følgende strækninger:

- > Odense – Svendborg (GoCollective)
- > Middelfart - Odense – Nyborg (DSB)

Alle passagerer interviewes uafhængigt af deres billettype, hvorfor undersøgelsen også fastlægger fordelingen imellem enkeltbilletter og andre typer billetter.

Der er gennemført interview på hverdage i tidsrummet 06-21, og der har været interviewere ude i alle typer tog på de nævnte strækninger, så et repræsentativt udsnit af alle passagerer, som har mulighed for at skifte til bus/letbane i Odense, er blevet interviewet, uanset om de har rejst kort eller langt, eller om de har kørt med Regionaltog eller Intercitytog.

2.1 Spørgeramme

Interviewundersøgelsen er udført igennem personlige interview, hvor intervieweren har indtastet passagerens besvarelser i COWIs elektroniske interviewprogram.

Respondenterne er udvalgt tilfældigt, men med udgangspunkt i, at alle passagerer interviewes, hvilket også i de fleste tilfælde er lykkedes.

Spørgerammen er den samme som i 2021, hvor passagererne i det personlige interview først bliver spurgt til deres billettype. Hvis passageren rejser på en anden billettype end enkeltbillet, slutter interviewet, men passageren registreres stadig i interviewprogrammet for at have en samlet optælling af de interviewede passagerer. Hvis passageren rejser på en enkeltbillet, er de blevet spurgt til deres brug af billetten bl.a. start- og slutstation, omstigning til bus eller letbane før og/eller efter togrejsen, samt om de har medrejsende børn under 12 år med på billetten. Spørgerammen, som er benyttet i undersøgelsen, fremgår af Bilag A.

2.2 Gennemførelse

Forud for gennemførelsen af undersøgelsen er der hvervet og instrueret interviewere til at interviewe passagerer i togene. For at sikre en ens forståelse og ensartet besvarelse af spørgsmålene i spørgeskemaet, er der udført online instruktionsmøder med deltagelse af alle interviewere. Som en del af instruktionen er spørgerammen gennemgået i plenum, og samtidigt havde interviewerne mulighed for stille spørgsmål til opgaven.

Dataindsamlingen er udført fra d. 23. september til og med d. 4. oktober 2024, hvor der er interviewet fra mandag til fredag i begge uger.

Efterfølgende har alle de registrerede interview gennemgået en efterbehandling, hvor det er sikret, at tidspunkt, tognummer og det data intervieweren har indtastet, stemmer overens med den strækning, hvor interviewet er foretaget. Det er herigennem sikret, at alle de interview som medtages i databehandlingen, alle er brugbare interview med en troværdig besvarelse.

2.3 Vægtning

De indsamlede og brugbare interview sammenvægtes før beregning af omstigningsandel gennemføres. Vægtningen foregår i tre trin.

Flere interviewdage:

I undersøgelsen er størstedelen af togene besøgt to eller tre gange, da der er interviewet i det samme tog på flere forskellige dage. Interviewene fra de to eller tre dage vægtes sammen ved at resultaterne fra tog, der er besøgt en gang, får vægten 1, resultaterne fra tog der er besøgt to gange, får vægten 0,5 og tog der er besøgt tre gange får vægten 0,33. På den måde vægter hvert tog samlet set lige meget uafhængigt af hvor mange gange der er interviewet i det.

Opregning på togniveau:

Da det ikke i alle tilfælde har været muligt for intervieweren at nå at interviewe alle passagerer i toget, foretages en vægtning på togniveau. Antallet af gennemførte interview vægtes i forhold til togets passagertal i september, hvor der for både DSB's KIT-tal og Arrivas på- og afstigningstal er indhentet tællinger/KIT-tal.

Opregning på strækningsniveau:

Derefter er der lavet en vægtning i forhold til hvor stor en andel af togene på de to strækninger, der er foretaget interview i. Interviewene vægtes op ved at tage summen af passagerne (tællinger fra DSB/GoCollective) i de interviewede tog og sammenholde det med antallet af passagerer i alle tog, som kører på strækningen. Denne vægt laves, for at kompensere for, at der ikke har været interviewere i en lige stor andel af afgangene på de to strækninger, hvor der er udført interview.

Til sidst er der beregnet en samlet vægt for hvert interview ved at gange de tre vægte sammen.

2.3.1 Omstigningsandel

Ud fra de opregnede interview fastlægges en omstigningsandel mellem tog og bus/letbane. Oprindeligt var det tænkt kun at beregne omstigningsandelen for Odense Banegård., men det viser sig at en del passagerer fra Svendborgbanen allerede stiger om til Letbanen på Hjallesse Station. I beregningen af omstigningsandelen er der derfor både medtaget omstigninger, som er foretaget i Odense Banegård eller på Hjallesse Station.

Der er gennemført en beregning for hver strækning og en samlet, der er beregnet på vægtede tal i forhold til antallet af passagerer på de enkelte strækninger.

3 Resultater

I undersøgelsen er der indsamlet 7.092 brugbare personlige interview, heraf 2.403 på Svendborgbanen, der betjenes af GoCollective og 4.689 på DSB's strækning over Fyn.

Af disse 7.092 interview blev 846 rejser foretaget på enkeltbilletter, 238 rejste til/fra Odense/Hjallesse mens 75 rejsende skiftede til/fra bus/letbane på hhv. Odense Banegård og Hjallesse Station, som en del af deres samlede rejse.

Antal interviews	Antal enkeltbilletter	Antal Omstignere til bus/letbane i Odense/Hjallesse
7.092	846	75

3.1 Omstigningsandel

Der er beregnet omstigningsandel for rejser med enkeltbillet for henholdsvis Odense og Hjallesse på baggrund af det vægtede antal passagerer. Omstigningsandelen angiver andelen af passagerer, som rejser på en enkeltbillet og starter eller slutter deres togrejse på stationen med at stige om til/fra bus/letbane, i forhold til det samlede antal passagerer med enkeltbillet, som har oplyst at deres togrejse startede/sluttede på Odense Banegård eller Hjallesse Station. Resultaterne fra 2013 og 2021 er medtaget til sammenligning.

Skift	Omstigningsandel		
	2013	2021	2024
Odense St	17,40%	8,53%	26,1 %
Hjallesse			51,1 %

Det skal nævnes, at antallet af respondenter, som er steget om på Hjallesse, er markant mindre end stikprøven for Odense, hvorfor tallet for Hjallesse er behæftet med større usikkerhed. Der er ligeledes markant færre passagerer, som starter eller slutter deres togrejse på Hjallesse Station end på Odense Banegård.

Hvis tallene yderligere opdeles i om der skiftes til bus eller letbane, fås følgende resultater.

Skift	2024
Odense Banegård til/fra bus	9,7 %
Odense Banegård til/fra Letbane	16,4 %
Hjallese St. til/fra bus	11,4 %
Hjallese St. til/fra letbane	39,7 %

Der er også foretaget en yderligere opdeling i, hvor stor omstigningsprocenten er for passagerer, der rejser med henholdsvis DSB-tog og GoCollective-tog.

Skift	Omstigningsandel	
	DSB	GoCollective
Odense St til bus	10,4 %	7,4 %
Odense St til letbane	18,2 %	10,9 %
Hjallese St til bus	n/a	11,4 %
Hjallese St til letbane	n/a	39,7 %

Bilag A Spørgeramme

Spørgsmål:

1 Hvilken billettype bruger du på denne rejse?

- > Enkeltbillet
- > Andet

Hvis der svares *Enkeltbillet* stilles følgende spørgsmål:

2 Er billetten gyldig til gratis omstigning i stationszonen/-området?

- > Ja
- > Nej

3 På hvilken station startede din rejse?

- > Tekstfelt med automatiske forslag

4 På hvilken station slutter din rejse?

- > Tekstfelt med automatiske forslag

5 Benyttede du billetten til rejse i bus/letbane før togrejsen?

- > Ja
- > Nej

6 Benyttede du billetten til rejse i bus/letbane efter togrejsen?

- > Ja
- > Nej

7 Hvor mange børn under 12 år rejser på samme billet som dig?

- > 0
- > 1
- > 2

Tak for din besvarelse