

Bestyrelsesmøde (Bestyrelsesmøde FynBus)

05-12-2025 12:00 - 14:15

Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C

Indhold

Kategori - Sager til beslutning

Punkt 1: Gratis lokalkørsel i Svendborg Kommune.....	1
Punkt 2: Rabat for medrejsende i den visiterede handicapkørsel.....	2
Punkt 3: Takst for flextur i Odense Byzone.....	3
Punkt 4: Evaluering af UngOdense og OdenseNu.....	4
Punkt 5: Udmøntning fra Markedsføringspuljen 2026.....	5

Kategori - Sager til drøftelse

Punkt 6: Proces for revidering af fordeling af administrative fællesudgifter ved buskørsel.....	6
--	---

Kategori - Sager til orientering

Punkt 7: Forventet regnskab 2025 efter 3. kvartal.....	7
Punkt 8: Busfremkommelighed fase 1.....	8
Punkt 9: FynBus Kundetilfredshedsundersøgelse 2025 - Busser.....	9

Kategori - Meddelelser

Punkt 10: Meddelelser.....	10
----------------------------	----

Kategori - Eventuelt

Punkt 11: Eventuelt.....	10
--------------------------	----

SAG TIL BESLUTNING:

1. Gratis lokalkørsel i Svendborg kommune

Resumé:

Svendborg kommune har besluttet at gøre lokalruterne i egen kommune gratis. Beslutningerne skal godkendes af FynBus' bestyrelse, der har den formelle beslutningskompetence for fastsættelse af takster.

Administrationen fremlægger sagen til beslutning.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender gratis lokalkørsel i Svendborg kommune for alle fra 1. maj 2026.

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

Økonomiudvalget i Svendborg kommune besluttede på sit møde den 11. november 2025, at indføre gratiskørsel for alle på lokalruter fra den 1. maj 2026.

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

Konsekvenserne af beslutningen vil blive indarbejdet i forventet regnskab for 2026.

Det skal bemærkes, at beslutningen om gratis buskørsel kun gælder lokalruterne, og at der stadig er krav om billet i de fælles kommunale ruter, uddannelsesruterne og de regionale ruter.

SAG TIL BESLUTNING:

2. RABAT FOR MEDREJSENDE I DEN VISITEREDE HANDICAPKØRSEL

Resumé:

Administrationen har udarbejdet en model for rabat til medrejsende til borgere i den visiterede handicapkørsel. Formålet er at ligestille ordningen med den åbne flextrafik, hvor bestyrelsen allerede har besluttet, at der fra januar 2026 gives rabat til medrejsende.

Konceptet forelægges bestyrelsen til beslutning.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender:

- at der indføres rabat på 50% af egenbetalingen til medrejsende i handicapkørsels-ordningen.
- at ændringen indføres samtidig med implementering af nyt koncept for åben flextrafik januar 2026.

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen besluttede den 26. september 2025 et nyt koncept for åben flextrafik, hvor der blandt andet indgår rabat for medrejsende. I denne sag foreslår administrationen en tilsvarende ordning for den visiterede handicapkørsel. Dette vil sikre, at visiterede borgere får samme mulighed som brugere af den åbne flextrafik.

Administrationen indstiller derfor, at der indføres en rabat på 50 % af egenbetalingen for medrejsende ud over den borger, der er visiteret til handicapkørsel.

En passager betragtes som medrejsende, hvis alle i bestillingen rejser fra samme udgangspunkt til samme destination. Alle medrejsende rejser på vilkår, som i den åbne flextrafik.

Administrationen indstiller, at muligheden for rabat til medrejsende i handicapkørselsordningen indføres samtidig med implementering af nyt koncept for åben flextrafik januar 2026.

Administrationen vil lave markedsføringskampagne af muligheden for rabat til medrejsende ved visiteret handicapkørsel før og efter ikrafttræden januar 2026, og vil evaluere rabatten i løbet af 2026.

Konsekvenser ved indførelse af rabatten

I perioden 1. november 2024 til 31. oktober 2025 var ca. 8 % af passagererne i den visiterede handicapkørsel medrejsende til en borger, der er visiteret til handicapkørsel.

Administrationen forventer, at rabatmuligheden vil øge andelen af medrejsende fra ca. 8 % til ca. 15 % i den visiterede handicapkørsel. Af denne stigning forventes ca. ¼ at være visiterede borgere, der kører sammen med en anden borger.

Administrationen vurderer at selvom indtægten falder for de kørsler, hvor der indføres rabat, vil udgiften ikke blive tilsvarende forøget, fordi der vil blive aktiveret færre vogne.

Administrationen vurderer på den baggrund, at indførelse af rabat for medrejsende i den visiterede handicapkørsel vil være udgiftsneutral. På den måde medfører ændringen mere mobilitet for de samme penge.

SAG TIL BESLUTNING:

3. TAKST FOR KØRSEL I BYZONE I ODENSE

Resumé:

I forbindelse med beslutning om nyt koncept for åben flextrafik, besluttede bestyrelsen at indføre en byzone i Odense.

Da bestyrelsen har den formelle beslutningskompetence for fastsættelse af takster, forelægges taksten for kørsel i byzonen til godkendelse.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender at mindsteprisen for kørsel i byzonen i Odense er 33 kr. pr. km, dog mindst 7 km., i alt en mindstepris på 231 kr.

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 26. september 2025 vedtog bestyrelsen nyt koncept for åben flextrafik i FynBus' område.

Bestyrelsen besluttede bl.a, at 'Der indføres byzone i dele af Odense kommune til en højere pris, der sidestilles med taxi'.

Odense Kommune og FynBus er i dialog om byzonens afgrænsning, som er parat til ibrugtagning januar 2026.

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

Administrationen indstiller, at mindsteprisen på kørsel fra adresse til adresse i Odense Byzone, skal være 33 kr. pr. km. dog mindst 7 km. Mindsteprisen er herefter 231 kr. for en tur i byzonen.

SAG TIL BESLUTNING:

4. EVALUERING AF UNG ODENSE OG ODENSE NU

Resumé

FynBus lancerede i sommeren 2023 Odense NU billetten til 15 kr. for rejsende over 26 år. Tilsvarende kunne rejsende under 26 år rejse på Ung Odense for 10 kr. fra sommeren 2022. Begge produkter havde til hensigt at introducere den nye letbane og det nye busnet for brugere af den kollektive trafik i Odense. Brugeren af den kollektive trafik i Odense har taget billetterne til sig og begge produkter har solgt flot.

Bestyrelsen har tidligere af flere gange forlænget introduktionsprodukterne, senest den 13. december 2024. Den 18. januar 2026 reguleres de øvrige produkter i den kollektive trafik i Danmark. Derved vil en tilsvarende rejse på rejsekort på laveste rabattrin koste 23 kroner for voksne. Dette svarer til en samlet stigning på 2,70 kr. siden lanceringen af Ung Odense og Odense NU, som er fastholdt på samme prisniveau.

Takststigninger i Danmark skal ske inden for et takststigningsloft fastsat i staten. Takststigningsloftet er et udtryk for hvor meget udgifterne for trafikselskaberne er steget med i perioden.

I denne sag indstiller administrationen, at Ung Odense og Odense NU stiger med 2 kr., stort set svarende til prisudviklingen for de øvrige produkter og dermed udviklingen i omkostninger.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen beslutter, at

- Ung Odense og Odense Nu forlænges frem til takstskiftet i januar 2027
- Ung Odense og Odense Nu prisreguleres i henhold til model 2 pr. 18. januar 2026
- En eventuel fremtidig prisregulering følger det normale årshjul for bestyrelsens behandling af takster.

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen vedtog på mødet den 13. december 2024 at forlænge de kommercielle produkter i Odense (Ung Odense og Odense Nu) frem til udgangen af januar 2026 på uændrede vilkår.

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

Hvorfor findes produkterne - hvad koster sammenlignelig rejse?

FynBus lancerede i sommeren 2022 Ung Odense for 10 kr. for unge under 26 år. I sommeren 2023 Odense NU billetten til 15 kr. for øvrige rejsende lanceret. Begge produkter havde til hensigt at introducere den nye letbane og det nye busnet i Odense. Begge produkter sælges på RejseBillet og QR-billet.

De konkurrerende produkter er siden introduktionen af Ung Odense steget med 14-18 %, se tabel 1, der viser de konkrete taster for perioden 2022-2026 i off-peak-perioder (hverdag 11-13 og 17-07 samt hele weekenden) opnås yderligere 20% på rejser med rejsekort.

Specialbilletterne opnår således løbende en voksende prisfordel i forhold til rejsekort og enkeltbilletter. Samtidig giver salg og brug af specialbilletter ingen relevant data i forhold til information om kunder, rejsemønstre mv., hvilket rejser på rejsekort i langt højere grad sikrer.

Tabel 1 *Udvikling i takster for enkeltbilletter/mobilbilletter og rejsekort*

Produkt	2022	2023	2024	2025	2026	Stigning 2022->2026
Enkeltbillet	24,00 kr.	26,00 kr.	26,00 kr.	27,00 kr.	27,00 kr.	14 %
Rejsekort (rabattrin 0)	18,80 kr.	20,30 kr.	22,00 kr.	23,00 kr.	23,00 kr.	18 %
Rejsekort (rabattrin 3)	11,28 kr.	12,18 kr.	13,20 kr.	13,80 kr.	13,80 kr.	18 %

Udvikling i salgstal

Figur 1 viser udviklingen af salget af Ung Odense og Odense Nu fra 2022 og frem. Af figuren fremgår også udviklingen af salget af de direkte konkurrerende produkter Rejsekort, mobilbilletter og enkeltbilletter solgt i bussen.

Ung Odense blev lanceret i juli 2022 og har siden haft stigende salg, der endnu ikke ser ud til at have toppet. Fra 2024 til 2025 er der stigning på 4%, og i september 2025 blev solgt over 220.000 som det højeste registreret for en måned. Salget af Ung Odense billetter er i 2025 fordelt med 64% som RejseBillet og 36% som QR-billet.

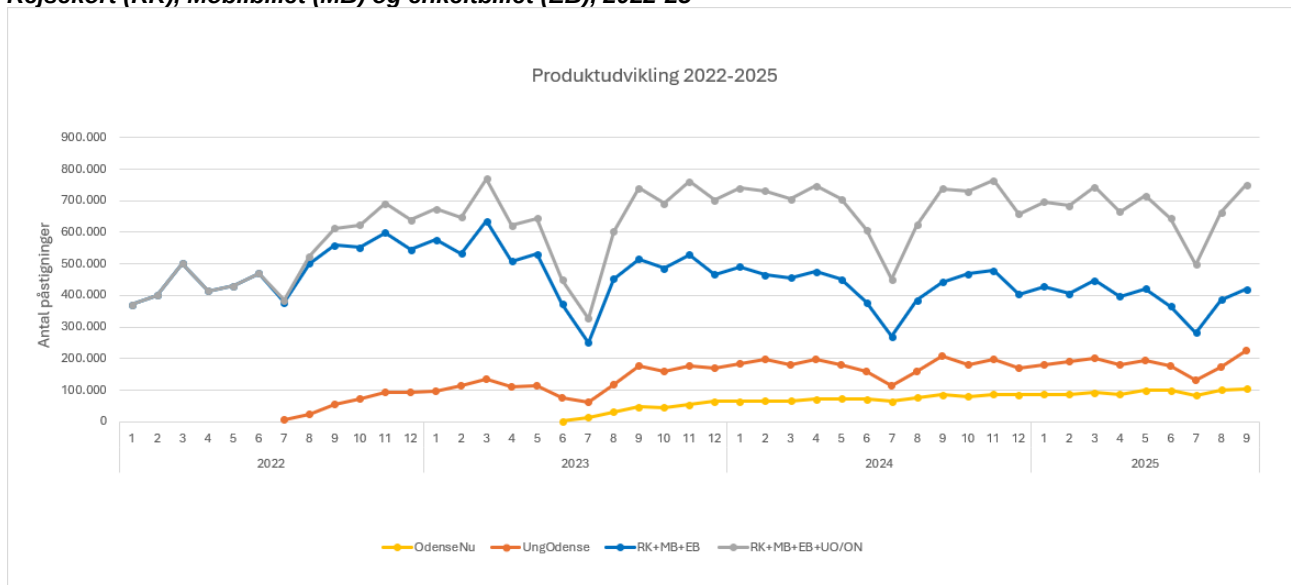
Odense Nu har siden lanceringen i juni 2023 haft en løbende stigning, og ligger aktuelt på godt 100.000 solgte billetter månedligt, fordelt med 35% som RejseBillet og 65% som QR-billet.

Med uændret prisniveau på produkterne er forventningen, at der i 2026 sælges 2,2 mio. Ung Odense billetter og 1,2 mio. Odense Nu billetter.

Salget af de konkurrerende produkter er siden 2022 i gennemsnit faldet med ca. 350.000 rejser årligt.

Stigningen i salgstallene i Odense siden juli 2022 skyldes flere samtidige forhold. De kommercielle produkter UngOdense og OdenseNU har stimuleret efterspørgslen blandt yngre og prisfølsomme rejsende, mens letbanen, nye digitale salgskanaler og øget billettilgængelighed (Rejsebillet App, Rejsekort app, QR-billet), samt højere frekvens på A-ruter har også bidraget til væksten. Stigningen bør ses som et samlet resultat af en moden markedsudvikling og forbedret produktadgang – ikke som en isoleret effekt af lavprisprodukter.

Figur 1: Udvikling i passagertal for billetterne Ung Odense og Odense Nu samt de konkurrerende produkter Rejsekort (RK), Mobilbillet (MB) og enkeltbillet (EB), 2022-25



Produkternes business case

I forhold til indtægterne er vurderingen, at produkterne frem til og med 2024 har bidraget med en positiv business case, hvor merindtægten fra produkterne har mere end opvejet indtægtstabt fra overflytning af kunder fra andre, dyrere produkter som Rejsekort, mobilbilletter og enkeltbilletter, se figur 1. Det billede er tilsyneladende begyndt at vende i løbet af 2024. I 2025 er væksten i Ung Odense og Odense Nu samlet kun lidt højere end faldet i passagerer med andre, dyrere produkter, hvilket isoleret set medfører en negativ business case.

Det tyder derfor på, at Ung Odense og Odense Nu fortsat marginalt bidrager til passagervæksten, men at de fremadrettet vil medføre mindreindtægter, da de afledte merindtægter fra Ung Odense og Odense Nu ikke længere overvejer indtægtstabt fra overflytningen af kunder fra andre produkter som især rejsekort.

Takstregulering i DK

I Danmark udmelder Staten et årligt takststigningsloft, der gælder for standardprodukterne kontantbillet, Rejsekort og pendlerkort. Specialprodukter som dem i Odense er ikke omfattet. Takststigningsloftet svarer til den omkostningsstigning som buskontrakterne er reguleret med og giver således trafikskaberne mulighed for løbende at få dækket de stigende omkostninger ind via taksterne.

Indtægterne fra specialbilletterne i Odense udgør en relativ stor del af indtægterne i Odense. Da de ikke indgår i takststigningsloftet, vil FynBus kun fuldt ud få dækket de omkostningsstigninger der i kontrakterne, hvis specialbilletterne reelt også reguleres.

Forslag til prisjusteringer

Epinion har i september og oktober gennemført en undersøgelsen af priselasticiteten på produkterne i letbanen og i bybusserne. Undersøgelsen beskriver ud fra en stikprøve hvordan en prisjustering vil påvirke billetsalget og dermed billetindtægterne og antallet af passagerer

Med baggrund i Epinions undersøgelse og FynBus normale takstmodel, har administrationen lavet et estimat af konsekvenser for indtægter og passagertal ved forskellige prisscenarier.

Ung Odense

Epinion har undersøgt priselasticiteten for på prispunkterne 12 kr., 15 kr. og 20 kr. Dette kombineret med FynBus' normale takstmodel, giver forventninger til afledt effekt som vist i tabel 2.

En pris på 12 kr. kan medføre et passagertab på ca. 120.000, men kan medføre merindtægt årligt på ca. 3,0 mio. kr. En pris på 15 kr. kan medføre et passagertab på ca. 600.000 årligt, men kan medføre en merindtægt på 2,1 mio. kr. årligt. En pris på 20 kr. kan medføre både stort passagertab og stort indtægtstab på produkterne.

Tabel 2: Forventning til effekten af de forskellige priser på Ung Odense

Billetpris	Antal solgte billetter	Indtægt (mio. kr. årligt)
10 kr.	2.200.000	22,0
12 kr.	2.080.000	25,0
15 kr.	1.600.000	24,1
20 kr.	800.000	16,0

Odense Nu

Epinion har undersøgt priselasticiteten for på prispunkterne 20 kr., 23 kr. 28 kr. Dette kombineret med FynBus' normale takstmodel, giver forventninger til afledt effekt som vist i tabel 3.

En pris på 17 kr. kan medføre et passagertab på ca. 70.000, men kan medføre merindtægt årligt på ca. 1,2 mio. kr. En pris på 20 kr. kan medføre et passagertab på ca. 270.000 årligt, men kan medføre en merindtægt

på 0,6 mio. kr. årligt. En pris på over 20 kr. kan medføre både stort passagertab og stort indtægtstab på produkterne.

Tabel 3: Effekten af de forskellige priser på Odense Nu

Billetpris	Antal solgte billetter	Indtægt (mio. kr. årligt)
15 kr.	1.200.000	18,0
17 kr.	1.130.000	19,2
20 kr.	930.000	18,6
23 kr.	680.000	15,7
28 kr.	400.000	11,2

Sagen har været forelagt klima- og Miljøudvalget i Odense Kommune til drøftelse på møde den 25. november 2025. Under drøftelsen gjorde udvalget klart, at det ønsker, at priserne fastholdes på nuværende niveau.

Samlet vurdering

Administrationen ser umiddelbart følgende modeller for prisregulering:

Model 1: Uændret prissætning

Model 2: Hæv prisen for begge produkter med 2 kr.

Model 3: Ens pris på begge produkter på 15 kr.

I model 2 vil priserne i højere grad følge udviklingen på de konkurrerende produkter rejsekort og enkeltbilletter, mens model 3 betyder, at produktporteføljen forenkles. Model 3 vil gøre markedsføringen nemmere og svare til løsninger man indfører andre steder, fx i Århus.

Den samlede vurderede effekt af model 2 og model 3 i forhold til model 1 er vist i tabel 4 med fordeling på Odense Letbane, bybusserne og de regionale ruter baseret på den fordelingsnøgle, der indgår i den nye indtægtsfordelingsmodel.

Samlet set er forventningen, at model 2 vil medføre passagertab på 190.000 årligt, men der vil være en samlet merindtægt på 4,2 mio. kr. årligt, mens forventningen til model 3 er et passagertab på 600.000 årligt, men en samlet merindtægt på 2,1 mio. kr. Effekterne vil for begge modeller forventeligt være størst for letbanen og mindst for de regionale ruter.

Administrationen anbefaler model 2.

Tabel 4 Forventning til samlet effekt af model 2 og model 3

Indtægtspart	Andel billetter	Model 2		Model 3	
		Udvikling passagertal	Merindtægt (mio. kr. årligt)	Udvikling passagertal	Merindtægt (mio. kr. årligt)
Odense Letbane	68,9 %	-131.000	2,9	-413.000	1,4
Bybusserne	23,6 %	-45.000	1,0	-142.000	0,5
Regionale busser	7,5 %	-14.000	0,3	-45.000	0,2
I alt		-190.000	4,2	-600.000	2,1

Hvis produkterne fortsætter, vil administrationen anbefale, at prissætningen indgår i den almindelige proces for takstjusteringer, der typisk fastlægges i forbindelse med budgettet.

Administrationen forventer i det nye år at præsentere en billetstrategi, der blandt vil fokusere på forsimpning, at sikre bedst mulige data til planlægning og forbedring af trafikprodukterne.

SAG TIL BESLUTNING:

5. UDMØNTNING FRA MARKEDSFØRINGSPULJEN 2026

Resumé:

Administrationen indstiller, at der frigives en ramme på 1 mio. kr. til tre forskellige kampagne-aktiviteter, der afvikles i første halvår 2026. Det drejer sig om en kampagneindsats vedr. nedlukning af de blå rejsekort-punkter og implementering af de nye løsninger, en kampagneindsats i Odense, samt en indsats i forhold til Ungdomskortet.

Formålet med indsatsen vedr. nedlukning af rejsekort-systemet og den efterfølgende implementering af de nye løsninger, er at skabe en nem overgang for kunderne fra det gamle system til det nye. Formålet med indsatser for hhv. kollektiv trafik i Odense, samt Ungdomskortet er at udbrede kendskabet og øge hhv. passagertal og antallet af solgte billetter.

De frigivne midler tages fra 2026-rammen på 2 mio. kr. til ekstraordinær markedsføring og kampagner, og er finansieret af Odense kommune og Region Syddanmark.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender brug af 1.000.000 kr. til ekstraordinære og målrettede markedsføringskampagner i første halvår 2026.

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 1 mio. kr. I budget 2026 er der afsat en pulje på 2 mio. kr. til ekstraordinær markedsføring og kampagner. Puljen er finansieret af Odense Kommune og Region Syddanmark med hhv. 1,25 mio. og 0,75 mio. kroner.

Kampagne: Fra blå punkter til digitalt rejsekort.

FynBus' markedsføringsindsats vedr. kundernes overgang til Rejsekort som app og Basiskortet er en del af en landsdækkende indsats, der kører parallelt i hele landet. Udover at FynBus skal finansiere sin del af den landsdækkende kampagne, skal FynBus også gennemføre lokale tiltag, fx understøtte og hjælpe kunderne fra den gamle løsning og over på en af de nye. Her arbejdes fx på både lokale indsatser rundt omkring på Fyn og Langeland, men også en understøttelse af kundecenteret i Odense, hvor der forventes et stort pres i foråret.

Således kommer indsatsen til både at omfatte annoncering jf. den landsdækkende kampagne, udvikling, produktion og distribution af lokalrettet markedsføringsmateriale, understøttelse af indsats omkring kundecenter mm. Administrationen befinder sig på nuværende tidspunkt i planlægningsfasen, hvorfor der søges om en samlet ramme, som forventes at skulle dække den samlede markedsføringsindsats.

Målet for indsatsen er at bane vejen for en god konvertering og at kunderne, når vi spørger dem i efteråret 2026 giver udtryk for høj tilfredshed med overgang såvel som slutprodukt.

I alt søges der om 0,8 mio. kr. til kampagneindsats vedr. overgang til Rejsekort som app og Basiskortet.

Kampagne: Det samlede kollektive trafiktilbud i Odense Kommune – del 2

I efteråret 2025 gennemførte FynBus og Odense Letbane sammen en kampagne, der havde til formål at sætte fokus på det fælles kollektive trafiktilbud i Odense. Formålet var at potentielle kunder skulle kunne se, hvordan busser og letbane supplerer hinanden og dermed opfatte trafiktilbuddet som et samlet tilbud, der kan bringe kunderne rundt i hele Odense på en og samme billet.

FynBus ønsker at gentage kampagnen og genbruge de fleste af kampagnens elementer, således at der opnås stor effekt uden yderligere udviklingsomkostninger. De søgte midler dækker udelukkende evt. produktion af markedsføringsmaterialer samt annoncering. Kampagnen forventes gennemført sammen med Odense Letbane i marts 2026.

I alt søges der om 0,1 mio. kr. til Odensekampagne 2026.

Kampagne: Ungdomskort 2026

FynBus har i de sidste mange år samarbejdet med trafikselskabet Sydtrafik vedr. udbredelse af kendskabet til Ungdomskortet blandt eleverne på ungdomsuddannelserne i regionen. I 2025 år gik FynBus og Sydtrafik igen sammen om at udvikle et helt nyt kampagnemateriale med et nyt udtryk og opdaterede kampagneelementer. Dette materiale forventes at kunne genbruges i 2026, hvorfor der udelukkende søges om midler til dækning af udgifter til produktion af markedsføringsmateriale og annoncering. Kampagnen forventes gennemført i to etaper, før og efter sommerferien 2026.

I alt søges der 0,1 mio. kr. til Ungdomskortkampagne 2026.

På bestyrelsesmødet fremlægger administrationen oplæg til samlet markedsføringsplan for 2026, hvori de søgte markedsføringsindsatser fremgår som en del af årets samlede markedsføringsplan.

Økonomi

Der er afsat en ramme på i alt kr. 2 mio. kr. til ekstraordinær markedsføring og kampagner i 2026.

Administrationen indstiller, at der frigives en ramme på 1 mio. kr. til dækning af tre kampagneindsatser der gennemføres i første halvår 2026.

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

Bilag:

Bilag 5.1: Markedsføringsplan 2026

SAG TIL DRØFTELSE:

6. PROCES FOR REVIDERING AF FORDELING AF ADMINISTRATIVE FÆLLESUDGIFTER VED BUSKØRSEL

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 31. oktober 2025 godkendte bestyrelsen en ny model for indtægtsdeling, og i den forbindelse blev det aftalt, at administrationen vil igangsætte et arbejde med at tilpasse den nuværende fordelingsmodel for administrative udgifter, så der i højere grad er en sammenhæng mellem træk på ressourcerne og ejernes betaling.

Modellen har ikke været revideret i flere bestyrelsesperioder mens der i de seneste år er der sket en del ændringer i forbindelse med etablering af Odense Letbane, gratis buskørsel samt et tættere samspil mellem buskørsel og åben flextrafik. Det har påvirket udgifterne, uden at der er taget stilling til, om fordelingsmodellen bør justeres. I denne sag fremlægger administrationen et forslag til en proces for revidering af fordelingsmodellen.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager den nuværende model til efterretning
- drøfter processen for revidering af omkostningsfordeling af administrative fællesudgifter ved buskørsel

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

De seneste år er der sket en del ændringer, som har påvirket fællesudgifterne. Det drejer sig om gratis buskørsel i flere kommuner, et tættere samspil mellem buskørsel og åben flextrafik og etablering af Odense Letbane. Det har påvirket både udgiftsniveauet og trækket på administrative ressourcer. I løbet af de næste par år indføres desuden nye billetteringssystemer, som medfører tilpasninger i fællesudgifterne.

Ovenstående ændringer giver anledning til at revurdere den nuværende fordelingsmodel med henblik på at sikre, at der er en rimelig sammenhæng mellem ejernes betaling og træk på ressourcer.

FynBus' samlede administrative fællesudgifter er ca. 118 mio. kr. (budget 2026), inkl. driftsomkostninger til Rejsekort/Rejseplan. Budgettet er reduceret med 11 mio. kr. årligt sammenlignet med 2022.

De administrative fællesudgifter fordeles efter forskellige principper. Helt overordnet foretages en fordeling mellem buskørsel og flextrafik.

Det sker ud fra nedenstående princip:

- Direkte administrative fællesudgifter, der kan henføres til buskørsel eller flextrafik, fordeles forlods. Det er fx lønudgifter til Plan, der fordeles til buskørsel, og driften af Flextrafik fordeles til flextrafik.

- De resterende administrative fællesudgifter fordeles med 20 % til flextrafik og 80 % til buskørsel. Det er fx huslejeudgifter og lønudgifter til Økonomi, intern IT mm.

I nedenstående tabel ses, hvordan områder/afdelinger er fordelt mellem buskørsel og flextrafik.

Område/afdeling	Buskørsel	Flextrafik	Deles mellem flextrafik og buskørsel
Bestyrelsen			X
Direktion			X
Drift & Kvalitet			X
Flextrafik		X	
Intern IT			X
Kommunikation	X		
Jura			X
Kundecenter			X
Kunde & Marked	X		
Plan	X		
Rejsekort	X		
Sekretariat			X
Teknisk IT	X		
Økonomi			X

Ved buskørsel sker desuden en opdeling i forhold til driftsrelaterede, salgsrelaterede og administrative udgifter. De drifts- og administrativt relaterede udgifter fordeles blandt ejerne efter køreplantimer fra det foregående år, og de salgsrelaterede udgifter fordeles efter passagerindtægterne i indeværende år.

I nedenstående tabel ses hvordan områder/afdelinger opdeles i forhold til fællesudgifter til buskørsel.

Område/afdeling	Driftsrelaterede	Salgsrelaterede	Administrativ
Bestyrelsen			X
Direktion			X
Drift & Kvalitet	X		X
Intern IT			X
Kommunikation		X	
Jura			X
Kundecenter		X	
Kunde & Marked		X	
Plan			X
Rejsekort	X	X	
Sekretariat			X
Teknisk IT	X		X
Økonomi			X

Desuden er der henførbare administrative fællesudgifter som direkte kan henføres til den enkelte ejer. Det er fx markedsføringspulje for kampagner for Odense Kommune. Disse er ikke med i ovenstående beskrivelse.

I 2026 fordeler de administrative fællesudgifter sig på ejerne som angivet i tabel 1.

Tabel 1. Fordeling af fællesudgifter på ejere i budget 2026 (1.000 kr.)

Område/kommune	Drift	Salg	Adm.	Rejsekort	Ovf. 2024	I alt
Assens	194	311	1.146	410	90	2.389
Faaborg-Midtfyn	304	373	1.789	604	11	3.455
Kerteminde	91	148	534	192	354	1.430
Langeland	101	47	598	177		1.049
Middelfart	158	237	931	328	295	2.142
Nordfyn	184	212	1.082	361		2.065
Nyborg	218	434	1.286	487		2.694
Odense	2.684	5.823	15.813	6.143	3.680	37.449
Region Syddanmark	3.029	9.486	17.847	7.861		41.953
Svendborg	467	776	2.749	993		5.559
I alt	7.430	17.847	43.773	17.554	4.430	91.035
Fordelingsnøgle	KP-timer	Pass. indt.	KP-timer	Pass. indt.		

Ud over ovennævnte typer af fællesudgifter er der ofte afsat midler til projekter. I 2026 er der afsat 9,1 mio. kr., som vedrører finansiering af nye betalingsløsninger. Disse fordeles efter køreplantimer.

Nedenfor er skitseret et forslag til en proces for revidering af omkostningsfordeling ved buskørsel:

- Den 5. december 2025: Processen drøftes med FynBus' bestyrelse
- December-februar: Udarbejdelse af principper for fordeling. Inspiration fra andre trafikselskaber indhentes
- Den 20. marts: Overordnede principper for ny fordelingsmodel godkendes af bestyrelsen
- April og maj: Konsekvensberegninger af ny fordelingsmodel
- Den 29. maj: Ny fordelingsmodel for fællesudgifterne til buskørsel drøftes i bestyrelsen
- Den 26. juni: Ny fordelingsmodel for fællesudgifterne til buskørsel godkendes i bestyrelsen og indarbejdes i budget 2027

SAG TIL ORIENTERING:

7. FORVENTET REGNSKAB 2025 EFTER 3. KVARTAL

Resumé:

Administrationen fremlægger i denne sag forventet regnskab efter 3. kvartal 2025 til orientering.

Siden administrationen fremlagde budgetopfølgningen efter 1. kvartal, er der overordnet sket følgende ændringer:

- *Passagerindtægterne er blevet markant nedjusterede og trækker regnskabet ned*
- *Lavere omkostningsindekser stabiliserer dog økonomien og reducerer effekten af de lavere passagerindtægter*
- *Visiteret flextrafik ligger inden for rammen af det forventede med et lille mindreforbrug*
- *Likviditeten er blevet forringet især pga. regionale indtægtsproblemer*

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager forventet regnskab 2025 efter 3. kvartal til efterretning

Afgørelse:

Sagsfremstilling:

Det forventede regnskab for 2025 viser efter 3. kvartal et mindreforbrug på **2,1 mio. kr.**, hvilket er en **forringelse på ca. 6 mio. kr.** i forhold til resultatet efter 1. kvartal. Udviklingen skyldes primært markant nedjusterede passagerindtægter, delvist opvejet af lavere kørselsudgifter samt en forbedret prognose for visiteret flextrafik.

De væsentligste ændringer siden 1. kvartal er følgende:

Passagerindtægter (–12 mio. kr.)

Passagerindtægterne er nedjusteret væsentligt siden 1. kvartal. Det er den største negative faktor og skyldes primært lavere passagervækst i regionen end forudsat.

Kørselsudgifter (+2,5 mio. kr.)

Omkostningsindeksene har udviklet sig mere gunstigt end forventet. Det reducerer udgifterne yderligere og er den væsentligste positive faktor i regnskabet.

Visiteret flex (+1,5 mio. kr.)

Merforbruget er reduceret fra 4,0 til 2,5 mio. kr. Antallet af ekstra ture er nedjusteret. Det stabiliserer området, men fællesudgifterne stiger midlertidigt pga. kundecenteret.

Regional buskørsel (–4,4 mio. kr.)

Går fra mindreforbrug til merforbrug. Det presser gældsafviklingen og skubber forventet gældsniveau længere frem i tiden. Det forventes, at det samlede resultat for regionen vil være en lille stigning i gælden i 2025 svarende til 0,5 mio. kr.

Likviditet (–9 mio. kr.)

Prognosen er forringet fra +3,2 mio. kr. til –6 mio. kr. Det skyldes større udlån og regionale indtægtsnedjusteringer.

Bus og åben flextrafik

Hovedtallene for buskørsel og åben flextrafik fremgår af tabellen herunder.

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for buskørsel og åben flextrafik for perioden regnskab 2023 til 2025

Mio. kroner (årets priser) Incl. Kompensation	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
Busdrift					
Indtægter	-160,3	-157,5	-177,3	-161,5	-15,8
Kørselsudgifter	522,8	518,0	534,3	516,3	18,0
Fællesudgifter	84,2	85,2	86,0	85,2	0,8
Ejerbidrag busdrift	446,7	445,7	443,1	440,1	3,0
Ejerbidrag incl. kompensation	438,5	446,2	443,1	440,1	3,0
Åben Flextrafik					
Indtægter	-3,5	-4,0	-4,0	-4,1	0,0
Kørselsudgifter	12,0	15,0	15,5	13,8	1,7
Fællesudgifter	4,6	5,0	4,9	5,0	-0,1
Ejerbidrag Åben Flextrafik	13,1	16,0	16,3	14,8	1,6
Ejerbidrag Åben Flextrafik incl. kompe	13,1	15,8	16,3	14,8	1,6
Ejerbidrag i alt excl kompensation	459,8	461,7	459,4	454,8	4,6
Ejerbidrag i alt	451,6	461,9	459,4	454,8	4,6

Ejerbidraget forventes i 2025 at udgøre 454,8 mio. kr. Mindreudgiften på 4,6 mio. kr. i forhold til budget 2025 skyldes hovedsageligt:

- Forventning om færre passagerindtægter på 15,8 mio. kr. ved buskørsel, primært ved regionen
- Forventning om flere passagerindtægter på 0,1 mio. kr. ved åben flextrafik
- Forventning om færre kørselsudgifter på 18 mio. kr. ved buskørsel, primært på grund af lavere omkostningsindeks
- Forventning om færre kørselsudgifter på 1,7 mio. kr. ved åben flextrafik

Forventningen til fællesudgifterne er budgetbalance.

I tabel 2 ses budget og forventet regnskab for bus og åben flextrafik for 2025 fordelt på ejerne.

Tabel 2: Korrigeret budget og forventet regnskab for 2025 fordelt på ejerne

Samlet ejerbidrag for bus og flextrafik (mio. kroner i årets priser, inkl. kompensation)	2025		2025		Afvigelse B 2025 - R 2025
	Korr. Budget, Bus	Regnskab, Bus	Korr. Budget, Flextrafik	Regnskab, Flextrafik	
FynBus	462,5	454,8	103,5	106,0	5,1
Region Syddanmark	139,0	139,4	7,4	7,2	-0,3
Assens	23,8	23,5	10,7	13,2	-2,2
Faaborg - Midtfyn	33,5	34,1	30,6	29,2	0,7
Kerteminde	9,5	9,4	3,6	3,8	-0,0
Langeland	7,0	5,8	3,5	3,6	1,2
Middelfart	16,2	15,3	2,7	2,4	1,3
Nordfyn	20,4	19,3	25,3	26,3	0,0
Nyborg	18,7	18,3	3,2	3,6	-0,0
Odense	163,9	159,6	12,2	12,3	4,2
Svendborg	30,3	30,0	3,4	3,3	0,5
Ærø			1,0	1,2	-0,2

Note: Regionens budget er midtvejsreguleret.

Forventet regnskab for den regionale buskørsel viser et merforbrug på 0,4 mio. kr. Ved regnskab 2024 blev gælden opgjort til 41,7 mio. kr., med forventet regnskab 2025 vil gælden øges til 42,2 mio. kr. Gældsafviklingen blev revurderet i forbindelse med udarbejdelse af budget 2026. Det er fortsat forventningen, at gælden vil være nedbragt til under 20 mio. kr. ved udgangen af 2028.

Visiteret flextrafik

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

Hovedtallene for visiteret flexkørsel fremgår i tabellen herunder.

Tabel 3: Hovedtal visiteret flexkørsel for perioden regnskab 2023 til 2025

Mio. kroner (årets priser) Incl. kompensation	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
Indtægter	-7,0	-8,0	-7,8	-8,3	0,6
Entrepreneurudgifter	89,6	93,7	88,3	90,2	-1,9
Flex udgifter, netto	82,7	85,6	80,5	81,9	-1,4
Fællesudgifter	24,4	23,6	23,0	24,0	-1,1
Ejerbidrag	107,0	109,2	103,5	106,0	-2,5
Kompensation	-1,3	0,1	0,0	0,0	-
Ejerbidrag incl. Kompensation	105,7	109,3	103,5	106,0	-2,5

Forventet regnskab 2025 efter 3. kvartal viser et ejerbidrag på 106 mio. kr. Merudgiften på 2,5 mio. kr. i forhold til budget 2025 skyldes ejernes forventninger om, at antallet af ture resten af året stiger med 1.300.

Forventningen til fællesudgifter ved åben visiteret flextrafik er et merforbrug på ca. 1,1 mio. kr., som primært skyldes øgede udgifter i forbindelse med etablering af call center ved NT og fælles kundebehandling i FynBus. I den proces har der været øgede udgifter til aflønning af personale.

Tjenestemandspensioner

Der er budgetteret med en udgift til tjenestemandspensioner på 22,6 mio. kr. samt en indtægt på 10,7 mio. kr. i 2025. Administrationen forventer, at budgettet balancerer.

Kontrolindsatsen

I 2025 er styringen af kontrolindsatsen omlagt, så ejerne hver især aftaler kontrolniveauet med FynBus. Det har medført, at der er blevet ansat yderligere seks kontrollører, og kontrolindtægterne er steget. Der forventes en (netto) merindtægt på 1,9 mio. kr. i 2025.

Likviditet

I budgettet er der forudsat en gennemsnitlig likviditet på 12,5 mio. kr. ultimo 2025. Administrationen vurderer på nuværende tidspunkt, at der vil være en gennemsnitlig likviditet på - 6 mio. kr. ultimo 2025. Nedjusteringen skyldes dels, at der i 2025 er udlånt 5,5 mio. kr. til Rejsekort & Rejseplan A/S til finansiering af udfasningsprogrammet for de blå punkter. Desuden er regionens forventning til passagerindtægter nedjusteret med ca. 10 mio. kr. som påvirker likviditeten, da regionen er rammestyrer.

Bilag:

Bilag 7.1: FynBus forventet regnskab 2025, 3. kvartal – Hovednotat

SAG TIL ORIENTERING:

8. STATUS FOR ARBEJDET MED BUSFREMKOMMELIGHED

Resumé:

Bestyrelsen har bedt administrationen udarbejder katalog over steder, hvor busfremkommeligheden er udfordret eller kan forbedres.

Administrationen fremlægger til orientering et sådant katalog. Næste fase vil være at udarbejde konkret løsningsforslag på de enkelte lokationer i samarbejde med kommunerne.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen har bedt administrationen om at udarbejde et katalog over lokationer, hvor busfremkommeligheden med fordel kan forbedres.

Administrationen har efter tilbudsindhentning indgået aftale med rådgiveren Sweco. Aftalen er opdelt i 2 faser:

- **Fase 1** – Katalog over steder, hvor busfremkommeligheden kan forbedres. Opgaven omfatter A-nettet og Rute 195
- **Fase 2** – En nærmere analyse af konkrete udvalgte projekter med henblik på, at analyseresultaterne kan indgå i kommunernes budgetforhandling for budget 2027. Fase 2 er en option.

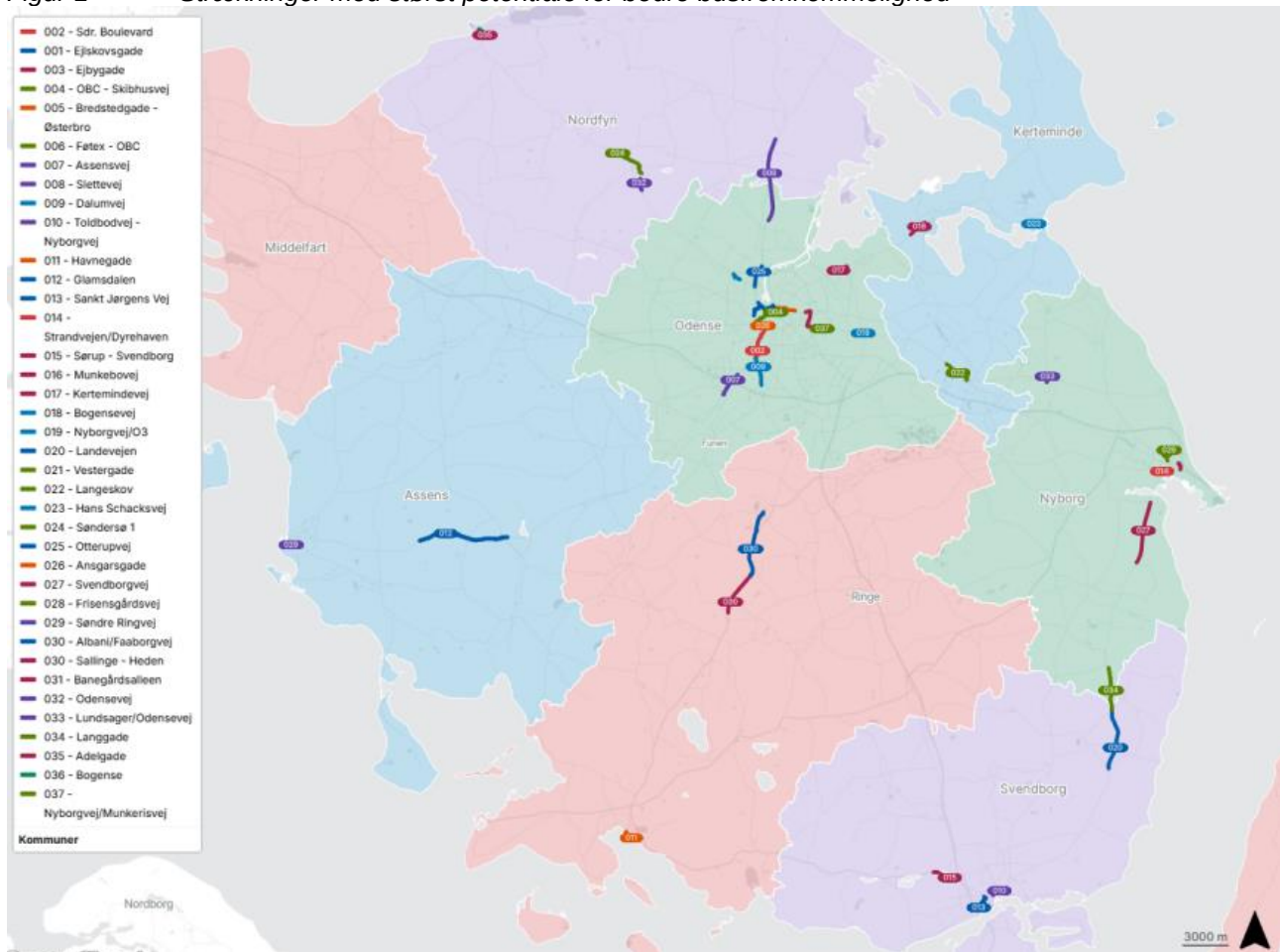
For fase 2 har Fynbus oplistet følgende minimumskrav:

- Løsningsforslag skal udarbejdes på ideskitseniveau
- Løsningsforslag skal være idérige og implementerbare
- Der skal udføres besigtigelser
- Der skal være dialog med vejmyndigheder
- Der skal afholdes workshop med vejmyndigheder med fokus på at prioritere i forslagene
- Der skal udarbejdes et nemt og overskueligt katalog, der skal have en grafisk og tekstmæssig fremstilling, der let kan genanvendes ved kommunerne og regionen
- Bagvedliggende mellemregninger for rejsetidseffekt og anlægsoverslag skal vedlægges

Denne sag vedrører endelig afrapportering af fase 1. Fase 2 forventes aktiveret efter bestyrelsesmødet med en deadline med udgangen af 1. kvartal 2026.

Sweco har ud fra bussernes realtidsdata udarbejdet bruttoliste på i alt 77 lokationer fordelt på de 37 strækninger med størst potentiale for bedre busfremkommelighed, der fremgår af figur 1. Forudsætning for udvælgelsen af en strækning er dels at potentialet for busfremkommelighed gennemsnitligt er mindst ½ minut pr. strækning og dels at det skal være strækninger på de regionale A-ruterne eller regionalrute 195, der har et passagerunderlag svarende til en A-rute.

Figur 1 Strækninger med størst potentiale for bedre busfremkommelighed



Nogle af strækningerne ligger ved samme lokation, hvis der fx er udfordringer med busfremkommeligheden i begge retninger. I praksis forventes flere strækninger derfor samlet i ét sammenhængende projekt. Over halvdelen af strækningerne ligger indenfor Odense Kommune, hvoraf Odense Kommune allerede arbejder på nogle af dem.

På baggrund af listen forventes i samarbejde med kommunerne udpeget mindst 10 konkrete projekter til videreudvikling i fase 2, der vil blive analyseret nærmere med henblik på årsager til manglende busfremkommelighed, konkrete løsningsforslag med konsekvenser for rejsetider, økonomi mv. Det er planen at de konkrete projekter kan indgå i kommunernes budgetproces for 2027 og frem.

SAG TIL ORIENTERING:

9. KUNDETILFREDSHEDSUNDERSØGELSE FOR BUSSE 2025

Resumé:

FynBus gennemfører hvert år en undersøgelse, der måler kundetilfredsheden for bybusserne i Odense og Svendborg, samt for regionalbusserne på Fyn og Langeland. Undersøgelsen belyser overordnet tilfredshed, loyalitet og image, ligesom den spørger ind til en række øvrige parametre, og tegner et repræsentativt billede af kundetilfredsheden blandt FynBus' eksisterende kunder.

Resultatet af dette års undersøgelse foreligger nu, og samlet set er kunderne mindre tilfredse i 2025, end ved en tilsvarende undersøgelse sidste år, selvom resultatet fortsat ligger på et højt niveau.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

Analyseinstituttet Wilke har på vegne af FynBus gennemført den årlige kundetilfredshedsundersøgelse blandt kunderne i bybussystemerne i Odense og Svendborg og i de fynske regionalbusser. Dataindsamlingen er foregået i 3. kvartal 2025 via personlige interviews foretaget på tablet eller ved brug af QR-link, som gav adgang til spørgeskemaet via mobiltelefon. Der er i alt givet 1.084 svar.

Alle undersøgelsens resultater indplaceres på en skala fra 1-100, hvor værdier mellem 65 og 74 fortolkes som "gode", mens alle værdier på 75 og derover fortolkes som "meget gode". Alle FynBus overordnede resultater i undersøgelsen ligger på værdier omkring 74-76, og selvom resultatet er lavere end sidste år, ligger resultaterne fortsat i skalaens høje ende.

Den samlede tilfredshed med FynBus ligger på 75 point i tredje kvartal 2025, hvorved tilfredsheden er faldet med 1 point i forhold til foregående år. Også på parametrene loyalitet og image ses en mindre tilbagegang i forhold til 2024, hvor disse parametre lå højere på skalaen.

Det er samtidig værd at hæfte sig ved, at på væsentlige områder som "bussens overholdelse af køreplanen", "det nuværende rutenet", "Billetsystemet", "Chaufførernes kørsel" og "Chaufførernes kundeservice" ligger resultatet i den høje ende.

Selvom resultatet overordnet set vurderes at være tilfredsstillende, viser undersøgelsen også, hvor der eventuelt kan ske forbedringer.

På mødet fremlægger administrationen hovedpointerne fra undersøgelsens resultater.

Rapport vedr. årets kundetilfredshedsundersøgelse vedlægges som bilag.

Bilag:

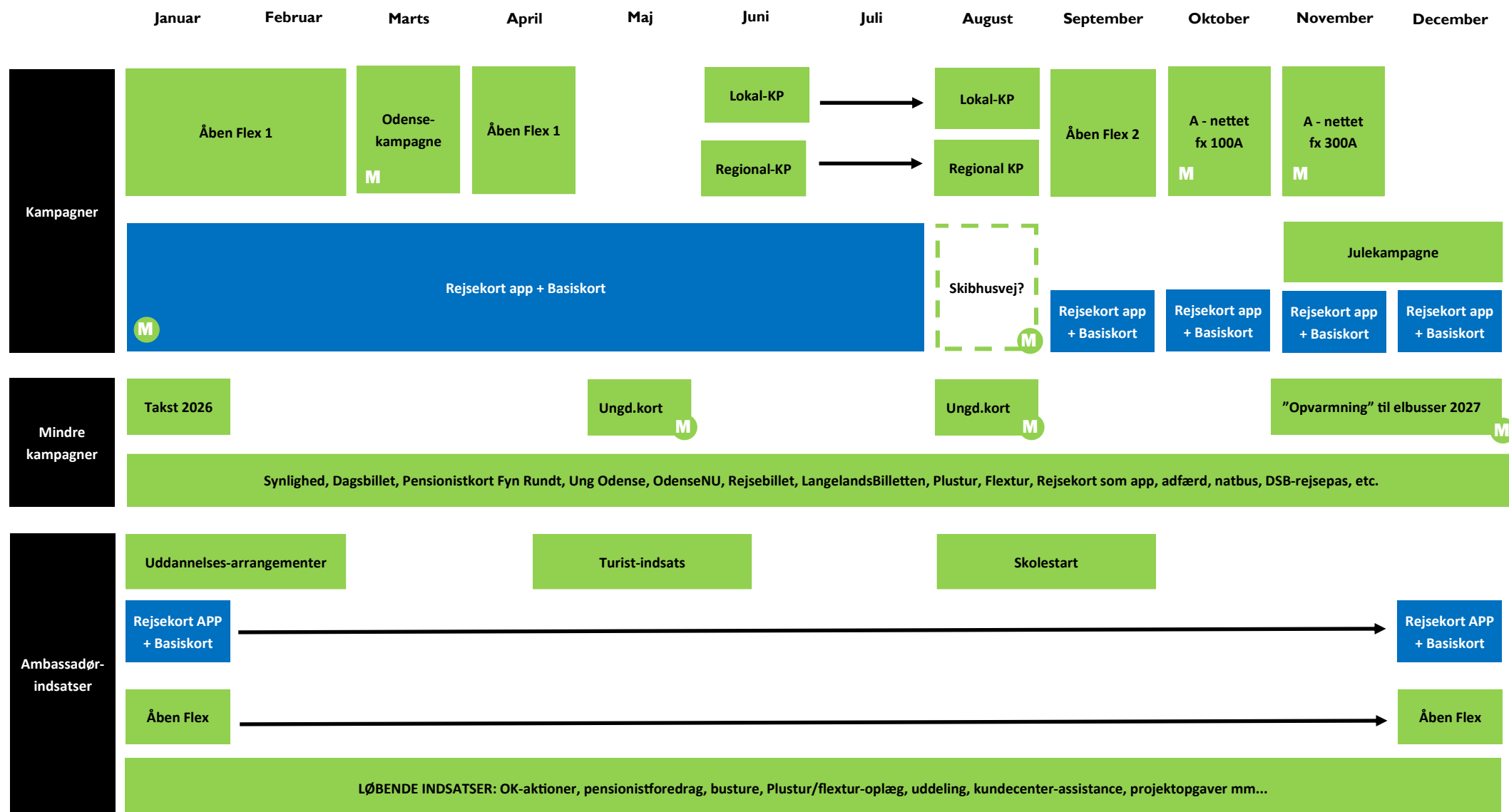
Bilag 9.1 FynBus kundetilfredshedsundersøgelse 2025 - Busser

Punkt 10: Meddelelser

- Arbejdsklausul
- Status på Åben Flextrafik

Punkt 11: Eventuelt

MARKEDSFØRING 2026



M = Finansieres af markedsføringspuljen

Kampagnemodeller

						
Print-kampagne	•					
Tapet-kampagne		•				
Mini-kampagne		•	•			
Kampagne	•	•	•	•		
Stor kampagne	•	•	•	•	•	
Super kampagne	•	•	•	•	•	•

Print-kampagne:	Ren annoncekampagne, fx i lokale ugeaviser
Tapet-kampagne:	Digital skiltekampagne i busser, knudepunkter og terminaler.
Mini-kampagne:	Digital skiltekampagne i busser, knudepunkter og terminaler + sociale medier med/uden sponsorat
Kampagne:	Digital skiltekampagne i busser, knudepunkter og terminaler + sociale medier med/uden sponsorat + understøttende ambassadørindsats; tryksager og giveaways
Stor kampagne:	Digital skiltekampagne i busser, knudepunkter og terminaler + sociale medier med/uden sponsorat + digital annoncering i øvrigt + understøttende ambassadørindsats; flyers og giveaways + event + aviser / printannoncering
Super kampagne:	Alle kendte platforme + indsats fra eksternt bureau

Forventet regnskab 2025, hovedtal

INDHOLD

Indhold	1
Indledning	2
Væsentlig udvikling og forudsætninger	3
Passagerer og Indtægter	3
Takster	3
Entreprenørudgifter	4
Omkostningsindeks kørselsudgifter	4
Forventet Regnskab 2025	5
Hovedtal bus- og Åben Flextrafik	5
Passagerindtægter og passagerudvikling	5
Entreprenørudgifter	7
Fællesudgifter	9
Åben Flextrafik	11
Flexkørsel	13
Udviklingen i personture	13
Ejerbidrag	14
Entreprenørudgifter	15
Fællesudgifter	16
Tjenestemandspensioner	17
Resultat	17
Præmiebetaling	17
Pensionsbalance	18
Tilkøb af kontrolindsats	19
Likviditet	20

INDLEDNING

Det forventede regnskab er udarbejdet med baggrund i resultatet fra 2024, realiserede resultater efter 9 måneder i 2025 samt kendte ændringer for 2025.

Notatet beskriver de samlede resultater for FynBus, hvor tallene er kommenteret i forhold til budget 2025.

Det forventede regnskab er opdelt i FynBus' økonomiske enheder Busdrift og Flextrafik. Herudover behandles tjenestemandspensioner, tilkøb af kontrolindsats og likviditeten.

Ejerspecifikke notater for forventet regnskab 2025 bliver udsendt til FynBus' ejere. De bliver gennemgået efter ønske på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus.

VÆSENTLIG UDVIKLING OG FORUDSÆTNINGER

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

Passagerer og Indtægter

Budget 2025 for buskørsel er udarbejdet med henblik på at vise det fulde billede i forhold til både forventede antal passagerer og indtægter. I budget 2025 for indtægter er der indarbejdet ændringen på den regionale rutenet (herunder at flere kommuner har valgt at tilbagekøbe weekendkørsel fra de regionale ruter) og takststigninger. Således er budget 2025 ca. 11,4 mio. passagerer og ca. 177,3 mio. kr. i indtægter.

Beregning af forventet passagertal for 2025 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 2025 for Flextrafik tager udgangspunkt i foreløbige turantal for året første 9 måneder samt en forventning om et aktivitetsniveau svarende til aktiviteten i 4. kvartal 2024.

Takster

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

Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft for 2025 på 3,6 %. Takstloftet er udnyttet fuldt ud og indarbejdet i budget 2025.

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 Rejsekort sker på systemets data, da der tjekkes ind og ud på denne korttype.

Tilsvarende fordeles Bus&Tog kombi-enkeltbilletter 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 rejsedata.

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

Rejsekort 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 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, passagertal 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. Indtægterne for Odense Kommune fordeles 50/50 mellem Odense busser og Odense Letbane.

Entreprenørudgifter

Budget 2025 blev udarbejdet på baggrund køreplanen (pr. august 2024) og tilhørende omkostningsindeks (pr. september 2024). I køreplanen er der i det regionale rutenet foretaget ændringer med udgangspunkt i masterplanen, der er desuden indregnet en besparelse i regionen fra august 2025, i form af 7 busser og ca. 2.000 køreplantimer ved den regionale buskørsel. I Budget 2025 er medtaget kommunale tilkøb af kørsel i weekenden, estimeret på ny kontrakt for Svendborg bybusser, samt reduktion af busprisen i regionen i henhold til kontrakten.

Forventningen til 2025 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan der har kørt siden august 2025. Svendborg by er fra august kørt efter en ny kontrakt for bybusserne, hvor der anvendes ny EI2023 indeks. Der er anvendt omkostningsindeks (pr. november 2025) og den dertilhørende prognose for december 2025.

Omkostningsindeks kørselsudgifter

Kontrakterne reguleres med omkostningsindekserne fra Trafikselskaberne i Danmark (TID).

Der er taget udgangspunkt i prognosemodellen for EY, som blev udarbejdet primo 2024 og som også blev anvendt til budget 2025. Årsagen er at budget 2025 er baseret på prognosen for august 2024, hvor man forventede en stigning i indeks i efteråret 2024, men den stigning blev ikke realiseret, derfor startede indeks lavere end budgetteret i januar 2025. FynBus har sammen med NT, MT, ST og BAT besluttet at skifte delindekset for løn ud fra juli 2025, dette er indregnet.

EY's prognosemodel 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. Der er siden budget 2025 blev udarbejdet, foretaget justeringer i modellen, på baggrund af de erfaringer, som vi har gjort os i den mellemliggende periode. Det har vist sig, at modellen i første omgang var lidt for progressiv.

Størstedelen af kontrakterne reguleres af omkostningsindekset for diesel, som forventes at være 2,9 % lavere 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 2,3 % 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 4,4 % lavere end budgetteret.

FORVENTET REGNSKAB 2025

Hovedtal bus- og Åben Flextrafik

Hovedtallene for bus- og Åben Flextrafik fremgår af tabel 2.

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2023 til 2025

Mio. kroner (årets priser) Incl. Kompensation	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
Busdrift					
Indtægter	-160,3	-157,5	-177,3	-161,5	-15,8
Kørselsudgifter	522,8	518,0	534,3	516,3	18,0
Fællesudgifter	84,2	85,2	86,0	85,2	0,8
Ejerbidrag busdrift	446,7	445,7	443,1	440,1	3,0
Ejerbidrag incl. kompensation	438,5	446,2	443,1	440,1	3,0
Åben Flextrafik					
Indtægter	-3,5	-4,0	-4,0	-4,1	0,0
Kørselsudgifter	12,0	15,0	15,5	13,8	1,7
Fællesudgifter	4,6	5,0	4,9	5,0	-0,1
Ejerbidrag Åben Flextrafik	13,1	16,0	16,3	14,8	1,6
Ejerbidrag Åben Flextrafik incl. kompe	13,1	15,8	16,3	14,8	1,6
Ejerbidrag i alt excl kompensation	459,8	461,7	459,4	454,8	4,6
Ejerbidrag i alt	451,6	461,9	459,4	454,8	4,6

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2025 at udgøre 454,8 mio. kr. Det er en mindreudgift på 4,6 mio. kr., svarende til en afvigelse på ca. 1 % i forhold til budgettet for 2025. Den væsentligste årsag skyldes forventning om mindreudgift ved buskørsel.

De vigtigste faktorer for både forventet regnskab 2025 er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Forventning til indtægter er nedjusteret med 15,8 mio. kr. Dette skyldes dels færre solgte mobilbilletter fordelt til busserne samt færre indtægter fra pendlerkortet og ungdomskortet. Der er sket en produktglidning fra konstantbilletterne og Rejsekortet, mens der er øgede indtægter fra DSB Check Ind (under Bus&Tog).

Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 2 herunder.

Det er især for den regionale kørsel, der ses en mindreindtægt i forhold til det forventede. Dette skyldes dels færre passagerer end forventet i 1.-3. kvartal og en lavere indtægt pr. passager. Det sidste forhold kan skyldes, at en større andel af passagererne tager korte ture inden for Odense, hvor billigere billetprodukter er tilgængelige. Niveauet fra 1.-3. kvartal bibeholdes som forventning til 4. kvartal, og regionens indtægter er nedjusteret 10,8 mio. kr.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2023 til 2025

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
FynBus	-161,0	-157,5	-177,3	-161,5	-15,8
Region Syddanmark	-97,7	-99,8	-111,9	-101,1	-10,8
Assens	-1,6	-1,3	-2,1	-1,9	-0,2
Faaborg - Midtfyn	-4,0	-3,3	-4,1	-2,9	-1,2
Kerteminde	-1,1	-0,9	-1,4	-1,1	-0,3
Langeland	-1,5	-1,5	-1,6	-1,3	-0,3
Middelfart	-2,2	-2,2	-2,4	-2,4	0,0
Nordfyn	-2,6	-1,2	-1,7	-1,4	-0,2
Nyborg	-3,9	-3,3	-3,7	-3,1	-0,6
Odense	-38,3	-35,7	-39,6	-37,6	-1,9
Svendborg	-8,2	-8,4	-8,8	-8,5	-0,3

Tabel 3 herunder viser indtægterne fordelt på produkttyper.

Tabel 3: Udviklingen i produkttyper for perioden regnskab 2023 til 2025

Mio. kroner (årets priser)	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
Indtægter fordelt på hovedgrupper					
Kontantbilletter	-6,8	-6,1	-6,7	-5,4	-1,3
Mobilbilletter	-27,7	-28,7	-32,6	-27,5	-5,1
Rejsekort Classic	-51,8	-47,6	-52,1	-46,9	-5,2
Pendlerkort	-15,1	-15,2	-18,1	-14,1	-4,0
Ungdomskort	-38,2	-39,5	-43,4	-39,0	-4,4
Skolekort	-6,0	-4,3	-4,1	-3,6	-0,5
Statstilskud	-11,8	-12,5	-12,6	-12,6	0,0
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-4,2	-5,6	-4,6	-9,3	4,7
Øvrige indt. og salgsudgifter	1,3	2,0	-3,1	-3,1	-0,1
Kompensation	-0,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Indtægter i alt	-161,0	-157,5	-177,3	-161,5	-15,8

Der forventes ca. 10,97 mio. passagerer, hvilket er ca. 0,5 mio. færre end budgetteret. Det er primært i Odense og ved den regionale buskørsel, der ses færre passagerer end budgetteret.

I nedenstående tabel 4 ses udviklingen i passagertallet.

Tabel 4: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2023 til 2025

Passagerer (1.000)	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
FynBus	11.074	11.301	11.430	10.972	-458
Region Syddanmark	4.802	4.848	4.941	4.712	-229
Assens	283	279	314	297	-17
Faaborg - Midtfyn	255	252	274	263	-11
Kerteminde	107	98	122	106	-16
Langeland	261	262	262	244	-18
Middelfart	142	151	148	154	6
Nordfyn	200	180	184	175	-9
Nyborg	253	254	290	257	-33
Odense	4.035	4.119	4.180	4.048	-132
Svendborg	736	858	715	716	1

Som følge af ændringen i det regionale rutenet og flere kommuners beslutning om at tilkøbe af weekendkørsel er det budgetterede passagertal en anelse højere i 2025 sammenlignet med de realiserede tal for 2024. Der har i de første 3 kvartaler ikke været den forventede passagertilvækst i Regionen, som forventes at have et passagerfrafald i 2025. Ligesom der forventes et passagerfald i Odense Kommune.

Entrepreneurudgifter

Forventningen til 2025 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan, som har kørt fra primo august 2025 og omkostningsindeks (pr. november 2025).

Der er for den regionale kørsel færre busser da, der er indlagt en besparelse ind i form af nedlæggelse af kørsel på flere u-ruter.

Der er i forventet regnskab for 2025 medtaget indtægter fra kommunernes tilkøb af afgang i weekenden i regionen, tilsvarende er der medtaget udgifter i de berørte kommuner.

I Svendborg bybusser er der fra august 2025 opstartet en ny kontrakt, hvor der køres med elbusser.

Tabel 5: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2023 til 2025

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
FynBus	515,3	518,5	534,3	516,3	18,0
Region Syddanmark	201,6	214,9	208,8	201,9	6,9
Assens	19,7	19,7	21,9	21,7	0,2
Faaborg - Midtfyn	28,3	28,2	30,4	30,4	0,0
Kerteminde	7,4	7,5	8,5	8,4	0,1
Langeland	7,3	7,3	7,5	6,1	1,5
Midtelfart	12,9	13,5	14,3	13,8	0,5
Nordfyn	15,8	16,8	18,3	17,4	0,9
Nyborg	17,3	17,2	19,2	18,7	0,5
Odense	173,5	162,0	172,4	165,9	6,6
Svendborg	31,4	31,4	33,0	32,1	0,9

Entreprenørudgifterne forventes i 2025 at udgøre 516,3 mio. kr., hvilket svarer til en mindreudgift på 18,0 mio. kr. Der er følgende forklaringer:

Udvikling:	Mio. kr.
Budget 2025 bruttoudgifter i alt	534,3
Trafikselkaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 2,9 % lavere	-12,9
Trafikselkaberne i Danmarks elomkostningsindeks 2,3 % lavere, hvilket har betydning i Odense	-1,8
Trafikselkaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 4,4% lavere, hvilket har betydning på Langeland	-0,2
Flere køreplantimer 2.301 timen. Der er lidt mere kørsel i de fleste kommuner. Størst stigninger er klart i Regionen, her skyldes det blandt andet, at Kerteminde rutebilstation er flyttet, samt manglende udmøntning af planlagt reduceret kørsel er implementeret. Desuden er der en lidt større stigning i Faaborg-Midtfyn, på grund af ekstra afgang om eftermiddagen, samt omkørsel i 3 måneder på udvalgte ruter. På Langeland er der et større fald, det skyldes dels, at Langeland nu kun betaler for weekendkørsel på rute 912-913 og rute 590 er nedlagt. Der er et lille fald i Nordfyn og Odense.	1,6
Ændring i kørselssammensætning, primært 1 bus mere og en anden kørselssammensætning i Regionen end budgetteret. I Odense en ekstra regning på nedkøling af el-busser.	0,8
Dubleringskørsel	- 0,3
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m	- 1,5
Direkte henførbare salgs- og driftsudgifter, udskydelse af indkøb af tablets til 2026	-3,7
Forventet regnskab 2025 bruttoudgifter i alt	516,3

Som det fremgår af tabel 6, bruges der samlet 1 driftsbus mere i 2025 end i budget 2025, dette er 2 mere i Assens og 1 mindre i Langeland.

Der er 2.301 flere køreplantimer end budgetteret. Det skyldes primært Regionen og Faaborg-Midtfyn. Regionen er der en mindre reduktion med masterplanen end der var på budgettidspunktet, samt flytning af Kerteminde Rutebilstation. I Faaborg-Midtfyn er timeantallet øget, da der er tilføjet ekstra afgang om eftermiddagen på flere ruter. Derudover er der i en periode på 3 måneder en større omkørsel, som påvirker flere ruter.

Langeland har reduceret antallet af timer, det skyldes, at Langeland nu betaler en mindre del af kørslen på rute 912-13, samt nedlæggelse af rute 590.

Tabel 6: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2022 til 2025

Ejer		R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
FynBus	Driftsbusser	315	308	301	302	-1
	Køreplantimer	556.368	547.218	548.977	551.278	-2.301
Region Syddanmark	Driftsbusser	104	102	95	95	-
	Køreplantimer	233.040	244.461	239.451	241.538	-2.087
Assens	Driftsbusser	23	23	23	25	-2
	Køreplantimer	16.783	15.692	17.405	17.825	-420
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	40	40	40	40	-
	Køreplantimer	26.215	24.503	25.172	26.840	-1.668
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	-
	Køreplantimer	7.596	7.313	8.286	8.598	-312
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	6	1
	Køreplantimer	8.174	8.188	8.035	6.559	1.476
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	-
	Køreplantimer	12.594	12.747	12.655	12.684	-29
Nordfyn	Driftsbusser	23	24	24	24	-
	Køreplantimer	14.812	14.823	14.860	14.671	189
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	0
	Køreplantimer	18.539	17.615	19.667	19.672	-5
Odense	Driftsbusser	60	55	55	55	-
	Køreplantimer	179.383	164.221	166.078	165.473	605
Svendborg	Driftsbusser	22	22	22	22	-
	Køreplantimer	39.231	37.655	37.368	37.418	-50

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' ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2025 66,8 mio. kr. FynBus forventer i 2025 et merforbrug på ca. 0,2 mio. kr., som finansieres via mindreforbruget på rammen for sidste år.

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 17 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 2023 til 2025

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
Ordinær ramme	64,6	67,5	66,8	66,9	
Driftsrelaterede udgifter	12,4	12,6	8,6	8,7	-0,1
Salgsrelaterede udgifter	15,5	15,0	16,3	17,2	-0,8
Administrative udgifter	39,7	39,4	41,8	41,1	0,8
Over/underskud	-3,0	0,5	0,0	-0,1	-0,2
Udgifter Rejsekort	15,7	16,3	17,0	17,0	0,0
Rammestyring / Overførsel	-0,9	1,0	-6,6	-6,7	0,2
Anlægsprojekter	1,7	0,9	8,8	8,0	0,8
I alt	82,0	84,7	92,6	91,9	0,6

Det aktuelle beløb afsat til projekter forventes at lande på 8 mio. kr. og er specificeret herunder:

- Udvikling af ledelsesinformation og mere sammenhængende IT-systemer budgetteret til 1 mio. kr., som deles 80/20 mellem busser og flextrafik. Forventes ikke udmøntet i 2025 og overføres til 2026.
- Implementering af NIS2 på 0,25 mio. kr. som deles 80/20 mellem busser og flextrafik. Forventes udmøntet
- Anskaffelse af IDL på 7,65 mio. kr.

Tabel 8: Fællesudgifter i perioden regnskab 2023 til 2025

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
FynBus	84,2	85,2	86,0	85,2	0,8
Region Syddanmark	37,3	36,4	38,0	37,5	0,6
Assens	2,0	2,2	2,0	2,0	0,0
Faaborg - Midtfyn	3,0	3,2	3,0	2,9	0,2
Kerteminde	1,0	1,0	0,9	0,9	0,0
Langeland	1,1	1,0	1,0	1,0	0,0
Middelfart	1,6	1,6	1,6	1,6	0,0
Nordfyn	1,9	1,9	1,8	1,8	0,0
Nyborg	2,2	2,4	2,4	2,2	0,1
Odense	29,1	30,3	30,2	30,4	-0,2
Svendborg	5,0	5,2	5,0	4,9	0,0

Åben Flextrafik

Tabel 9 herunder viser udviklingen i ejerbidraget fra 2023-25 på ejerniveau.

Tabel 9: Samlede udgifter til Åben Flextrafik i perioden Regnskab 2023 til 2025

Ejerbidrag Åben Flextrafik (mio kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
FynBus	13,1	15,8	16,3	14,8	1,6
Region Syddanmark	1,0	1,2	1,1	1,2	-0,1
Assens	1,5	1,6	2,0	1,7	0,3
Faaborg - Midtfyn	3,3	3,6	4,1	3,8	0,3
Kerteminde	1,4	1,3	1,5	1,2	0,4
Langeland	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Middelfart	2,4	2,6	2,7	2,3	0,4
Nordfyn	1,6	1,9	2,0	1,5	0,5
Nyborg	0,6	0,6	0,8	0,6	0,2
Odense	0,1	1,3	0,8	1,0	-0,2
Svendborg	1,2	1,6	1,2	1,5	-0,3

Ejerbidraget forventes at udgøre 14.8 mio. kr., hvilket er knap 1,6 mio. kr. lavere end budgetteret.

I tabel 1? ses, at der for kørselsudgifter forventes en mindreudgift på 1,7 mio. kr. som følge af, at den gennemsnitlige omkostning per tur er lavere end budgetteret. Forventet antal ture er lavere end budgetteret, turantallet blev justeret lidt op i forbindelse med Masterplanen for den regionale buskørsel, og dermed også et højere budget i 2025 end tidligere. På nuværende tidspunkt ses ikke det højere antal ture.

Ved fremskrivning af Åben Flextrafik er der taget udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 1. – 3. kvartal 2025 samt udviklingen i turantal i løbet af 2024. Ved fremskrivning af 4. kvartal er der anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i 1. – 3. kvartal 2025.

Tabel 10: Produkt- og ejerfordelte rejser for Åben Flextrafik i perioden regnskab 2023 til 2025

Åben Flextrafik samlet - Antal rejser						
Ture	Produkt	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025- FR 2025
FynBus	Telerute	4.832	5.125	5.085	5.898	813
	Teletaxi	816	10.377	6.180	8.996	2.816
	Flextur	63.768	70.572	66.903	68.909	2.006
	Plustur	25.694	26.131	35.514	27.701	-7.813
	Total	95.110	112.205	113.682	111.504	-2.178
RSD	Telerute	4.440	4.851	4.600	5.366	766
	Total	4.440	4.851	4.600	5.366	766
Assens	Teletaxi	68	74	80	61	-19
	Flextur	7.044	7.766	7.400	7.595	195
	Plustur	3.642	3.604	6.228	4.276	-1.952
	Total	10.754	11.444	13.708	11.932	-1.776
Faaborg- Midtfyn	Telerute	107	35	150	51	-99
	Flextur	18.948	21.267	18.000	22.041	4.041
	Plustur	5.818	5.905	11.889	7.507	-4.382
	Total	24.873	27.207	30.039	29.598	-441
Kerteminde	Flextur	6.989	6.135	6.600	5.456	-1.144
	Plustur	3.478	3.477	4.435	2.873	-1.562
	Total	10.467	9.612	11.035	8.329	-2.706
Langeland	Telerute	193	94	150	236	86
	Total	193	94	150	236	86
Middelfart	Flextur	13.295	14.420	15.000	13.788	-1.212
	Plustur	4.454	4.775	4.736	4.322	-414
	Total	17.749	19.195	19.736	18.110	-1.626
Nordfyns	Flextur	6.684	6.670	9.000	6.355	-2.646
	Plustur	4.177	4.196	2.672	4.238	1.566
	Total	10.861	10.866	11.672	10.593	-1.080
Nyborg	Telerute	61	90	100	203	103
	Flextur	2.983	3.202	3.000	3.023	23
	Plustur	1.497	1.129	2.900	1.102	-1.798
	Total	4.541	4.421	6.000	4.328	-1.672
Odense	Telerute	31	55	30	42	12
	Teletaxi	748	10.303	6.100	8.935	2.835
	Total	779	10.358	6.130	8.977	2.847
Svendborg	Telerute	-	-	55	-	-55
	Flextur	7.825	11.112	7.903	10.651	2.748
	Plustur	2.628	3.045	2.654	3.384	730
	Total	10.453	14.157	10.612	14.035	3.423

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 2025.

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 11: Kørselsordninger hos Flextrafik ved 3. kvartal 2025

Kørselstype	Handicapkørsel*	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetskørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskolekørsel	Åben Flextrafik	Siddende patientbefordringer
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	X	
Langeland	X	X	X	X	X	X			X		X	
Middelfart	X										X	
Nordfyn	X	X	X	X	C	X	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 11, at kommunerne anvender FynBus i 68 ud af de i alt 112 mulige ordninger.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i antal personture for perioden 2023 til 2025 vist.

Tabel 12: Antal personture i perioden 2023 til 2025

Antal personture	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
Handicapkørsel	119.750	130.275	123.646	131.670	8.024
Anden kørsel	285.057	278.894	266.550	259.814	-6.736
Handicap- og anden kørsel	404.807	409.169	390.196	391.485	1.289
Åben Flextrafik	95.110	112.205	113.682	111.504	-2.178
I alt	499.917	521.374	503.878	502.989	-889
Siddende patientbefordring	190.623	186.293	186.000	186.000	0
I alt	690.540	707.667	689.878	688.989	-889

*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 forventes flextrafik kørsel på niveau med budgettet, men der ses afvigelser for de enkelte kommuner og kørselsordninger. For handicapkørsel forventes stigning på 6 %, mens der for anden kørsel forventes et fald på 3 % og et fald på 2% for Åben Flextrafik. I forhold til 2024 er der et fald på 4%.

For siddende patientbefordring forventes antal ture på niveau med budget og med regnskab 2024.

Fremskrivning af antal personture er baseret på foreløbige regnskabstal for 1. – 3. kvartal tillagt en forventning for 4. kvartal.

Ved fremskrivning af entreprenørudgifterne for 4. kvartal er anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i 1. – 3. kvartal 2025.

Ved fremskrivning af indtægter er anvendt den gennemsnitlige indtægt/tur i 1. – 3. kvartal 2025.

Ejerbidrag

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 13.

Tabel 13: Hovedtal Flexkørsel for perioden 2023 til 2025

Mio. kroner (årets priser) Incl. kompensation	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
Indtægter	-7,0	-8,0	-7,8	-8,3	0,6
Entreprenørudgifter	89,6	93,7	88,3	90,2	-1,9
Flex udgifter, netto	82,7	85,6	80,5	81,9	-1,4
Fællesudgifter	24,4	23,6	23,0	24,0	-1,1
Ejerbidrag	107,0	109,2	103,5	106,0	-2,5
Kompensation	-1,3	0,1	0,0	0,0	-
Ejerbidrag incl. Kompensation	105,7	109,3	103,5	106,0	-2,5

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 14: Ejerbidrag for Flexkørsel for perioden 2023 til 2025

Ejerbidrag for Flextrafik (mio. kroner i årets priser) Incl. kompensation	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
Assens	10,8	11,2	10,7	13,2	-2,5
Faaborg-Midtfyn	33,0	33,1	30,6	29,2	1,4
Kerteminde	4,7	3,5	3,6	3,8	-0,2
Langeland	3,3	3,5	3,5	3,6	-0,1
Middelfart	2,2	2,7	2,7	2,4	0,3
Nordfyn	24,2	26,6	25,3	26,3	-1,1
Nyborg	3,2	3,6	3,2	3,6	-0,4
Odense	11,9	13,0	12,2	12,3	-0,1
Svendborg	3,3	3,3	3,4	3,3	0,2
Ærø	1,1	1,5	1,0	1,2	-0,2
Region Syddanmark	7,9	7,1	7,4	7,2	0,2
I alt	105,7	109,3	103,5	106,0	-2,5

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

*I Regnskab 2023 blev givet kompensation er for stigende dieselpriiser. I Regnskab 2024 er regulering til kompensationen i 2023.

Forventet regnskab 2025 efter 3. kvartal viser et ejerbidrag på 106,0 mio. kr. Dette svarer til en merudgift på 2,5 mio. kr. eller godt 2 % i forhold til budgettet. Merudgiften forventes for entreprenørudgifter og fællesudgifter. I Assens og Nordfyn skyldes merudgiften forventning om en del flere ture til specialskole end budgetteret. Faaborg-Midtfyn har reduceret flere kørselsordninger under Anden kommunal kørsel, som skyldes justering af interne retningslinjer i kommunen.

Entreprenørudgifter

Forventet regnskab 2025 efter 3. kvartal for entreprenørudgifterne viser 90,2 mio. kr., hvilket er en merudgift på 1,9 mio. kr. i forhold til budget 2025.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 15: Entreprenørudgifter i perioden 2023 til 2025

Mio. kroner (årets priser)	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
Handicapkørsel	33,4	37,9	34,8	36,5	-1,7
Anden kørsel	56,2	55,8	53,5	53,7	-0,2
I alt	89,6	93,7	88,3	90,2	-1,9

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

Der forventes en merudgift på entreprenørudgifter til Handicapkørsel på 1,7 mio. kr. i forhold til budgettet, som kan forklares med flere ture end budgetteret. For anden kørsel forventes en merudgift på 0,2 mio. kr. Merudgiften skyldes en ændret kørselssammensætning med en højere gennemsnitlig udgift per tur end budgetteret.

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 16: Entreprenørudgifter pr. persontur

Kroner pr. tur (årets priser)	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
Handicapkørsel	279	291	281	277	4
Anden kørsel	198	200	201	207	-6
Handicap og anden kørsel	221	229	226	231	-4
Åben Flextrafik	126	134	136	124	13
I alt	203	209	206	207	-1

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

Entreprenørudgiften pr. persontur forventes efter 3. kvartal i 2025 overordnet på 207 kr., hvilket er på niveau med budgettet.

Fællesudgifter

Forventet regnskab efter 3. kvartal 2025 for fællesudgifterne viser knap 29,1 mio. kr., hvilket er en merudgift på 1,2 mio. kr.

På løn og personale forventes et merforbrug på 1 mio. kr. I Budget 2025 er kundecenteret i Flextrafik flyttet fra Flextrafik til et fælles kundecenter for hele FynBus og Call Centeret i FlexDanmark blev i 2024 flyttet til Nordjyllands Trafikselskab. Der er sket udskiftning af personale og omlægning, som har medført flere udgifter til oplæring og fratrædelser end forventet. Kundecenteret bruger tillige ekstra ressourcer på det nye koncept for Åben Flextrafik, som træder i kraft januar 2026.

Tabel 17: Oversigt fællesudgifter for perioden 2023 til 2025

Mio. kroner (årets priser)	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
Fællesudgifter, Åben Flextrafik	4,6	5,0	4,9	5,0	-0,1
Fællesudgifter, Flextrafik	24,4	23,6	23,0	24,0	-1,1
Fællesudgifter, i alt	28,9	28,5	27,9	29,1	-1,2

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 overtagne tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne, påhviler Odense Kommune.

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

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

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

Resultat

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

Tabel 18: Pensionsresultat regnskab 2023 til 2025

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-13,8	-13,9	-10,7	-10,7	0,0
Udgifter til pensioner	21,1	22,0	22,6	22,2	0,4
Nettoudgifter pension	7,3	8,1	11,9	11,5	0,4
Administrative udgifter	-0,0	-0,0	0,0	0,1	-0,1
Resultat pension	7,3	8,1	11,9	11,6	0,3

Indtægterne forventes at udgøre 10,7 mio. kr. i 2025, og består af:

- 4,1 mio. kr. i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er på niveau med budget.
- 2,5 mio. kr. i afkast af obligationsbeholdning, som er lig budget. Aktie- og obligationsmarkederne er de seneste år været meget volatile, og derfor kan der opleves større udsving end hidtil i afkastet.
- 4 mio. kr. i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er på niveau med budget.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner forventes at udgøre 22,2 mio. kr. Differencen mellem indtægterne og pensionsudbetalingen dækkes ved løbende at reducere obligationsbeholdningen.

Præmiebetaling

Som det fremgår af nedenstående tabel, forventes den samlede præmie til pension vedr. de tjenestegørende i 2025 at udgøre 1,1 mio. kr. og afviger med 0,3 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 FynBus' administration.

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 19: Præmiebetaling regnskab 2023 til 2025

Præmiebetaling (mio kr. i årets priser)	R 2023	R 2024	B 2025	FR 2025	Afvigelse B 2025 - FR 2025
Keolis Danmark A/S	0,4	0,3	0,4	0,0	0,3
FynBus' fællesudgifter	0,7	0,7	0,9	0,9	-0,0
I alt til Sampension	1,1	1,0	1,2	0,9	0,3
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0
Samlet præmiebetaling	1,3	1,2	1,5	1,1	0,3

Pensionsbalance

I pensionsbalancen indgår på den ene side FynBus' pensionsforpligtelser overfor tjenestemændene og på den anden side de værdier, der er reserveret til forpligtelserne. Balancen opgøres hvert 5. år, hvor forpligtelserne bliver aktuaropgjort og dette er gjort pr. 31/12-22 og pr. 31/12-23.

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. 31/12-24 265,8 mio. kroner mod tidligere 282,8 mio. kroner pr. 31/12-23.

FynBus pensionsforpligtelser omfatter 108 tjenestemænd. Heraf er 4 pr. 30/9-25 stadig tjenestegørende.

TILKØB AF KONTROLINDSATS

Fra 2025 er det besluttet at ændre praksis for kontrolindsatsen, så hver enkelt ejer tilkøber en ønsket kontrolindsats.

Der har i 2024 været dialog med ejerne omkring den ønskede kontrolindsats, og på den baggrund er der udarbejdet et budget for 2025.

Budgettet for 2025 viser en samlet indtægt på ca. 0,9 mio. kr. for kontrolindsatsen. Forventet regnskab efter 3 kvartal viser en samlet indtægt på ca. 2,8 mio.kr., som primært kan henføres til Odense letbanen.

Tabel 20: Kontrolindsats 2025

Tilkøb af kontrolindsats			
	Budget 2025 (2025 priser)	Forventet Regnskab 2025 (årets priser)	Afvigelse (Forventet Regnskab 2025 - budget 2025)
Indtægter			
Indtægter i alt	5.535	4.925	-610
Udgifter			
Udgifter i alt	4.552	5.298	930
Total, FynBus	-983	374	1.356
Letbanen	77	-3.258	-3.335
Total	-906	-2.885	-1.978

LIKVIDITET

FynBus er et offentligt §60-selskab, og ejes af Region Syddanmark og kommunerne på Fyn samt Langeland. Det betyder, at alle indtægter og udgifter afregnes med ejerne som et netto ejerbidrag.

Den regionale buskørsel er rammestyrer og der er en budgetsikkerhedsmodel ved buskørsel, som likviditetsmæssigt kan give forskydninger mellem årene.

Desuden kan der været anskaffelser, projekter m.m., som i opstartsfasen finansieres af FynBus' kassekredit, og modsat kan der være tilskud fra fx Region Syddanmark eller staten til projekter el.lign. over flere år, men det fulde tilskud tilføres FynBus ved opstart.

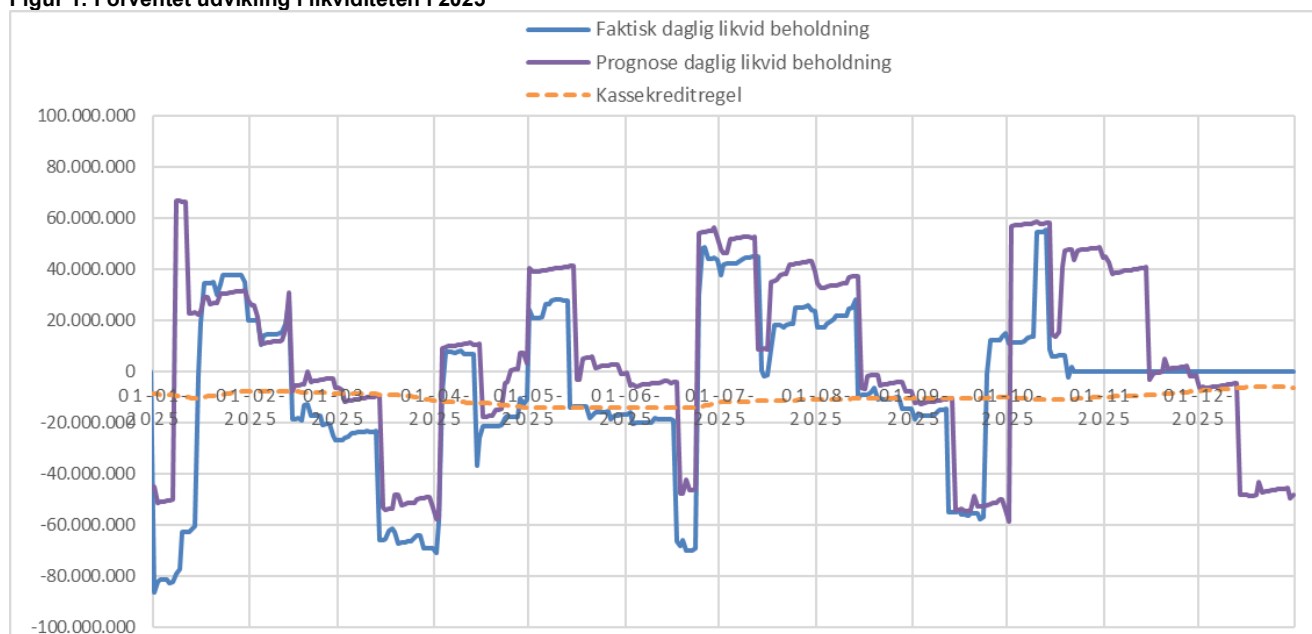
Flextrafik og kontrolindsats afregnes endeligt ved årsafslutning og giver derfor ingen likviditetsforskydninger mellem årene.

For tjenestemænd finansieres likviditetstrækket ved løbende at sælge ud af aktiebeholdningen.

Der er budgetteret med, at der ultimo 2025 har været en gennemsnitlig likviditet over året på 12,5 mio. kr.

Likviditetstrækket har de første 4 måneder af 2025 i store træk lagt på prognosen for likviditeten. Det forventes, at den gennemsnitlige likviditet i 2025 vil være 3,2 mio. kr. ultimo 2025.

Figur 1: Forventet udvikling i likviditeten i 2025



Strategisk rapport

- Kundetilfredshed 2025

Rapport, FynBus

Wilke, 2025



Indhold



Hovedresultater s. 05

Tilfredshedsmodel s. 10

Overordnet tilfredshed s. 15

Øvrig tilfredshed s. 24

Holdningsspørgsmål og plustur s. 28

Baggrund s. 32



Undersøgelsens baggrund og formål

Baggrund

FynBus har siden 2008 gennemført årlige kundetilfredsundersøgelser med fokus på at skabe øget kundetilfredshed, fastholde kunder samt eventuelt tiltrække nye kunder.

For at få indsigt i dette gennemføres en stor kundetilfredsundersøgelse samt tre mindre undersøgelser i hhv. bybusserne i Odense, regionalbusserne på Fyn samt bybusserne i Svendborg i løbet af 2025. Resultaterne skal bruges til at kunne forbedre kundetilfredsheden og ligeledes bruges i forbindelse med incitamentskontrakter med operatører.

Formål

Denne måling identificerer områder, hvor FynBus bør prioritere sin indsats for at forbedre kundeoplevelsen.

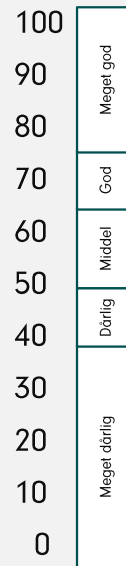
Målingen giver desuden indsigt i den generelle tilfredshed og loyalitet hos FynBus.

Fortolkning

I rapporten anvendes indekstal, hvor respondenternes svar er omregnet til en meningsfuld skala fra 0 til 100.

Fortolkningsmæssigt betyder det:

- Alle værdier fra 75 og op er meget gode
- Værdier mellem 65 og 74 fortolkes som gode
- Værdier mellem 50 og 64 fortolkes som middel
- Værdier mellem 40 og 49 fortolkes som dårlig
- Værdier mellem 0 og 39 fortolkes som meget dårlig



Undersøgelsens metode

Undersøgelsen er gennemført i FynBus' regionalbusser, bybusser i Odense og bybusser i Svendborg



Dataindsamlingen foregik i 3. kvartal 2025, fra fredag d. 12. september til fredag d. 3. oktober 2025. Data er indsamlet enten ved personlige interviews foretaget på tablet (CAPI), eller ved brug af en QR-kode med adgang til spørgeskemaet.



Undersøgelsen er baseret på 1084 passagerer, som er blevet interviewet i Q3 2025.



Interviewene er foretaget på de følgende buslinjer:

Odense Bybusser: 25, 26, 35, 45, 46, 55, 56, 65, 75, 85.

Svendborg Bybusser: 230, 240, 241, 250.

Regionalbusser: 100A, 110-111, 122, 122S, 130-132, 152-153, 161-162, 195, 200A, 400A, 800A, 825, 826, 827, 885, 920.



A man in a plaid shirt and jeans stands on a large, dark rock in a desert landscape. In the background, there is a rock formation that looks like a balanced rock. The sky is overcast.

HOVEDRESULTATER

Opsummering – overordnet udvikling

	September 2024	September 2025	Udvikling i perioden
Samlet tilfredshed med FynBus	76,0	75,3	-0,6 ↓
Hvor tilfreds er du alt i alt med denne bustur?	81,7	79,3	-2,4 ↓
Er dine forventninger til FynBus blevet indfriet?	77,8	74,8	-2,9 ↓
Forestil dig det perfekte trafiksselskab – hvor tæt eller langt fra dette ideal er FynBus?	68,3	68,5	0,2 ↑
Loyalitet (total)	77,6	75,7	-2,0 ↓
I hvilken grad ville du anvende FynBus, hvis du havde andre transportmuligheder på samme strækning?	61,3	59,1	-2,2 ↓
I hvilken grad vil du anbefale FynBus til andre, fx venner, familie og kollegaer?	76,5	73,7	-2,8 ↓
Hvor sandsynligt er det, at du vil køre med FynBus igen?	94,0	92,9	-1,0 ↓
Image (total)	77,6	74,3	-3,3 ↓
I hvilken grad oplever du FynBus som et troværdigt busselskab?	82,2	77,7	-4,5 ↓
I hvilken grad oplever du FynBus som et pålideligt busselskab?	78,9	74,9	-4,0 ↓
I hvilken grad oplever du FynBus som et busselskab, der har et godt omdømme?	71,8	70,3	-1,5 ↓
Incitamentsfaktorer			
Indeklimaet i bussen	72,3	72,9	0,6 ↑
Den indvendige rengøring	71,6	72,2	0,7 ↑
Chaufførens kørsel	82,3	79,8	-2,5 ↓
Chaufførens kundeservice (har chaufføren været smilende og hjælpsom)	82,0	79,9	-2,1 ↓
Bussens udvendige rengøring og vedligeholdelse	77,3	79,4	2,1 ↑
Bussens overholdelse af køreplanen	74,1	74,6	0,5 ↑
Andre tilfredshedsfaktorer			
Information om forsinkelser og aflysninger	67,5	66,0	-1,5 ↓
Den generelle information fra FynBus	70,9	69,8	-1,1 ↓
Antallet af ledige siddepladser i bussen	83,3	79,9	-3,3 ↓
Venteforholdene ved stoppestedet	70,0	68,4	-1,6 ↓
Opbevaringsmuligheder for bagage	69,3	69,9	0,7 ↑
Det nuværende rutenet	71,7	70,7	-1,0 ↓

- ↑ **Positiv udvikling**
(indeks er vokset med mere end 2 i forhold til sidste måling)
- ↑ **Positiv tendens**
(indeks er vokset med 0 til 2 i forhold til sidste måling)
- ↓ **Negativ tendens**
(indeks er faldet med -2 til 0 i forhold til sidste måling)
- ↓ **Negativ udvikling**
(indeks er faldet med mere end -2 i forhold til sidste måling)



Anbefalinger – tilfredshed

Tilfredshed

- Scoren for idealet om FynBus som det perfekte trafiksselskab ligger stabilt på 68 gennem perioden Q3 2023 - 2025.



- Den samlede tilfredshed med FynBus ligger på 75 indekspoint i Q3 2025. Tilfredsheden er dermed faldet med et point siden Q3 2024.
- Tilfredsheden med den pågældende bustur alt i alt er faldet med 3 point og niveauet er i Q3 2025 på 79 indekspoint. Trods et fald opholdes et godt niveau.
- Niveauet for indfrielsen af forventningerne til FynBus er også faldet 3 indekspoint, fra Q3 2024 til Q3 2025, men ligger forsat på et stabilt niveau i perioden 2023 til 2025.

Anbefalinger



FynBus bør arbejde med at fastholde den høje tilfredshed ved at fokusere på rettidigheden og afgang, da dette betyder mest for passagererne. Især rettidighed som er den vigtigste faktor, der kan påvirke den samlede tilfredshed.

Anbefalinger – tilfredshed

Loyalitet

- Den samlede loyalitet oplever et mindre fald på 2 indekspoint fra Q3 2024 til Q3 2025, men ligger forsat stabilt på et fint overordnet niveau. 
- Sandsynligheden for at vælge kørsel med FynBus igen oplever et mindre fald på 1 indekspoint, men ligger stadig på et meget godt niveau på 93 point.
- Anbefalingsvilligheden oplever et fald på 3 point, men ligger forsat på et flot niveau med 74 indekspoint i Q3 2025. 
- Lysten til at vælge FynBus igen i tilfælde af andre transportmuligheder er faldet med 2 indekspoint.

Image

- FynBus' omdømme vurderes i Q3 2025 stadig godt, men har dog oplevet et lille fald på 2 indekspoint siden Q3 2024. 
- FynBus' samlede image ligger på 74 indekspoint i Q3 2025, hvilket er et fald på 3 indekspoint siden Q3 2024. 
- Vurderingen af FynBus' troværdighed samt pålideligheden er begge faldet med 4 indekspoint.

Anbefalinger



De fleste passagerer vil forsat køre med FynBus igen. Det vil være mest fordelagtigt for FynBus at fokusere på en forbedring af omdømme og troværdighed, da det er de vigtigste imageparametre for passagerne.



Anbefalinger – tilfredshed

Incitamentsfaktorer

- 2 incitamentsfaktorer er steget i Q3 2025, mens en faktor er stabil ift. sidste år.
- Tilfredsheden med indeklimaet i bussen samt bussens udvendige rengøring er steget med henholdsvis 1 og 2 indekspoint. Den indvendige rengøring fastholder niveauet siden Q3 2024 og ligger på 72 point.



- Chaufførens kørsel og kundeservice oplever begge et mindre fald på 2 indekspoint, og går fra 82 i Q3 2024 til 80 i Q3 2025.
- Tilfredsheden med antallet af ledige pladser oplever et fald på 3 indekspoint, men forbliver på et godt niveau på 80 indekspoint.



Øvrige fund

- Af de øvrige tilfredshedsparetre ses en forbedring i 3 paretre med et indekspoint hver.
- Bussens overholdelse af køreplanen er steget fra 74 til 75. Opbevaringsmuligheder for bagage er steget fra 69 til 70, mens turens varighed er gået fra 76 til 77.



- De øvrige tre paretre oplever et mindre fald fra Q3 2024 til Q3 2025, mens venteforholdene ved stoppestedet er faldet fra 70 til 68.
- Det nuværende rutenet har oplevet et fald på et enkelt indekspoint.



Anbefalinger



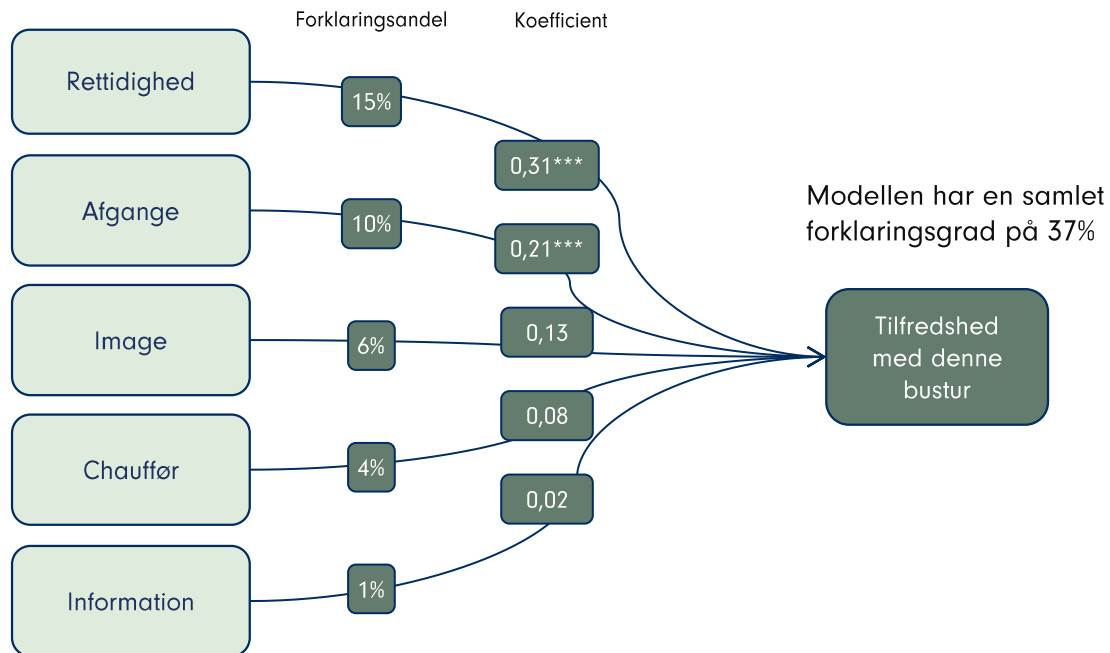
FynBus skal forsætte med at sikre den høje tilfredshed ift. chaufførens kundeservice samt kørsel, da det har en positiv effekt på tilfredsheden med busturen. Derudover kan det være en fordel at fokusere på indvendige rengøring samt indeklima, da disse forsat ligger lavere end de øvrige.



TILFREDSHEDSMODEL



Passagertilfredsheden påvirkes signifikant af rettidighed og afgang



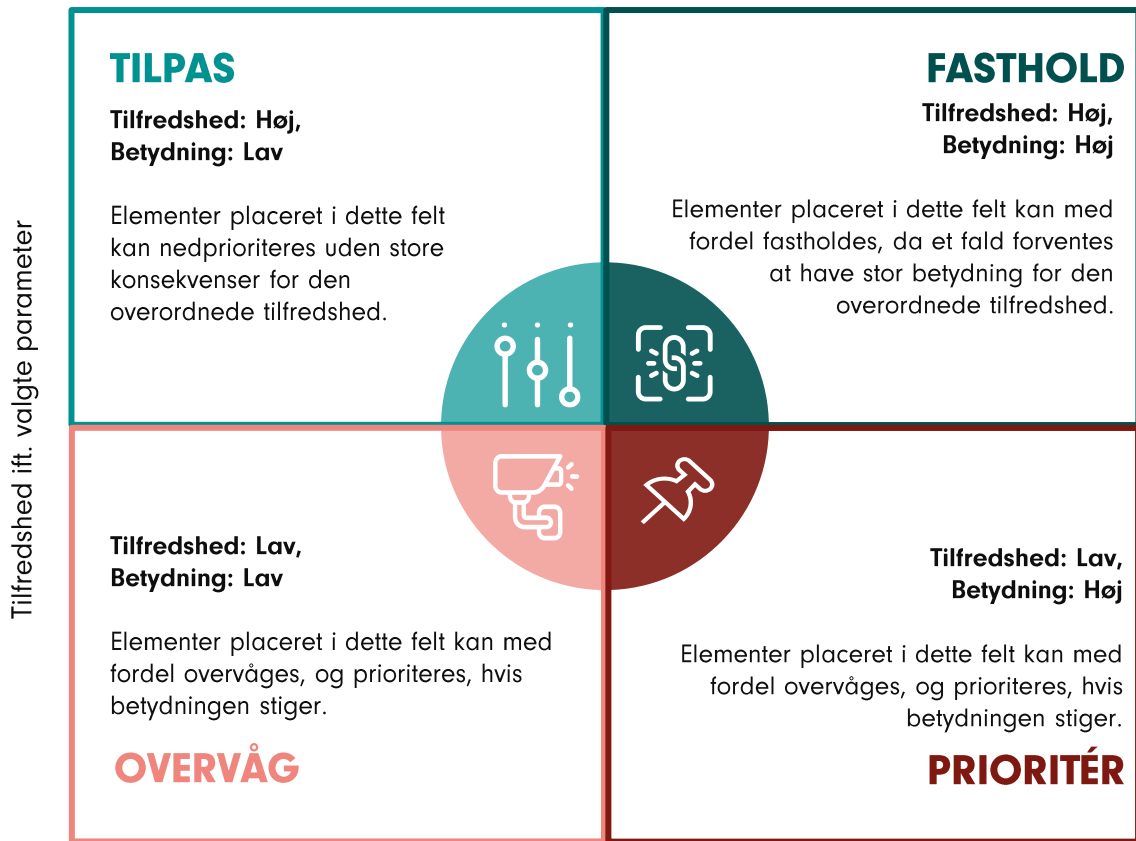
Modellen viser, hvilke områder der påvirker tilfredsheden med den pågældende bustur.

2 overordnede forhold har signifikant betydning for tilfredsheden med busturen i Q3 2025: "Rettidighed" og "Afgange". I 2024 havde også "Image" signifikant betydning for tilfredsheden med busturen, mens "Afgange" har fået større betydning for passagerne i 2025.

"Rettidighed" bliver vurderet som det vigtigste ift. at påvirke tilfredshed med den pågældende bustur. Ved at øge tilfredsheden med "Rettidighed" med 1 point på en skala fra 1 til 10, vil den samlede tilfredshed med turen øges med 0,31 point på en skala fra 1-10.



Hvad er et prioriteringskort?



Betydning for den samlede tilfredshed

Prioriteringskort

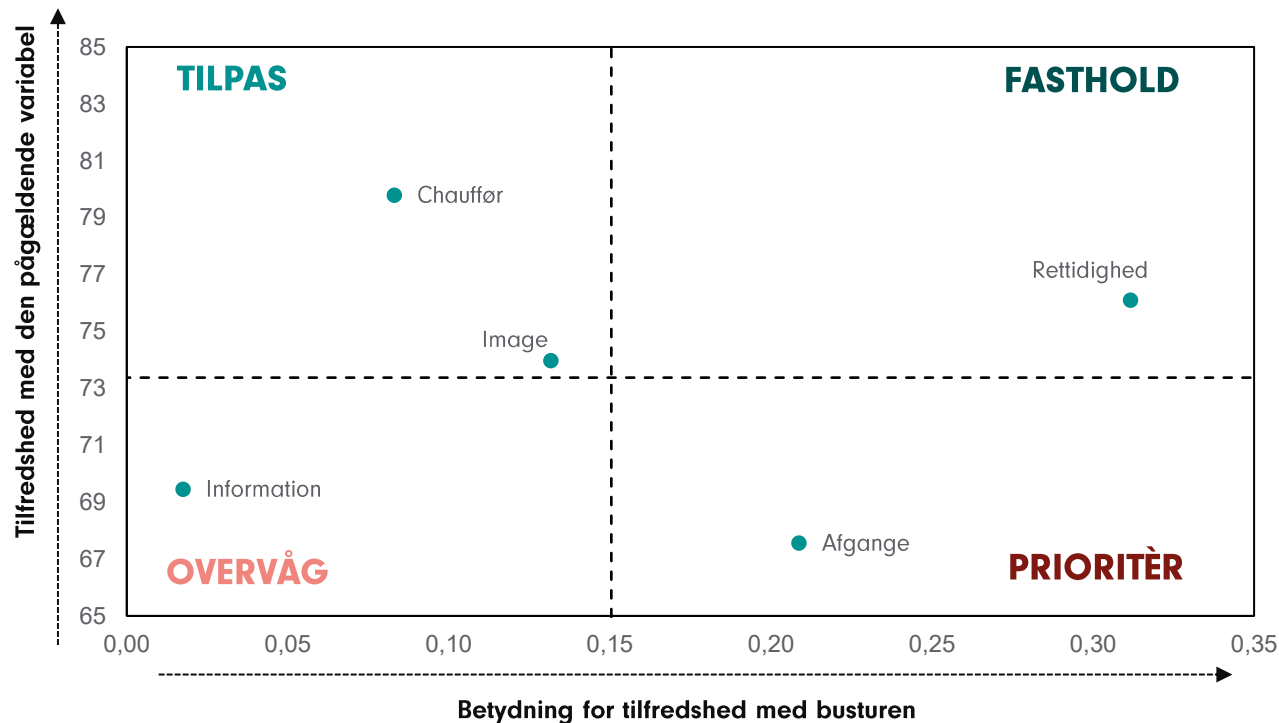
Et prioriteringskort fordeler de forskellige elementer i fire kasser efter den gennemsnitlige tilfredshed, og elementets betydning for den rejsendes tilfredshed.

På den måde er det muligt for FynBus at identificere, hvilke elementer der skaber den største værdi blandt deres kunder, og herunder hvilke elementer FynBus allerede besidder og hvilke, der bør fokuseres på fremadrettet.

Når vi arbejder med positioneringskort, beregnes tilfredsheden blandt FynBus' passagerer på baggrund af en skala fra 0 til 100, hvor 0 er meget utilfredse kunder og 100 er meget tilfredse.



FynBus bør prioritere fokus på flere afgang, da dette er en faktor med lav performance men stor betydning for den overordnede tilfredshed med FynBus



- **FASTHOLD:** FynBus skal holde fast i den gode indsats ift. rettidighed, eftersom dette er afgørende for passageres tilfredshed med busturen.
- **TILPAS:** Chaufføren og Image placerer sig i denne rubrik med høj tilfredshed og en lidt lavere betydning for den samlede tilfredshed.
- **OVERVÅG:** FynBus bør være opmærksom på information, som har en lav tilfredshedsscore.
- **PRIORITÉR:** FynBus bør prioritere at kunne tilbyde flere afgang, da dette er en vigtig faktor, der har lav tilfredshed.



Tabellen viser indeksscore og betydning for tilfredsheden

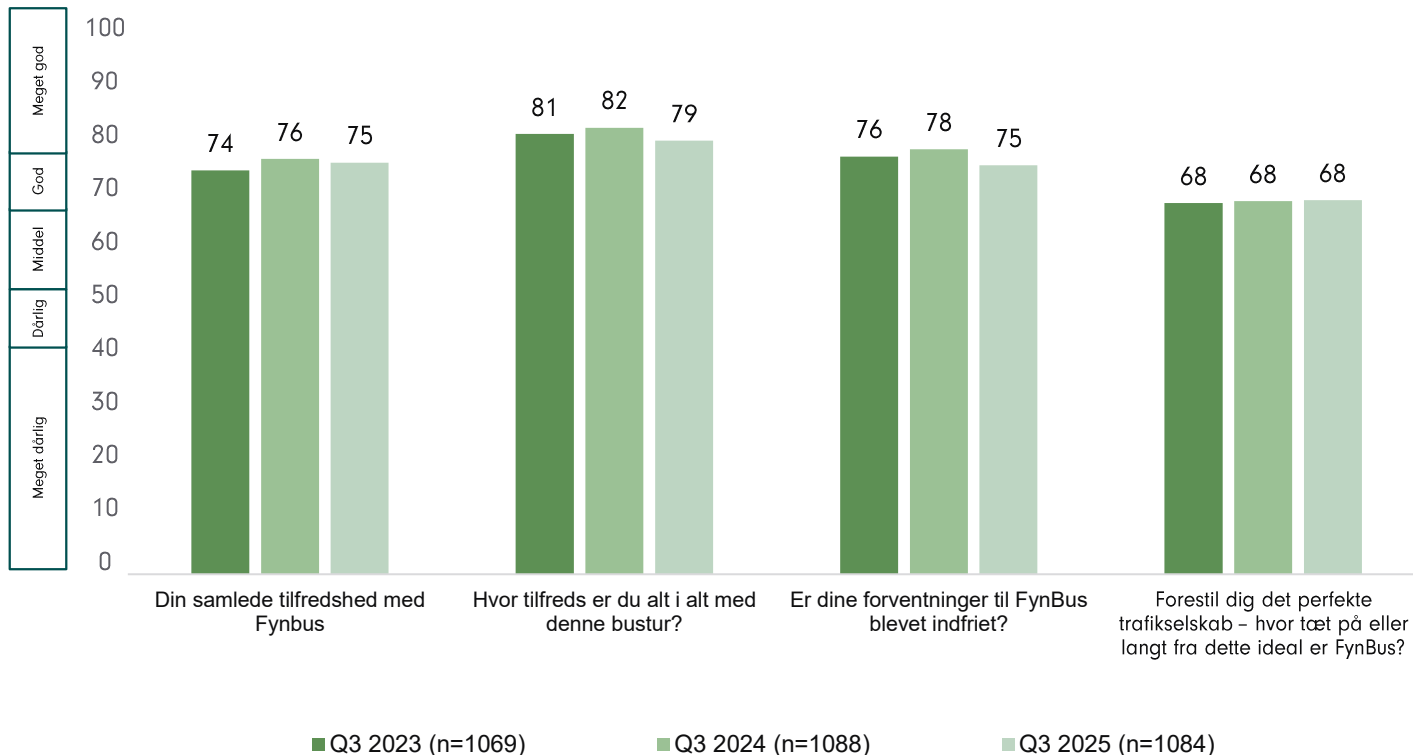
	Område (tilfredshed med...)	Indekstal (0-100)	Effekt	Spørgsmål (tilfredshed med)	Indekstal (0-100)	Effekt
	Rettidighed	76	0,31***	Overholdelse af køreplanen	75	0,09
				Turens varighed	77	0,53***
	Afgange	68	0,21***	Afgangs- og ankomsttiderne på denne linje	70	0,15***
				Antallet af busafgange på denne linje	64	0,2
				Antallet af standsninger på turen	76	0,25***
				Ventetiden ved skift til andre busser eller tog	62	0,16***
	Image	74	0,13	Et busselskab med godt omdømme	70	0,18**
				Et troværdigt busselskab	78	0,28***
				Et pålideligt busselskab	75	0,06
	Chauffør	80	0,08	Chaufførens kundeservice	80	0,23***
				Chaufførens kørsel	80	0,20***
	Information	69	0,02	FunBus' køreplaner	71	0,19***
				Billetsystemet	76	0,10
				Den generelle information fra FynBus	71	0,18*
				Information om forsinkelser og aflysninger	67	0,00

(***) Stjernerne viser, om der er en signifikant sammenhæng mellem to variable. Der kan være mellem 0 og 3 stjerner. Jo flere stjerner, jo bedre.
Hvis der ikke er nogle stjerner, kan vi ikke udlede, at der er en effekt af den pågældende variabel på *Tilfredsheden med denne bustur*.
Hvis der derimod er stjerner, betyder det, at tilfredshedsspørgsmålet har en signifikant effekt på *Tilfredsheden med denne bustur*.
Jo højere værdi, jo større effekt.

OVERORDNET TILFREDSHED



Grafen viser tilfredsheden på forskellige parametre samt den samlede tilfredshed på et indeks fra 0 til 100



Den samlede tilfredshed med FynBus er faldet med et enkelt indekspoint siden sidste år.

Tilfredsheden med den pågældende bustur er faldet med 3 indekspoint, men tilfredsheden med denne bustur ligger stadig på et højt overordnet niveau.

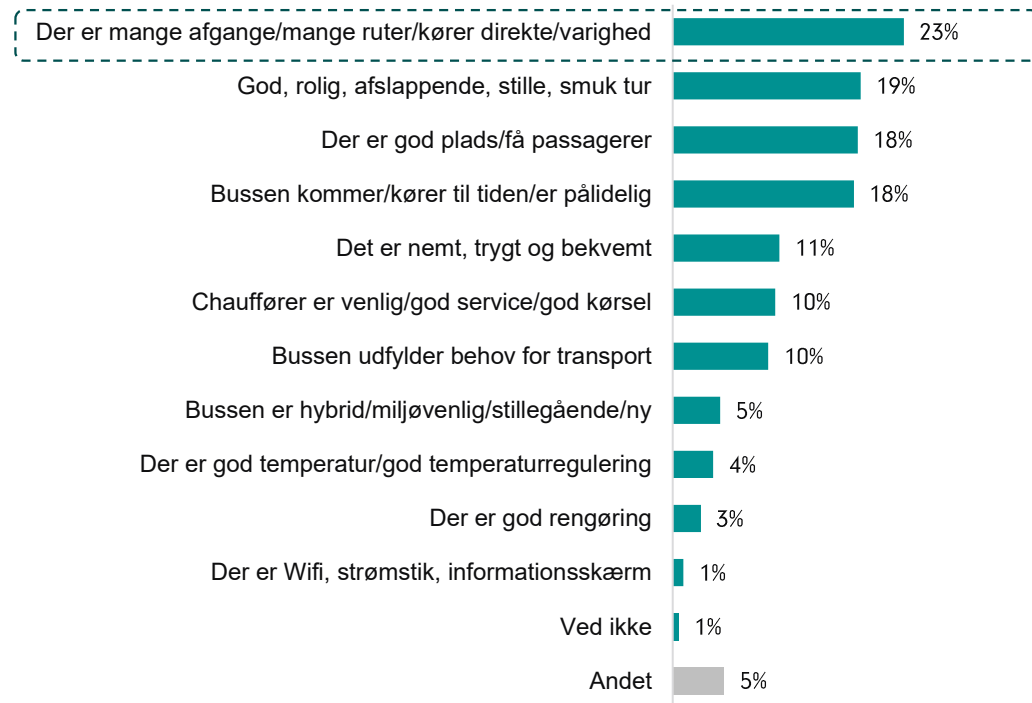
Indfrielsen af forventningerne til FynBus ligger i Q3 2025 på 75 point, hvilket er et fald på 3 indekspoint siden Q3 2024.

Hvad angår idealet om FynBus som det perfekte trafiksselskab, er niveauet igen i 2025 meget stabilt.



Det, der opleves mest positivt, er, at der er mange afgang, og at den kører direkte

Hvad synes du er godt ved turen?



Direkte til destination



Det er dejligt, at den kører til tiden



Den kører næsten til tiden og god plads



De kører hvert halve time



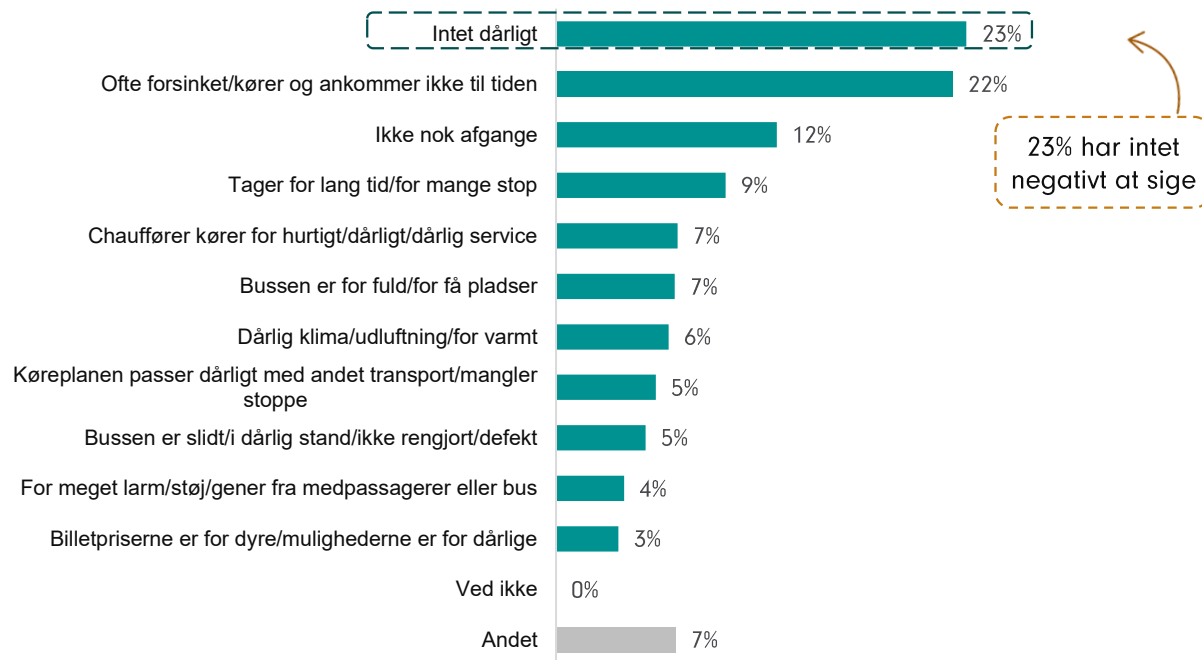
Nye busser er gode, god luft



Det, der fremhæves som mest negativt, er bussens forsinkelser



Hvad synes du er dårligt ved turen?



For sjældent bussen kører



Frekvenserne om aftenen er dårlige, fx mellem 19 og 20 kunne der godt være to afgang



Der er få afgang, særligt i weekenden.



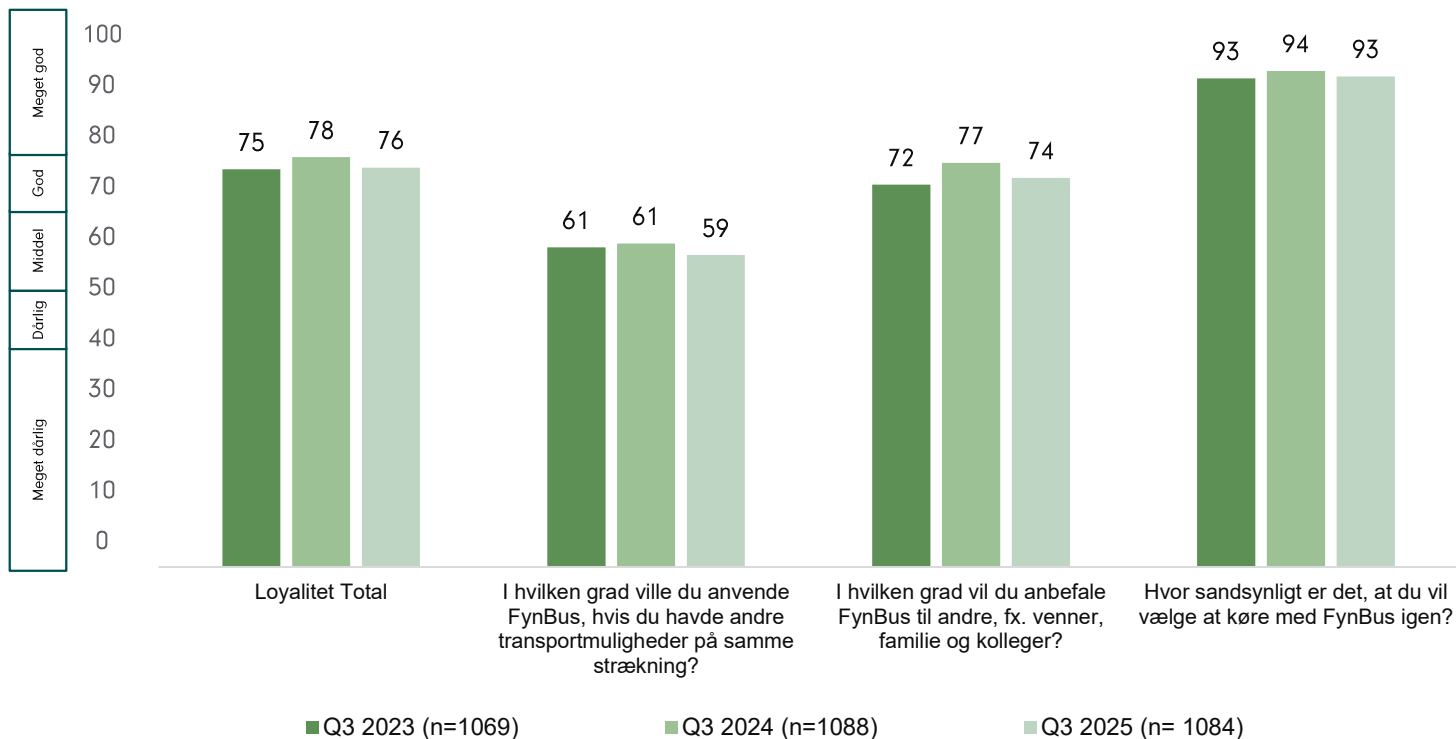
At den kom mere til tiden, jeg føler tit, at fynbusser er forsinkede, så man kommer for sent.



Nogle gange er den lidt forsinket, hvilket gør, at man misser letbanen



Grafen viser passagerernes tilfredshed samt samlede loyalitet på et indeks fra 0 til 100



Den samlede loyalitet ligger på 76 indekspoint i Q3 2025, hvilket er et fald på 2 indekspoint siden Q3 2024. Den samlede loyalitet ligger dog stadig over niveauet fra Q3 2023.

Anbefalingsvilligheden ligger på 74 indekspoint i Q3 2025, hvormed der er tale om et fald på 3 indekspoint siden Q3 2024.

Villigheden til at anvende FynBus i tilfælde af andre transportmuligheder, ligger på 59 indekspoint i Q3 2025, hvormed der er tale om et mindre fald på 2 indekspoint siden Q3 2024.

Niveauet for sandsynligheden for at køre med FynBus igen er fortsat meget højt med en score på 93 indekspoint i Q3 2025.



Wilke bruger Net Promoter Score (NPS) som det ultimative mål for kundetilfredshed



I hvilken grad vil du anbefale FynBus til andre, fx. venner, familie og kolleger?



Promoters

Promoters (9-10) er loyale og entusiastiske kunder, der vil fortsætte med at vende tilbage, samt anbefale til andre og dermed skabe vækst.



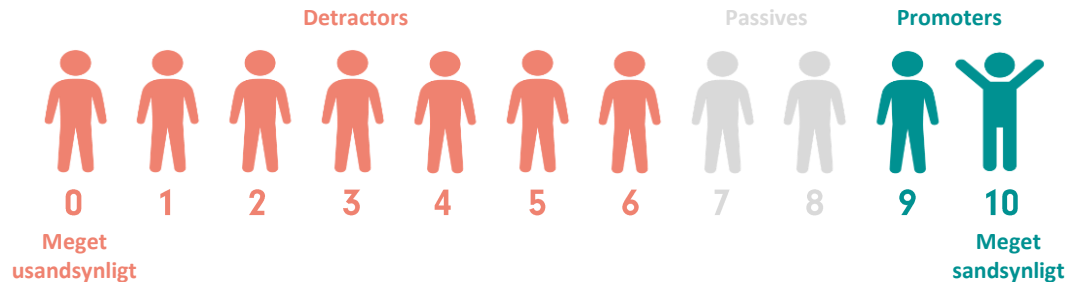
Passives

Passives (7-8) er tilfredse men uentusiastiske kunder, der er let modtagelige overfor, hvad konkurrenterne tilbyder.



Detractors

Detractors (0-6) er utilfredse kunder, der kan skade dit brand og hindre vækst gennem negativ mund-til-mund omtale.



Net Promoter Score (NPS)

Vi udregner altid en score baseret på svarene, kaldet Net Promoter Score – eller NPS

Scoren kan variere fra -100 til +100

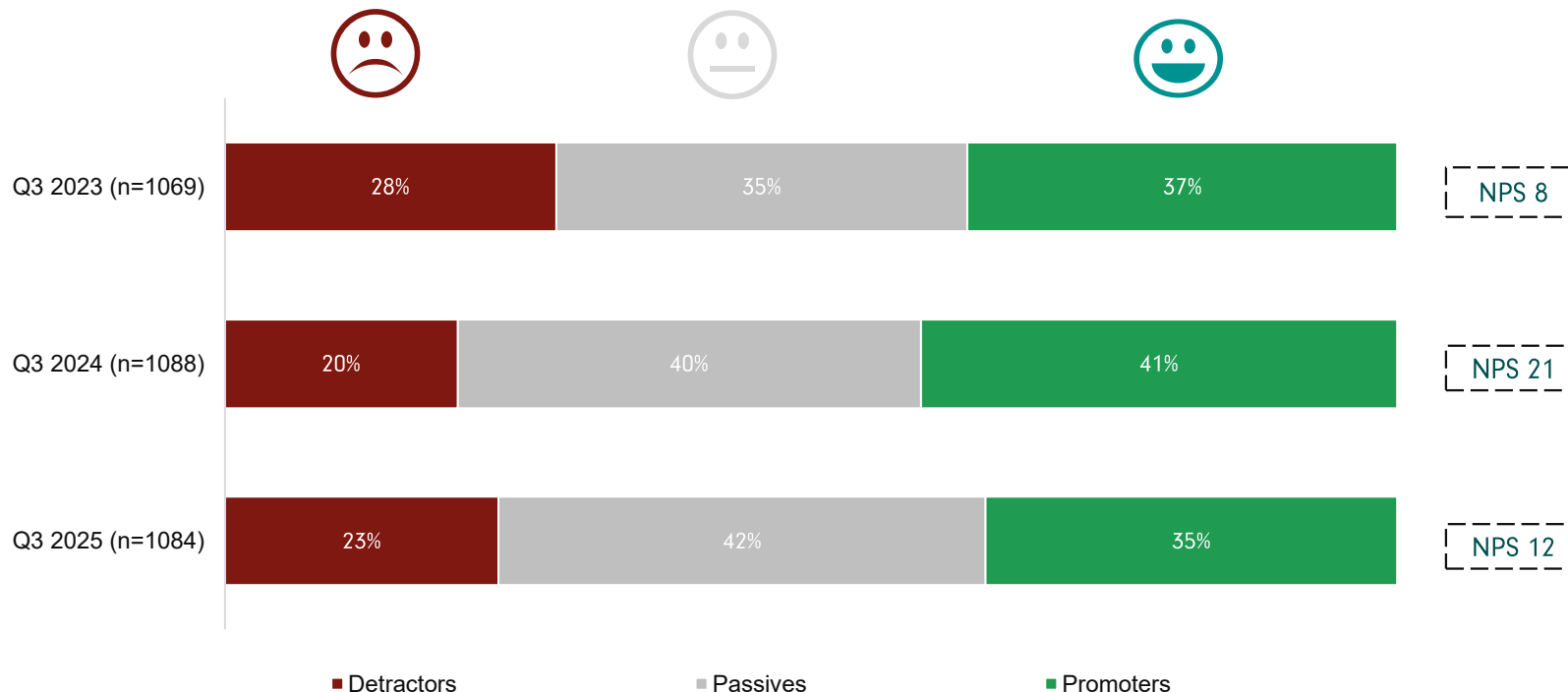
Hvis scoren er positiv, er der flere Promoters end Detractors, og vice versa.

Jo højere NPS → Jo bedre

$$\text{NPS} = \begin{array}{c} \text{😊} \\ \% \text{ Promoters} \end{array} - \begin{array}{c} \text{☹️} \\ \% \text{ Detractors} \end{array}$$



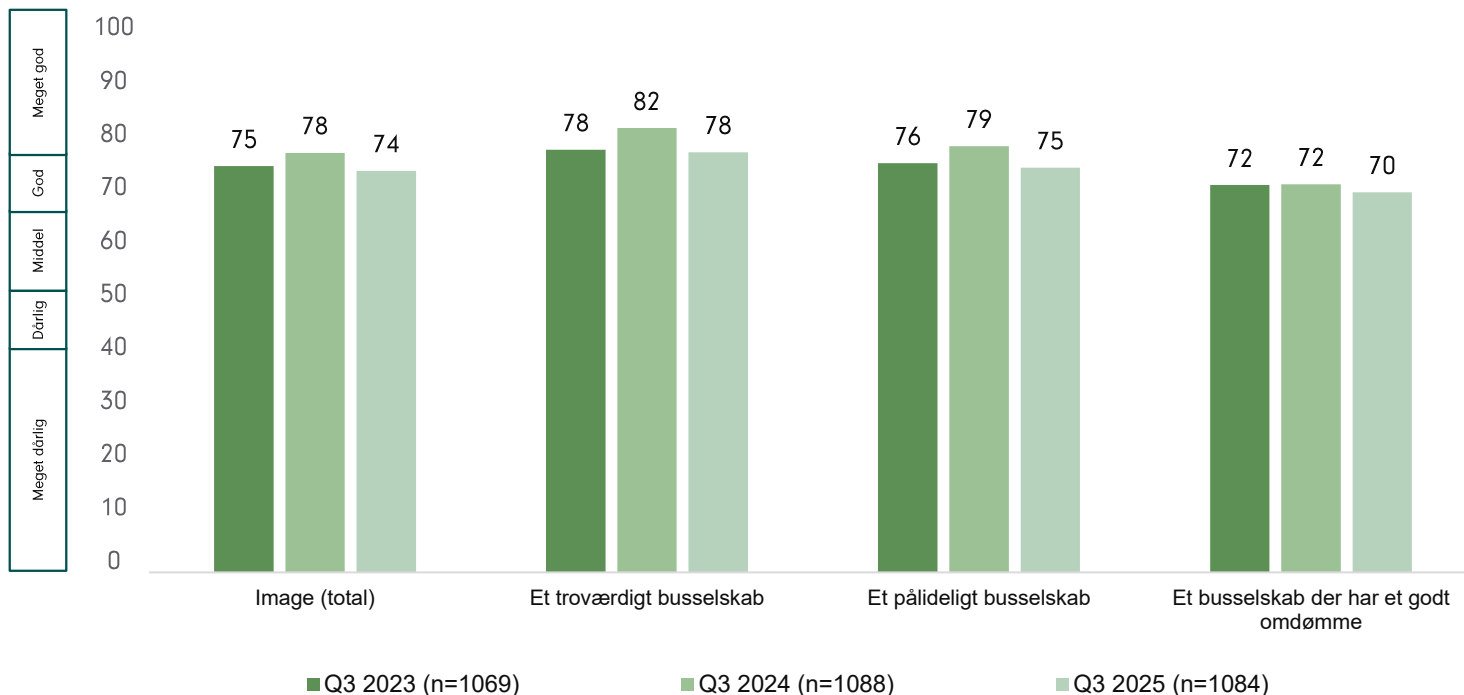
Anbefalingsvilligheden er faldet i Q3 2025, men ligger stadig over niveauet fra Q3 2023



NPS er faldet
med 9 siden Q3
2024.



Grafen viser passagerernes vurdering af FynBus' image på et indeks fra 0 til 100



FynBus' image blandt passagererne ligger på 74 indekspoint for Q3 2025, hvilket er et fald på 4 indekspoint siden Q3 2024.

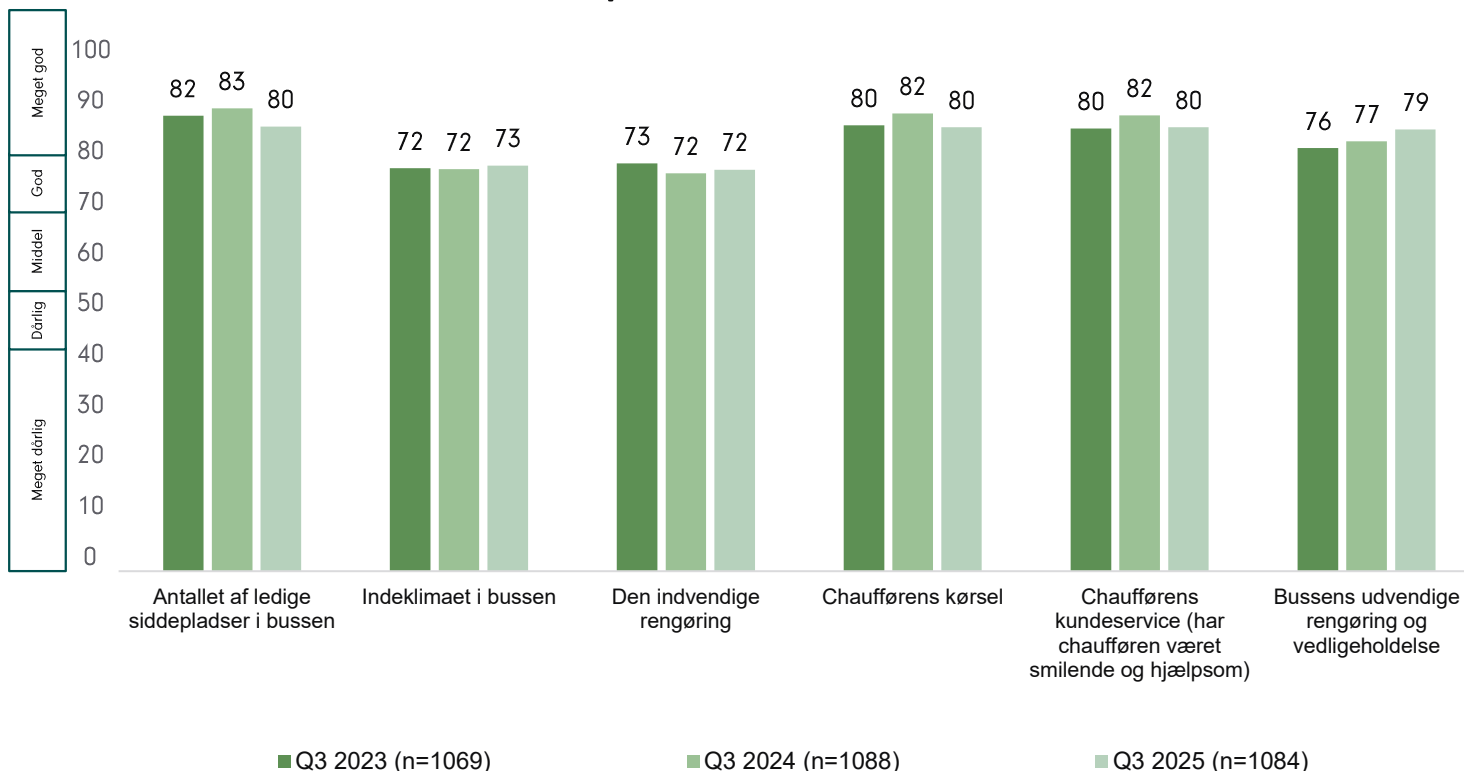
FynBus opfattes som et troværdigt busselskab. Scoren er dog faldet med 4 indekspoint, og når samme niveau som i Q3 2023.

Når det kommer til opfattelsen af FynBus som et pålideligt busselskab, er der sket et fald på 4 indekspoint til et niveau på 75 i Q3 2025.

FynBus vurderes fortsat at være et busselskab med et godt omdømme. Scoren ligger en lille smule lavere på 70 mod 72 de to forrige år.



Grafen viser passagerernes tilfredshed med forskellige incitamentsfaktorer på et indeks fra 0 til 100



De fleste faktorer ligger på niveau med tidligere kvartaler.

Både chaufførens kørsel og chaufførens kundeservice er faldet med 2 point siden Q3 2024, men har stadig høj tilfredshed.

Bussens udvendige rengøring er steget med 2 point til 79 indekspoint i Q3 2025.

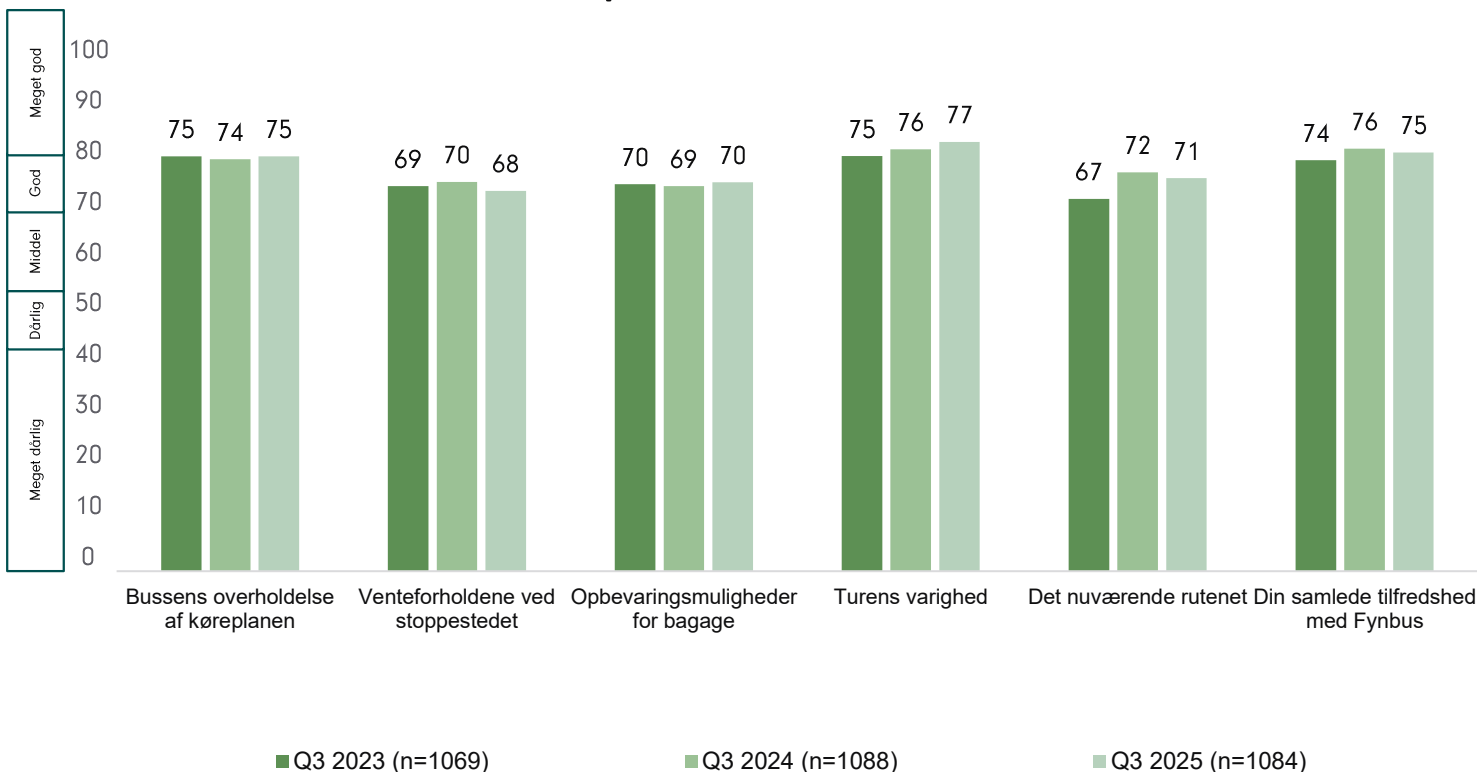
Hvad angår den indvendige rengøring, er niveauet fra Q3 2024 fastholdt.

Antallet af ledige siddepladser er faldet med 3 point, men en score på 80 er stadig et flot overordnet niveau.

Indeklimaet i bussen scorer 73 point, hvilket er en lille stigning på 1 indekspoint siden Q3 2024.



Grafen viser passagerernes tilfredshed med forskellige incitamentsfaktorer på et indeks fra 0 til 100



Blandt de øvrige incitamentsfaktorer er udviklingen siden Q3 2024 i høj grad fastholdt. De største ændringer i tilfredsheden ligger på 2 indekspoint.

Både bussens overholdelse af køreplanen, opbevaringsmuligheder og turens varighed er steget med et enkelt indekspoint siden Q3 2024.

Til gengæld er der sket mindre fald på 1 indekspoint for både det nuværende rutenet og den samlede tilfredshed med FynBus.

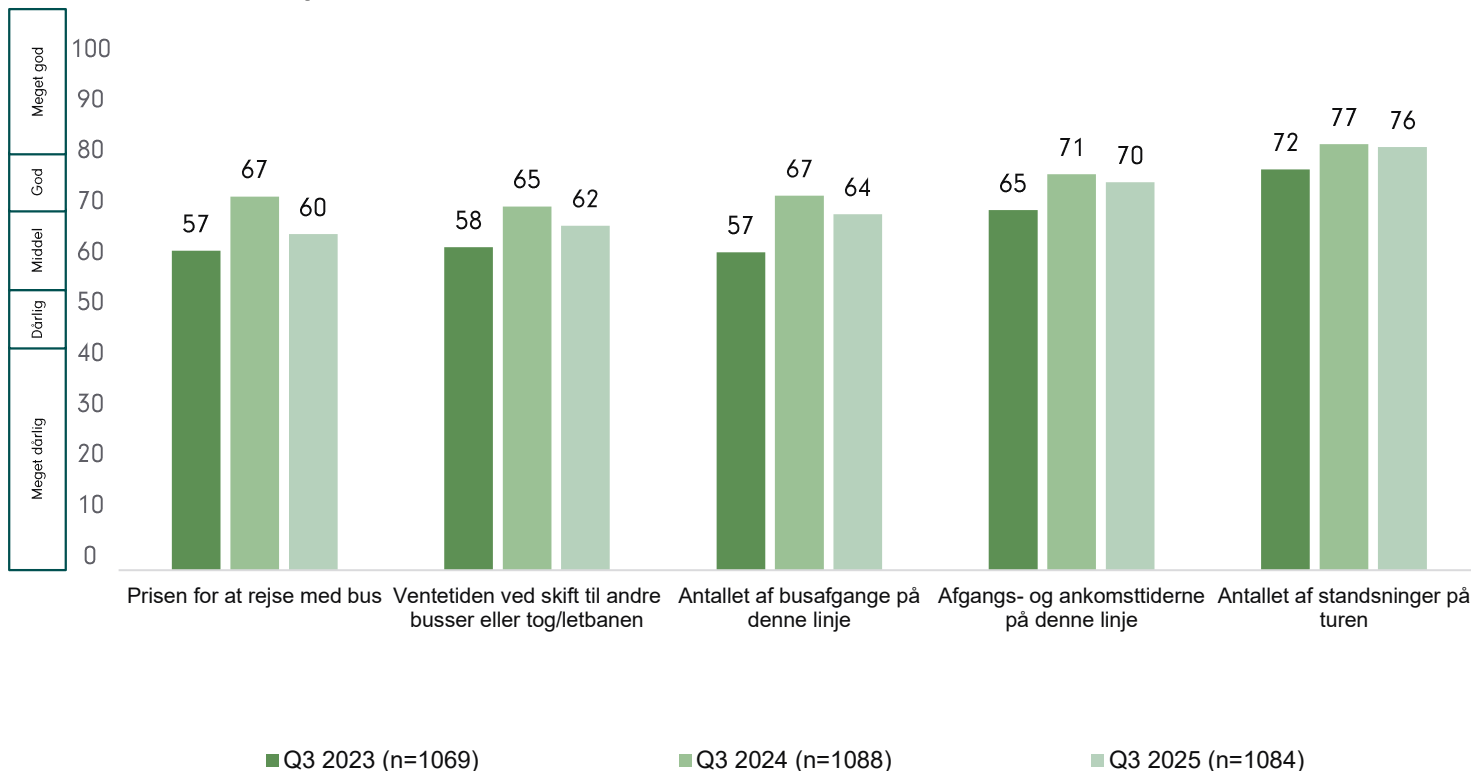
Derudover har også venteforholdene ved stoppestedet oplevet et mindre fald på 2 indekspoint siden Q3 2024.



ØVRIG TILFREDSHED



Grafen viser passagerernes tilfredshed med forskellige faktorer på et indeks fra 0 til 100



De fleste faktorer oplever et fald efter meget høje niveauer i Q3 2024. Dog ligger resultaterne fra Q3 2025 stadig over niveauet i Q3 2023.

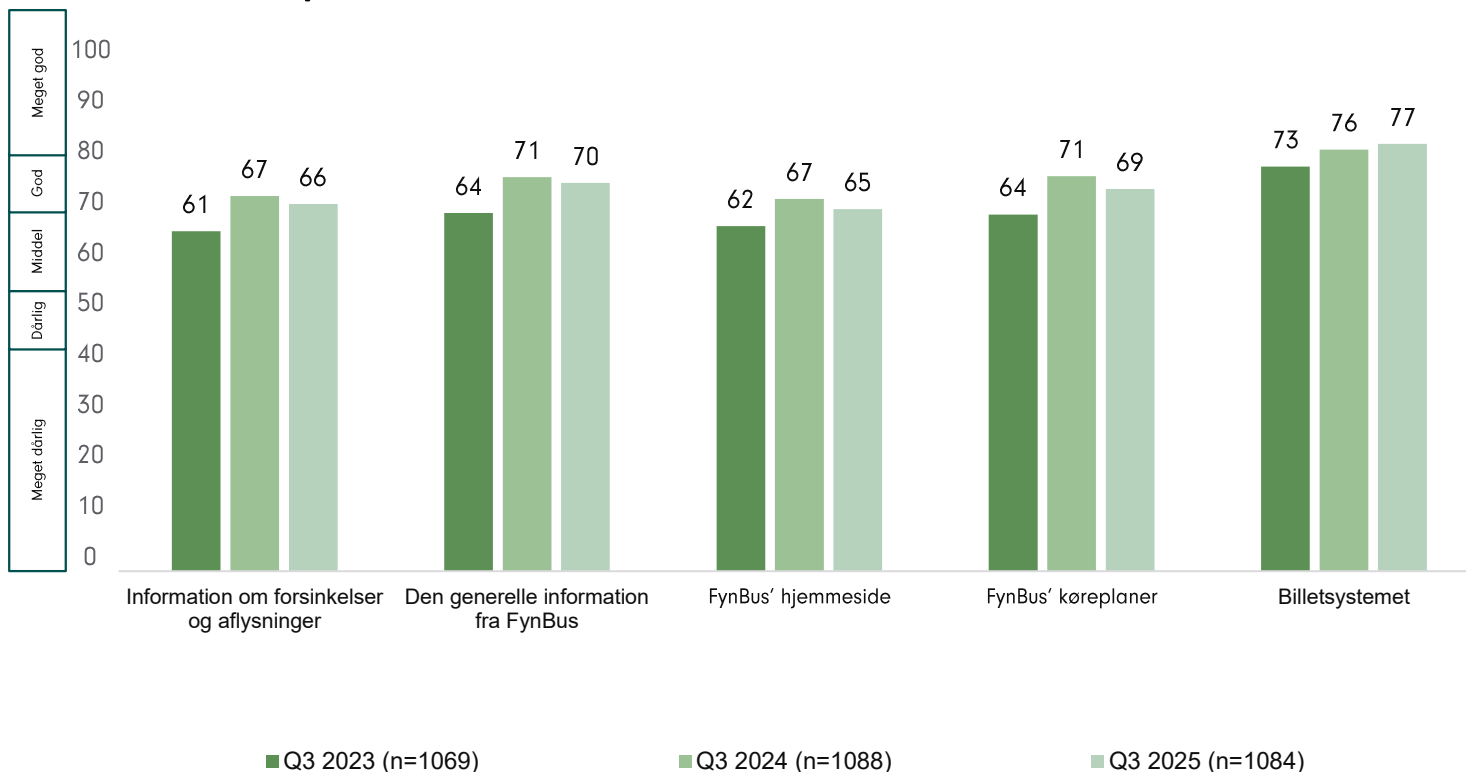
Der er højst tilfredshed med antallet af standsninger på turen, som ligger på 76 indekspoint i Q3 2025.

Det største fald i tilfredsheden siden Q3 2024 ses for prisen for at rejse med bus, som er faldet med 7 indekspoint siden Q3 2024.

Ventetiderne samt antallet af busafgange oplever begge fald på 3 indekspoint siden Q3 2024.



Grafen viser passagerernes tilfredshed med forskellige faktorer på et indeks fra 0 til 100



De 5 øvrige tilfredshedsfaktorer bliver i høj grad fastholdt nær de flotte niveauer fra Q3 2024.

Tilfredsheden med billetsystemet scorer højest med 77 point i Q3 2025, hvilket er en stigning på 1 indekspoint siden Q3 2024.

FynBus' køreplaner og hjemmesiden har begge oplevet et fald på 2 indekspoint siden Q3 2024, men ligger stadig på fine overordnede niveauer.

Tilfredsheden ift. Information om aflysninger og forsinkelser og den generelle information fra Fynbus er stort set uændret med et mindre fald på 1 indekspoint siden Q3 2024.



HOLDNINGSSPØRGSMÅL & PLUSTUR

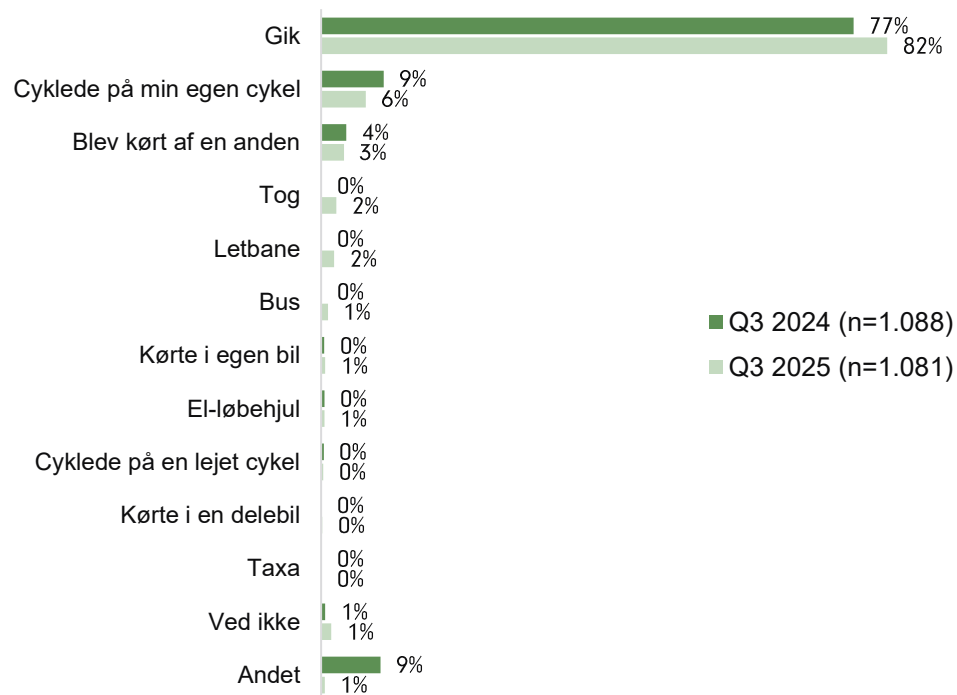


Størstedelen af passagerne går til stoppestedet

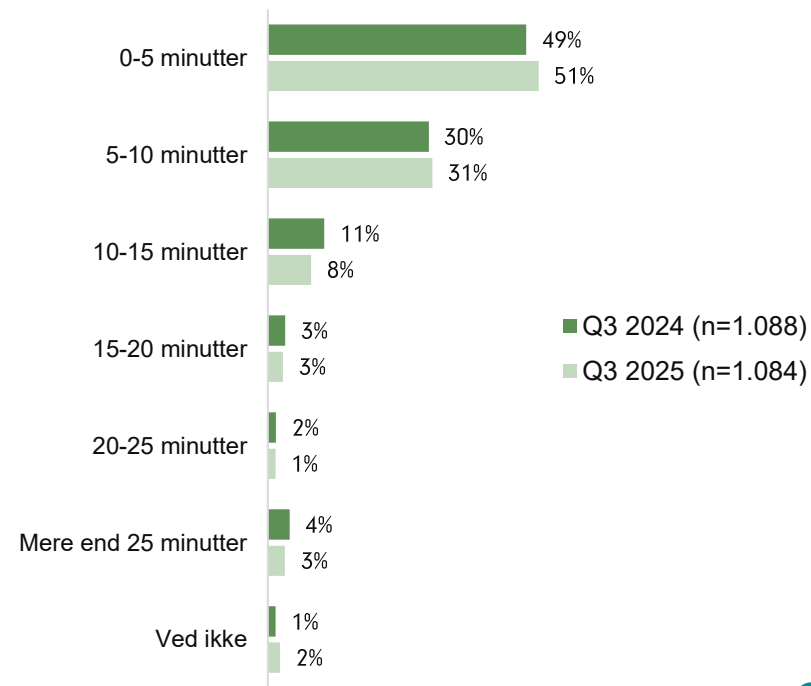
De fleste bruger maksimalt 10 minutter på at komme frem til det nærmeste stoppested.



Hvordan kom du hen til stoppestedet?



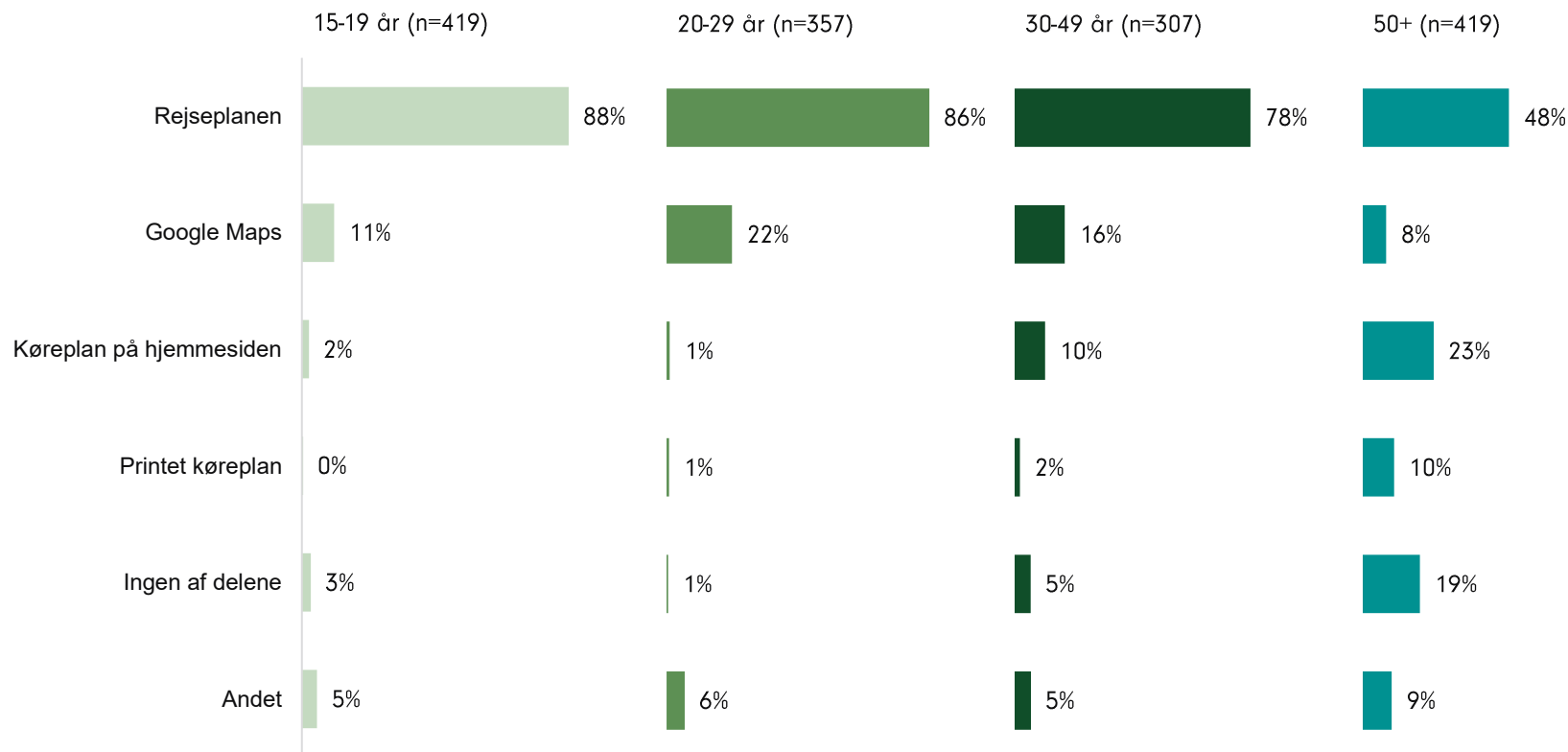
Hvor lang tid tog det at komme til stoppestedet?



Rejseplanen er særligt brugt af yngre generationer til at planlægge rejsen

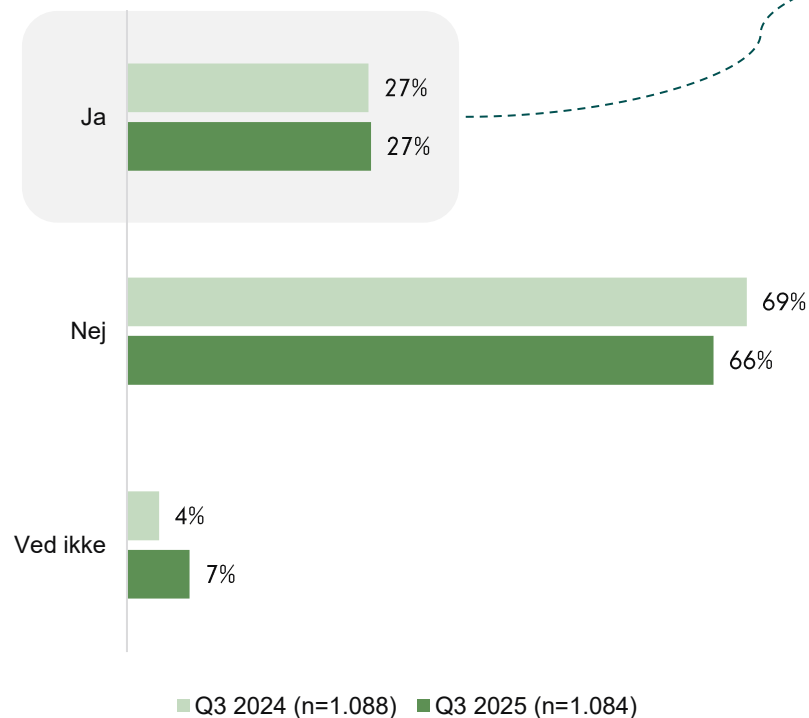


Hvilket værktøj benytter du, når du skal planlægge en rejse?

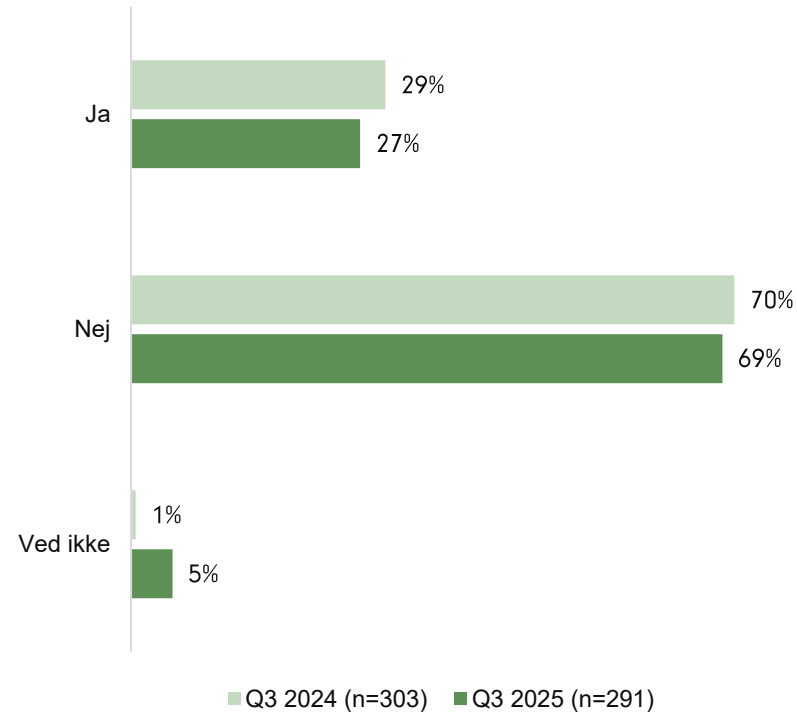


En fjerdedel kender til Plustur, mens 29% af denne base også har prøvet plustur

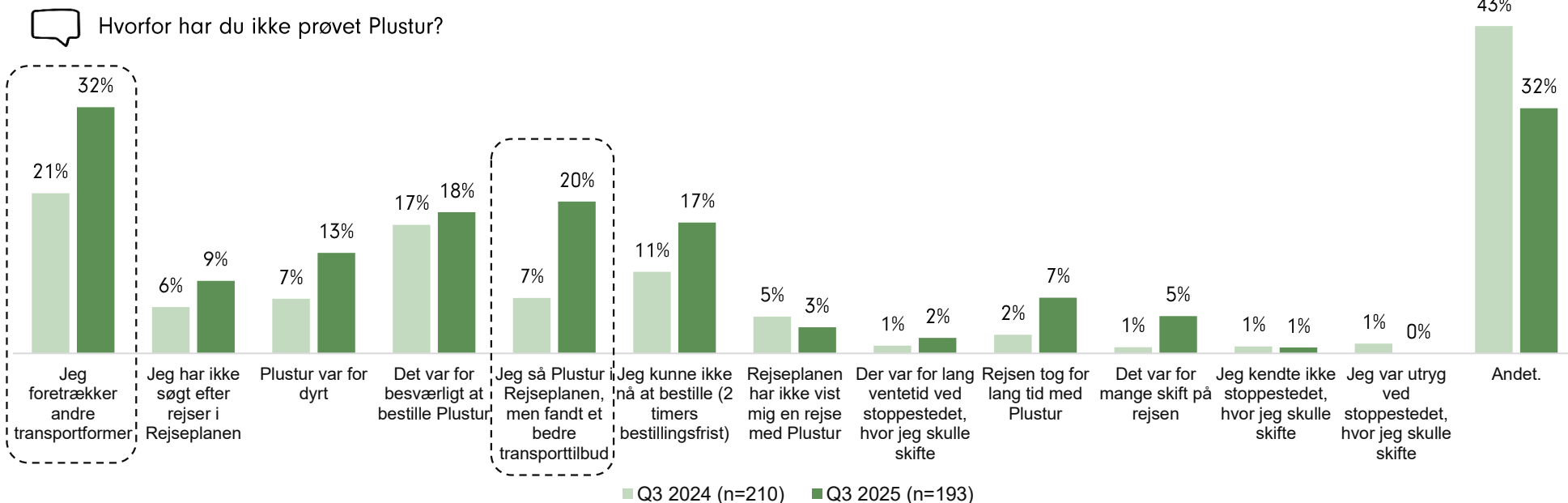
Kender du til plustur?



Har du prøvet plustur?



De primære årsager til ikke at prøve Plustur er, at passagerne foretrækker andre transportformer

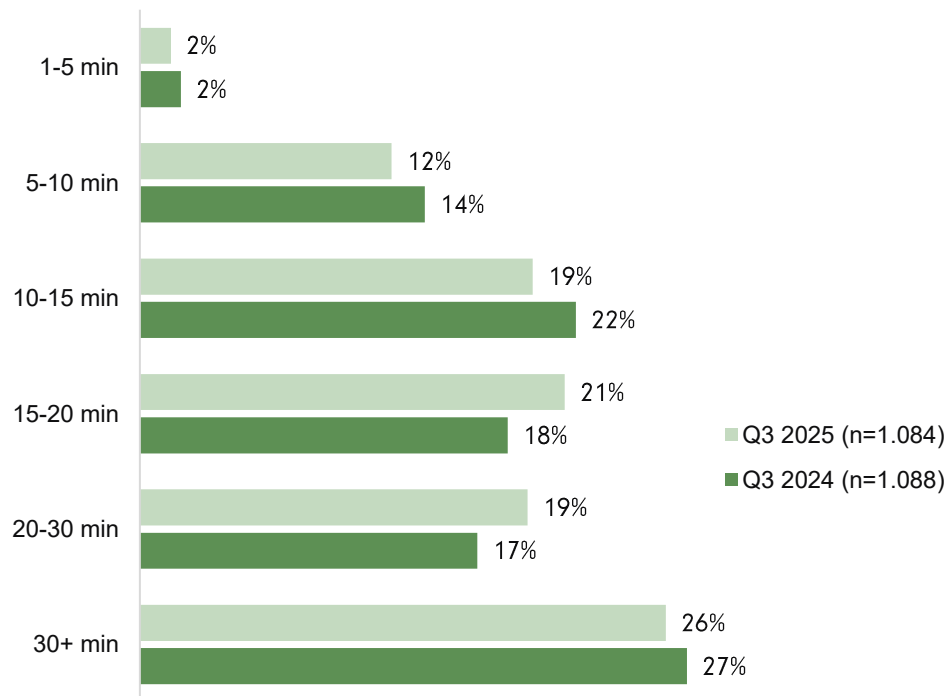


BAGGRUNDSINFORMATION

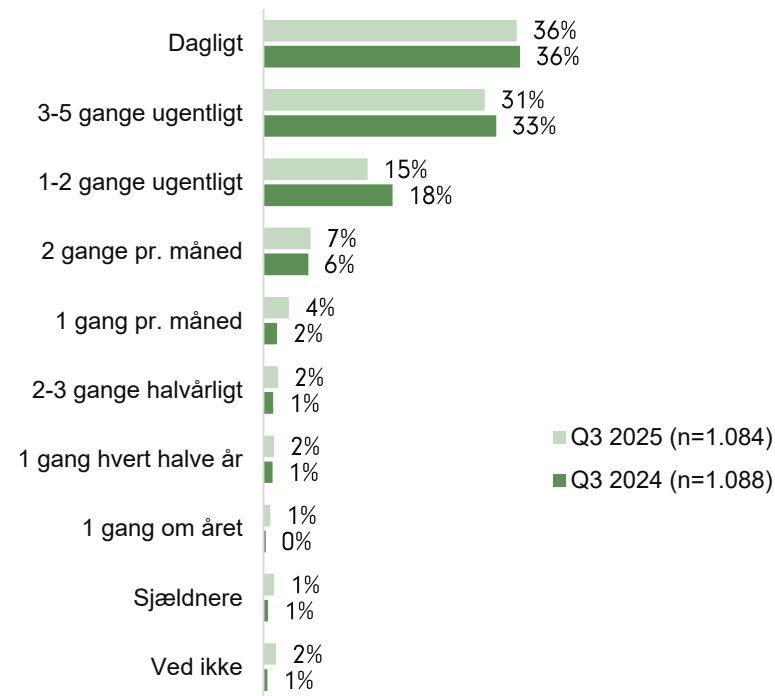


Turens varighed og hyppighed for kørsel

Hvor lang tid varer denne bustur?

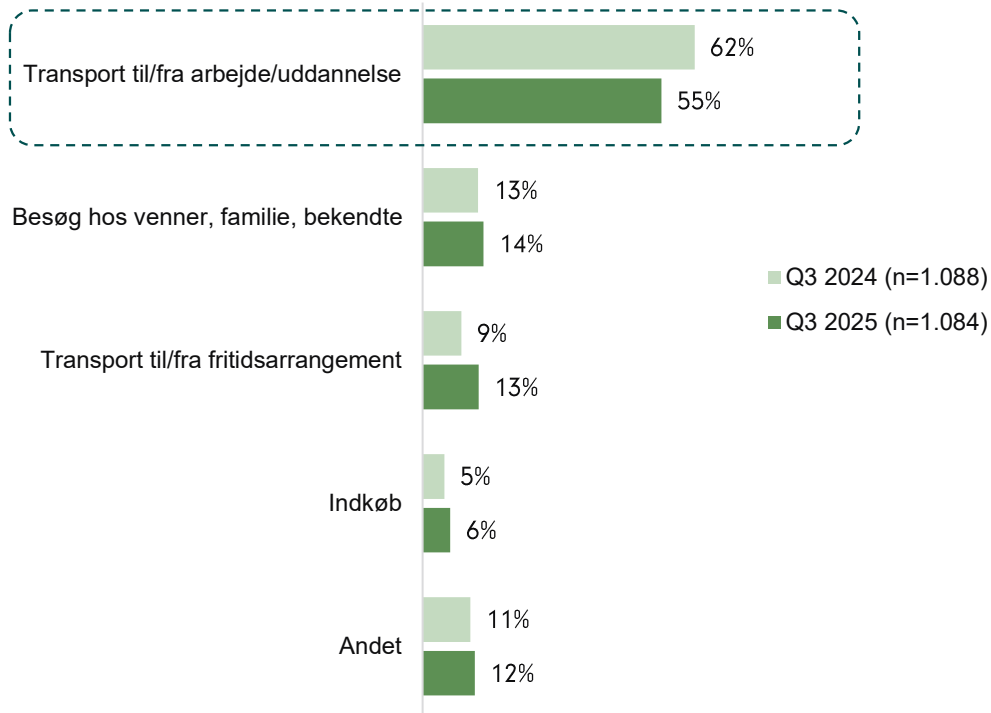


Hvor ofte kører du med en af FynBus' busser?

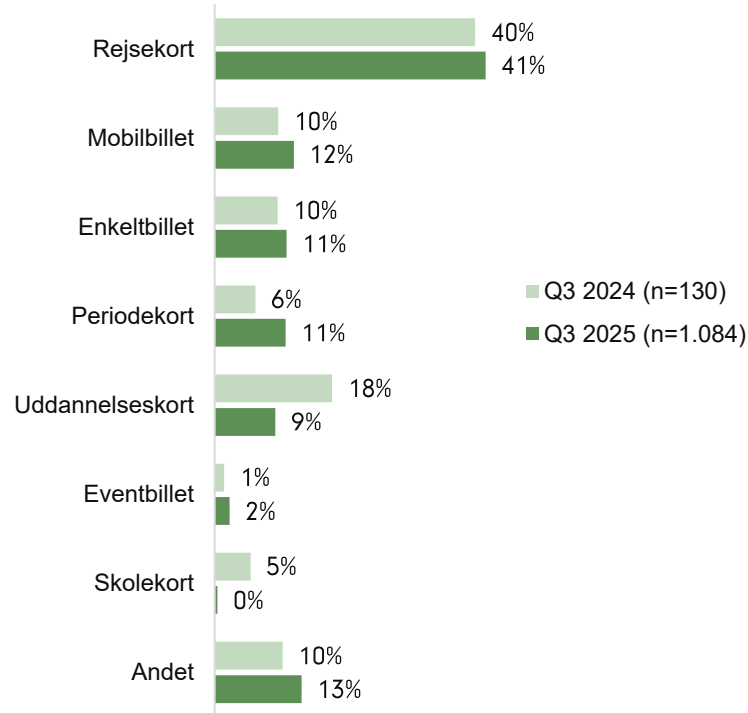


Årsager og rejsetyper

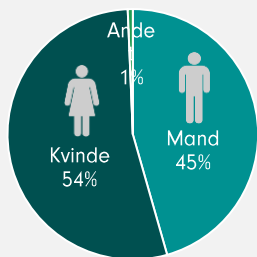
Hvad er årsagen til denne bustur?



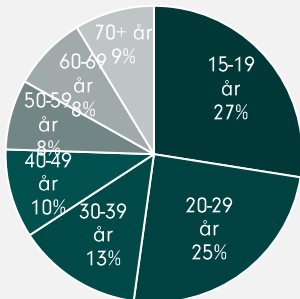
Hvilken billettype rejser du på?



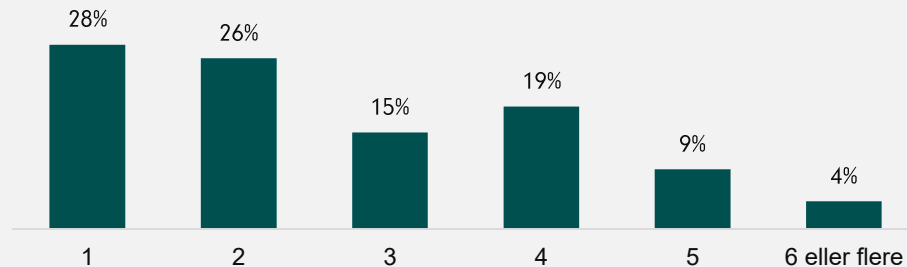
Fordeling på tværs af køn, alder, indtægt, husstand



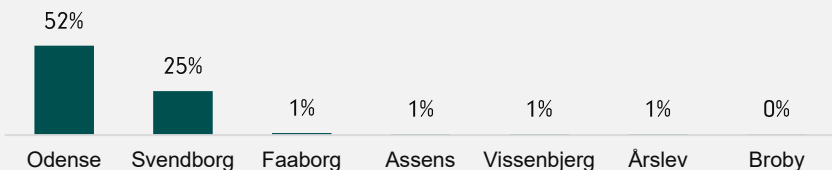
Q1. Er du..
base n = 1084



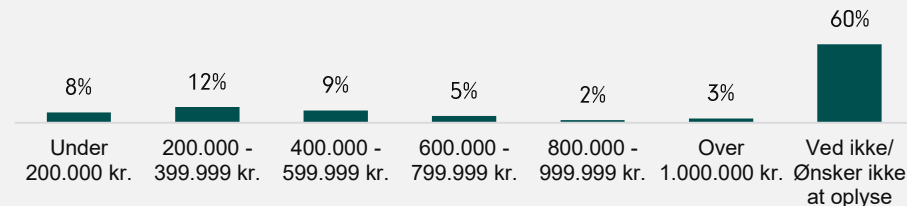
Q19. Hvor gammel er du? (Recoded)
base n = 1084



Q20. Hvor mange personer bor der i din husstand? base n = 1084



Bynavn
base n = 1084



Q21. Hvor stor er husstandens samlede indtægt årligt? base n = 1084



Christian Helm

Client Consultant - kontaktperson

Chhe@wilke.dk

+45 50 50 47 30



Anna Høg Mikkelsen

Data Insights Consultant

ami@wilke.dk

+45 30 52 77 17

