

# DAGSORDEN

## FynBus bestyrelsesmøde

Fredag den 7. februar 2025, kl. 12.00

### Deltagere:

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

### Administration:

Direktør Rasmus Bach Mandø  
Kontrakt og flexchef Ingrid Dissing  
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh  
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen  
Chef for Økonomi og Strategi Anne Lisa Kianzad

## INDHOLD

|                                                          |   |
|----------------------------------------------------------|---|
| Indhold .....                                            | 2 |
| Sager til beslutning: .....                              | 3 |
| 1. Tilpasning af Regional køreplan fra august 2025 ..... | 3 |
| 2. Det økonomiske årshjul.....                           | 5 |
| 3. Koncept for rutenumre på Fyn og Langeland .....       | 6 |
| Sager til drøftelse:.....                                | 8 |
| 4. Principper for indtægtsdeling mellem ejerne .....     | 8 |
| Sager til orientering:.....                              | 9 |
| Ingen .....                                              | 9 |
| 5. Meddelelser: .....                                    | 9 |
| 6. Eventuelt.....                                        | 9 |

## Sager til beslutning:

### 1. Tilpasning af Regional køreplan fra august 2025

#### Resumé:

*Efter implementering af den regionale masterplan i august 2024 har FynBus opsamlet de første erfaringer og foretaget yderligere vurdering af mulighederne for tilpasning af det regionale rutenet.*

*For at optimere det samlede tilbud og for at muliggøre en yderligere investering i A-nettet, foreslår administrationen at samordne en række eksisterende busruter, der i dag kører parallelkørsel. Administrationen vurderer ikke, det er miljømæssigt eller økonomisk hensigtsmæssigt at køre parallelkørsel.*

*Beslutningen medfører, at en række uddannelsesruter integreres i de eksisterende regionale ruter.*

#### Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender omfordelingen fra uddannelsesruter til det regionale trafiksystem
- godkender, at budgetforudsætninger for det regionale system udmøntes

#### Vedtagelse:

#### Sagsfremstilling:

FynBus implementerede 4. august 2024 en masterplan for de regionale ruter. I processen blev tydeliggjort, at det kunne være fornuftigt med yderligere justering, når man så de første erfaringer med A-ruterne.

I denne sag beskriver administrationen forslag til følgende tilpasninger:

- Bortfald af 11 ruter og servicereduktion på 2 ruter tilpasset ungdomsuddannelser
- Delvis geninvestering i det regionale system

Forventningen til A-nettet efter 2 års drift er en passagerfremgang på 21%. Siden implementeringen af A-nettet har der været en passagerfremgang på over 11%, og tendensen er stigende. Administrationen ønsker derfor at udvikle A-nettet yderligere.

#### Tilpasning af busbetjening af ungdomsuddannelser

FynBus indførte konceptet med uddannelsesruter i 2014, hvor mange dubleringsbusser blev konverteret til ruter der kører uddannelsessøgende direkte til ungdomsuddannelserne.

Siden 2014 er der på Fyn og Langeland sket et fald på i alt 7% i antallet af 16-19-årige, og der ses ind i et yderligere fald på 14% frem til 2032.

Ruter tilpasset ungdomsuddannelserne kører få køreplantimer, typisk med 1 afgang om morgenen og 2-3 afgange om eftermiddagen på skoledage. Busomkostningen udgør derfor en stor del af omkostningen på ruten. Med overgang til elbusser i forbindelse med nyt udbud, forventer administrationen at busomkostningerne udgør en endnu større del af omkostningen, hvorved disse ruter isoleret set forventes at blive væsentlig dyrere.

En del af de ruter, der er tilpasset ungdomsuddannelserne, har stort parallellforløb med andre regionale ruter. Hvor der tidligere ikke var tilstrækkelig kapacitet i de ordinære ruter til at tage kunderne fra begge busser, er der nu en række steder, hvor kapaciteten i de ordinære regionalruter også kan rumme passagererne fra de parallelle ruter målrettet uddannelsesstederne. Det nye A-net har bidraget til øget kapacitet i myldretiden på

grund af flere afgang. Administrationen skønner ikke, at det er økonomisk eller miljømæssigt hensigtsmæssigt at køre parallelt med to halvtomme busser.

Ruterne tilpasset ungdomsuddannelserne har typisk den højeste belægning på morgenturen og noget lavere belægning om eftermiddagen, hvilket indikerer at de uddannelsessøgende kørselsomfang om eftermiddagen vælger andre transportløsninger hjem.

Administrationen foreslår i denne sag, at 13 af i alt 30 ruter tilpasset ungdomsuddannelserne bortfalder eller reduceres i kørselsomfang, hvorefter passagererne henvises til andre ordinære ruter. Tabel 1 viser oversigt over de berørte ruter.

*Tabel 1: Forslag til ruter, der bortfalder eller reduceres*

| Rute | Strækning          | Tilpasning                | Parallelrute       |
|------|--------------------|---------------------------|--------------------|
| 808  | Faaborg-Odense     | Bortfalder                | 400A               |
| 809  | Nyborg-Odense      | Bortfalder                | 195                |
| 811  | Assens-Odense      | Bortfalder                | 100A/152           |
| 812  | Ebberup-Odense     | Bortfalder                | 110                |
| 813  | Ørsted-Odense      | Bortfalder                | 130                |
| 817  | Kerteminde-Odense  | Bortfalder                | 152, 816, 818, 885 |
| 819  | Nyborg-Odense      | Bortfalder                | 195                |
| 830  | Marslev-Nyborg     | Bortfalder                | 195                |
| 842  | Stige-Søndersø     | Bortfalder                | 300A               |
| 860  | Lohals-Svendborg   | Reduceres i kørselsomfang | 912                |
| 861  | Bagenkop-Svendborg | Reduceres i kørselsomfang | 913                |
| 863  | Bøjden-Svendborg   | Bortfalder                | 800A               |
| 865  | Ørbæk-Svendborg    | Bortfalder                | 800A/900A          |

Samlet vil forslaget medføre, at den regionale kørsel bliver reduceret med 12 driftsbusser og 6.350 køreplantimer. FynBus investerer samtidig i følgende udvidelser, der sikrer, at generne for de berørte passagerer minimeres og at der er tilstrækkelig kapacitet til rådighed:

- En ekstra morgenafgang på 400A (Faaborg-Odense) fra Faaborg
- En ekstra morgenafgang på rute 152 (Assens-Glamsbjerg-Odense) fra Assens
- En ekstra formiddagsafgang på rute 131 (Odense-Aarup-Haarby) fra Odense
- En ekstra morgenafgang på rute 195 (Odense-Langeskov-Nyborg) fra Nyborg
- En ekstra morgenafgang på rute 300A (Bogense-Odense) fra Odense
- Fire ekstra eftermiddagsafgange på rute 300A (Bogense-Odense)
- En ekstra dubleringstur fra Faaborg til Svendborg på rute 800A (Nyborg-Svendborg-Faaborg)
- En ekstra morgen- og eftermiddagsafgang på rute 851 (Faaborg-Glamsbjerg) på strækningen Bøjden-Faaborg
- Tilkøb af fast eftermiddagsafgang på telerute Bøjden-Faaborg
- En ekstra morgenafgang Oure-Svendborg på rute 800S (Nyborg-Svendborg-Faaborg)
- Ekstra morgen- og eftermiddagsafgang på den fælleskommunale rute 162 (Svendborg-Ørbæk-Odense)

Udvidelserne vil samtidig komme øvrige passagerer på de listede ruter til gode, da de vil opleve flere afgang.

På alle ruter tilpasset ungdomsuddannelserne er der i alt ca. 2.350 passagerer dagligt. På de foreslåede bortfaldne ruter er der dagligt ca. 1.000 passagerer. Af disse vil langt de fleste ikke opleve ændringer. ca. 100 passagerer til og fra uddannelsesstederne vil dagligt blive berørt af servicereduktioner i større eller mindre grad i form af fx skift og længere transporttid, heraf ca. 2/3 i forbindelse med hjemtransporten. Alle

uddannelsessøgende vil fortsat have et kollektiv bustransporttilbud til deres ungdomsuddannelse. FynBus vil i den praktiske køreplanlægning sikre, at nødvendige skift optimeres så den samlede rejsetid minimeres.

### Økonomiske konsekvenser

Administrationen har en aftale med Region Syddanmark om, at der med udgangen af 2026 højst må være en gæld på 20 mio. kr. på den regionale buskørsel. Derfor er der i det vedtagne budget indregnet en besparelse på 3,5 mio. kr. i 2025 stigende til 7,6 mio. kr. i 2026 og frem, som skal realiseres gennem nedlæggelse af ruter tilpasset ungdomsuddannelserne og de afledte færre køreplantimer og driftsbusser.

De økonomiske konsekvenser af bortfald af de beskrevne ruter og busser i denne sag er en nettobesparelse på ca. 8 mio. kr. årligt. I 2025 er besparelsen 3,5 mio. kr., da omlægningen først sker fra august måned. Derved realiseres den besparelse, der er lagt ind i budgettet i både 2025 og overslagsårene.

Der er fortsat store usikkerheder vedrørende udviklingen i passagertal og omkostningsindekser, og FynBus følger løbende med i udviklingen.

## **2. Det økonomiske årshjul**

### **Resumé:**

*Denne sag beskriver det fremadrettede økonomiske årshjul i forhold til bestyrelsen. Administrationen foreslår bl.a. en justering i antallet af budgetopfølgninger samt indholdet i førstebehandling af budgettet.*

### **Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender budgetprocessen som beskrevet i sagen
- godkender to årlige budgetopfølgninger i hhv. maj og november

### **Vedtagelse:**

### **Sagsfremstilling:**

Det økonomiske årshjul i FynBus består af tre hovedopgaver: Budgetlægning, budgetopfølgning (forventet regnskab) samt årsregnskab. Processen i dag følger nedenstående tidsplan:

|           |                                                |
|-----------|------------------------------------------------|
| Maj:      | Godkendelse af årsregnskab                     |
| Juni:     | Budgetopfølgning 1 for Q1                      |
|           | Godkendelse af takster for kommende år         |
|           | Førstebehandling af budget for det kommende år |
| Oktober:  | Budgetopfølgning 2 for Q2                      |
|           | Andenbehandling af budget for det kommende år  |
| December: | Budgetopfølgning 3 for Q3                      |

Det har været et ønske fra flere kommuner, at budgetprocessen i højere grad samordnes mellem FynBus og kommunerne. Derfor foreslår administrationen en række justeringer af det økonomiske årshjul i FynBus, som dels skal fremme budgetsikkerheden i kommunerne, og dels skal tilvejebringe økonomiske data til bestyrelsen hurtigere.

Nedenfor er ændringerne beskrevet.

**Godkendelse af årsregnskabet** foreslås fremrykket til Q1. Derved får bestyrelsen hurtigere overblik over, hvordan året er endt, og det giver mulighed for at foretage justeringer tidligere på året, hvis der er behov for det. Det vil dog ikke være muligt at gennemføre før i 2026, da administrationen i år skal håndtere regnskabslukning i flere økonomisystemer.

**Budgetopfølgningerne** foreslås tilpasset, så der fremover er to årlige budgetopfølgninger:

- Budgetopfølgning 1 lægges i maj måned, hvor bestyrelsen får et overblik over, hvordan det første kvartal er endt.
- Budgetopfølgning 2 lægges i december måned, hvor bestyrelsen får et overblik over, hvordan tredje kvartal er endt.

Der gennemføres ikke budgetopfølgning efter andet kvartal, da den i dag kommer for sent til at kunne have reel styringsmæssig effekt. Administrationen arbejder i stedet på at tilvejebringe løbende ledelsesinformation til bestyrelsen med relevante og opdaterede økonomiske nøgletal.

**Budgetprocessen** skærpes, så der allerede ved førstebehandlingen i juni måned bliver indarbejdet flere ændringer, end tilfældet er i dag. Det giver kommunerne større budgetsikkerhed end i dag, hvor mange ændringer først indarbejdes i forbindelse med andenbehandlingen, og derved godkendes, efter at kommunerne har godkendt deres kommende budgetter.

Det foreslås, at der i forbindelse med førstebehandlingen indregnes følgende:

- P/L-regulering af de administrative udgifter med udgangspunkt i KL's udmeldte reguleringer
- maj måneds omkostningsindeks for el, diesel og HVO
- takststigninger godkendt af TakstVest samt udnyttelse af det fulde takstloft på egne produkter
- økonomiske konsekvenser af bestyrelsesbeslutninger
- økonomiske konsekvenser af digitaliseringsprogrammet under Rejsekort & Rejseplan A/S
- økonomiske konsekvenser af køreplantilpasninger
- økonomiske konsekvenser af lovændringer

Den største usikkerhed er knyttet til anvendelsen af omkostningsindekset i maj måned. Derfor vil der frem mod andenbehandlingen af budgettet ske en vurdering af, om omkostningsindekset har ændret sig signifikant, så der er behov for en korrektion.

Forslaget har været i høring i kommunerne, og det har ikke afstedkommet behov for justeringer.

### 3. Koncept for rutenumre på Fyn og Langeland

#### Resumé:

*FynBus ønsker at indføre et nyt koncept for rutenumre for busser på Fyn og Langeland, da det nuværende system fremstår ulogisk og præget af levn fra tiden før kommunesammenlægningen og etableringen af et fælles trafikselskab.*

#### Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender nyt koncept for rutenumre

#### Vedtagelse:

### Sagsfremstilling:

FynBus ønsker at indføre et nyt koncept for rutenumre for busser på Fyn og Langeland, da det nuværende system er ulogisk og præget af levn fra tiden før kommunesammenlægningen og etableringen af et fælles trafikselskab.

Administrationen har derfor udarbejdet et forslag, som er blevet kvalitetssikret af relevante afdelinger i FynBus.

Det nye koncept er udarbejdet for at leve op til følgende kriterier:

- Det skal være brugervenligt og logisk set fra et kundeperspektiv
- Det skal være teknisk muligt
- Det skal være fremtidssikret
- Det skal tilnærme sig nationale standarder

Forslaget tager udgangspunkt i en ensretning, hvor bybusser, regionalbusser og lokalbusser får nye numre i logiske sekvenser.

Konkret vil det betyde, at den fremtidige rutenummerering i FynBus' område vil se ud som følger:

#### Regionale ruter:

- A-ruter: **100A, 200A, 300A, 400A, 800A, 900A**
  - Rutevarianter af A-ruter: Fx. 100A: **101, 102**
- Øvrige regionale ruter (+ fælleskommunale): **110-199**
- Ruter tilpasset ungdomsuddannelser: **210-299**

#### Bybusser:

- Odense: **10-30**
  - A-ruter, bybus – **10A, 11A** osv.
- Svendborg: **70-79**
- Middelfart: **80-89**
- Nyborg: **90-99**

#### Lokalruter:

Inddelt efter kommuner, fx:

- Nordfyn: 310-349
- Middelfart: 350-399
- Assens: 410-449
- FMK: 450-499
- Kerteminde: 510-549
- Nyborg: 550-599
- Svendborg: 610-649
- Langeland: 650-699

Numre i de enkelte skoledistrikter bør ligge op ad hinanden.

### Processen herfra

Iværksættelsen af det nye nummersystem vil ske løbende, når det er relevant, samt teknisk og praktisk muligt. Implementeringen vil typisk foregå i takt med større omlægninger, køreplanskifte og udbud, så historiefortællingen bliver en del af den forandring, der i forvejen finder sted. Mest aktuelt lige nu er trafikomlægningerne i Odense og udbuddet af regionale og lokale busser.

Administrationen forventer at overgangen til de nye busnumre vil ske i løbet af de kommende 2-3 år. Administrationen vil gå i gang med den detaljerede planlægning, hvis konceptet bliver vedtaget.

## SAGER TIL DRØFTELSE:

### 4. Principper for indtægtsdeling mellem ejerne

#### Resumé:

*FynBus fordeler årligt ca. 210 mio. kr. mellem selskabets kommunale og regionale ejere og Odense Letbane. Indtægterne kommer primært fra salg af rejsehjemmel til bus og letbane, mens en mindre del kommer som statslige tilskud eller fra togselskaberne.*

*Der kommer løbende nye rejsehjemler, ruterne optimeres og omlægges, og letbanen har siden 2022 transporteret flere og flere passagerer rundt i Odense. Disse ændringer har betydet, at rejsemønstrene har ændret sig. Administrationens anbefaler derfor, at principperne for indtægtsdeling revurderes med henblik på at sikre en så præcis fordeling af indtægterne som muligt.*

#### Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- drøfter forslag til justerede principper for indtægtsdeling

#### Vedtagelse:

#### Sagsfremstilling:

Der er i seneste tre år sket en række væsentlige ændringer i både indtægter/rejsehjemler og rejsemønstre.

Rejsekort og Rejseplan A/S er i gang med at udrulle en række digitaliseringsinitiativer, hvoraf det digitale rejsekort er sat i drift og erstatter det fysiske rejsekort.

Odense Letbane er sat i drift og har nu et passagertal på knap 6 mio. årligt. Med Odense Letbane fulgte også et nyt betalingsprodukt – QR-billetten – og kampagnebilletterne UngOdense og OdenseNU er introduceret. Der blev i 2024 solgt knap 3,1 mio. kampagnebilletter, hvoraf UngOdense og OdenseNU udgjorde 3 mio.

Regionens rutenet er medio 2024 blevet forbedret. Med introduktionen af A-ruterne er der sket en tilvækst af passagerer, og A-ruterne er blevet alternativer til både bybusser, letbane og tog.

Ovennævnte initiativer har betydet, at passagererne har fået nye muligheder for at transportere sig rundt og købe nye billetprodukter på nye platforme. Da ændringerne er så væsentlige, anbefaler administrationen at følge op på indtægtsdelingen, så den også fremover afspejler, at indtægterne på de forskellige ruter tilfalder ejeren af ruten.

#### Forslag til principper for indtægtsdeling

De nuværende principper for indtægtsdeling er gennem årene blevet justeret, og består af en række forskellige fordelingsprincipper og -nøgler. De er oftest baseret på tilgængelige rejsedata og rejse-undersøgelser, hvoraf nogle er af ældre dato. Endelig er der på enkelte områder aftalt nogle fordelinger.

Derfor lægger administrationen op til, at de nuværende fordelingsprincipper og -nøgler vurderes med henblik på at fastslå, om der er mulighed for en mere præcis fordeling. Det overordnede princip om at indtægterne på en rute skal tilfalde ejeren af ruten fastholdes. Hvor præcis denne udmåling kan blive, afhænger af tilgængelige data. Dette er beskrevet i nedenstående fire fordelingsprincipper.

#### Princip 1

Der findes data om hvilken rute, der er valgt, således indtægten fra rejsen kan deles direkte til ejeren/ejerne af ruten. Det gælder fx Rejsekort Classic, Rejsekort som app og DSB Tjekind.



**Princip 2**

Der findes data om rejsevej fra/til stoppested, zoner eller adresser, der gør det muligt at sandsynliggøre en eller flere ruter. Det gælder fx skole-, ungdoms- og pendlerkort.

**Princip 3**

Hvor det ikke er muligt at bestemme ruten ud fra data på solgt kort eller billet, benyttes rejsekortdata til fordeling af indtægterne. Det gælder fx geografisk specifikke kampagneprodukter.

**Princip 4**

Indtægten er uafhængig af salg og rejsemønstre og fordeles efter nærmere definerede nøgler. Det gælder fx statslig kompensation for gratisbørn og soldaterkort.

Med ovennævnte principper vil administrationen rubricere de nuværende indtægtstyper på baggrund af mulig datatilgængelighed, og der vil ift. princip 4 blive foretaget en vurdering af fremtidige fordelingsnøgler.

Til at bistå med opgaven forventes der indgået aftale med COWI. De bistår flere trafikselskaber med netop denne opgave, og kan bibringe viden om muligheder, effektive arbejdsgange og digitalisering. Især effektive arbejdsgange og digitalisering af indtægtsdelingsmodellen vil være en forudsætning for at fremrykke budgetopfølgningerne, jf. sag 2 om det økonomiske årshjul.

De væsentligste indtægtstyper, der bør justeres efter de nye principper, er specialbilletter, kompensation for gratisbørn og off-peak rabatten. Hertil kommer en mere præcis beregning vedrørende pendler- og pendlerkombikort.

**SAGER TIL ORIENTERING:**

Ingen

**5. MEDDELELSER:**

- Omkostningsindeks
- Status udbud
- Status ekspertudvalg
- Sag om afgift
- Status på billetkontrol
- Visiteret kørsel i FMK
- Status Rejsekort
- Bevilling til knudepunkter
- Status nyt koncept for åben flextrafik

**6. EVENTUELT**