

REFERAT

FynBus bestyrelsesmøde

Fredag den 26. september 2025, kl. 12.30

Deltagere:

Formand Tim Vermund, Odense
Næstformand Kim Johansen, Region Syddanmark
Jim Staffensen, Assens
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Anne Fiber, Kerteminde
René Larsen, Langeland
Regitze Tilma, Middelfart
Ole Tyrsted Jørgensen, Nyborg
Lars Erik Hornemann, Region Syddanmark - *Afbud*
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. Nyt koncept for åben flextrafik	3
2. Takster 2026	5
3. Rammer for udbud af buskørsel i Odense Kommune	7
4. Mødeplan for bestyrelsen i 2025	8
Sager til drøftelse:.....	9
5. Revideret Model for indtægtsdeling mellem FynBus' ejere	9
Sager til orientering:.....	12
6. Status for arbejdet med busfremkommelighed.....	12
7. Meddelelser:	13
8. Eventuelt	13

Sager til beslutning:

1. NYT KONCEPT FOR ÅBEN FLEXTRAFIK

Resumé:

FynBus' bestyrelse besluttede på sit møde den 13. december 2024 at sende nyt koncept for åben flextrafik i høring. Konceptet skal være implementeret januar 2026.

Det nye koncept blev sendt i høring i kommunerne den 29. januar 2025. Der er nu kommet tilbagemeldinger fra kommunerne, der alle tiltræder det nye koncept.

Kommunerne har samtidig fremsat ønsker og forslag til ændringer og/eller supplementer til konceptet.

Som en del af beslutningen skal administrationen udarbejde en model for rabat, når turen bestilles til flere rejsende. Konceptet forelægges bestyrelsen i denne sag.

Sagen forelægges til beslutning af det nye koncept samt model for rabat ved flere rejsende.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender nyt koncept for åben flextrafik
- godkender model for rabat ved flere rejsende

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelse besluttede på sit møde den 13. december 2024 et nyt koncept for åben flextrafik, der skal være implementeret januar 2026. Samtidig har bestyrelsen besluttet, at der skal udarbejdes en rabatmodel, når en tur bestilles til flere rejsende.

Bestyrelsen besluttede i samme forbindelse, at det nye koncept skulle sendes i høring hos kommunerne på Fyn og Langeland. Indkomne høringssvar fra kommuner og deres høringsparter er positive overfor konceptet. Høringssvarene er opsamlet i Bilag 1.1.

Alle kommuner tiltræder det nye koncept, og enkelte kommuner har i forlængelse af beslutningen fremsendt supplerende forslag til ændringer og forudsætninger.

Nyt koncept for åben flex omfatter:

- Bestilling uden kundeoprettelse. Dette er muligt ultimo september 2025.
- Dækker alle kommunerne på Fyn og Langeland
- Det vil være muligt at køre på tværs af kommuner
- 1 times bestilling. Det vil også gælde for kunder, der er visiteret til handicapkørsel
- Alle former for åben flexkørsel bliver kaldt "flectur"
- Rejseplanen tilrettes så det ikke længere fremgår om der er tale om en flectur, plustur, telerute eller teletaxi
- Ens priser for flectur på tværs af kommunerne
- Åbningstiden for flectur vil være kl. 06.00 – 24.00

- Der indføres byzone i dele af Odense kommune til en højere pris, der sidestilles med taxi
- Opsætning af knudepunktsskilte i løbet af foråret 2025. Der er endnu ikke opsat knudepunktsskilte, men FynBus er i dialog med kommunerne om opsætningen.
- Rabat ved flere rejsende

Høringen i kommunerne

FynBus' bestyrelse sendte den 29. januar 2025 det nye koncept for flextrafik i høring i kommunerne på Fyn og Langeland med ønske om:

- En beslutning fra de enkelte kommuner, om hvorvidt de ønsker at tilbyde åben flextrafik som beskrevet i det nye koncept
- Eventuelle bemærkninger til det nye koncept

Kommunerne har nu behandlet sagen politisk i de relevante udvalg og alle kommuner har tilsluttet sig det nye koncept.

Der er desuden kommet høringssvar fra Ældreråd/Seniorråd, Faglige Seniorer, Lokalråd, Handicapråd, Friskoler, Landsbyråd, Fynsland, Ungdomsråd m.fl. i kommunerne.

Der er positive tilbagemeldinger i høringssvarene fra flere kommuner og råd, foreninger m.m. især omkring:

- Kortere tidsbestilling
- Konceptet er brugervenligt
- Konceptet benævnes under ét som 'flextrafik'
- Fælles ordning for alle kommuner
- Bug af ordningen uden at skulle oprette brugerprofil

Flere kommuner og råd, foreninger m.m. har særligt bemærket, at den åbne flextrafik bliver dyrere for brugerne.

Der er ønsker og forslag om bl.a.:

- Lavere takst pr. tur
- Rabatordninger
- Markedsføring
- Øget brug af Rejseplanen
- Lokal fleksibilitet

Derudover havde kommunerne bemærkninger om, at:

- At FynBus holder kommunerne orienteret om den økonomiske udvikling af konceptet.
- Tilkendegivelse om at ændringer af konceptet skal behandles politisk i kommunerne
- Tilkendegivelse om, at knudepunktsskilte må afvente Vejdirektoratet udmeldinger

Kommunernes og høringsparternes høringssvar fremgår af Bilag 1.1.

Rabat når turen bestilles til flere rejsende

Administrationen indstiller, at der indføres en rabat for medrejsende på 50% af egenbetalingen for de passagerer der bestilles til, ud over den første passager.

En passager betragtes som medrejsende, hvis rejsen foretages med samme udgangspunkt og destination for alle passagerer i den enkelte rejsebestilling.

I 2024 var 13% af passagererne i den åbne flextrafik medrejsende. Administrationen forventer, at muligheden for rabat for en medrejsende vil løfte andelen af medrejsende fra 13% til 20% i den åbne flextrafik.

Med forventningen falder indtægten for alle 20% af de samkørsler, hvor der nu indføres en rabat, mens udgiften falder med 7% fordi færre vogne skal aktiveres (forskellen mellem 20% og 13%)

Administrationens beregning af den forventede nettoudgift med forslaget viser af den foreslåede rabatordning stort set er udgiftsneutral for alle kommune:

Tabel 1: Opgørelse af udvikling i nettoudgift ved indførelse af medrejsenderabat i den åbne flextrafik, 2024

Udvikling i nettoudgift ved indførelse af medrejsenderabat (50%) - forventning: 20% af alle passagerer i den åbne flextrafik bliver medrejsende										
	Assens	Faaborg-Midtfyn	Kerteminde	Langeland	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Odense	Svendborg	Samlet
Nettoudgift (2024)	961.000	1.774.000	680.000	9	1.336.000	1.153.000	300.000	793.000	832.000	7.829.009
Omkostning ved rabat	41.000	98.000	36.000	0	65.000	39.000	14.000	6.000	55.000	354.000
Besparelse ved ikke-aktiveret vogn	-47.000	-91.000	-33.000	0	-62.000	-58.000	-15.000	-44.000	-44.000	-394.000
Beregnet ny nettoudgift	955.000	1.781.000	683.000	9	1.339.000	1.134.000	299.000	755.000	843.000	7.789.009
Difference i nettoudgift	-1%	0%	0%	0%	0%	-2%	0%	-5%	1%	-1%

Som det fremgår af tabellen, vil den foreslåede rabatordning ikke giver ejerne flere udgifter, mens brugerne vil opleve bedre vilkår ved samkørsel.

Administrationen vil lave markedsføringskampagne af det nye koncept for åben flextrafik før og efter ikrafttræden januar 2026, og vil evaluere konceptet i løbet af 2026.

Bilag:

Bilag 1.1 Høringssvar fra kommuner og høringsparter

2. TAKSTER 2026

Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til takster for 2026 for bus- og letbanekørsel samt handicapkørsel. Trafikstyrelsen har for 2026 udmeldt et takststigningsloft på 1,0 % for trafikselskaber. Bestyrelsen har på mødet i april 2025 drøftet udnyttelsen af takststigningsloftet på kollektiv trafik og på baggrund af den drøftelse indstiller administrationen en takststigning på 1,0 %, således, at taksterne følger udviklingen i driftsomkostningerne.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender en takststigning på 1,0 % på bus- og letbanekørsel
- godkender en takststigning på handicapkørsel på 1,0 %
- godkender en rabat på 20 % på egenbetalingen ved selvbetjening
- godkender, at de økonomiske konsekvenser indarbejdes i budget 2026

Vedtagelse:*Godkendt som indstillet***Sagsfremstilling:**Baggrund

Trafikselskaberne og togoperatørerne i Danmark har en aftale om, at der en gang årligt justeres takster. Næste gang er 17. januar 2026.

Takstændringerne skal ske inden for Statens udmeldte takststigningsloft for standardbilletter. Der er for 2026 et takststigningsloft på 1%. Takststigningsloftet er fastsat som udviklingen i det omkostningsbaserede indeks og er bl.a. et udtryk for den generelle udvikling i nettopriser, brændstof og lønninger. Udmøntningen af takststigninger er med til at balancere indtægter og udgifter. Hvis et trafikselskab vælger ikke at udnytte takststigningsloftet fuldt ud samme år, kan det anvendes senere. Der er opsparet 4,8 % af de udmeldte takstlofter fra de sidste års udmøntning.

På baggrund af bestyrelsens drøftelse d. 11. april præsenterer administrationen en model for udmøntning af takststigningen på 1 %.

Selskaberne i Takst Vest er blevet enige om en takststigning på pendlerkort, så pendlerkort med 30 dages gyldighed stiger 30 kr. for 4 og 5 zoner. Denne takststigning optager 0,3 % af den samlede takststigning, hvorfor FynBus skal udmønte 0,7 % for enkeltbilletter og rejsekort.

Forslag til takstændring for busser og letbane

Forslaget forsøger at gøre takstsætningen mere overskueligt ved at lade merprisen for én ekstra zone være konstant. Derudover gøres priskurven fladere som anbefalet i ekspertrådets rapport om økonomi og takster, dog kun hvad der kan lade sig gøre inden for takststigningsloftet.

Prisen på **enkeltbillet** 1-2 zoner stiger 1 kr. og prisen for 3 zoner er 11 kr. dyrere end 1-2 zoner. Herfra sættes prisen konstant på 10 kr. pr. ekstra zone. Dette følger tilnærmelsesvis prissætningen hos de andre trafikselskaber i Vestdanmark. Forslaget hæver prisen 1-5 kr. på korte og mellemlange distancer (1-8 zoner), og sænker prisen på lange distancer.

For **rejsekortet** fastholdes prisen på 1-2 zoner og sættes til 10 kr. pr. ekstra zone indtil 9 zoner. Derefter er prisen 9 kr. pr. ekstra zone.

Udmøntes dette vil der være et estimeret årligt provenu på 1,5 mio. kr. for busser og 0,3 mio. kr. for 8 mio. kr. for letbanen. Dette hæver prisen 1-2 kr. på 3-9 zoner, og sænker prisen på 11-14 zoner.

Af tabel 1 fremgår takstændringernes gennemsnitlige stigning og vægtet stigning i forhold til takststigningsloftet, samt den estimerede provenuændring for både bus og letbane.

Tabel 1 Takststigning og provenuændringer

	Takststigning	Vægtet takststigning	Estimeret provenu for busser (mio. kr.)	Estimeret provenu for letbane (mio. kr.)
Pendlerkort	0,5 %	0,3 %	0,4	0,1
Rejsekort	0,6 %	0,2 %	0,4	0,1
Enkeltbillet	4,9 %	0,4 %	0,7	0,1

Det forventes ikke, at takststigningen vil medføre et væsentligt passagerfrafald.

Den uudnyttede andel af takststigningsloftet svarende til 4,8% fra 2023, overføres og kan udnyttes senere.

Forslag til udmøntning af takstændringen kan ses i bilag 2.1.

Forslag til takstændring for handicapkørsel

Flexkørsel er ikke omfattet af Trafikstyrelsens takststigningsloft. Af hensyn til udviklingen i den samlede økonomi på området anbefales det dog, at taksterne følger den generelle prisudvikling og lægger sig op ad takststigningsloftet.

Hvad angår taksterne for handicapkørsel indstilles derfor følgende:

- Minimumsbeløbet for en tur hæves med 1 kr., så det koster 48 kr.
- Maksimumsbeløbet for en tur sænkes med 6 kr., så det koster 170 kr.
- Der gives 20 pct. rabat på egenbetalingen, hvis borgeren bruger selvbetjeningsløsning

Dermed følger takstjusteringerne samme princip som for busserne: De korte ture bliver lidt dyrere, og de lange ture bliver lidt billigere. De økonomiske konsekvenser af at hæve minimumsbeløbet og sænke maksimumsbeløbet er en stigning i provenuet på 1 pct. svarende til 0,1 mio. kr.

Administrationen foreslår at bruge provenuet til at fremme selvbetjeningen blandt kunderne i flextrafikken. FynBus har i dag en lavere selvbetjeningsgrad end de øvrige trafikselskaber, og deres erfaringer peger på, at rabatordninger har medvirket til at hæve selvbetjeningsgraden. Derfor foreslår administrationen en rabat på 20 pct. på egenbetalingen, hvis kunden selv booker turen via FynBus' hjemmeside.

Selvbetjeningsrabatten estimeres at give et fald i provenuet på 0,1 mio. kr., hvis 10 pct. af henvendelserne håndteres via selvbetjening.

Bilag:

Bilag 2.1 *Model for udmøntning af takstændring 2026 (bus og letbane)*

3. RAMMER FOR UDBUD AF BUSKØRSEL I ODENSE KOMMUNE

Resumé:

Odense Kommune har besluttet at buskørsel i Odense Kommune skal udbydes med opstart medio 2027 med emissionsfrie busser i en 10-årig kontrakt med mulighed for forlængelse.

Administrationen fremlægger sagen til beslutning, i henhold til FynBus udbudspolitik, med henblik på at udbudsformen 'offentligt udbud' samt tildelingskriteriet 'bedste forhold mellem pris og kvalitet' anvendes for udbud af buskørsel i Odense Kommune.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- udbudsformen 'offentligt udbud' anvendes for udbuddet af buskørsel i Odense kommune
- tildelingskriteriet er 'bedste forhold mellem pris og kvalitet'

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Sagsfremstilling:

Kontrakten om buskørsel i Odense Kommune udløber august 2027. Kontrakten er uden mulighed for forlængelse.

Odense Kommune besluttede den 12. august 2025, at buskørslen udbydes med emissionsfrie busser i en lang kontrakt.

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

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

Udbudsform:

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

Administrationens erfaring er, at der vil være 4 - 6 tilbudsgivere til et udbud af buskørsel. Administrationen vurderer, at antallet af tilbudsgivere kan håndteres i et offentligt udbud, hvor der ikke sættes grænser for hvor mange, der kan afgive et tilbud.

Administrationen indstiller derfor, at udbudsformen 'offentligt udbud' anvendes.

Tildelingskriterie:

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

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

I EU's direktivet vedr. forsyningssikkerhed, der bl.a. omhandler krav til CO2 udledning fra tunge køretøjer, stilles der krav om, at evalueringsmodellen skal være 'bedste forhold mellem pris og kvalitet'. Der er desuden krav om, at de kvalitative kriterier mindst vægter 15%.

Administrationen indstiller derfor, at tildelingskriteriet "Bedste forhold mellem pris og kvalitet" anvendes med følgende vægning:

- Pris: 85%
- Driftssikkerhed: 15%

Kriteriet for driftssikkerhed defineres efter samme princip som i det fælles udbud af buskørsel i Region Syddanmark og kommunerne på Fyn og Langeland, excl. buskørslen i Odense Kommune og bybuskørslen i Svendborg Kommune. Administrationen vurderer at det vil være hensigtsmæssigt at kriteriet 'driftssikkerhed' bevares i sin nuværende form af hensyn til markedet, der kender modellen og de krav FynBus stiller.

Processen herfra:

Administrationen planlægger at gennemføre udbudsprocessen ud fra følgende tidsplan:

- Markedshøring - medio november 2025
- Offentliggørelse af udbuddet - medio januar 2026
- Tilbudsfrist – medio marts 2026
- Politisk behandling i Odense Kommune afsluttes maj 2026
- Orientering til FynBus' bestyrelse – primo juni 2025
- Underretning om tildeling af ordre til tilbudsgiverne – primo juni 2026
- Kontakten underskrives – medio juni 2026

4. MØDEPLAN FOR BESTYRELSEN I 2025

Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til mødeplan for bestyrelsen for 2026.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslag til mødeplan for bestyrelsen for 2026.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet, dog tager den kommende bestyrelse selv stilling til hvornår der skal være seminar.

Sagsfremstilling:

Administrationen har koordineret forslag til mødekalender for 2026 med formandskabet og lagt alle møder på fredage som i 2025.

Med det udgangspunkt, foreslås følgende møder:

Fredag d. 9. januar, kl. 12.00-14.15

Fredag d. 20. februar, kl. 12.00-14.15

Fredag d. 20. marts, kl. 12.00-14.15

Fredag d. 24. april, kl. 09.00-15.00 (Bestyrelsesmøde + bestyrelsesseminar)

Fredag d. 29. maj, kl. 12.00-14.15

Fredag d. 26. juni, kl. 12.00-14.15

Fredag d. 28. august, kl. 12.00-14.15

Fredag d. 25. september, kl. 12.00-14.15

Fredag d. 23. oktober, kl. 12.00-14.15

Fredag d. 11. december, kl. 12.00-14.15

Administrationen arbejder på en studietur i første halvår 2026.

SAGER TIL DRØFTELSE:**5. REVIDERET MODEL FOR INDTÆGTSDELING MELLE FYNBUS' EJERE****Resumé:**

FynBus fordeler årligt indtægter for lidt over 200 mio. kr. fra billetindtægter, statslige kompensationer mv. FynBus har ansvaret for at fordele indtægterne mellem ejerne. Derudover bistår FynBus med at fordele indtægterne mellem Odense Letbane og Odense bybusser. Dele af den nuværende fordelingsmodel er baseret på gamle fordelingsnøgler og baseret på produkttyper og salgskanaler, der udgår med det fysiske rejsekort. Bestyrelsen drøftede de nye overordnede principper på bestyrelsesmødet d. 7. februar 2025.

Administrationen har derfor i samarbejde med COWI set på principperne for fordeling og lavet en model, der i højere grad er baseret på rejsedata. Modellen er mere dynamisk, hvilket betyder, at fordelingsnøglerne i høj grad afspejler de faktiske rejsemønstre og ikke er baseret på fastlåste/forældede fordelingsnøgler. De væsentligste ændringer i den nye model er konsekvensberegnet og præsenteres i denne sag.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen drøfter det fremlagte forslag til revideret model for indtægtsdeling

Vedtagelse:

Sagen blev drøftet

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen drøftede den 7. februar 2025 administrationens forslag til ændrede principper for indtægtsdeling. Årsagen til den foreslåede ændring er ændringer i rejsehjemler, nye betalingsløsninger og dataopsamling herfra samt ændrede rejsemønstre i forbindelse med det nye A-rutenet, Odense Letbane mv.

Med udgangspunkt i principperne har FynBus i samarbejde med COWI udviklet en ramme for en ny indtægtsdelingsmodel som skal fordele indtægterne, når de fysiske Rejsekort produkter er fuldt udfaset medio 2026.

Ændrede fordelingsprincipper

Fordelingsprincipperne tager udgangspunkt i det overordnede princip, at fordelingen skal afspejle det transportarbejde, der bliver udført i de forskellige transportmidler på Fyn (bybusser, letbane, regionalbusser, lokalbusser).

Fordelingsmodellen baseres i videst muligt omfang på eksisterende rejsedata eller fordelingsnøgler ud fra følgende fire principper, som blev drøftet på bestyrelsesmødet den 7. februar 2025

1. Direkte fordeling af indtægter fra relationsrejser (rejser med Rejsekort og DSB Check Ind), som er fuldt oplyste. En relationsrejse er en rejse, der er fuldt oplyst, dvs. hvor hele rejsen kan identificeres på ruteniveau
2. Fordeling som relationsrejser mellem zoner, dvs. med en fordelingsnøgle ligesom rejser med samme start- og slutpunkt
3. Fordeling som relationsrejser efter rejselængde, dvs. med fordelingsnøgle ligesom rejser med samme startpunkt og gyldighed i samme antal zoner
4. Fordeling som relationsrejser indenfor et udvalgt område, dvs. med en fordelingsnøgle ligesom samtlige rejser indenfor et geografisk område, fx hele Fyn eller Odense Kommune

Hertil kommer en række øvrige indtægtskilder, hvor der ikke findes data, og som derfor baseres på tilgængelige data for andre datadrevne fordelinger.

Med fordelingsprincipperne lægges der op til, at en række billettyper fremover indtægtsdeles på en ny måde. Dette er oplistet i tabel 1 for de væsentligste ændringer. Principperne og billetprodukterne er udfoldet i bilag 5.1 COWI-notat om indtægtsdeling i FynBus.

Tabel 1: Væsentligste forskelle i fordelingsprincipper mellem nuværende model og ny model

Billettype	Nuværende fordelingsprincip	Fremadrettet fordelingsprincip
Pendlerkort	Fordelingsnøgle baseret på estimeret rejsepris og pendlerkort check ind	Fordelingsnøgle baseret på relationsrejser mellem zoner, hvor pendlerkortet er gyldigt
Statslig kompensation for gratisbørn	Fast fordelingsnøgle fra 1998	Fordeles baseret på samlede indtægter fra rejsehjemler med mulighed for at medbringe børn gratis
Statslig kompensation for takstnedsættelse for børn	Fast fordelingsnøgle fra 1998	Fordeles baseret på indtægter fra relationsrejser med kundetyperne børn
Statslig kompensation for off-peak-rabat	Fordeles efter indtægter fra alle rejsekort rejser	Fordeles baseret på rejser, hvor off-peak-rabatten er ydet
Kompensationer og indtægtsdeling mellem bus- og togselskaber	Fast fordelingsnøgle fra 2013	Fordeles baseret på alle relationsrejser
Odense NU og UNG Odense solgt via Rejsebillet	Fordelingsnøgle baseret på enkeltbilletter solgt i bussen og enkeltbillet solgt i Rejsebillet	Relationsrejser inden for Odense Kommune

Odense NU og UNG Odense solgt via QR-kode på letbanestation	Fast fordeling. 100 % til Odense Letbane	Relationsrejser med udgangspunkt fra letbanestation
---	--	---

Den foreslåede indtægtsmodel er datadrevet i højere grad end den tidligere model. Der anvendes data om relationsrejser – fra rejsekort, DSB Checkin og pendlerkombikort – dels til direkte fordeling af indtægter fra de konkrete rejser og dels til generering af nøgler til brug for indtægtsdeling af andre billetprodukter. Det samme gør sig gældende for både Midttrafik og Hovedstadsområdet, som også er langt fremme med tilsvarende datadrevne fordelingsmodeller. Sydtrafik og NT baserer ligeledes deres indtægtsfordeling på data fra relationsrejser via rejsekortdata, om end ikke i helt samme omfang som de øvrige trafiksselskaber.

Et af de nye principper er fordelingen af kompensationen for "Gratis børn" og kompensation for billigere takster for 12-16-årige børn. I hovedstadsområdet og Midttrafik fordeles denne kompensation efter en generel nøgle til alle parter. Da der på Fyn er flere kommuner, som har gratis kørsel, er i den foreslåede model for Fyn valgt et princip, hvor det kun er de kommuner, som rent faktisk ville have haft en billetindtægt fra børnene, der kompenseres, og ikke de kommuner, som selv har valgt at gøre kørslen gratis og derfor ikke har mistede billetindtægter, der skal kompenseres for.

Økonomiske konsekvenser

Administrationen har sammen med COWI foretaget en konsekvensberegning af indtægtsmodellens væsentligste poster med henblik på at estimere omfordelingen af indtægter, når modellen er fuldt indfasat. Beregningerne tager udgangspunkt i de fordelte indtægter efter de første seks måneder af 2025 og er opregnet til en forventet årseffekt.

Modellen indfases gradvist, idet der ikke ændres på fordelingsmetoden af indtægterne fra de fysiske Rejsekort, før disse er udfaset, hvorfor indtægtsmodellen med helårseffekt først er indfasat fra og med 2027.

Tabel 2. Økonomiske (helårs)konsekvenser af fuld indfasning af ændrede indtægtsfordelingsprincipper (2025-p/l)

Opgjort på årsniveau og i hele 1000 kr.	Assens	Faaborg-Middelfyn	Kerteminde	Langeland	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Odense	Odense Letbane	Region Syddanmark	Svendborg	I alt fordelt pr. år	Heraf omfordelt
Kompensationer vedr. børn	31	137	-62	4	200	-41	49	253	1.655	-2.519	292	14.626	18%
Relations- og zonebillet på Rejsebillet	-3	-39	-5	-69	-71	39	-83	-399	-248	1.549	-670	18.681	8%
Kampagnebilletter, Odense	0	0	0	0	0	0	0	-2.432	3.629	-1.197	0	39.745	9%
Kompensation for off peak-rabat	-9	-41	-10	-3	-47	-5	-33	-210	-128	729	-243	6.131	12%
Pendler- og Pendlerkombikort	12	-160	-61	40	-53	-14	-102	-368	1.893	-454	-733	27.381	7%
Indtægtsandel til togselskaber, ungdomskort	-191	-36	-18	-25	-69	-108	-254	1.007	774	-1.266	184	-10.130	19%
Kompensation fra togselskaber (tilslutning)	9	11	-20	25	-6	-11	-3	-924	173	607	137	5.015	19%
Forventet ændring i alt	-150	-128	-175	-28	-45	-139	-426	-3.074	7.748	-2.551	-1.033	101.449	13%
Forventet ændring i procent af saml. indtægter	-12%	-4%	-21%	-2%	-2%	-10%	-16%	-8%	13%	-2%	-12%	45%	

Konsekvensberegningerne er gennemført for de væsentligste indtægtskilder, hvor der tages udgangspunkt i nye principper eller fordelingsmetoder. Dette indebærer bl.a. en omfordeling af de statslige kompensationer for børnerejser til nedsat takst og gratiskørsel, indtægtsandel til togselskaberne for Ungdomskortet, indtægter fra pendlerkort og indtægter fra Odense NU og UNG Odense.

Konsekvensberegningen viser en estimeret omfordeling af 7,7 mio. kr. til Odense Letbane, mens FynBus' ejere får færre indtægter for mellem ca. 30.000 kr. og 3,1 mio. kr. Heraf omfordeles ca. 3,6 mio. kr. årligt til Odense Letbane for UNG Odense og Odense NU fra Odense Kommune og Region Syddanmark. Årsagen til skift af metode for indtægtsdeling og en detaljeret gennemgang af konsekvenserne for hver kommune er gennemgået i bilag 5.2.

Idet budgetprocesserne i kommunerne allerede er i gang, foreslår administrationen en trinvis overgang til modellen. Dette kan ske bl.a. ved at udskyde overgangen for indtægtsfordelingen af pendlerkort til 2027, da der fortsat er data for pendlere indtil medio 2026. Dette vil også påvirke indfasningen af kompensation for gratis børn. I andet halvår kan der anvendes en fast fordelingsnøgle baseret på første halvår. Ligesom indtægtsfordeling af off peak-rabatten gradvist introduceres i forbindelse med overgangen til Rejsekort som App og DSB Check Ind. I bilag 5.2 vises konsekvenserne i 2026 af en delvis indfasning.

Tabel 3. Økonomiske konsekvenser i 2026 af trinvis indfasning af ændrede indtægtsfordelingsprincipper (2025-p/l)

Opgjort på årsniveau og i hele 1000 kr.	Assens	Faaborg-Middelfyn	Kerteminde	Langeland	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Odense	Odense Letbane	Region Syddanmark	Svendborg	I alt fordelt pr. år	Andel omfordelt
Kompensation vedr. børn	30	142	-60	3	202	-40	52	264	1.595	-2.504	316	14.626	18%
Relations- og zonebillet, Rejsebillet	-3	-39	-5	-69	-71	39	-83	-399	-248	1.549	-670	18.681	8%
Kampagnebiller, Odense	0	0	0	0	0	0	0	-2.432	3.629	-1.197	0	39.745	9%
Kompensation for off peak-rabat	-4	-21	-5	-1	-23	-2	-16	-105	-64	365	-122	6.131	6%
Indtægtsandel til togselskaber, ungdomskort	-191	-36	-18	-25	-69	-108	-254	1.007	774	-1.266	184	-10.130	19%
Kompensation fra togselskaber (tilslutning)	9	11	-20	25	-6	-11	-3	-924	173	607	137	5.015	19%
Forventet ændring i alt	-158	57	-107	-68	33	-122	-304	-2.588	5.859	-2.447	-155	74.068	15%
Forventet ændring i procent	-12%	2%	-13%	-4%	1%	-9%	-11%	-6%	10%	-2%	-2%	33%	

Konsekvensberegningerne er foretaget på indtægtsdata fra 2025, og der er som udgangspunktet ikke taget højde for, at flere kommuner overvejer at indføre gratis lokalkørsel fra 2026. Hvis en kommune beslutter at indføre gratiskørsel fra 2026, skal dette indtægtstab lægges til.

Som en del af indfasningen er der også mulighed for at benytte budgetsikkerhedsmodellen og derved udskyde eventuelle merudgifter til 2028.

Bilag:

Bilag 5.1 COWI-notat indtægtsdeling Fynbus

Bilag 5.2 Konsekvensberegninger af ny indtægtsfordelingsmodel

SAGER TIL ORIENTERING:

6. STATUS FOR ARBEJDET MED BUSFREMKOMMELIGHED

Resumé:

Administrationen giver en kort status for arbejdet med busfremkommelighed, og forventer i løbet af efteråret at kunne præsentere bestyrelsen for et katalog over tiltag, der kan forbedre busfremkommeligheden.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Sagen blev taget til efterretning

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet 23. maj 2025 blev efterspurgt en sag om busfremkommelighed, og hvor der er størst potentiale for at forbedre busfremkommeligheden.

Der er en række faktorer, der påvirker busfremkommeligheden, fx:

- prioritering i lyssignaler
- fysiske forhold

- stopmønster
- ruteforløb
- chaufførens kørselsmønster

De to første punkter vedrører forhold som især kommunerne er ansvarlige for. De tre nederste er indenfor FynBus' eget område.

Administrationen har hen over sommeren analyseret bussernes realtidsdata for at vurdere, hvilke potentialer for bedre busfremkommelighed de peger på. Når det arbejde er færdiggjort, vil administrationen sammen med ekstern rådgiver udarbejde katalog, der beskriver lokaliteter med størst udfordring. Kataloget vil pege på mulige, konkrete løsninger, der samlet set giver de største gevinster for busfremkommenligheden. Administrationen forventer at kunne præsentere det endelige katalog for bestyrelsen i indeværende år. Kataloget vil have fokus på A-ruter, og på de forhold der er indenfor kommunernes ansvarsområde. Kommunerne vil blive inddraget i arbejdet med kataloget.

Derudover vil administrationen arbejde videre med optimering af stopmønster og ruteforløb på de regionale A-ruter.

7. MEDDELELSER:

- Status rejsekort
- Grøn pulje
- Langeskov/Tietgen
- Gratis valgekørsel
- DSB køreplaner

8. EVENTUELT

Busser på rute 111