

**Bilag 1.1**

## **Forventet regnskab 2019 og budget 2020, hovedtal**

### INDHOLD

Indledning .....	2
Væsentlig udvikling og forudsætninger .....	3
Passagerer .....	3
Indtægter .....	3
Takster .....	3
Entreprenørudgifter .....	4
Omkostningsindeks kørselsudgifter .....	4
Odense Letbane.....	4
Forventet Regnskab 2019 og budget 2020 .....	5
Hovedtal bus- og telekørsel .....	5
Passagerindtægter og passagerudvikling .....	5
Entreprenørudgifter .....	9
Fællesudgifter .....	11
Telekørsel.....	13
Flexkørsel .....	17
Udviklingen i personture .....	18
Ejerbidrag .....	19
Entreprenørudgifter .....	20
Fællesudgifter .....	21
Tjenestemandspensioner .....	23
Resultat .....	23
Præmiebetaling .....	24
Pensionsbalance.....	24

## INDLEDNING

FynBus aflægger forventet regnskab for 2019 og budget for 2020, samt budgetoverslag 2021-2023.

Det forventede regnskab består af følgende dokumenter:

- Bilag 1.1 Notat Forventet regnskab 2019 og budget 2020
- Bilag 1.2 Talmateriale Forventet regnskab 2019 og budget 2020

Det forventede regnskab er udarbejdet med baggrund i resultatet fra 2018, realiserede resultater efter 6 måneder i 2019, samt kendte ændringer for 2019.

Budget for 2020 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2019, tillagt kendte ændringer for 2020, herunder investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, prisreguleringer, samt takststigning.

Notatet beskriver de samlede resultater for FynBus, hvor tallene er vist i bilag 1.2 og er kommenteret i forhold til budget 2019.

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

Økonomien i det eksternt finansierede projekt "Bedre Trafikinformation" er kommenteret under afsnittet om anlægsudgifter.

De ejerspecifikke notater og regnskaber udsendes til FynBus' samarbejdspartnere hos ejerne. De gennemgås på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus i september og oktober måned, hvor forventet regnskab 2019, budget for 2020 samt overslagsår også drøftes i overensstemmelse med FynBus' økonomiske årshjul.

## VÆSENTLIG UDVIKLING OG FORUDSÆTNINGER.

I dette afsnit beskrives væsentlige forhold og forudsætninger i forhold til det forventede regnskab 2019 og budget 2020.

### Passagerer

På budgettidspunktet forventedes der 13,8 mio. passagerer i 2019, regnskab 2018 endte på 14,8 mio. passagerer, hvilket svarer til, at regnskab 2018 endte 7 % højere end budget 2019. Det forventede passagertal i 2019 er 14,5 mio. efter årets første 6 måneder. Passagertallet i regnskab 2019 forventes derfor at falde med 2,1 % i forhold til regnskab 2018, men er 5,1 % højere end budget 2019. Det er især udviklingen i enkeltbilletter og ungdomskort, der er årsag til passagerfaldet fra 2018 til 2019.

### Indtægter

Budget 2019 er udarbejdet august 2018. Efter implementeringen af rejsekortet blev der konstateret en vandring mellem produkterne. Skiftet fra FynBus eksisterende produkter, som Kvikkort, værdikort og 10-turskort er blevet erstattet af rejsekortet og mobilbilletter. Denne vandring er fortsat og kunderne er nu begyndt i større grad at benytte rejsekort classic. Dette er en vandring, som ikke kunne forudses på budgettidspunktet.

### Takster

Siden marts 2018 har FynBus indgået i Takst Vest-samarbejdet, som ensarter priser og billetter på tværs af trafikselskaber vest for Storebælt. På sigt arbejdes der i takstsamarbejdet med en strategi om, at prisen på pendlerkort skal harmoniseres mellem togoperatørerne og alle trafikselskaber.

Samlet set er priserne hævet med 2,0 % i henhold til takststigningsloftet for 2019. Den væsentligste ændring er en reduktion af pensionistrabatten på pendlerkort fra 50 % til 45 %.

I budget 2020 er indarbejdet en udnyttelse af takststigningsloftet på 1,9 %. Herunder konsekvenserne af en prisændring på pendlerkort til 2 og 3 zoner samt en yderligere harmonisering af pensionistrabatten fra 45 % til 38 %.

### Indtægtsdeling

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

Da DSBs 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 kombibilletter (tidligere kaldet tog+) direkte på data.

FynBus er pt. i dialog med DSB om den fremtidige afregningsmodel for skolekort og ungdomskort, da rammerne herfor skal fastlægges bilateralt.

Der foretages stadig i mindre omfang fordelinger efter nøgler udarbejdet af COWI på baggrund af interviews for brug af Pendlerkort, PendlerKombikort og tilslutningsbilletter. De nøglefordelte indtægter forhandles mellem parterne.

Afregningen er historisk sket ud fra aconto-beregninger, disse er ophørt i forbindelse med implementeringen af Takst Vest, hvorfor FynBus har indgået en særskilt aftale med DSB om en foreløbig afregning for 2018. Der arbejdes på at indgå en foreløbig aftale for 2019.

**Indtægtsdelingen mellem FynBus' ejere** sker analogt på samme måde som den nationale model således, at den der finansierer transportarbejdet også modtager indtægten.

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

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

Periodekortindtægterne er fordelt til den enkelte ejer ud fra ruter, ejerandel, passagertal og gns. dagspris. Indtægter eller udgifter fra indtægtsdelingen for periodekort i Bus&Tog-sammenhæng ejerfordeles efter samme fordelingsnøgle som FynBus' periodekort.

Tilsvarende indtægtsfordeling er foretaget for Ungdomskort og Skolekort.

I forbindelse med årsregnskab 2018, hvor FynBus nyetablerede datamodel er anvendt, har FynBus konstateret i samarbejde med en ny udviklingskonsulent, at datamodellens forudsætninger ikke er 100 % korrekte. Dette har medført, at der skal ske en omfordeling af indtægterne mellem ejerne. Disse er indeholdt i forventet regnskab 2019.

### **Entreprenørudgifter**

Entreprenørudgifterne er beregnet ud fra det niveau køreplanlægningen har nået primo august 2019. Der udestår stadig beslutninger i få kommuner, her er gældende køreplaner lagt til grund.

### **Omkostningsindeks kørselsudgifter**

Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes at være 0,04 % højere end budgetteret. I budget 2020 er der indregnet en stigning på 1,03 % i forhold til forventet 2019 på baggrund af TID's skøn.

### **Odense Letbane**

Konsekvenserne vedr. Odense Letbane er ikke indarbejdet i budgetoverslagsårene, da Odense Kommunes plan om arbejdsdeling, kørselsomfang mv. endnu ikke kendes.

## FORVENTET REGNSKAB 2019 OG BUDGET 2020

### Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af Tabel 1.

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2017 til budget 2020

Mio. kroner (årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	B 2020	Afvig. FR19-B19	Afvig. B20-FR19
<b>Busdrift</b>							
Indtægter	-230,6	-203,8	-201,3	-201,8	-203,6	-0,5	-1,8
Kørselsudgifter	478,3	497,0	492,2	491,3	497,2	-0,9	5,8
Fællesudgifter *	76,3	74,7	77,4	78,8	80,7	1,4	1,8
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>323,9</b>	<b>367,8</b>	<b>368,4</b>	<b>368,4</b>	<b>374,3</b>	<b>0,0</b>	<b>5,9</b>
<b>Telekørsel</b>							
Indtægter	-2,6	-2,8	-2,7	-2,7	-2,9	-0,0	-0,2
Kørselsudgifter	17,4	17,5	17,6	15,2	17,4	-2,4	2,3
Fællesudgifter	6,1	6,0	6,6	5,9	6,8	-0,6	0,9
<b>Ejerbidrag telekørsel</b>	<b>20,9</b>	<b>20,7</b>	<b>21,5</b>	<b>18,4</b>	<b>21,3</b>	<b>-3,1</b>	<b>2,9</b>
<b>Ejerbidrag i alt</b>	<b>344,8</b>	<b>388,5</b>	<b>389,8</b>	<b>386,8</b>	<b>395,6</b>	<b>-3,1</b>	<b>8,8</b>

\*fællesudgifter incl. anlægsudgifter

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2019 at udgøre 386,8 mio. kr. Det er en mindredgift på 3,1 mio. kroner. svarende til et fald på 0,8 % i forhold til budgettet for 2019. I budget 2020 forventes ejerbidraget at udgøre 395,6 mio. kr. De vigtigste faktorer for både forventet regnskab 2019 og budget 2020 er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

### Passagerindtægter og passagerudvikling

2019:

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2019 at stige med 0,5 mio. kroner i forhold til budgettet, svarende til en ændring på 0,2 %. Der er tale om små ændringer på ejerniveau, hvor det hovedsageligt er Odense Kommune, der forventes at opnå en merindtægt.

Regnskab 2017 indeholder ekstraordinære Bus&Tog indtægter, da der var uenighed om afregningsgrundlaget mellem Bus&Tog-parterne for perioden 2014-2016, derfor er slutafregningen først afsluttet i 2017.

2020:

Budget 2020 baseres på en fremskrivning af forventet regnskab 2019 justeret med den forventede takstændring fra 2019 til 2020. Desuden forventes der en neutral passagertalsudvikling. Dette medfører en forventet merindtægt på 1,8 mio. kroner i 2020.

Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 2 herunder.

**Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2017 til budget 2020**

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	B 2020	Afvig. FR19-B19	Afvig. B20-FR19
<b>FynBus</b>	-230,6	-203,8	-201,3	-201,8	-203,6	-0,5	-1,8
Region Syddanmark	-126,9	-111,3	-109,5	-109,3	-110,7	0,2	-1,4
Assens	-3,7	-3,4	-3,5	-3,4	-3,4	0,1	-0,0
Faaborg - Midtfyn	-3,8	-3,6	-3,4	-3,4	-3,5	-0,1	-0,1
Kerteminde	-1,8	-1,6	-1,6	-1,6	-1,6	0,1	-0,0
Langeland	-2,1	-1,6	-1,7	-1,7	-1,7	0,1	0,0
Middelfart	-3,0	-2,6	-2,7	-2,5	-2,6	0,1	-0,0
Nordfyn	-3,1	-2,7	-2,9	-2,7	-2,7	0,2	-0,0
Nyborg	-3,3	-3,0	-3,0	-3,1	-3,1	-0,1	0,0
Odense	-72,3	-64,7	-63,8	-64,6	-64,8	-0,8	-0,2
Svendborg	-10,6	-9,4	-9,3	-9,6	-9,6	-0,2	-0,0

Tabel 3 herunder viser indtægterne fordelt på produkttyper.

**Tabel 3: Udviklingen i produkttyper for perioden regnskab 2017 til budget 2020**

Mio. kroner (årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	B 2020	Afvig. FR19-B19	Afvig. B20-FR19
<b>Indtægter fordelt på hovedgrupper</b>							
Kontantbilletter	-29,4	-26,7	-26,3	-20,7	-20,7	5,6	0,0
Mobilbilletter	-17,1	-15,9	-16,6	-14,2	-14,2	2,4	0,0
Rejsekort (KVIKKort mm)	-58,3	-54,3	-54,9	-56,9	-57,5	-2,0	-0,5
Pendlerkort	-30,9	-15,1	-10,0	-14,8	-15,6	-4,8	-0,7
Ungdomskort	-62,7	-53,0	-53,1	-55,1	-55,5	-1,9	-0,4
Skolekort	-10,1	-9,6	-9,9	-9,3	-9,4	0,6	-0,1
Statstilskud	-12,4	-12,6	-12,8	-12,7	-12,8	0,1	-0,1
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-15,1	-19,0	-18,8	-18,3	-18,3	0,5	0,0
Øvrige indt. og salgsudgifter	5,4	2,4	1,3	0,2	0,3	-1,1	0,1
<b>Indtægter i alt</b>	<b>-230,6</b>	<b>-203,8</b>	<b>-201,3</b>	<b>-201,8</b>	<b>-203,6</b>	<b>-0,5</b>	<b>-1,8</b>

2019:

Overordnet set forventes der i 2019 at ske en vandring væk fra kontant- og mobilbilletter mod større brug af Rejsekort, Pendlerkort og Ungdomskort. Allerede i 2017 var der et fald i Ungdomskort, som følge af en landsdækkende tendens med mindre årgange og ændret statstilskud. Denne udvikling er fortsat ind i 2018, men ser ud til at vende i 2019.

Der forventes i 2019 at ske en reduktionen i brugen af kontant- og mobilbilletter, hvilket resulterer i mindre indtægter på henholdsvis 5,6 og 2,4 mio. kr. svarende til et samlet fald på 18,8 %.

Dette modsvarer dog af en forventet stigning i brugen af Rejsekort, Pendlerkort og Ungdomskort på henholdsvis 2,0, og 4,8 og 1,9 mio. kr. I alt en merindtægt på 8,7 mio. kr. svarende til en ændring på 7,4 %.

Øvrige indtægter og salgsudgifter var i 2017 præget af tilbagebetaling af indskud på Tur- og Værdikort og der var i 2018 fortsat en væsentlig udgift hertil. Dette forventes i 2019 at ligge på et minimalt niveau. Efter implementeringen af frit flow i januar 2019, ses en markant stigning i kontrolafgifter, hvilket forventes at medfører en merindtægt på 0,9 mio. kroner.

De samlede indtægter forventes at udgøre 201,8 mio. kroner, og er en merindtægt på 0,5 mio. kroner, svarende til en ændring på 0,2 %.

2020:

I budget 2020 er det især fastprisprodukterne der påvirkes af takststigning, for at sikre takstharmonisering på produktniveau med de øvrige trafikkselskaber i Takst Vest.

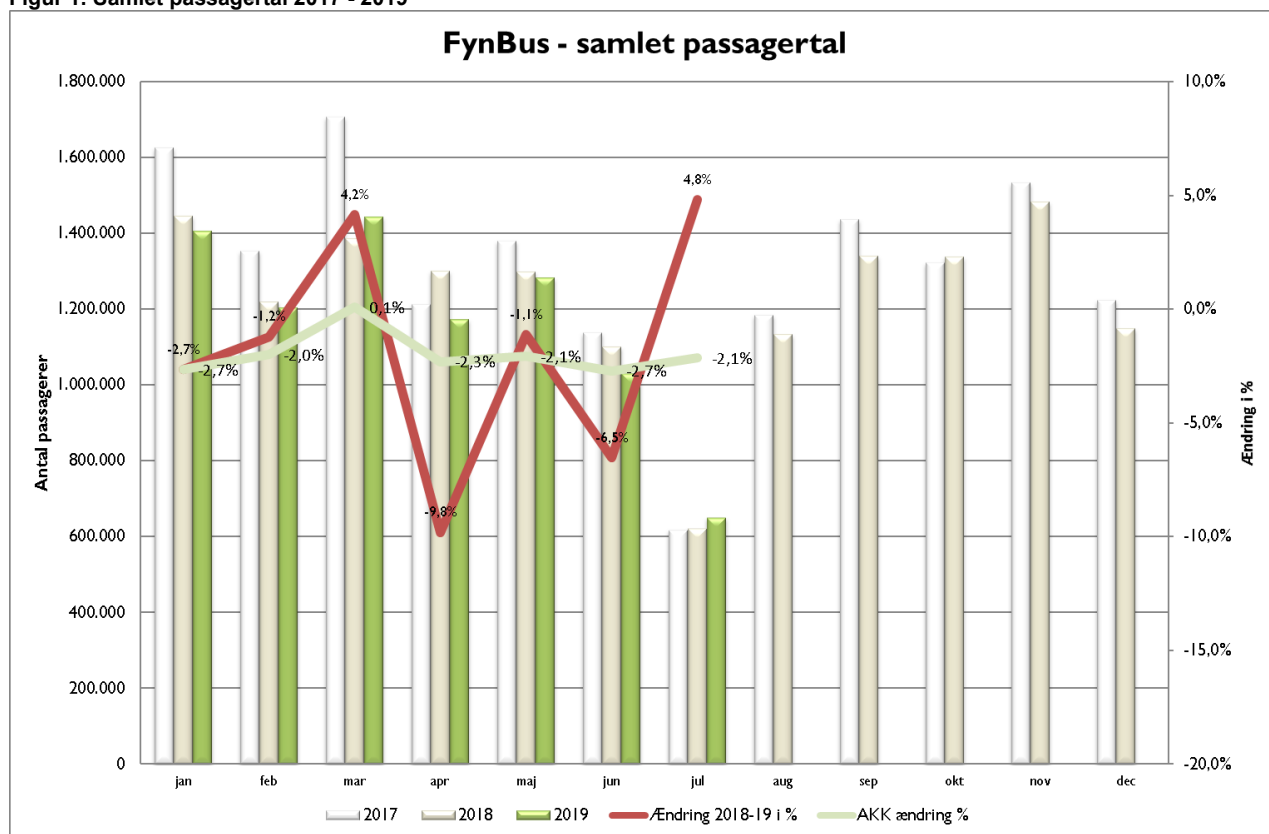
I nedenstående tabel 4 ses udviklingen i passagertallet.

**Tabel 4: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2017 til budget 2020**

Passagerer (1.000)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	B 2020	Afvig. FR19-B19	Afvig. B20-FR19
<b>FynBus</b>	15.537	14.829	13.803	14.513	14.513	710,0	-
Region Syddanmark	5.853	5.589	5.208	5.484	5.484	276,0	-
Assens	345	339	348	320	320	-28,0	-
Faaborg - Midtfyn	366	345	360	316	316	-44,0	-
Kerteminde	167	148	150	147	147	-3,0	-
Langeland	282	276	276	280	280	4,0	-
Middelfart	166	171	180	177	177	-3,0	-
Nordfyn	347	304	302	285	285	-17,0	-
Nyborg	313	297	305	285	285	-20,0	-
Odense	6.841	6.519	5.861	6.371	6.371	510,0	-
Svendborg	857	841	813	848	848	35,0	-

Udviklingen i FynBus samlede passagertal på månedsniveau er vist i figur 1.

Figur 1: Samlet passagertal 2017 - 2019



Figur 1 viser, at der har været en tilbagegang i passagertallet i årets første 6 måneder med – 2,7 % fra 2018 til 2019. Når der korrigeres for forskelle i dagtypefordelingen i henholdsvis 2018 og 2019 er tilbagegangen i passagertallet -2,1 %.

Det er Faaborg Midtfyn og Nordfyns Kommune, der fra 2018 til 2019 har det procentuelt største passagerfald.

**Enkeltbilletter:** Der har i de første 6 måneder af 2019 været et stort fald i salget af enkeltbilletter i forhold til 2018 på -13 %. Det kan skyldes, at passagererne nu i højere grad har skiftet til Rejsekort Classic.

**Rejsekort Classic:** Der var i de første 6 måneder af 2019 en fremgang i passagertallet på Rejsekort Classic i forhold til 2018 på 5 %.

**Pendlerkort:** Der har i de første 6 måneder af 2019 været et fald i passagertallet på pendlerkort i forhold til 2018 på -2 %. Dette skal ses i lyset af en vækst i passagertallet i de første 3 måneder af 2019 på 4 %. Den positive udvikling i 1. kvartal af 2019 er stilnet af i 2. kvartal af 2019.



## Entreprenørudgifter

Forventet 2019 tager udgangspunkt i realiseret kørselsudgifter indtil ultimo juli 2019, samt en fremskrivning af entreprenørudgifterne for den køreplan, som er trådt i kraft primo august 2019.

I budget 2020 er indarbejdet helårseffekt af ændringer af kørselsudgifter, der er trådt i kraft i løbet af 2019.

**Tabel 5: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden R 2017 til B 2020**

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	B 2020	Afvig. FR19-B19	Afvig. B20-FR19
<b>FynBus</b>	478,3	497,1	492,2	491,3	497,2	-0,9	5,8
Region Syddanmark	182,6	188,4	193,2	190,3	192,9	-2,9	2,6
Assens	16,2	16,2	16,2	16,5	17,0	0,3	0,5
Faaborg - Midtfyn	21,3	24,0	24,3	23,3	22,9	-1,0	-0,4
Kerteminde	6,6	6,8	6,8	6,8	6,9	-0,0	0,1
Langeland	7,3	7,4	7,1	7,0	6,9	-0,1	-0,1
Middelfart	10,2	11,4	11,6	11,6	11,8	0,0	0,1
Nordfyn	13,8	14,2	14,6	14,3	14,4	-0,3	0,1
Nyborg	13,3	13,9	14,1	14,2	14,5	0,1	0,3
Odense	177,2	184,8	174,4	177,2	179,3	2,8	2,1
Svendborg	29,7	30,0	29,9	30,1	30,7	0,2	0,6

2019:

Entreprenørudgifterne forventes i 2019 at blive 0,9 mio. kroner eller 0,2 % lavere end budgetteret. Der er følgende forklaringer:

- 0,2 mio. kroner i merudgift, da omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark er 0,04 % højere end budgetteret.
- 1,1 mio. kroner i merudgift, som skyldes at der samlet set er 2.014 flere køreplantimer. De flere køreplanstimer ses især i Region Syddanmark, Assens, Nyborg og Odense Kommune, mens der er reduceret flest køreplanstimer i Faaborg-Midtfyn og Nordfyn Kommune.
- 1,9 mio. kroner i merudgift på grund af ændring i kørselssammensætningen, i form af andre busser og tilpasning af køreplaner mv. Dette er primært i Odense.
- - 3,6 mio. kroner i mindre udgift til variabel kørsel, som følge af lukningen af Odense bybusser. Keolis har optimeret kørslen, ved at en del kan udføres under den faste kontrakt.
- - 0,5 mio. kroner i mindre udgift til incitamentsaftaler, direkte henførbare udgifter mv.

2020:

Budget 2020 viser i forhold til forventet 2019 en stigning i entreprenørudgifterne på 5,8 mio. kroner. Forklaringerne er følgende:

- 4,9 mio. kroner i merudgift, som skyldes at omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark er 1,03 % højere end forventet 2019.
- - 0,1 mio. kroner i mindre udgift, som skyldes at der samlet set er 133 færre køreplantimer.
- - 0,5 mio. kroner mindre, på grund af ændring i kørselssammensætningen.
- 0,6 mio. kroner i merudgift til incitamentsaftaler og variabel kørsel.
- 0,2 mio. kroner i merudgift til direkte henførbare salgsrelaterede udgifter, ramme til målrettet markedsføring.
- 0,7 mio. kroner i merudgift til direkte henførbare driftsrelaterede udgifter. På grund af yderligere udgifter til korrespondancesikring, primært til udskiftning af tablets.

For Odense Kommune og Region Syddanmark bliver kørselsudgifterne hhv. 2,1 og 2,6 mio. kroner. højere end forventet 2019.

2019:

Som det fremgår af tabel 6 bruges der samlet 1 driftsbus mindre, dette er i regionen. Der er flere køreplantimer end budgetteret. De flere køreplantimer, er primært ved Regionen, Odense og Assens. I Odense skyldes stigningen især tilpasning af køreplanerne til vejarbejderne i Odense. I Assens skyldes det primært helårseffekten af indsættelse af ekstra eftermiddagsafgange på grund af kortere skoledage.

Efter budgetlægningen i 2019 er det konstateret, at Odense Kommunes køreplantimer har været budgetsat 4.875 timer for højt, da forventningerne til frit flow kun var indarbejdet i entreprenørudgifterne. Det har efterfølgende vist sig, at besparelsen vedr. frit flow på grund af øget trængsel ikke har været mulig at indfri.

Endvidere har Region Syddanmarks køreplantimer været budgetsat 4.875 timer for lavt. Hvilket betyder, at de reelt set har 3.000 færre forventet køreplantimer i 2019 i forhold til budget 2019. Årsagen hertil er, at der sker en reduktion i køreplantimer og entreprenørudgifterne i forbindelse med køreplansskiftet i januar 2019.

**Tabel 6: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2017 til B 2020**

Ejer		R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	B 2020	Afvig. FR19-B19	Afvig. B20-FR19
FynBus	Driftsbusser	337	338	338	337	337	-1,0	-
	Køreplantimer	617.934	623.389	611.809	613.823	613.690	2.014,1	-132,7
Region Syddanmark	Driftsbusser	109	109	109	108	108	-1,0	-
	Køreplantimer	256.744	259.394	251.902	253.767	254.277	1.865,0	510,0
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	23	-	-
	Køreplantimer	18.025	16.573	14.994	15.518	15.764	524,0	246,0
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	39	39	39	39	39	-	-
	Køreplantimer	25.247	26.209	25.658	24.318	22.658	-1.340,0	-1.660,0
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	9	-	-
	Køreplantimer	8.725	8.359	8.259	8.304	8.353	45,0	49,0
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	7	-	-
	Køreplantimer	9.394	9.630	9.596	9.705	9.770	109,0	65,2
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	12	-	-
	Køreplantimer	13.406	13.415	13.336	13.418	13.300	82,3	-118,5
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	23	-	-
	Køreplantimer	16.341	16.343	16.363	15.891	15.422	-471,7	-469,3
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	15	-	-
	Køreplantimer	16.624	16.938	16.837	17.144	17.192	306,7	48,0
Odense	Driftsbusser	76	77	77	77	77	-	-
	Køreplantimer	212.616	216.222	215.561	216.235	217.256	673,8	1.020,9
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	24	-	-
	Køreplantimer	40.812	40.306	39.303	39.523	39.699	220,0	176,0

2020:

Der er samlet 133 færre køreplantimer i budget 2020 end i forventet regnskab 2019. Det skyldes primært en planlagt reduktion af køreplantimer i Faaborg-Midtfyn kommune og justeringer i Nordfyn, som har medført reduktion. Dette modsvares af en stigning fordelt på alle ejere på baggrund af en anden kalendersammenlægning i 2020 end i 2019. Samt helårseffekt af flere eftermiddagsafgange på grund af kortere skoledage.

## 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.

Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser. I forbindelse med overgangen til rejsekortet, har der siden 2016 været merudgifter til Rejsekort A/S. Merudgiften viste forskellen mellem FynBus tidligere billetteringsystem og Rejsekort A/S i overgangsfasen 2016 og 2017.

Ved 1. kvartalsregnskab 2018 blev det vedtaget, at den ordinære ramme nedskrives fra 65,6 mio. kroner til 60,9 mio. kroner. Udgifterne til rejsekortet vises i stedet for fuldt ud. De samlede fællesudgifter er uændrede.

2019:

FynBus ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2019 62,1 mio. kroner. FynBus forventer et merforbrug på 0,5 mio. kroner, som føres på rammestyring/overførsel. Dette skyldes udgifter til projektlederuddannelse, der skal understøtte arbejdet med de strategiske mål, samt udgifter til videreudvikling af FynBus datawarehouse, som pga leverandørskift har været længere tid under vejs end planlagt. Merudgiften kan dækkes af tidligere års opsparring under rammestyringsprincippet for den ordinære ramme, som ultimo 2018 udgjorde 1,1 mio. kroner.

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 14,5 mio. kroner og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer. Rejsekort A/S er fusioneret med Rejseplanen samt Bus & Tog sommeren 2019.

Tabel 7: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2017 til budget 2020

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	B 2020	Afvig. FR19-B19	Afvig. B20-FR19
Driftsrelaterede udgifter	8,3	8,5	12,1	10,5	11,4	-1,6	0,9
Salgsrelaterede udgifter	15,9	16,1	15,3	15,3	15,5	-0,0	0,2
Administrative udgifter	39,4	38,4	34,7	36,8	36,7	2,1	-0,1
<b>Ordinær ramme</b>	<b>63,7</b>	<b>63,1</b>	<b>62,1</b>	<b>62,6</b>	<b>63,7</b>	0,5	1,1
Udgifter Rejsekort	10,3	13,5	14,5	14,5	14,5	-0,0	0,0
Rammestyring / Overførsel	0,8	-2,2	0,0	-0,5	0,0	-0,5	0,5
Anlægsudgifter	1,5	0,3	0,8	2,2	2,5	1,4	0,3
<b>I alt</b>	<b>76,3</b>	<b>74,7</b>	<b>77,4</b>	<b>78,8</b>	<b>80,7</b>	1,4	1,8

Anlægsbudgettet finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus' anlægskartotek. Anlægskartoteket består af FynBus' bygninger, materiel (herunder IT hardware og software). Anlægsbudgettet har haft en ramme på 3,5 mio. kroner, der væsentligst har været anvendt til udvikling af FynBus' eget billetudstyr.

FynBus er nu på rejsekortet og med udgangen af 2017 ophørte anlægsrammen. Uafsluttede projekter blev videreført.

I september 2017 godkendte bestyrelsen et delvist eksternt finansieret anlægsprojekt til forbedret trafikinformation på de store fynske stationer. Projektet har til formål at klassificere fynske stoppesteder og knudepunkter efter type, betjening, størrelse og antal påstigninger. Projektet strækker sig over 3 år fra 2018 til 2020 og udgør 1 mio. kroner pr. år. Det 1. år medfinansierer Trafikstyrelsen projektet. På grund af forsinkelser i projektet afsluttes det eksternt finansieret projekt først i efteråret 2019. Derfor forventes kun anvendt 0,4 mio. kroner af den 1 mio. kroner, der var godkendt til anvendelse i år.

Projektet var ved en fejl ikke medtaget i budget 2019. Hvilket er hovedårsagen til afvigelsen på 1,4 mio. kroner. Resten skyldes projekter, der er overført fra 2018.

I nedenstående tabel fremgår budget og forventet anvendelse af projektmidlerne.

**Table 8: Projekt: Bedre Trafikinformati2018 – 2020, delvist finansieret af Trafikstyrelsen.**

Budget for Projekt Bedre Trafikinformati2018	2018	2019	2020
Finansieret af Trafikstyrelsen	1,0		
Finansieret af FynBus	1,0	1,0	1,0
Opgradering af terminaler på OBC	0,3		
	2,3	1,0	1,0
Forventet anvendt vedr. Projekt Bedre Trafikinformati2018	R 2018	FR 2019	B 2020
Finansieret af Trafikstyrelsen		1,0	
Finansieret af FynBus	0,2	1,2	1,6
Opgradering af terminaler på OBC		0,3	
	0,2	2,5	1,6

De aktuelle anlægsprojekter forventes at udgør 2,2 mio. kroner og er specificeret herunder:

- FynBusbestilling i Fremtiden 0,5 mio. kroner, (2019 projekt), heraf forventes kun anvendt 0,1 mio. kroner i 2019 og resten overføres til 2020.
- Integration af rejseplanen op mod mobilapp 0,2 mio. kroner, (2019 projekt)
- Kapacitetsstyring 0,5 mio. kroner (udskudt fra 2014), hvoraf der er anvendt 0,2 mio. kroner og restbeløb er overført til 2019.
- Bedre Trafikinformati2018 samlet projektsum 4,3 mio. kroner, heraf 3,3 mio. kroner finansieres af FynBus, hvoraf de 0,3 mio. kroner kommer fra projektet Opgradering af terminaler på OBC (udskudt fra 2017). Der er anvendt 0,2 mio. kroner i 2018 og restbeløb er overført til 2019. I 2019 forventes anvendt 1,5 mio. kroner. Se endvidere særskilt skema.
- Økonomiintegration 0,1 mio. kroner (overføres da regionens økonomisystem er udskudt til 2019 – projektet er udskudt fra 2016)

Der ansøges om overførsel af anlægsprojektmidler vedr.:

- FynBusbestilling i Fremtiden grundet ressourcemangel hos leverandør og FynBus 0,4 mio. kroner.
- Bedre Trafikinformati2018 grundet forsinkelse i projektet 0,6 mio. kroner.

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

Fordelingen af fællesudgifter på ejerniveau ses i tabel 9 herunder.

**Tabel 9: Ordinære fællesudgifter i perioden regnskab 2017 til budget 2020 uden rammestyring og anlægsudgifter**

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	B 2020	Afvig. FR19-B19	Afvig. B20-FR19
FynBus	74,0	76,5	76,6	77,1	78,2	0,5	1,1
Region Syddanmark	34,6	35,1	35,1	35,2	35,6	0,1	0,3
Assens	1,8	1,9	1,8	1,8	1,8	0,0	-0,0
Faaborg - Midtfyn	2,3	2,5	2,6	2,6	2,5	0,0	-0,1
Kerteminde	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,0	0,0
Langeland	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0
Middelfart	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5	0,0	0,0
Nordfyn	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	-0,0	0,0
Nyborg	1,6	1,8	1,8	1,8	1,9	0,0	0,1
Odense	24,4	25,7	25,9	26,1	26,7	0,2	0,6
Svendborg	4,3	4,6	4,5	4,5	4,6	0,1	0,0

2020:

FynBus ramme for de ordinære fællesudgifter p/l-reguleres og udgør i budget 2020 63,7 mio. kroner. I forbindelse med etableringen af Odense Letbane, skal der jf. tidligere bestyrelsesbeslutning indkøbes rejsekortudstyr for 7 mio. kroner. FynBus har i 2019 gennemført en sparerunde, som medfører at den ordinære ramme kan reduceres med 1 mio. kroner i 2020 og 2 mio. kroner i de efterfølgende år. Det betyder, at investeringen af rejsekortudstyr til Odense Letbane på 7 mio. kroner, kan finansieres via rammestyring og vil være afdraget i 2023, jf. tabel herunder.

Anlægsudgifterne på 2,5 mio. kroner i 2020 udgør:

- 0,4 mio. kroner FynBusbestilling i Fremtiden (overført fra 2019)
- 0,6 mio. kroner Bedre Trafikinformation (overført fra 2019)
- 1,0 mio. kroner Bedre Trafikinformation (bestyrelsesbeslutning fra 2017)
- 0,5 mio. kroner Løsning til 3-partes salg af produkter i henhold til ny lovgivning

**Tabel 10: Rammestyring vedr. fællesudgifter i perioden regnskab 2017 til budgetoverslag 2023**

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	B 2020	BO 2021 (2020 priser)	BO 2022 (2020 priser)	BO 2023 (2020 priser)
<b>Saldo primo</b>	<b>2,5</b>	<b>3,3</b>		<b>1,1</b>	<b>0,6</b>	<b>-5,4</b>	<b>-3,4</b>	<b>-1,4</b>
Ordinær ramme	63,7	60,9	62,1	62,1	63,7	63,7	63,7	63,7
Reduktion i rammen, udmøntes ikke		0,0	0,0	0,0	-1,0	-2,0	-2,0	-2,0
Årets forbrug	63,7	63,1	62,1	62,6	63,7	63,7	63,7	63,7
Rammestyring/Overførsel	0,8	-2,2		-0,5	1,0	2,0	2,0	2,0
<b>Saldo ultimo</b>	<b>3,3</b>	<b>1,1</b>		<b>0,6</b>	<b>1,6</b>	<b>-3,4</b>	<b>-1,4</b>	<b>0,6</b>
Investering Odense Letbane					-7,0			
<b>Ny saldo</b>				<b>0,6</b>	<b>-5,4</b>			

## Telekørsel

I trafikplanperioden fra 2014-17 er det fælles telekørselskoncept indført. På nuværende tidspunkt pågår der en revision af telekørselskonceptet, som forventes implementeret pr. 2020.

Tabel 11 herunder viser udviklingen fra 2017-20 på ejerniveau.

**Tabel 11: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2017 til budget 2020 i løbende priser**

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	B 2020	Afvig. FR19-B19	Afvig. B20-FR19
FynBus	20,9	20,7	21,5	18,4	21,2	-3,1	2,8
Region Syddanmark	1,1	1,0	1,1	0,9	1,2	-0,3	0,4
Assens	4,9	5,1	5,0	3,7	3,7	-1,4	0,1
Faaborg - Midtfyn	4,4	4,7	5,3	5,1	5,8	-0,2	0,7
Kerteminde	1,7	1,6	1,7	1,4	1,6	-0,2	0,1
Langeland	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	0,1	-0,1
Middelfart	1,0	1,1	1,0	1,3	1,3	0,3	-0,0
Nordfyn	5,1	4,9	4,8	3,9	5,0	-0,9	1,1
Nyborg	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,0	0,0
Odense	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	-0,1	0,1
Svendborg	1,8	1,5	1,7	1,3	1,9	-0,4	0,5

2019:

Ejerbidraget forventes at udgøre 18,4 mio. kroner, hvilket er en mindredgift på 3,1 mio. kroner, svarende til et fald på 17 %.

I 2018 oplevede nogen kommuner stigende turantal ved telekørsel, som betød, at der blev lavet nogle justeringer af telekørselsordningen med lukning af tidsbånd og takstforhøjelse.

Nedenstående kommenteres de kommuner hvor der er store afvigelser.

Nordfyns kommune har medio 2018 indført en takstforhøjelse samt lukket nogle tidsbånd for telekørslen, dette har medført en markant reduktion i antal ture, som også ses i forventet regnskab for 2019.

Assens kommune har pr. 2019 også indført takstforhøjelse samt lukket telependlerordningen. Dette har også betydet en stor reduktion i antal af ture, som også ses i forventet regnskab for 2019.

Faaborg-Midtfyn oplevede primo 2018 en væsentlige stigning i antal ture, som medførte en opjustering af budget 2019. I efteråret 2018 og til nu ses der en status quo af væksten.

I Middelfart Kommune opleves en stigning i antal ture i første halvår 2019. Hvis den udvikling holder året ud forventes et merforbrug på ca. 0,3 mio. kroner i forhold til budgettet.

I Svendborg Kommune ses en reduktion i antal ture efter første halvår, således at den nedadgående tendens for Svendborg Kommune for tidligere år fortsætter.

2020:

Grundet den forestående revision af telekørselskonceptet har mange kommuner valgt ikke at justere deres budget 2020 væsentlig, da konceptet samt taksterne og åbningsmodulerne ikke er endelig fastlagt. Dog er der sket nedjustering af turantal i Assens Kommune og Kerteminde Kommune samt en opjustering af turantal i Middelfart Kommune.

Tabel 12: Produkt- og ejerfordelte rejser i telekørslen i perioden regnskab 2017 til budget 2020

Telekørsel samlet - Antal rejser								
Ture	Produkt	R2017	R2018	B2019	FR2019	B 2020	Afvig. FR19-B19	Afvig. B20-FR19
FynBus	Telependler	18.853	16.485	22.890	8.136	16.890	-14.754	8.754
	Telerute	8.787	7.990	8.710	6.454	8.710	-2.256	2.256
	Telecity	9.683	9.450	9.550	10.506	10.950	956	444
	Teletaxa	126.544	129.536	128.190	120.026	127.690	-8.164	7.664
	<b>Total</b>	<b>163.867</b>	<b>163.461</b>	<b>169.340</b>	<b>145.122</b>	<b>164.240</b>	<b>-24.218</b>	<b>19.118</b>
RSD	Telerute	6.659	5.749	6.500	4.814	6.500	-1.686	1.686
	<b>Total</b>	<b>6.659</b>	<b>5.749</b>	<b>6.500</b>	<b>4.814</b>	<b>6.500</b>	<b>-1.686</b>	<b>1.686</b>
Assens	Telependler - uddann	2.559	1.631	2.600	0		-2.600	-
	Telependler	2.558	2.910	2.500	0		-2.500	-
	Telependler, i alt	5.117	4.541	5.100	0		-5.100	-
	Teletaxa	32.278	32.390	32.500	28.491	30.000	-4.009	1.509
	<b>Total</b>	<b>37.395</b>	<b>36.931</b>	<b>37.600</b>	<b>28.491</b>	<b>30.000</b>	<b>-9.109</b>	<b>1.509</b>
Faaborg-Midtfyn	Telependler	4.347	3.986	5.300	3.114	5.300	-2.186	2.186
	Telerute	207	232	250	104	250	-146	146
	Teletaxa	31.961	35.813	39.000	37.412	39.000	-1.588	1.588
	<b>Total</b>	<b>36.515</b>	<b>40.031</b>	<b>44.550</b>	<b>40.630</b>	<b>44.550</b>	<b>-3.920</b>	<b>3.920</b>
Kerteminde	Telependler	1.634	831	2.000	821	1.100	-1.179	279
	Teletaxa	12.380	12.703	12.000	11.403	12.000	-597	597
	<b>Total</b>	<b>14.014</b>	<b>13.534</b>	<b>14.000</b>	<b>12.224</b>	<b>13.100</b>	<b>-1.776</b>	<b>876</b>
Langeland	Telerute	579	997	350	740	350	390	-390
	<b>Total</b>	<b>579</b>	<b>997</b>	<b>350</b>	<b>740</b>	<b>350</b>	<b>390</b>	<b>-390</b>
Middelfart	Telecity	3.823	3.821	3.700	5.303	5.100	1.603	-203
	Teletaxa	5.400	6.254	5.300	7.111	7.300	1.811	189
	<b>Total</b>	<b>9.223</b>	<b>10.075</b>	<b>9.000</b>	<b>12.414</b>	<b>12.400</b>	<b>3.414</b>	<b>-14</b>
Nordfyns	Telependler	4.881	3.829	6.240	2.055	6.240	-4.185	4.185
	Teletaxa	34.135	32.509	29.540	26.674	29.540	-2.866	2.866
	<b>Total</b>	<b>39.016</b>	<b>36.338</b>	<b>35.780</b>	<b>28.729</b>	<b>35.780</b>	<b>-7.051</b>	<b>7.051</b>
Nyborg	Telependler	1.096	893	1.000	800	1.000	-200	200
	Telerute	343	288	350	177	350	-173	173
	Teletaxa	3.615	4.045	3.200	3.674	3.200	474	-474
	<b>Total</b>	<b>5.054</b>	<b>5.226</b>	<b>4.550</b>	<b>4.651</b>	<b>4.550</b>	<b>101</b>	<b>-101</b>
Odense	Telerute	270	281	410	397	410	-13	13
	Teletaxa	1.116	696	1.250	713	1.250	-537	537
	<b>Total</b>	<b>1.386</b>	<b>977</b>	<b>1.660</b>	<b>1.110</b>	<b>1.660</b>	<b>-550</b>	<b>550</b>
Svendborg	Telependler	3.268	2.405	3.250	1.346	3.250	-1.904	1.904
	Telerute	729	443	850	222	850	-628	628
	Telecity	5.860	5.629	5.850	5.203	5.850	-647	647
	Teletaxa	5.659	5.126	5.400	4.548	5.400	-852	852
	<b>Total</b>	<b>15.516</b>	<b>13.603</b>	<b>15.350</b>	<b>11.319</b>	<b>15.350</b>	<b>-4.031</b>	<b>4.031</b>

I ovenstående tabel ses antal ture indenfor de forskellige telekørselsordninger fordelt på ejer.

2019:

Overordnet set viser regnskab 2019 en reduktion i forhold til budgettet på ca. 24.000 ture, svarende til 14 %. Som hovedsagligt skyldes lukning af telependler ordning i Assens Kommune, samt færre ture for teletaxi grundet takststigning i Nordfyn og Assens Kommune, og mindre reduktioner for telependler og telerute.

Telependler er meget følsom over for til og afgang af kunder, og derved deres påvirkning i antallet af ture (ofte vil en telependler have ca. 10 ture pr. uge). Der ses markante reduktioner i Kerteminde, Faaborg-Midtfyn, Nordfyns og Svendborg Kommune for telependlerture både i forhold til budget 2019 og regnskab 2018.

2020:

I 2019 er der arbejdet på en revision af telekørsel samt oplæg til et nyt koncept. Derfor er der i begrænset omfang sket justering i forhold til budget 2020, da konceptet og kommunens valg af takster og åbningsmoduler ikke er endeligt før budget 2020 fastlægges.



## FLEXXØRSEL

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

Nedenstående oversigt viser hvilke kørselsordninger de enkelte kommuner og Region Syddanmark i 2019 har placeret hos FynBus. I 2019 starter to nye udbudte kørsler op med kontraktstart 1. marts 2019 (for kørsel i Planet) og 12. august 2019 (for kørsel i Cplan).

Assens Kommune og Nordfyns Kommune har siden marts 2017 valgt at anvende Cplan (FynBus' eget planlægningsystem) til deres planlagte kørsel. Her står kommunen og vognmænd for en større del af administration og planlægning end tidligere. Disse kontrakter udløb juli 2019. Nordfyns Kommune har overordnet set valgt at fortsætte med Cplan, mens Assens Kommune har hjemtaget dele af deres kørsler fra Cplan eller lagt kørslerne i planet, således det kun er specialskolekørsel ud af kommunen, der varetages igennem Cplan.

Tabel 13: Kørselsordninger hos Flextrafik ved pr. 30. juni 2019

Kørselstype	SBH Kørsel	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetskørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskolekørsel	Telekørsel	Siddende patientbefordringer
Assens	X		X	X	C	C	C	X	C	C	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X	X		X	X	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	C	C	X	C	C	X	
Nyborg	X		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 håndteres efter Cplan.

Det fremgår af tabel 13, at kommunerne anvender FynBus i 68 ud af de i alt 110 mulige ordninger.

Kerteminde Kommune hjemtager pr. august 2019 følgende kørselsordninger:

- Genoptræning
- Specialiseret genoptræning
- Aktivitetskørsel
- Dele af specialskolekørsel

Assens Kommune hjemtager pr. august dagcenterkørsel og specialskolekørsel indenfor kommunen. Elevkørsel, genoptræningskørsel og specialiseret genoptræning placeres i Planet i stedet for i Cplan.

### Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i antal personture for perioden 2017 til 2020 vist.

Tabel 14: Antal personture i perioden regnskab 2017 til budget 2020

Antal personture	R2017	R2018	B2019	FR2019	B2020	Afvig. B19-FR19	Afvig. B20-FR19
Handicapkørsel	129.754	135.526	134.711	145.556	148.045	10.845	2.489
Anden kørsel	287.251	294.801	262.517	238.546	202.867	-23.971	-35.679
<b>Handicap- og anden kørsel</b>	<b>417.005</b>	<b>430.327</b>	<b>397.228</b>	<b>384.102</b>	<b>350.912</b>	<b>-13.126</b>	<b>-33.190</b>
Telekørsel*	163.867	163.462	169.340	145.122	164.240	-24.218	19.118
<b>I alt</b>	<b>580.872</b>	<b>593.789</b>	<b>566.568</b>	<b>529.224</b>	<b>515.152</b>	<b>-37.344</b>	<b>-14.072</b>
Siddende patientbefordring	232.782	234.518	241.490	236.000	240.000	-5.490	4.000
<b>I alt</b>	<b>813.654</b>	<b>828.307</b>	<b>808.058</b>	<b>765.224</b>	<b>755.152</b>	<b>-42.834</b>	<b>-10.072</b>

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

2019:

Samlet set er der et fald på 5 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler med en stigning på 8 % i handicapkørsel, fald på 9 % i anden kørsel og fald på 14 % i telekørsel i forhold til budgettet.

Stigning i handicapkørsel kan delvis tilskrives, at ordningen er blevet udvidet til også at omfatte svagtseende og delvis den stigende ældre befolkning, hvor effekten ikke er tilsvarende opjusteret i budgettet. En stor del af kommunerne har i løbet af 2019 åbnet op for, at demente og senhjerneskadet også kan blive visiteret til ordningen.

Faldet i anden kørsel dækker over indbyrdes forskydninger blandt ejerne. Endvidere har Assens Kommune hjemtaget nogle kørselsordninger efter at budget 2019 var fastlagt, det vedrører blandt andet dagcenterkørsel.

Der er i løbet af 2018 set en opstramning af visiteringspraksis, som i 2019 giver udslag i kørselsomfanget med reduktioner indenfor lægekørsel, speciallægekørsel, paragrafkørsel og specialskolekørsel. I alle de kommuner, som har lægekørsel hos FynBus, ses efter første halvår en reduktion i kørselsomfanget i forhold til budget og sidste års regnskab.

Faldet i telekørsel skyldes hovedsagligt, at Nordfyns og Assens Kommune har indført en takstforhøjelse, som har givet en reduktion i antal personture, samt en reduktion ved telependlerordningen. Se endvidere afsnittet vedrørende Telekørsel.

2020:

Budgettet dannes på bagud af personture, som indmeldes eller korrigeres af kommunerne. Ud fra personture beregnes entreprenørudgifter, indtægter og fællesudgifter med nogle enhedspriser.

Handicapture er opjusteret med ca. 10 % i forhold til budget 2019, som skyldes den stigende udvikling de seneste år, samt at ordningen er blevet udvidet til svagtseende. Endvidere har nogle kommuner åbnet op for demente og senhjerneskadet medio 2019.

Anden kørsel er reduceret med ca. 22 %, som skyldes, at Assens Kommune har hjemtaget dagcenterkørsel og specialskolekørsel inden for kommunen.

Telekørsel er reduceret med 3 %, som skyldes at Assens Kommune har lavet nogle justering af deres ordning og dermed forventet et fald i personture. Middelfart Kommune har grundet stigning i ture over årene opjusteret lidt.

Siddende patientbefordring er på niveau med budget 2019, der er oplevet en stagnation i siddende patientbefordring siden efteråret 2018.

## Ejerbidrag

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 15.

Tabel 15: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2017 til budget 2020

Mio. kroner (årets priser)	R2017	R2018	B2019	FR2019	B2020	Afvig. B19-FR19	Afvig. B20-FR19
Indtægter	-7,2	-7,5	-7,3	-5,7	-5,8	1,6	-0,1
Entreprenørudgifter	72,9	77,3	71,6	68,3	62,2	-3,3	-6,1
<b>Flex udgifter, netto</b>	<b>65,7</b>	<b>69,7</b>	<b>64,3</b>	<b>62,6</b>	<b>56,4</b>	<b>-1,7</b>	<b>-6,2</b>
Fællesudgifter	18,9	19,0	18,7	19,4	19,1	0,8	-0,4
<b>Ejerbidrag</b>	<b>84,6</b>	<b>88,8</b>	<b>82,9</b>	<b>82,0</b>	<b>75,4</b>	<b>-0,9</b>	<b>-6,6</b>

Note: Opgørelsen er ekskl. telekørsel 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. Telekørslen fremgår af tallene for kollektiv trafik.

2019:

Ejerbidraget forventes at udgøre 82,0 mio. kroner, svarende til en mindreudgift på 0,9 mio. kroner eller ca. 1 % i forhold til budgettet. Mindre udgiften skyldes hovedsageligt færre entreprenørudgifter, grundet færre personture. Dette modsvares af en merudgift til fællesudgifter, som skyldes højere satser til fællesudgifter og færre indtægter, som skyldes ændring i abonnentsordningen ved handicapkørsel.

Indbyrdes imellem ejerne er der afvigelse, og de store afvigelser kommenteres nedenfor tabel 15.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel:

Tabel 16: Ejerbidrag for Flexkørsel for perioden regnskab 2017 til budget 2020

Ejerbidrag for Flexkørsel (mio. kroner i årets priser)	R2017	R2018	B2019	FR2019	B2020	Afvig. B19-FR19	Afvig. B20-FR19
Assens	24,1	26,9	24,8	19,2	9,4	-5,6	-9,8
Faaborg-Midtfyn	8,6	9,2	9,5	9,2	10,8	-0,4	1,6
Kerteminde	7,9	8,3	3,8	7,5	5,9	3,7	-1,6
Langeland	2,4	2,8	2,6	2,9	3,0	0,3	0,1
Middelfart	1,7	1,8	1,5	1,8	1,9	0,3	0,1
Nordfyn	18,5	17,9	18,9	17,4	19,6	-1,5	2,2
Nyborg	2,8	2,7	2,6	2,9	3,2	0,3	0,3
Odense	9,7	10,0	10,1	11,2	11,2	1,1	0,0
Svendborg	2,3	2,4	2,3	2,8	3,0	0,6	0,2
Ærø	0,3	0,3	0,3	0,6	0,5	0,3	-0,1
Region Syddanmark	6,2	6,5	6,5	6,5	6,9	0,0	0,4
<b>I alt</b>	<b>84,6</b>	<b>88,8</b>	<b>82,9</b>	<b>82,0</b>	<b>75,4</b>	<b>-0,9</b>	<b>-6,6</b>

I Assens Kommune ses en mindreudgift på 5,6 mio. kroner, som skyldes hjemtagelse af kørselsordninger efter vedtagelse af budget 2019, samt en reduktion i kørselsomfanget efter første halvår 2019. Kørselsordninger der er hjemtaget er dagcenterkørsel (var indeholdt i budget 2019) og specialskekørsel indenfor kommunen, som samlet svarer til ca. 60.000 ture årligt.

I Kerteminde Kommune ses en merudgift på 3,7 mio. kroner, som skyldes at der var budgetteret med at Kerteminde Kommune ville hjemtage genoptræningskørsel, specialiseret genoptræning, aktivitetskørsel, elevkørsel og specialskolekørsel pr. 1.3. 2019, men genoptræning, specialiseret genoptræning og aktivitetskørsel hjemtages først pr. august 2019. Elevkørsel og specialskolekørsel ud af kommunen forbliver hos FynBus.

Nordfyns Kommune og Odense Kommunes ændringer skyldes ændring i turantal.

2020:

Ovenstående korrektioner er indarbejdet i budget 2020 for Assens Kommune og Kerteminde Kommune.

Mange kommuner har opjusteret antallet af handicapture for 2020, på baggrund af stigning i personture over årene samt at nogle kommuner har valgt at åbne op for demente og senhjerneskadet. Stigning i personture giver en tilsvarende stigning i entreprenørudgifter. Gennemsnitligt er entreprenørudgifter til handicapture højere end ved andre ture. Da der ved de fleste handicapture er tillagt servicetid og derfor tager en handicaptur gennemsnitligt længere tid end andre ture.

## Entreprenørudgifter

2019:

Forventet regnskab 2019 efter 2. kvartal for entreprenørudgifterne er 68,3 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 3,3 mio. kroner i forhold til budget 2019.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

**Tabel 17: Entreprenørudgifter i perioden regnskab 2017 til budget 2020**

Mio. kroner (årets priser)	R2017	R2018	B2019	FR2019	B2020	Afvig. B19-FR19	Afvig. B20-FR19
Handicapkørsel	26,1	27,7	25,7	28,5	29,6	2,8	1,1
Anden kørsel	46,8	49,6	45,9	39,8	32,6	-6,1	-7,2
<b>I alt</b>	<b>72,9</b>	<b>77,3</b>	<b>71,6</b>	<b>68,3</b>	<b>62,2</b>	<b>-3,3</b>	<b>-6,1</b>

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

Mindreudgiften består af merudgift til handicapkørsel og mindreudgift til anden kørsel. Afvigelserne skyldes stigning eller reduktion i personturene ved henholdsvis handicapkørsel og anden kørsel.

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

**Tabel 18: Entreprenørudgifter pr. persontur**

Kroner pr. tur (årets priser)	R2017	R2018	B2019	FR2019	B2020	Afvig. B19-FR19	Afvig. B20-FR19
Handicapkørsel	201	204	191	196	200	-5	4
Anden kørsel	163	168	175	167	161	-8	-6
Handicap og anden kørsel	175	180	180	178	177	-2	0
Telekørsel	106	107	104	104	106	1	1
<b>I alt</b>	<b>155</b>	<b>160</b>	<b>157</b>	<b>158</b>	<b>155</b>	<b>0</b>	

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

2019:

Entreprenørudgiften pr. persontur forventes at udgøre 158 kroner, hvilket er på niveau med tidligere år og budgettet. Imellem kørselsordningerne ses at handicapkørsel og telekørsel er blevet billigere mens anden kørsel er blevet dyre i forhold til budgettet.

Entreprenørudgifterne forventes med de nye udbud at blive billigere, men effekten ses først hen på efteråret 2019.

Entreprenørudgiften for de enkelte ordninger afhænger af mange variabler, såsom længde, infrastruktur og samkørselsgrad. Desuden dækker anden kørsel over flere kørselsordninger med forskellig udgiftsstruktur. Ikke mindst har udbuddet med Cplan-kørsel i Assens og Nordfyns kommune i 2017 haft betydning, og vil muligvis også få betydning i 2. halvår 2019, hvor der er startet et nyt udbud op.

2020:

Ved de to seneste udbud ses en forventning om faldende entreprenørudgifter, som især påvirker anden kørsel og dermed entreprenørudgifter pr. personture.

Gennemsnitlige enhedspriserne er beregnet ud fra kørte ture i 2. kvartal 2019, disse indeholder nyt udbud i Planet, men ikke nyt udbud i Cplan (starter først op til august 2019).

## Fællesudgifter

2019:

Fællesudgifterne forventes at udgør 25,3 mio. kroner, hvilket er en merudgift på ca. 0,5 %.

Tabel 19: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2017 til budget 2020

Mio. kroner (årets priser)	R2017	R2018	B2019	FR2019	B2020	Afvig. B19-FR19	Afvig. B20-FR19
Fællesudgifter. Telekørsel	6,1	6,0	6,6	5,9	6,8	-0,6	0,9
Fællesudgifter, flexområdet	18,9	19,0	18,7	19,4	19,1	0,8	-0,4
<b>Fællesudgifter, i alt</b>	<b>25,0</b>	<b>25,0</b>	<b>25,2</b>	<b>25,3</b>	<b>25,8</b>	<b>0,1</b>	<b>0,5</b>

2019:

Overordnet set er der balance, men det dækker over en række interne afvigelser.

- Lønninger, der forventes et mindre forbrug på 0,08 mio. kr. som dækker over et mindre forbrug på 0,23 mio. kr. ved flextrafik og et merforbrug på 0,15 mio. kr. ved flextrafiks andel af FynBus' administrative lønninger.
- IT-udgifter, der forventes et merforbrug på 0,36 mio. kr., som skyldes:
  - o merforbrug til IT-udgifter til FlexDanmark på 0,16 mio. kr. Grundet færre personture forventes lavere IT-udgifter til FlexDanmark (fordelingsnøglen mellem trafikskaberne er bl.a. på personture) men da der ikke er budgetteret med NOP i budget 2019, så forventes en merudgift i forhold til budgettet.  
Hvis antallet af personture er lig budgettet, kan der forventes et væsentligt højere merforbrug til IT-udgifter til FlexDanmark grundet NOP.
  - o merforbrug på 0,2 ved IT-udgifter ved FynBus, som skyldes merudgift til udvikling af en overvågningsapp (var ikke indeholdt i budget 2019) og merudgift til flextrafiks andel af FynBus' IT-udgifter.
- Flextrafik administration, der forventes et mindreforbrug på 0,17 mio. kr., som skyldes:
  - o mindreforbrug ved kunderelateret udgifter (markedsundersøgelse, skilte til vogne mm)
  - o mindreforbrug ved konsulentbistand, udgifter til Ethics bliver delt med Sydtrafik og Midttrafik.

Grundet færre personture har Flextrafik lavet justeringer i deres callcenter (bestilling og trafikstyring) for at kunne reducere i lønudgifter.

2020:

Ændringerne i Flextrafiks callcenter fortsætter med fuld effekt i 2020, således at lønbudgettet er reduceret med 0,27 mio. kr.

I 2020 er der sket en fuld indfasning af ny afregningsmodel for callcenter i FlexDanmark samt afsat ekstra udgifter til NOP i FlexDanmark.

**Tabel 20: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur**

I kroner (Årets priser)		R2017	R2018	B2019	FR2019	B2020	Afvig. B19-FR19	Afvig. B20-FR19
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	23,50	23,84	25,12	27,56	28,71	2,44	1,15
	Siddende patientbefordring	26,80	27,63	26,85	27,40	28,70	0,55	1,30
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	10,60	10,05	10,44	10,12	9,71	-0,32	-0,41
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	6,60	6,28	6,53	6,33	6,07	-0,20	-0,26
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	7,90	7,53	7,83	7,59	7,29	-0,24	-0,30
	Specialscolekørsel	13,20	12,56	13,05	12,65	12,14	-0,40	-0,51
	Telekørsel	15,90	15,07	15,66	15,18	14,57	-0,48	-0,61
	Samlede fællesudgifter	SBH-kørsel	34,10	33,89	35,56	37,68	38,42	2,12
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	30,10	30,12	31,65	33,89	34,78	2,24	0,89
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	31,40	31,37	32,95	35,15	36,00	2,20	0,85
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel – Cplan	22,90	20,97	23,02	25,22	26,07	2,20	0,85
	Specialscolekørsel	36,70	36,40	38,17	40,21	40,85	2,04	0,64
	Specialscolekørsel - Cplan	28,20	26,30	28,24	30,28	30,92	2,04	0,64
	Telekørsel	39,40	38,91	40,78	42,74	43,28	1,96	0,54

2019:

Det fremgår af tabellen, at forventningen til de faste fællesudgifter for kommunal kørsel og siddende patientbefordring er højere end budgetteret, mens de variable fællesudgifter er lavere end budgetteret.

Samlet set forventes en stigning mellem 0,55 kr. og 2,24 kr. i satserne for fællesudgifter. 0,55 kr. stigning for siddende patientbefordring og 2,24 kr. stigning for lægekørsel m.fl.

Den væsentligste årsag til at satserne til fællesudgifterne forventes at stige, er at der forventes færre personture til samme udgift, derfor stiger satsen.

I de faste satser fordeles de faste udgifter, som er bl.a. IT og Flextrafiks andel af FynBus' lønudgifter. På disse poster forventes et merforbrug. Mens de variable udgifter er Flextrafiks callcenter, hvor der er sket en reduktion i lønudgifterne for at imødekomme det faldende turantal.

2020:

Budgetsatserne for de faste fællesudgifter for 2020 er højere end budget 2019 og forventet regnskab 2019.

Årsagen hertil er færre personture at fordele de faste udgifter på, som ikke er direkte proportional med antal personture.

Der er sket justeringer i Flextrafik callcenter i forhold til de faldende personture, hvilket også ses ved lavere variable fællesudgifter.

## TJENESTEMANDSPENSIONER

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

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

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

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

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

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

### Resultat

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

FynBus budgetterede med et underskud på 10,2 mio. kroner i 2019, efter 2. kvartal forventes et underskud på 9,3 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 0,9 mio. kroner.

Tabel 21: Pensionsresultat 2017-20

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	B 2020	FR 2019 - B2019	B 2020 - FR 2019
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-10,4	-3,4	-8,1	-9,3	-8,0	-1,2	1,4
Udgifter til pensioner	13,0	14,7	18,1	18,5	19,0	0,4	0,5
<b>Nettoudgifter pension</b>	<b>2,6</b>	<b>11,3</b>	<b>10,0</b>	<b>9,1</b>	<b>11,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>1,8</b>
Administrative udgifter	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	-0,0
<b>Resultat pension</b>	<b>2,8</b>	<b>11,5</b>	<b>10,2</b>	<b>9,3</b>	<b>11,1</b>	<b>-0,9</b>	<b>1,8</b>

Indtægterne forventes at udgør 9,3 mio. kroner i 2019. Det er en merindtægt på 1,2 mio. kroner og skyldes hovedsageligt forventninger til et højere afkast af obligationsbeholdning end budgetteret. Efter 2018 hvor FynBus fik et negativt afkast på obligationerne, så har udviklingen rettet sig i 2019. Indtægterne består af:

- 3,3 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er på niveau med budgettet.
- 3,0 mio. kroner i afkast af obligationsbeholdning. Det er 1,0 mio. kroner mere end budgettet. Aktie- og obligationsmarkederne er for tiden meget volatile og derfor kan der opleves større udsving end hidtil i afkastet.
- 3,0 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er en merindtægt på 0,2 mio. kroner.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner udgør 18,5 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,4 mio. kroner. Stigningen i forhold til 2018 skyldes lukning af Odense Bybusser. Merudgiften til pensionsudbetalinger, spares i Odense Kommunes ordinære busdriftsomkostninger.

De eksterne administrative udgifter udgør 0,2 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget. Udgifterne kan henføres til eksterne udgifter til udbetalingsadministration, bankgebyrer, revisionspåtegning mv.

Indtægten fra Sampension på 3,0 mio. kroner er til dækning af den andel af pensionsudbetalingen, der er fra 2008 og fremadrettet. Den resterende andel af pensionsudbetalingen skal dækkes via afkast fra aktiverne og ved løbende at reducere aktiverne.

### Præmiebetaling

Som det fremgår af nedenstående tabel udgør den samlede præmie til pension vedr. de tjenestegørende i 2019 2,1 mio. kroner. Mindreudgiften på 0,3 mio. kroner skyldes et fald i genforsikringsatsen. Lukning af Odense Bybusser i 2018, betyder at Odense Kommune ikke længere skal indbetale til pension for de tjenestegørende tjenestemænd.

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 42,2 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2019.

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 22: Præmiebetaling 2017-20

Præmiebetaling (mio kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	B 2020	FR 2019- B2019	B 2020 - FR 2019
Odense Kommune	3,3	2,5	-	-	-	-	-
Keolis Danmark A/S	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5	-0,1	0,0
FynBus' fællesudgifter	1,5	1,4	1,5	1,1	1,1	-0,4	0,0
<b>I alt til Sampension</b>	<b>5,4</b>	<b>4,5</b>	<b>2,1</b>	<b>1,6</b>	<b>1,6</b>	<b>-0,5</b>	<b>0,0</b>
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,7	0,8	0,3	0,5	0,2	0,2	-0,3
<b>Samlet præmiebetaling</b>	<b>6,1</b>	<b>5,3</b>	<b>2,4</b>	<b>2,1</b>	<b>1,8</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,3</b>

### Pensionsbalance

I pensionsbalancen indgår på den ene side FynBus' pensionsforpligtelser overfor tjenestemændene og på den anden side de værdier, der er reserveret til forpligtelserne. Balancen opgøres hvert 5. år, hvor forpligtelserne bliver aktuaropgjort og dette er gjort pr. 31/12-17. Efter lukningen af Odense Bybusser er der i november 2018 udarbejdet en ekstraordinær aktuaropgørelse for de tjenestemænd, der er berørte af lukningen af Odense Bybusser.

I forbindelse med de 5-årige aktuaropgørelser bliver forskellen mellem forpligtelserne og værdierne nulstillet ved, at FynBus bogfører den del af forpligtelsen, som vedrører Odense Kommune som et tilgodehavende og den del, som vedrører FynBus, bliver reguleret over FynBus' egenkapital. FynBus tilgodehavender hos Odense Kommune udgør pr. 31/12-18 440,0 mio. kroner mod tidligere 414,8 mio. kroner pr. 31/12-17.

FynBus pensionsforpligtelser omfatter 108 tjenestemænd. Heraf er 14 pr. 30/6-19 stadig tjenestegørende.