

DAGSORDEN

FynBus repræsentantskabsmøde

Fredag den 22. november 2024, kl. 12.15

Deltagere:

Formand Tim Vermund, Odense
Jim Staffensen, Assens
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Michael Nielsen, Kerteminde -*Afbud*
René Larsen, Langeland
Regitze Tilma, Middelfart -*Afbud*
Ole Tyrsted Jørgensen, Nyborg -*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 orientering..... 3

 1. Budget 2025..... 3

 2. Eventuelt..... 6

SAGER TIL ORIENTERING

1. Budget 2025

Resumé:

Repræsentantskabet i FynBus består af et medlem fra hver af de deltagende kommuner på Fyn og Langeland. Efter FynBus vedtægter fra den 20. august 2020 § 12 skal repræsentantskabet for FynBus holde møde mindst 1 gang om året.

Budget for 2025 fremlægges for repræsentantskabet til orientering.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at repræsentantskabet

- tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

Med denne sag fremlægger administrationen forslag til budget 2025-28 til orientering. I forhold til det førstebehandlede budget for 2025 er der indarbejdet følgende ændringer:

- En takststigning på 3,6 pct. svarende til takststigningsloftet for 2025 på indtægterne og afledte konsekvenser på antal passagerer
- En stigning i omkostningsindekset på 2,6 pct. på diesel, 0,6 pct. på el og 1,3 pct. på HVO
- De økonomiske konsekvenser af ændret køreplan fra august 2024 (masterplanen)
- Ændringer i køreplanen fra august 2025 vedrørende uddannelsesruter
- Økonomiske konsekvenser af produktudvikling i Rejsekort & Rejseplan A/S i 2025 og 2026 på 7,65 mio. kr.
- Økonomiske konsekvenser af omlægning til callcenter i FynBus
- Omlægning af kontrollørordningen fra 2025
- En mobilitetspulje på 0,5 mio. kr.

I det følgende vil udviklingen i budgetforslaget til 2. behandling blive beskrevet i forhold til 1. behandling.

Ved 1. behandlingen i juni måned var der en forventning om en stigning i ejerbidraget i 2025 på 1,6 mio. kr. Den endelige stigning er 9,6 mio. kr. højere, og kan især tilskrives stigninger i omkostningsindekset, ændret køreplan fra august 2024 og forventede ændringer i køreplanen fra august 2025.

Tabel 1. Udvikling i budget 2025 fra 1. behandling til 2. behandling

<i>Mio. kr.</i>	B2024	B2025	B2025	Ændring
<i>Løbende priser</i>		1. beh.	2. beh.	
1. Bus				
Indtægter	-162,5	-174,1	-177,3	-3,2
Kørselsudgifter	513,2	513,2	534,3	21,1
Fællesudgifter	86,4	88,3	86,0	-2,3
Bus i alt	437,0	427,4	443,1	15,7
2. Flextrafik åben				
Indtægter	-3,4	-3,8	-4,0	-0,2
Kørselsudgifter	11,7	15,0	15,5	0,5
Fællesudgifter	4,0	4,7	4,9	0,2
Flextrafik åben i alt	12,3	15,9	16,3	0,4
3. Flextrafik visiteret				
Indtægter	-7,0	-7,2	-7,8	-0,6
Kørselsudgifter	84,8	92,7	88,3	-4,4
Fællesudgifter	23,7	23,6	23,0	-0,6
Flextrafik visiteret i alt	101,5	109,1	103,5	-5,6
4. Kontrolindsats				
Indtægter			-7,6	-7,6
Udgifter			6,7	6,7
Kontrolindsats i alt			-0,9	-0,9
Ejerbidrag (1+2+3+4)	550,8	552,4	562,0	9,6

Note: - = indtægter / + = udgifter

Bus

I det endelige budgetforslag er der indarbejdet 14.800 flere køretimer end i budgetforslaget. Det omfatter 15.500 flere køreplantimer på det regionale rutenet og 700 færre køreplantimer hos de øvrige ejere. Der er desuden budgetteret med tre færre busser i det endelige budgetforslag.

Flextrafik åben

I det endelige budgetforslag er der indarbejdet 4.800 flere ture på baggrund af kommunernes endelige tilbagemeldinger.

Flextrafik visiteret

I det endelige budgetforslag er der indarbejdet en reduktion på 5,6 mio. kr., hvilket primært kan henføres til et forventet fald i antallet af ture i Faaborg-Midtfyn Kommune samt en effektivisering som følge af omorganisering i FynBus. I alt forventes antallet af ture at falde med 15.000.

Kontrolindsats

I det endelige budgetforslag er konsekvenserne af den vedtagne model for bestilling og afregning af kontrolindsats indarbejdet. Det betyder en merindtægt på 0,9 mio. kr. i 2025.

Udskydelse af betalinger

Der er ingen ejere, der har bedt om yderligere betalingsudskydelser.

Budgetoverslagsårene 2026-2028

Som udgangspunkt fastholdes forudsætningerne for budget 2025 i overslagsårene. Der er dog indarbejdet forudsætninger om investering i og tilbagebetaling af nyt billetteringsudstyr. De ekstraordinære udgifter til etablering af nyt callcenter hos Nordjyllands Trafikselskab er kun indarbejdet i 2025, og det samme gælder nye anlægsprojekter.

Der er ikke indarbejdet en afdragsordning vedrørende oparbejdet merforbrug på 1,5 mio. kr. på det administrative område. Administrationen har fra 2025 realiseret en effektiviseringsgevinst på fællesudgifterne på 0,5 mio. kr. stigende til 0,6 mio. kr. fra 2026. Derved kunne administrationen have afdraget merforbruget efter knap tre år. I stedet lægges der op til, at beløbet anvendes til en pulje til mobilitetstiltag, og det indstilles derfor i sagen, at merforbruget afskrives.

Økonomiske konsekvenser

Nedenfor ses det samlede budget for perioden 2025-2028.

Tabel 2. Budget 2025-2028

Mio. kr. 2025-p/l	B2025	B2026	B2027	B2028
Indtægter	-196,6	-205,3	-206,1	-206,1
Kørselsudgifter	644,8	639,5	639,7	639,7
Fællesudgifter	113,9	119,3	111,6	111,6
I alt	562,0	553,4	545,2	545,2
Ejerbidrag	564,0	559,8	552,8	552,8
Finansiering af billetteringsudstyr	-7,3	7,3	0,0	0,0
Restfinansiering RSD	2,0	6,4	7,6	7,6
Budgetsikkerhedsmodel	4,9	4,5	0,0	0,0
Likviditetsændring	-0,4	18,2	7,6	7,6
Gennemsnitlig likviditet ultimo året	12,6	21,5	34,3	42,2

Med et budget i balance betyder det, at ejerbidraget fastsættes, så det dækker nettoudgifterne hos de enkelte ejere. For Region Syddanmark indregnes en restfinansiering, der skal dække nedbringelse af det oparbejdede merforbrug i de foregående år.

Udvikling i likviditeten

Udviklingen i likviditeten viser, at der ultimo 2028 forventes en gennemsnitlig kassebeholdning på 42,2 mio. kr. Den væsentligste årsag til forbedringen i likviditeten er, at udskudte betalinger fra ejerne indfries i 2024-2026, og at der er en restfinansiering på regionens budgetramme til nedbringelse af den kassefinansierede gæld.

En gennemsnitlig kassebeholdning på 42,7 mio. kr. ultimo 2028 er umiddelbart højt, da FynBus ikke står over for væsentlige merudgifter i de kommende år. Der er dog en række usikkerheder, som afklares i løbet af 2025, og som vil få betydning for udgiftsudviklingen i overslagsårene. Det vedrører den endelige business case for udskiftning af de blå punkter til en ny billetteringsløsning, finansiering af en model for håndtering af kontanter i busserne og de økonomiske konsekvenser af det kommende udbud vedrørende buskørsel.

Det anbefales derfor, at ovenstående indarbejdes i det kommende budget 2026, hvor der vil blive taget stilling til konsekvenserne for ejerbidraget fra 2027.

Udvikling i egenkapitalen

FynBus har siden etableringen i 2007 haft en faldende egenkapital. Primo 2007 var den på 92 mio. kr., og ultimo 2023 var den på -100 mio. kr. Faldet i egenkapitalen skyldes primært to forhold:

- Udviklingen i tjenestemandforpligtelsen
- Større anlægsinvesteringer i bl.a. de blå punkter samt afskrivningen af disse

Udviklingen i tjenestemandforpligtelsen skyldes en række forhold omkring bl.a. levetid, overenskomster, ægtefællepensioner, renteutvikling mm. Odense Kommune er forpligtet til at finansiere tjenestemandforpligtelserne. Der er sammen med Odense Kommune igangsat en analyse af, hvordan finansieringen af tjenestemandforpligtelserne skal tilrettelægges.

I 2015-16 blev der investeret 73 mio. kr. i rejsekortudstyr og beløbet blev kassefinansieret. Samtidig blev der indskudt 32 mio. kr. i Rejsekort & Rejseplan A/S, og selskabet har løbende optaget lån i Trafikselskaberne til deres udvikling. Dette er også kassefinansieret. Værdien af de blå punkter er løbende afskrevet, og det forventes, at restværdien afskrives over de næste par år.

Ovenstående har betydet, at der har været et løbende driftsunderskud. Det er fremadrettet væsentligt for FynBus, at der er tilstrækkelig kassebeholdning til at finansiere kommende udgifter i anlægsudstyr og likviditetstræk.

Derfor er der i det fremlagte budget indarbejdet en forudsætning om, at nye anlægsinvesteringer i billetteringsudstyr finansieres inden for budgetperioden af ejerne. Det er desuden afgørende, at de vedtagne budgetter overholdes, så der ikke akkumuleres nye driftsunderskud.

Med det fremlagte budget er der en positiv udvikling i kassebeholdningen, og det giver FynBus en mere robust økonomi.

Bilag:

Bilag 1.1 Budget 2025 og overslagsårene

2. EVENTUELT

Budget 2025 og overslagsårene, hovedtal

Indledning	2
Væsentligt forhold og forudsætninger	3
Passagerer, ture og indtægter	3
Kørselsudgifter	4
Fælles- og administrative udgifter	5
Budget 2025	6
Buskørsel	6
Åben flextrafik	7
Flextrafik	7
Kontrolindsats	7
Tjenestemænd	7
Budget 2025 og overslagsårene	9
Nøgletal for Budget 2025 og overslagsårene	11
Likviditet	11
Finansielle poster	12

INDLEDNING

FynBus fremlægger budget for 2025 samt budgetoverslag 2026-2028 til godkendelse.

Budget for 2025 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2024, tillagt kendte ændringer for 2025, prisreguleringer og takststigning.

Budgetoverslag for 2026 – 2028 vil være behæftet med en vis usikkerhed, da der kan komme nye beslutninger om ændring i kørselsomfanget og omkostninger, som påvirker budgettet.

Notatet beskriver de samlede budgetter for FynBus og indeholder ikke budgettal for Odense Letbane.

Budgettet er opdelt i hhv. buskørsel og åben flextrafik samt flextrafik. Herudover budgetteres tjenestemandspensioner.

Udkast til ejerspecifikke notater for budget 2025 er udsendt til kommentering hos ejerne sammen med forventet regnskab 2024 efter 2. kvartal. De er gennemgået efter ønske på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus. Endelige ejerspecifikke notater for budget 2025 udsendes efter FynBus' bestyrelsesmøde.

VÆSENTLIGE FORHOLD OG FORUDSÆTNINGER

I dette afsnit beskrives væsentlige forhold og forudsætninger indarbejdet i budget 2025.

Passagerer, ture og indtægter

Buskørsel

Budget 2025 for passagertallet tager udgangspunkt i forventet regnskab 2024 efter 2. kvartal korrigeret for ændringen i passagertallet i det regionale rutenet grundet masterplanen, samt korrigeret for passagertallet i de kommuner, der har valgt at indføre weekendkørsel.

Budget 2025 for indtægter tager udgangspunkt i forventet regnskab 2024 efter 2. kvartal, hvor der er indarbejdet de allerede vedtagne beslutninger. Disse beslutninger dækker over ændringer i den regionale rutenet, der blev vedtaget i januar 2023 og kommunernes beslutning om tilkøb af weekendkørsel, samt gratis buskørsel for børn og unge i Nyborg Kommune.

Desuden er der indarbejdet en takststigning på 3,6 %.

Indtægtsdeling er baseret på den gældende model. Det nationale hovedprincip for indtægtsdeling er, at den ejer, der finansierer transportarbejdet også skal have indtægten.

Da GoCollective, DSB og FynBus' rejsehjemler kan anvendes i både busser og tog sker indtægtsdelingen på 2 niveauer:

- Bus&Tog (Rejsedata) har ansvaret for indtægtsdelingen mellem trafikvirksomheder
- FynBus har ansvaret for indtægtsdeling mellem ejerne

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

Indtægtsdeling:

- Rejsekort Classic indtægterne fordeler RKRP FynBus' andel af indtægterne ved hjælp af hel- og delrejser pr. rute og letbane. Indtægterne fordeles ud fra ejerandelene.
- Ungdomskort fordeles mellem DSB/GoCollective og FynBus ved hjælp af ungdomskortmodellen udarbejdet af COWI.
- Skolekort indtægtsdeles efter udstedte kortdage og antallet af zoner. Indtægterne fordeles ud fra ejerandel, ruter, passagertal og gennemsnitlig dagspris.
- Periodekortindtægterne fordeles 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.
- Bus&Tog indtægtsdeling for Rejsekort sker på systemets data, da der tjekkes ind og ud på denne korttype. Tilsvarende fordeles Bus&Tog- og kombi-enkeltbilletter direkte på data.
- For omstigninger på togbilletter foretages i begrænset omfang stadig fordelinger efter nøgler baseret på tællinger udarbejdet af COWI.
- Kompensation vedr. gratisbørn er indtægter der stammer fra den kompensation FynBus får fra styrelsen, så børn kan køre med bussen gratis. Indtægten fordeles ud fra en fordelingsnøgle fra 1998.
- For ruter med delt finansiering deles indtægterne efter antallet af køreplantimer ligesom udgifterne.

I forbindelse med indtægtsdeling mellem FynBus' ejere, sker der en indtægtsdeling til Odense Letbane. Indtægtsdelingen til Odense Letbane sker på baggrund af på forhånd definerede nøgler baseret på historisk data.

Åben flextrafik

Budget 2025 for turtallet tager udgangspunkt i indmeldinger fra kommunerne. I Assens, Faaborg-Midtfyn, Keremunde og Nyborg er indarbejdet heltårseffekt af nye plusture som følge af det nye regionale rutenet.

Flextrafik

Budget 2025 for turtallet tager udgangspunkt i kommunernes indmeldte aktivitetsniveau. Desuden er der indarbejdet takststigning på 3,6 % ved SBH-kørsel.

Kørselsudgifter

Buskørsel

Budget 2025 er udarbejdet på baggrund af den nuværende køreplan (pr. august 2024) og tilhørende omkostningsindeks (pr. september 2024). I køreplanen for det regionale rutenet er der foretaget ændringer med udgangspunkt i masterplanen for den regionale kørsel. Køreplanen afspejler, at der har været behov for tilpasninger i forhold til det oprindelige oplæg i Masterplanen.

I de kommuner, hvor der allerede eksisterer viden om fremtidige ændringer er disse medtaget. I 2025 er medtaget kommunale tilkøb af kørsel i weekenden, estimat på ny kontrakt for Svendborg bybusser, samt reduktion af busprisen i regionen i henhold til kontrakten. Der er i budget 2025, desuden indregnet en besparelse i regionen fra august 2025, i form af 7 busser og ca. 2.000 køreplantimer ved den regionale buskørsel.

Omkostningsindeks bruges til at prisregulere entreprenørkontrakterne. Der er primo 2024 udarbejdet en ny prognosemodel af EY, denne model forsøger i højere grad at indregne forventninger til fremtiden for de enkelte delindeks, hvor den tidligere anvendte model prognosticerede i højere grad på baggrund af historiske data.

Prognosen for dieselomkostninger viser en stigning på 5,0 % i forhold til forventet 2024. For el er stigning 4,4 % og for HVO er stigningen 2,9 %.

Åben flextrafik og flextrafik

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

Nedenstående oversigt viser, hvilke kørselsordninger de enkelte kommuner og Region Syddanmark helt eller delvist har placeret hos FynBus i 2025.

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

Tabel 1: Kørselsordninger hos Flextrafik i 2025

Kørselstype	Handicapkørsel*	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbåme hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetskørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskolekørsel	Åben Flextrafik	Siddende patientbefordringer
Assens	X	X	X	X	X	X			X	C	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X	X		C	C	X	
Kerteminde	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	
Langeland	X	X	X	X	X	X		X			X	
Middelfart	X										X	
Nordfyn	X	X	X	X	C	C	C	X	C	C	X	
Nyborg	X		X	X		X			X	X	X	
Odense	X										X	
Svendborg	X										X	
Ærø	X	X	X	X								
Region Syddanmark											X	X

Note: Et X betyder at kørsel håndteres helt eller delvist af FynBus, C betyder at kørslen afvikles efter Cplan.

Det fremgår af tabel 1, at kommunerne anvender FynBus i 67 ud af de i alt 112 mulige ordninger.

Budget 2025 er udarbejdet på baggrund af kørselsenhedspriser for 1. halvår 2024 og indmeldte antal ture.

Fælles- og administrative udgifter

Fællesudgifter ved buskørsel 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.

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.

Konsekvenserne for omorganisering af kundecenter for FynBus er indarbejdet ved buskørsel og flextrafik. Ved buskørsel er besparelsen på ca. 0,5 mio. kr. tilført en nyetableret pulje for mobilitetstiltag ved projekter i stedet for afdrag på tidligere års mellemregning, mens ved flextrafik er besparelse indarbejdet i et reduceret budget, svarende til ca. 0,8 mio. kr. i 2025, stigende til 1,3 mio. kr. i 2026.

Fællesudgifterne ved buskørsel er reduceret med ca. 3,5 mio. kr. som følge af omlægning af kontrollørordning.

I forbindelse med strategiplanen afsættes 1 mio. kr. til projekt omkring udvikling af ledelsesinformation og mere sammenhængende IT-systemer, samt 0,25 mio. kr. til implementering af NIS2 i de kommende år. I alt 1,25 mio. kr. som i givet fald deles 80/20 mellem busser og flextrafik.

Der pågår udvikling i Rejsekort/Rejseplan i forhold til de blå punkter og det fysiske rejsekort. I løbet af 2025 skal der indkøbes Ikke-digital-løsninger (IDL), som afløser de blå punkter. Anskaffelsesbeløbet, omkostning for udskiftning og hvornår det sker er endnu usikkert, dog forventes det at ske i løbet af 2025 og 2026. Derfor afsættes 7,3 mio. kr. til anskaffelse i 2025 og 0,35 mio. kr. til montering i 2026. Finansieringen sker via kassetræk i 2025 og ejerindbetaling i 2026.

Fællesudgifter til flextrafik består af udgifter til bestilling og trafikstyring samt understøttende IT-systemer til planlægning af kørslen. Ultimo 2024 flyttes callcenter, som varetager bestilling og trafikstyring uden for Fyn-Bus' åbningstider, fra FlexDanmark til Nordjyllands Trafikselskab. Eventuelle udgifter til flytning af callcenter er ikke medtaget, da det er usikkerhed omkring udgiften og hvornår den afregnes.

I 2025 igangsættes udvikling af TOP (Trafikselskabernes Optimerings Platform). Udgifter hertil er medtaget i fællesudgifterne i 2025.

Fællesudgiften er fordelt mellem ejerne efter antal ture.

Budget for fælles- og administrative udgifter er pris- og lønreguleret med KL's sats på 3,9 %.

BUDGET 2025

I dette afsnit beskrives budget 2025 i forhold til budget 2024 og budgetforslag 2025.

I nedenstående tabel ses budget 2024, budgetforslag 2025 og budget 2025 samt ændring fra budget 2025 til budgetforslag 2025 for FynBus' drift.

Samlet set for FynBus øges ejerbidraget med ca. 9,6 mio. kr. fra budgetforslaget, hvor de største justeringer er ved buskørsel og flextrafik, som skyldes ændring i kørselsomfanget.

Der er ingen ejere, der har bedt om betalingsudskydelse for ejerbidraget for 2025.

Tabel 2: Udviklingen i budget 2024, budgetforslag 2025 og budget 2025 i løbende priser

Mio. kr.	B2024 (2024-priser)	BF2025	B2025 (2025-priser)	Ændring B25-BF25
Buskørsel				
Indtægter	-162,5	-174,1	-177,3	-3,2
Kørselsudgifter	513,2	513,2	534,3	21,1
Fællesudgifter	86,4	88,3	86,0	-2,3
Buskørsel i alt	437,0	427,4	443,1	15,7
Åben flextrafik				
Indtægter	-3,4	-3,8	-4,0	-0,2
Kørselsudgifter	11,7	15,0	15,5	0,5
Fællesudgifter	4,0	4,7	4,9	0,2
Åben flextrafik i alt	12,3	15,9	16,3	0,4
Flextrafik				
Indtægter	-7,0	-7,2	-7,8	-0,6
Kørselsudgifter	84,8	92,7	88,3	-4,4
Fællesudgifter	23,7	23,6	23,0	-0,6
Flextrafik i alt	101,5	109,1	103,5	-5,6
Kontrolindsats				
Indtægter			-7,6	-7,6
Udgifter			6,7	6,7
Kontrolindsat i alt			-0,9	-0,9
Ejerbidrag i alt	550,8	552,4	562,0	9,6

Note: - = indtægter / + = udgifter

Buskørsel

Budgettet for buskørsel øges med ca. 15,7 mio. kr. fra budgetforslag til budget, og den primære årsag er stigning i kørselsudgifterne.

Ved indtægterne er der indarbejdet takststigning på 3,6 %, effekten af masterplan for det regionale rutenet, intern indtægtsdeling mellem bybusserne og letbanen i Odense samt gratis buskørsel for børn og unge i Nyborg. Samlet betyder det en stigning i indtægterne på ca. 3,2 mio. kr.

I det endelige budget er der indarbejdet ca. 549.000 køreplantimer, hvilket er ca. 14.800 flere køreplantimer end i budgetforslaget, som fordeler med ca. 15.500 flere køreplantimer i det regionale rutenet og ca. 700 færre køreplantimer ved de øvrige ejere. De flere køreplantimer skyldes implementering af masterplan.

Antallet af driftsbusser er reduceret med 3 i forhold til budgetforslaget, hvilket primært vedrører det regionale rutenet.

Fællesudgifterne er reduceret med ca. 2,3 mio. kr., som primært skyldes, at kontrolindsats flyttes fra fællesudgifterne og varetages i ny ordning, hvor ejerne tilkøber kontrolindsatsen. Budget hertil fremgår af tabel 2.

Åben flextrafik

Budgettet for åben flextrafik øges med ca. 0,4 mio. kr., hvilket primært skyldes stigning i antallet af ture, som ses i tabel 3.

Flextrafik

Budgettet for flextrafik falder med ca. 5,6 mio. kr. i forhold budgetforslag 2025, hvilket primært skyldes, at Faaborg-Midtfyn Kommune i budgetprocessen har reduceret deres kørselsomfang.

Budgettet for indtægterne øges med ca. 0,6 mio. kr., hvilket skyldes indarbejdelse af takststigning ved SBH-kørsel.

Budgettet for fællesudgifterne reduceres med ca. 0,6 mio. kr., hvilket skyldes justering af åbningstider og omorganisering af kundeforhold.

Kontrolindsats

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

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

Budgettet for 2025 viser en samlet indtægt på ca. 0,9 mio. kr. for kontrolindsatsen.

I nedenstående tabel ses kørselsomfanget i budget 2024, budgetforslag 2025 og budget 2025. Ved buskørsel fastlægges kørselsomfanget ud fra gældende køreplaner og eventuelt besluttede justeringer i kørslen. Ved åben flextrafik og flextrafik indmelder kommunerne deres budgetterede antal ture i budgetprocessen.

Tabel 3: Udviklingen i kørselsomfanget i budget 2024, budgetforslag 2025 og budget 2025

Kørselsomfang	B2024	BF2025	B2025	Ændring B25-BF25
Buskørsel				
Passagerer	10.811.000	11.292.000	11.430.000	138.000
Køreplantimer	538.710	534.173	548.977	14.804
Driftsbusser	301	304	301	-3
Åben flextrafik				
Antal ture	91.130	108.869	113.682	4.813
Flextrafik				
Antal ture	664.061	704.840	689.878	-14.962

Tjenestemænd

Foruden drift af buskørsel og åben flextrafik samt flextrafik afholder FynBus udgifter til tjenestemænd fra Odense Kommune.

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 bestod af garageanlægget på Gammelsø, obligationer, kontanter og et tilgodehavende hos Odense Kommune.

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

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

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

I nedenstående tabel ses budget 2024, budgetforslag 2025 og budget 2025 samt ændring fra budget 2025 til budgetforslag 2025 for tjenestemænd.

Tabel 4: Udviklingen i budget 2024, budgetforslag 2025 og budget 2025

Budget	B2024 (2024-priser)	BF2025	B2025 (2025-priser)	Ændring B25-BF25
Tjenestemænd				
Indtægter	10,9	9,9	10,7	0,8
Udgifter	22,0	22,9	22,6	-0,3
Netto tjenestemænd	11,0	13,0	11,9	-1,1
Præmiebetaling	1,5	1,3	1,5	0,2
Finansiering	1,5	1,3	1,5	0,2
Tjenestemænd	11,0	13,0	11,9	-1,1

Budget for 2025 for tjenestemænd viser en forventet omkostning på ca. 12 mio. kr. som finansieres ved at sælge ud af obligationsbeholdningen.

Indtægter er fra huslejen fra Gammelsø, dækning fra Sampension samt afkast og renter fra obligationsbeholdningen, mens udgifter er pensionsudbetaling til pensionerede tjenestemænd.

Udgiften til præmiebetaling opkræves hos de enheder, som beskæftiger tjenestemændene, hvilket omfatter Keolis Danmark A/S og FynBus' administration. Finansiering sker via fællesudgifterne.

BUDGET 2025 OG OVERSLAGSÅRENE

Som udgangspunkt fastholdes forudsætningerne for budget 2025 i overslagsårene. Der er dog indarbejdet forudsætninger om gældsafvikling af anskaffelse af IDL på fællesudgifterne, samt fuld implementering af masterplanen for den regionale buskørsel.

Tabel 5: Kørselsomfang i budget 2025 og overslagsårene

Kørselsomfang	B2025	BO2026	B02027	BO2028
Buskørsel				
Passagerer	11.430.000	11.570.000	11.570.000	11.570.000
Køreplantimer	548.977	545.858	545.858	545.858
Driftsbusser	301	301	301	301
Åben flextrafik				
Antal ture	113.682	113.682	113.682	113.682
Flextrafik				
Antal ture	576.196	576.196	576.196	576.196

Nedenfor ses det samlede budget for perioden 2025-2028.

I udgangspunkt er ejerbidraget lig med budgetlagte omkostninger, og derfor bør likviditeten ikke blive væsentligt påvirket over årene. Men den regionale buskørsel er rammestyrret, og har over nogle år haft merforbrug i forhold til rammen, som har påvirket likviditeten. Desuden er der ved buskørsel godkendt en budgetsikkerhedsmodel, som sikrer, at kommunerne kan få budgetteret eventuelt merforbrug det efterfølgende år.

Table 6: Budget 2025 og overslagsårene i 2025- priser

Buskørsel og åben flextrafik Mio. kr.	B2025 (2025-priser)	BO2026 (2025-priser)	BO2027 (2025-priser)	BO2028 (2025-priser)
Indtægter	-181,3	-185,1	-185,9	-185,9
Kørselsudgifter	549,8	544,5	544,7	544,7
Fællesudgifter	90,9	96,7	89,1	89,1
I alt	459,4	456,1	447,9	447,9
Ejerbidrag	461,5	462,4	455,4	455,4
Finansieret af FynBus	-7,3	7,3		
Restfinansiering	2,0	6,4	7,6	7,6
Budgetsikkerhedsmodel	4,9	4,5	0,0	0,0
Likviditet	-0,4	18,2	7,6	7,6
Flextrafik Mio. kr.	B2025 (2025-priser)	BO2026 (2025-priser)	BO2027 (2025-priser)	BO2028 (2025-priser)
Indtægter	-7,8	-7,8	-7,8	-7,8
Kørselsudgifter	88,3	88,3	88,3	88,3
Fællesudgifter	23,0	22,5	22,5	22,5
I alt	103,5	103,1	103,1	103,1
Ejerbidrag	103,5	103,1	103,1	103,1
Likviditet	0,0	0,0	0,0	0,0
Kontrolindsats Mio. kr.	B2025 (2025-priser)	BO2026 (2025-priser)	BO2027 (2025-priser)	BO2028 (2025-priser)
Indtægter	-7,6	-12,4	-12,4	-12,4
Udgifter	6,7	6,7	6,7	6,7
I alt	-0,9	-5,8	-5,8	-5,8
Ejerbidrag	-0,9	-5,8	-5,8	-5,8
Likviditet	0,0	0,0	0,0	0,0
Samlet FynBus Mio. kr.	B2025 (2025-priser)	BO2026 (2025-priser)	BO2027 (2025-priser)	BO2028 (2025-priser)
Indtægter	-196,6	-205,3	-206,1	-206,1
Kørselsudgifter	644,8	639,5	639,7	639,7
Fællesudgifter	113,9	119,3	111,6	111,6
I alt	562,0	553,4	545,2	545,2
Ejerbidrag	564,0	559,8	552,8	552,8
Finansieret af FynBus	-7,3	7,3	0,0	0,0
Restfinansiering	2,0	6,4	7,6	7,6
Budgetsikkerhedsmodel	4,9	4,5	0,0	0,0
Likviditet	-0,4	18,2	7,6	7,6
Tjenestemænd Mio. kr.	B2025 (2025-priser)	BO2026 (2025-priser)	BO2027 (2025-priser)	BO2028 (2025-priser)
Indtægter	10,7	10,9	10,4	9,9
Udgifter	22,6	22,6	22,6	22,6
Netto tjenestemænd	11,9	11,8	12,2	12,7
Præmiebetaling	1,5	1,6	1,6	1,6
Finansiering	1,5	1,6	1,6	1,6
Tjenestemænd	11,9	11,8	12,2	12,7
Likviditet, dækkes ved salg af aktier	11,9	11,8	12,2	12,7

Ved buskørsel og åben flextrafik er der fuld effekt af masterplanen i overslagsårene, som påvirker indtægterne og kørselsudgifterne. For fællesudgifterne er der budgetteret med betaling af IDL-anskaffelsen i 2026.

Det forventes, at de samlede ejerbidrag til buskørsel og åben flextrafik falder i overslagsårene, som skyldes forventning om flere indtægter og færre kørselsudgifter i takt med implementering af masterplanen.

Da den regionale buskørsel er rammestyret, vil der fra 2025 være et positivt årsresultat pga. Masterplanen, som påvirker likviditeten positivt (restfinansiering). For de øvrige ejer opkræves der ejerbidrag lig det fastlagte budget.

Ved flextrafik ses fuld effekt af omorganisering af kundefølgelse i 2026 med en reduktion på 0,5 mio. kr. ved fællesudgifterne.

Ved kontrolindsats ses også en fuld effekt af den nye praksis i 2026, idet ca. halvdelen af kontrolafgifterne ikke betales men sendes til gældsindrivelser, som forventes betalt det efterfølgende år.

Flextrafik og kontrolindsatsen påvirker ikke likviditeten, da der vil årsafslutning foretages en endelig afregning.

Ved tjenestemænd finansieres likviditetstrækket ved at løbende sælge ud af obligationsbeholdningen.

Nøgletal for Budget 2025 og overslagsårene

Med afsæt i kørselsomfang og budget ses nedenfor en række nøgletal for FynBus.

Tabel 7: Nøgletal for budget 2025 og overslagsårene

Nøgletal	B2025	BO2026	B02027	BO2028
Buskørsel				
Indtægt pr. passagerer	15,5	15,6	15,7	15,7
Kørselsudgift pr. passagerer	47	46	46	46
Åben flextrafik				
Kørselsudgift pr. tur	136	136	136	136
Flextrafik				
Kørselsudgift pr. tur	153	153	153	153

Den eneste justering der er, er ved buskørsel, hvor effekten af masterplanen slår igennem i overslagsårene.

Likviditet

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

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

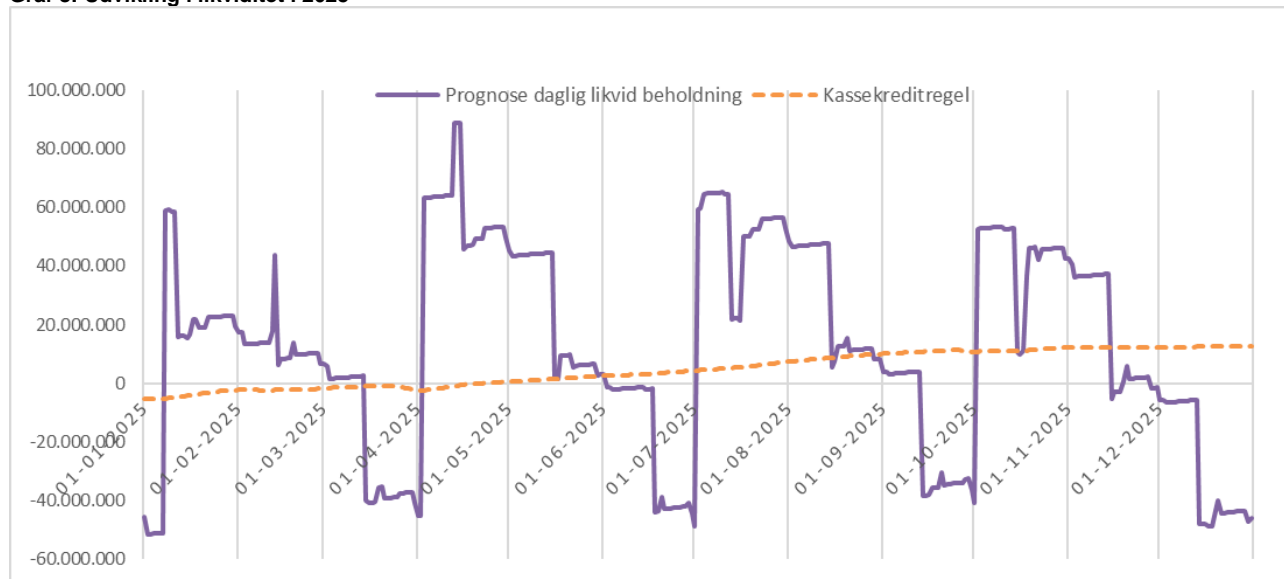
Desuden kan der været anskaffelser, projekter m.m., som i opstartsfasen finansieres af FynBus' kassekredit, og modsat kan der være tilskud fra fx Region Syddanmark eller staten til projekter el.lign. over flere år, men det fulde tilskud tilføres FynBus ved opstart.

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

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

Det forventes med det fremlagte budget, at der ultimo 2025 har været en gennemsnitlig likviditet over året på 12,5 mio. kr.

Graf 8: Udvikling i likviditet i 2025



Finansielle poster

I regi af Rejsekort/Rejseplan arbejdes der på udfasning af det fysiske rejsekort med en app og en ikke-digital-løsning (IDL).

I udviklingsfasen fra 2024 til 2027 har Rejsekort/Rejseplan et ekstra finansieringsbehov, som betyder at Rejsekort/Rejseplan i perioder laver lånoptagelse ved deres ejere (Trafikselskaberne, DSB og Metro).

I forbindelse med lånoptagelse er det muligt for FynBus at ansøge om låneanmodning ved Indenrigsministeriet. FynBus har indtil videre finansieret lånoptagelse via FynBus' kassekredit.

Når det fysiske rejsekort er udfaset, sker der en tilbagebetaling af lånene fra Rejsekort/Rejseplan samt en væsentlig reduktion i abonnementsbetaling fra FynBus til Rejsekort/Rejseplan. Disse konsekvenser er ikke indarbejdet i overslagsårene, men i løbet af 2025 vil en opdateret business case for udfasning af det fysiske rejsekort blive udarbejdet, så det kan indarbejdes i budget 2026.

Anskaffelse og montering af IDL-udstyr er indarbejdet i fællesudgifterne i 2025 og 2026.