

REFERAT

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

23. juni 2023 kl. 12.00

J.nr.: 202201-38755

Deltagere:

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

Administration:

Direktør Rasmus Bach Mandø
Kontrakt og flexchef Ingrid Dissing
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen

INDHOLD

| | |
|--|----|
| INDHOLD..... | 2 |
| Sager til beslutning: | 3 |
| 1. Fælles udbud af buskørsel på Fyn og Langeland | 3 |
| 2. FynBus Årsberetning 2022 | 9 |
| Sager til drøftelse:..... | 9 |
| 3. Forventet regnskab 2023 efter 3. mdr. og budgetforslag 2024 | 9 |
| 4. Kontrolafgifter | 18 |
| Sager til orientering:..... | 21 |
| 5. Status for kommende køreplansskift | 21 |
| 6. Status for tilpasning af den regionale bustrafik | 22 |
| 7. Udvikling i omkostningsindeks for kontrakter vedr. buskørsel..... | 22 |
| 8. Meddelelser | 24 |
| 9. Eventuelt..... | 24 |

SAGER TIL BESLUTNING:

1. FÆLLES UDBUD AF BUSKØRSEL PÅ FYN OG LANGELAND

Resumé:

På baggrund af erfaringerne fra udbud af buskørsel for Svendborg, Middelfart og Nyborg Kommune, tilbagemeldinger fra tilbudsgivere, øvrige entreprenører, dialoger med de øvrige trafikselskaber i Danmark, samt konsulentfirmaet Cowi's prisforventninger for alternative drivmidler, har administrationen opstillet 7 forskellige udbudsmuligheder.

Administrationen indstiller, at bestyrelsen videresender forslag til politisk beslutning i ejerkommunerne med anbefaling fra administrationen. Det er op til de enkelte ejerkommuner at vægte økonomien op imod øvrige lokale hensyn.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen i FynBus har af flere omgange siden 2019 vurderet muligheder for fælles udbud af buskørsel for kommunerne på Fyn og Langeland.

På bestyrelsens møde den 16. september 2022 og efterfølgende den 14. oktober 2022 besluttede bestyrelsen, at udbyde buskørslen i 2 pakker:

Pakke 1 - Udbud med nulemission busser med kontraktstart sommeren 2024 for:

- Svendborg Kommune
- Middelfart Kommune
- Nyborg Kommune

Pakke 2 – Valg af drivmiddel er endnu ikke fastlagt for alle kommuner. Kontraktstart sommeren 2025 for:

- Assens Kommune
- Nordfyns Kommune
- Kerteminde Kommune
- Langelands Kommune

Faaborg-Midtfyn Kommune havde tidligere besluttet at der skal gennemføres et sideordnet udbud med tilbud på el og biogas som drivmiddel, med kontraktstart sommeren 2025.

Derudover udløber kontrakten vedr. buskørsel i Region Syddanmark til december 2026, med mulighed for forlængelse i yderligere 2 år, og kontrakten vedr. buskørsel i Odense Kommune udløber august 2027.

Klimasamarbejdsaftaler

Region Syddanmark indgik i 2020 aftale med regeringen om at indsætte CO2-neutrale eller nulemissionsbusser i alle nye udbud af busser på regionale ruter fra 2021. Odense Kommune indgik samme år aftale med regeringen om at indsætte nulemissionsbusser i alle nye udbud af bybusser fra 2021.

Alle øvrige kommuner på Fyn og Langeland indgik i 2020 klimasamarbejdsaftale med Transportministeren, om at indsætte CO2-neutrale eller nulemissionsbusser i alle nye udbud af busser på lokale åbne ruter, excl. skolebusser, fra 2021. Derudover forpligtede Svendborg, Middelfart og Nyborg Kommune sig til at indsætte nulemissionsbusser i alle nye udbud af bybusser fra 2021. Klimasamarbejdsaftalerne blev indgået under

forudsætning af, at omstillingen kunne gennemføres indenfor de givne økonomiske rammer og ikke ville medføre en forringelse af serviceniveauet i den kollektive trafik.

Udbud af nulemission busdrift i Middelfart, Nyborg og Svendborg Kommune

FynBus udbød den 19. december 2023 kontrakter vedr. nulemission busdrift i Middelfart, Nyborg og Svendborg Kommune, hvor frist for første tilbud var 3. februar 2023.

Udbuddet blev gennemført som et udbud efter forhandling og det blev besluttet, at det økonomisk mest fordelagtige tilbud skulle vælges på grundlag af tildelingskriteriet ”bedste forhold mellem pris og kvalitet”.

Underkriterierne var:

- Pris - 75 %
- Busmateriel - 15 %
- Drift og organisation - 10 %

De første pristilbud på alle kommuner var høje og lå op til 30% over kommunernes budget for kollektiv trafik. Tilbud på de 2 øvrige underkriterier adskilte sig meget lidt fra hinanden.

Nyborg og Middelfart Kommuner valgte at annullere udbuddene allerede efter modtagelse af det første tilbud. Svendborg Kommune modtog tilbud nr. 2, og valgte derefter at annullere udbuddet, fordi tilbuddene igen lå betydeligt over kommunens budget for kollektiv trafik.

Kontrakterne i de deltagende kommuner er efterfølgende forlænget, således at de udløber sommeren 2025.

Samlet oversigten over udløb af kontrakter fremgår nedenfor, i Tabel 1.

Tabel 1: Driftskontrakter og deres udløb fordelt på kommuner og region

| Kommune | Kontraktudløb |
|--------------------------|---|
| Middelfart Kommune | Udløber sommeren 2025 |
| Svendborg Kommune | Udløber sommeren 2025 |
| Nyborg Kommune | Udløber sommeren 2025 |
| Nordfyns Kommune | Udløber sommeren 2024 |
| Assens Kommune | Forlænget indtil sommeren 2025 – kan forlænges 1 år |
| Kerteminde Kommune | Udløber sommeren 2025 |
| Langelands Kommune | Udløber sommeren 2025 |
| Faaborg-Midtfyns Kommune | Udløber sommeren 2025 |
| Odense Kommune | Udløber sommeren 2027 |
| Region Syddanmark | Forlænget indtil december 2026 - kan forlænges 2 år |

Tilbagemeldinger fra tilbudsgiverne og entreprenører

Under forhandlingerne med tilbudsgiverne har FynBus fået tilbagemeldinger ift. forbedringer af udbuddene samt forklaringer på deres høje pristilbud. FynBus har desuden haft møde med 2 entreprenører, der valgte ikke at afgive tilbud på kørslen.

Beskrivelse af tilbagemeldingerne fremgår nedenfor, og nærmere redegørelse fremgår af Bilag 1 - ”Rammer for fælles udbud af buskørsel ” af 7. juni 2023.

Drivmiddel

Enslydende tilbagemelding fra alle tilbudsgivere og entreprenører har været, at det for busser med under 2.000-2.500 køreplanstimer pr. år, er for omkostningstungt at bruge el som drivmiddel. Der blev lagt vægt på de nuværende prisniveauer på investeringer i infrastrukturen samt prisen for en el-bus.

Tilbudsgivernes anbefaling var at benytte el i byerne og diesel på lokalruterne.

Derudover oplyste tilbudsgiverne, at det i dag kan tage op til 14 måneder at få leveret en fabriksny el-bus.

Kontraktlængde

Kontrakterne var udbudt for en 8-årig periode med mulighed for forlængelse. For at kunne sikre den rette afskrivningsprofil pegede alle tilbudsgivere og entreprenører på en kontraktlængde på minimum 12 år, med mulighed for forlængelse.

Busoverdragelse

Alternativet til 12-årige kontrakter kan være en kortere kontrakt, suppleret med obligatorisk busoverdragelse.

Finansiering

Finansieringen af lade-infrastruktur m.m. kan påvirke betalingen i hele kontraktperioden.

Nogle tilbudsgivere og entreprenørerne foreslog, at kommunerne på forhånd afsætter midler til etablering af lade-standere m.m., som den vindende tilbudsgiver får rådigheden over.

Nogle tilbudsgivere foreslog som alternativ, at kommunerne selv ejer garageanlæg og lade-infrastrukturen. Hvis en kommune selv ejer garageanlægget og lade-infrastrukturen, kan det besluttes, at der f.eks. skal være adgang for kommunens egne køretøjer og/eller private køretøjer.

Kontraktlige udfordringer

Kontrakterne har gennem de sidste kontraktperioder været sammensat sådan, at en entreprenør skal tåle reduktion af kontrakten på op til 30 %, afhængig af kontrakten, uden compensation. Udover reduktion af kontrakten med op til 30% uden compensation, kan kontrakten reduceres, og i yderste tilfælde helt bortfalde, med compensation.

Muligheden for en meget stor reduktion, og i værste tilfælde bortfald, øger entreprenørernes usikkerhed for deres investering, særligt hvis der ligger en opstartsinvestering i lade-infrastruktur. Derfor forslår en begrænsning af mulighed for reduktion med compensation til f.eks. 50 % af det oprindelig udbudte, som vil modvirke usikkerheden.

Rejsekortudstyr

Flere tilbudsgivere pegede på, at installering af rejsekortudstyr i bussen er en stor udgift.

Denne udgift forventes ikke at være relevant ved de næste udbud, fordi rejsekortudstyret, som det kendes i dag, snart udfases, da rejsekortet bliver digitalt. Der skal således ikke være rejsekort-udstyr i busserne ved kontraktstart sommeren 2025. Det er endnu usikkert om der vil være følgeomkostninger ved implementering af det nye digitale rejsekort.

Generel usikkerhed

Den generelle usikkerhed i verden som følge af Covid-19 pandemien, Ukraine-krisen, øget inflation, stigende renter m.m., har også haft indflydelse på pristilbuddet.

Anden erfaring fra udbudsrunderen

Anbefalingen fra tilbudsgivere og entreprenører var som tidligere beskrevet, at en nulemissionsbus bør køre minimum 2.000 – 2.500 køreplantimer pr år for at kunne lande på et tilbud, der ikke ligger betydeligt over prisen for kørsel med en dieselbus.

Markedet for brugte dieselbusser er i dag kendetegnet ved, at der i dag stort set ikke findes brugte Euronorm 6 dieselbusser til salg i Europa. Euronorm 6 er den senest gældende euronorm.

Kørsel med dieselbusser vil derfor skulle udføres med enten euronorm 5 eller EEV-busser, der alle i dag er mindst 13 år gamle eller med fabriksnye euronorm 6 busser.

Tilbud på kvalitetsparametrene "Busmateriel" og "Drift og organisation" ligger så tæt på hinanden, at der reelt ingen konkurrence er på dette område.

Andre trafiksselskaber

FynBus har været i kontakt med alle trafiksselskaber i Danmark, der kan fortælle om enslydende erfaringer med udbud af elbusser, hvor prisen på kørsel med elbusser siden sommeren 2022 er steget markant.

Efter ønsker fra kommunerne udbyder Movia fortsat emissionsfrit, dog udbydes med diesel for enkelte kommuner i en kortere årrække.

Nordjyllands Trafiksselskab har en ambition om at være emissionsfri på alle ruter i 2030. De største ruter er alle emissionsfrie eller CO2-neutrale, medens lokalruterne fortsat udføres i kortere kontrakter med dieselbusser.

Midttrafik udbyder for tiden kørsel med dieselbusser på lokalruterne i 4-5-årige kontrakter, med forventning om, at kunne være emissionsfrie på alle ruter i 2030.

Midttrafik har desuden valgt at forlænge en større kontrakt ekstraordinært i en kortere årrække.

Sydtrafik udbyder kun emissionsfri buskørsel, hvis busserne har mere end ca. 2.200 køreplantimer pr. bus pr. år.

COWI – rapport om alternative drivmidler

COWI udarbejdede i januar 2020 rapport om alternative drivmidler i FynBus. COWI vurderede på daværende tidspunkt, at meromkostninger pr. km ift. dieselbusser var:

- Biodiesel: 6%
- Biogas: 3 %
- El: 10-14%

COWI genvurderer i juni 2023 meromkostningerne ift. dieselbusser. Endelig vurdering forventes at foreligge til bestyrelsesmødet den 23. juni 2023.

Kommende udbud af buskørsel

Prisen for henholdsvis diesel, el og biodiesel har i det sidste 1 1/2 år været påvirket af den nuværende verdenssituation, stigende renter, inflation m.m. Derudover er prisen for indkøb af busser og lade-infrastruktur steget betydeligt.

Indekset for alle former for drivmidler er faldet ift. sidste halvdel af 2022, hvor indekset var højest, men er stadig en del højere end indekset fra primo 2022.

Om faldet i prisindekset vil fortsætte og om prisen for f.eks. en nulemissionsbus fremover vil ligge på det høje niveau der ses i dag, er usikkert.

Usikkerheden forventes at have indflydelse på tilbuddene på buskørsel, der for nuværende sandsynligvis vil udmønte sig i forholdsvis høje priser. Det skyldes at entreprenørerne oplever, at de bærer en risiko på trods af at prisen indeksreguleres.

Der er forskellige muligheder for at sammensætte det kommende udbud af buskørsel. FynBus har listet 8 modeller. Fordele og ulemper ved modellerne er nærmere beskrevet i Bilag 1.1

Model 1:

Benytte nulemission som drivmiddel i byerne, Svendborg, Nyborg og Middelfart og diesel på lokalruterne. 12-årig kontrakt med mulighed for forlængelse.

Model 2:

Benytte nulemission som drivmiddel i byerne, Svendborg, Nyborg og Middelfart og diesel på lokalruterne. 12-årige kontrakter med mulighed for forlængelse

I de kommuner, hvor der ikke er egentlig bybuskørsel, kan der stilles krav om, at X % af busserne er nulemission og den resterende andel af busserne kan køre med diesel.

Model 3:

Udbud af en kombination af nulemissionsbusser og busser, der kører med biodiesel. 12-årige kontrakter med mulighed for forlængelse.

Model 4:

Sideordnet tilbud på f.eks. nulemission og biogas. Sideordnet tilbud indebærer at der indhentes tilbud på to eller flere former for drivmiddel, f.eks. nulemission og biogas. 12-årige kontrakter med mulighed for forlængelse.

Model 5:

Udbud af kørsel med diesel som drivmiddel. 10 - 12-årige kontrakter med mulighed for forlængelse.

Model 6:

Udbud af kørsel med diesel som drivmiddel i kort kontraktperiode, for efterfølgende at udbyde kørslen med nulemission busser.

Korte kontrakter på 1 ½ - 4 år med mulighed for forlængelse

Model 7:

Udbud af kørsel med diesel som drivmiddel i en kort kontrakt – Model 6. FynBus vil derefter at undersøge muligheden for at udbyde kørslen med nulemissionsbusser i sammenhæng med de regionale ruter fra januar 2027

1 ½-årig kontrakt – evt. med mulighed for forlængelse.

Evt. efterfulgt af 12-årig kontrakt med mulighed for forlængelse.

Model 8:

Ekstraordinær forlængelse af de indgåede kontrakter. FynBus vil derefter undersøge muligheden for at udbyde kørslen med nulemissionsbusser i sammenhæng med de regionale ruter fra januar 2027.

1 ½-årig kontrakt – evt. med mulighed for forlængelse.

Evt. efterfulgt af 12-årig kontrakt med mulighed for forlængelse.

Konklusion

Administrationen konkluderer på baggrund af ovennævnte, at der i dag er så stor usikkerhed ift. udbud af nulemission og CO2-neutral buskørsel, og at prisen for nulemissions busser fortsat vil være så høj, at det generelt vurderes som usikkert, at udbuddet kan medføre et acceptabelt pristilbud.

Det vurderes, at det alene i Svendborg by vil være acceptabelt prismæssigt at udbyde nulemission.

Vurderingen af hvorvidt der på nuværende tidspunkt skal udbydes en længerevarende kontrakt med nulemission- eller CO2-neutrale busser er dog todelt. På den ene side hensynet til den grønne omstilling på den kollektive trafiks område og på den anden side hensynet til økonomien.

Denne afvejning skal foretages af de enkelte kommuner.

Beslutningen om hvilken drivmiddel, der skal anvendes i busserne i de kommende kontrakter, træffes af den enkelte ejerkommune.

Efter behandling i bestyrelsen, sendes sagen til høring og beslutning i de enkelte ejerkommuner.

Frist for tilbagemelding fra ejerkommunerne er fastsat til den 15. september 2023.

Anbefaling

Administration anbefaler ud fra et økonomisk hensyn, at

- de nuværende kontrakter forlænges ekstraordinært i 1½ år samt, at
- FynBus i 2023 undersøger muligheden for et fælles udbud af Region Syddanmarks og kommunernes buskørsel på Fyn og Langeland, med kontraktstart januar 2027.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Videresender sagen til politisk beslutning i hjemkommunerne om valg af drivmiddel i de kommende kontrakter med anbefaling om, at
 - de nuværende kontrakter forlænges ekstraordinært i 1½ år samt at
 - FynBus undersøger muligheden for et fælles udbud af Region Syddanmarks og kommunernes buskørsel på Fyn og Langeland, med kontraktstart januar 2027

Vedtagelse:

Bestyrelsen besluttede, at

- *Videresender sagen til politisk beslutning i hjemkommunerne om valg af drivmiddel i de kommende kontrakter med anbefaling om, at*
 - *de nuværende kontrakter forlænges ekstraordinært i ½ - 2 ½ år samt at*
 - *FynBus undersøger mulighederne for eventuelle fælles udbud af Region Syddanmarks og kommunernes buskørsel på Fyn og Langeland, med kontraktstart januar 2027*

Jesper Kiel, Svendborg Kommune, støtter ikke anbefalingen.

Bilag:

Bilag 1.1 – Notat om Rammer for fælles udbud af buskørsel 2025

2. FYNBUS ÅRSBERETNING 2022

Resumé:

Administrationen fremlægger FynBus' årsberetning 2022 til godkendelse.

Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger årsberetning for 2022. Årsberetningen skildrer de vigtigste resultater og begivenheder i og omkring FynBus i 2022.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender FynBus' årsberetning 2022.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Bilag:

Bilag 2.1 - FynBus' årsberetning 2022

SAGER TIL DRØFTELSE:

3. FORVENTET REGNSKAB 2023 EFTER 3. MDR. OG BUDGETFORSLAG 2024

Resumé:

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2023 (FR2023) efter 3 måneder, budgetforslag 2024 (BF2024) samt budgetoverslag for 2025 - 2027 til drøftelse.

FR2023 for busdrift og telekørsel viser et samlet ejerbidrag inkl. kompensation på ca. 469 mio. kr. Det er ca. 10 mio. kr. højere end budgetteret, og fordeler sig på ca. 9 mio. kr. i merforbrug til busdrift og et merforbrug på ca. 1 mio. kr. på telekørsel. Merforbruget kan hovedsageligt henføres til manglende passagerindtægter.

Kørselsudgifterne inkl. kompensation til busdrift er ca. 20 mio. kr. mindre end budgetteret, og indtægterne er ca. 19 mio. kr. færre end budgettet.

Passagertallet på bustrafikken forventes at lande på ca. 11,2 mio. passagerer, svarende til en nedgang på ca. 0,7 mio. i forhold til budgettet. De færre passagerer er hovedsageligt i Odense bybusser.

Fællesudgifterne for busdriften forventes at være ca. 87 mio. kr., hvoraf ca. 70 mio. kr. udgør ordinære fællesudgifter. Ved ordinære fællesudgifter ses en merudgift på ca. 2,7 mio. kr. som føres på rammestyring. Merudgiften skyldes merforbrug på IT-udgifter samt midlertidig ansættelse af en GDPR-konsulent.

På flexkørsel-området forventes ejerbidraget at være ca. 102 mio. kr. hvilket er en merudgift på ca. 5 mio. kr., som kan henføres til højere entreprenørudgifter primært som følge af nye kontraktpriser.

FR 2023 efter 1. kvartal for FynBus indebærer, at samlet ejerbidraget til busdrift og flextrafik er ca. 15 mio. kr. større end budgettet.

Budgetforslaget for 2024 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2023, tillagt kendte ændringer for 2024, køreplaner pr. august 2023 og prisreguleringer, men ikke takststigning, da dette niveau forventes, fastlagt efter sommeren og dermed bliver indarbejdet i budget 2024.

Budgetforslag for 2024 for fællesudgifter vedrørende buskørsel og flextrafik er pålagt en besparelse på 2 %. Desuden forventes et anlægsprojekt vedr. en ny hjemmeside i 2024 på 1,5 mio. kr.

Sagsfremstilling:

Budgetforslaget fremsættes, jf. det økonomiske årshjul, så det kan indgå i budgetforberedelsen i Region Syddanmark og kommunerne.

Forventet regnskab 2023 (FR2023) er kommenteret i Bilag 3.1 i forhold til budget 2023 (B2023). Budgetforslag 2024 (BF2024) er kommenteret i forhold til forventet regnskab 2023 (FR2023), samt kendte ændringer. Kommenteringen sker ud fra regnskabsmaterialet i Bilag 3.2.

Forventet regnskab 2023 og budgetforslag 2024 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

Den 1. oktober 2022 indgik Regeringen, KL og Danske Regioner aftale om kompensation på 140 mio. kr. i 2023 vedrørende stigende omkostninger. FynBus' andel er skønnet til cirka 9 mio. kr., heraf ca. 7,6 mio. kr. til kollektiv trafik og ca. 1,3 mio. kr. til flextrafik. Det endelige beløb forventes først at foreligge ved årsafslutning. Kompensationen gives kun i 2023.

FORVENTET REGNSKAB 2023 OG BUDGETFORSLAG 2024

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 2021 til budgetforslag 2024

| Mio. kroner (årets priser) Incl. Kompensation (for de først måned) | R 2021 | R 2022 | B 2023 | FR 2023 | BF 2024 | Afvigelse B 2023 - FR 2023 | Afvigelse FR 2023 - BF 2024 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -150,0 | -155,7 | -171,6 | -152,6 | -156,3 | -19,0 | 3,7 |
| Kørselsudgifter | 511,5 | 544,7 | 544,6 | 530,9 | 543,0 | 13,7 | -12,1 |
| Fællesudgifter | 80,6 | 84,6 | 83,4 | 87,0 | 86,7 | -3,5 | 0,3 |
| Ejerbidrag busdrift | 442,1 | 473,6 | 456,4 | 465,3 | 473,4 | -8,8 | -8,2 |
| Kompensation | -66,4 | -18,2 | -7,6 | -7,6 | 0,0 | 0,0 | -7,6 |
| Ejerbidrag incl. komensation | 375,6 | 455,4 | 448,9 | 457,7 | 473,4 | -8,8 | -15,7 |
| Flextur/Plustur | | | | | | | |
| Indtægter | -2,8 | -3,0 | -4,0 | -3,2 | -3,8 | -0,8 | 0,6 |
| Kørselsudgifter | 8,6 | 8,9 | 10,4 | 10,9 | 12,2 | -0,6 | -1,3 |
| Fællesudgifter | 4,9 | 4,0 | 4,1 | 3,8 | 4,6 | 0,3 | -0,8 |
| Ejerbidrag Flextur/Plustur | 10,6 | 9,9 | 10,4 | 11,5 | 13,0 | -1,1 | -1,5 |
| Kompensation | 3,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Ejerbidrag Flextur/Plustur incl. kome | 13,8 | 9,9 | 10,4 | 11,5 | 13,0 | -1,1 | -1,5 |
| Ejerbidrag i alt excl kompensation | 452,7 | 483,5 | 466,8 | 476,8 | 486,4 | -9,9 | -9,7 |
| Kompensation i alt | -63,2 | -18,2 | -7,6 | -7,6 | 0,0 | 0,0 | -7,6 |
| Ejerbidrag i alt | 389,4 | 465,3 | 459,3 | 469,2 | 486,4 | -9,9 | -17,2 |

2023:

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2023 at udgøre ca. 469 mio. kr. Det er en merudgift på ca. 10 mio. kr., svarende til en stigning på ca. 2 % i forhold til budget 2023. Den væsentligste årsag er manglende passagerindtægter på ca. 19 mio. kr. dog reduceres merudgiften ved en forventning om færre kørselsudgifter på ca. 14 mio. kr. som skyldes lavere omkostningsindekser end budgetteret.

2024:

I budgetforslag 2024 forventes ejerbidraget at udgøre ca. 486 mio. kr. svarende til en merudgift på ca. 17 mio. kr. i forhold til forventet regnskab 2023. Afvigelsen skyldes merudgift ved kørselsudgifter, som skyldes prognosen for omkostningsindeksene i 2024.

Der er i budgetforslag 2024 ikke indarbejdet kompensation vedr. stigende omkostninger.

De vigtigste faktorer for både forventet regnskab 2023 og budgetforslag 2023 er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

Passagerindtægter og passagerudvikling

2023:

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes et fald i passagerindtægter i 2023 på ca. 19 mio. kr. i forhold til budgettet. Det er primært Odense Kommune og Region Syddanmark, hvor der forventes færre indtægter.

Der er i 1 kvartal set et lavere passagertal og indtægter end budgettet, dog forventes det at Region Syddanmark resten af 2023 vil være på budgettet, mens Odense Kommune forventes at være under budget resten af 2023.

2024:

Budgetforslag 2024 er baseret på det forventede regnskab 2023 efter 1 kvartal, tillagt allerede vedtagne ændringer for 2024.

I budgetforslag 2024 er der ikke indarbejdet takststigninger, det forventes at være indarbejdet i budget 2024.

Der arbejdes pt. på besparelsesforslag og justeringer i kørselsomfanget på dele af de regionale busruter samt bybusser i Odense Kommune. Der er endnu ikke truffet konkrete beslutninger, hvorfor der ikke er indlagt konsekvenser heraf i budgetforslag 2024.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2021 til budgetforslag 2024

| Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation | R 2021 | R 2022 | B 2023 | FR 2023 | BF 2024 | Afvigelse B 2023 - FR 2023 | Afvigelse FR 2023 - BF 2024 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| FynBus | -205,4 | -170,4 | -171,6 | -152,6 | -156,3 | -19,0 | 3,7 |
| Region Syddanmark | -110,2 | -104,0 | -98,0 | -91,5 | -93,4 | -6,5 | 1,9 |
| Assens | -3,4 | -1,2 | -1,7 | -1,4 | -1,4 | -0,3 | 0,0 |
| Faaborg - Midtfyn | -3,3 | -3,2 | -4,1 | -3,6 | -3,6 | -0,5 | 0,1 |
| Kerteminde | -1,6 | -1,6 | -1,56 | -1,0 | -1,5 | -0,5 | 0,4 |
| Langeland | -1,7 | -1,9 | -1,8 | -1,6 | -1,6 | -0,2 | 0,0 |
| Middelfart | -2,6 | -2,4 | -2,4 | -2,2 | -2,2 | -0,2 | 0,0 |
| Nordfyn | -2,7 | -2,7 | -2,4 | -2,2 | -2,2 | -0,2 | 0,0 |
| Nyborg | -3,1 | -3,2 | -3,5 | -3,0 | -3,1 | -0,5 | 0,1 |
| Odense | -67,4 | -42,0 | -47,5 | -37,4 | -38,3 | -10,2 | 0,9 |
| Svendborg | -9,4 | -8,3 | -8,6 | -8,7 | -8,9 | 0,1 | 0,2 |

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte passagerudvikling

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2021 til budgetforslag 2024

| Passagerer (1.000) | R 2021 | R 2022 | B 2023 | FR 2023 | BF 2024 | Afvigelse B 2023 - FR 2023 | Afvigelse FR 2023 - BF 2024 |
|-----------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| FynBus | 8.938 | 11.162 | 11.810 | 11.184 | 11.184 | -626 | - |
| Region Syddanmark | 3.422 | 4.688 | 4.672 | 4.840 | 4.840 | 168 | - |
| Assens | 163 | 223 | 321 | 311 | 311 | -10 | - |
| Faaborg - Midtfyn | 193 | 269 | 326 | 305 | 305 | -21 | - |
| Kerteminde | 97 | 143 | 136 | 127 | 127 | -9 | - |
| Langeland | 171 | 217 | 248 | 271 | 271 | 23 | - |
| Middelfart | 90 | 147 | 155 | 151 | 151 | -4 | - |
| Nordfyn | 148 | 223 | 256 | 197 | 197 | -59 | - |
| Nyborg | 175 | 247 | 281 | 271 | 271 | -10 | - |
| Odense | 3.948 | 4.312 | 4.660 | 3.960 | 3.960 | -700 | - |
| Svendborg | 531 | 693 | 755 | 751 | 751 | -4 | - |

Passagertallet forventes at falde med ca. 0,7 mio. passagerer i forhold til Budget 2023, som følge af et nyt bynet og letbane i Odense Kommune.

Entreprenørudgifter

Forventet 2023 og budgetforslag 2024 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. I estimatet er indarbejdet allerede kendte ændringer af kørselsudgifter fra maj 2023 og frem. I de kommuner, hvor der allerede eksisterer viden om fremtidige ændringer er disse medtaget.

Den 1. oktober 2022 indgik Regeringen, KL og Danske Regioner aftale om dieselkompensation på 140 mio. kr. i 2023. FynBus' andel er skønnet til cirka 9 mio. kr. Heraf vedrører de 7,6 mio. kr. busdriften. Det endelige beløb forventes først at foreligge ved årsafslutning. Kompensationen gives kun i 2023.

I FR2023 forventes omkostningsindekset for diesel fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) at være 2,8 % lavere end budgetteret og for el omkostningsindekset forventes at være 7,2 % højere end budgettet.

I BF2024 er der indregnet en stigning på 2,5 % for diesel og 2,8 % for el i forhold til forventet 2023 på baggrund af TID's skøn.

Tabel 4 herunder viser tallene for alle ejere.

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2021 til budgetoverslag 2024

| Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation | R 2021 | R 2022 | B 2023 | FR 2023 | BF 2024 | Afvigelse B 2023 - FR 2023 | Afvigelse FR 2023 - BF 2024 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| FynBus | 500,4 | 541,2 | 537,0 | 523,3 | 543,0 | 13,7 | -19,7 |
| Region Syddanmark | 192,2 | 213,8 | 209,7 | 203,7 | 213,0 | 6,1 | -9,3 |
| Assens | 16,8 | 18,7 | 20,5 | 19,8 | 20,1 | 0,7 | -0,3 |
| Faaborg - Midtfyn | 24,4 | 27,3 | 29,8 | 28,7 | 29,2 | 1,1 | -0,4 |
| Kerteminde | 6,6 | 7,3 | 7,7 | 7,6 | 8,0 | 0,1 | -0,4 |
| Langeland | 6,4 | 7,6 | 7,9 | 7,3 | 7,7 | 0,5 | -0,4 |
| Middelfart | 11,5 | 12,8 | 13,3 | 12,9 | 13,7 | 0,3 | -0,7 |
| Nordfyn | 14,4 | 16,3 | 17,1 | 16,3 | 17,6 | 0,8 | -1,3 |
| Nyborg | 14,7 | 16,4 | 18,0 | 17,3 | 17,7 | 0,7 | -0,3 |
| Odense | 184,8 | 189,4 | 180,0 | 177,9 | 183,5 | 2,1 | -5,6 |
| Svendborg | 28,5 | 31,6 | 33,0 | 31,6 | 32,5 | 1,4 | -0,9 |

I ovenstående tabel er kompensation for Covid-19 og stigende omkostninger indeholdt og ved budget 2023.

2023:

Entreprenørudgifterne forventes i 2023 at udgøre ca. 523 mio. kr. og er inklusiv forventet kompensation vedrørende stigende omkostninger. Der er følgende forklaringer:

Tabel 5: Entreprenørudgifter fordelt på årsager, 2023

| Udvikling: | Mio. kr. |
|---|----------|
| Budget 2023 bruttoudgifter i alt | 537,0 |
| Trafikselskaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 2,8% lavere | -12,2 |
| Trafikselskaberne i Danmarks elomkostningsindeks 7,2% højere, hvilket har betydning i Odense | 5,2 |
| Trafikselskaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 3,3% lavere, hvilket har betydning på Langeland | -0,1 |
| Færre køreplantimer, 724 timer. Primært fald hos alle ejere på nær Regionen, Kerteminde og Middelfart. Faldene hos fem af kommunerne, skyldes at det kommunale tilkøb af kørsel i weekenden er startet med 2 måneders forsinkelse. Dette betyder samtidig en stigning hos Regionen. | -0,6 |
| Ændring i kørselssammensætning | -4,8 |
| Merudgift til husleje i forbindelse med kontrakten, Odense | 1,0 |
| Dubleringskørsel | -1,8 |
| Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m. | -0,4 |
| Kompensation | 0,0 |
| Forventet regnskab 2023 bruttoudgifter i alt | 523,3 |

2024:

Budgetforslag 2024 viser en stigning i entreprenørudgifterne på ca. 20 mio. kr. i forhold til forventet 2023. Forklaringerne er følgende:

Tabel 6: Entreprenørudgifter fordelt på årsager, 2024

| Udvikling: | Mio. kr. |
|---|----------|
| Forventet regnskab 2023 bruttoudgifter i alt | 523,3 |
| Trafikselskaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 2,5% højere | 10,6 |
| Trafikselskaberne i Danmarks el-omkostningsindeks 2,8% højere, hvilket har betydning i Odense | 2,1 |
| Trafikselskaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 1,9% højere, hvilket har betydning på Langeland | 0,1 |
| Færre køreplantimer, ca. 3650 timer. Odense og Regionen opnår helårseffekt af besparelser sket i foråret 2023. Lokal kørsel i kommunerne har flere køreplantimer pga. flere skoledage. Det manglende kommunale tilkøb i 10 måneder for weekendkørsel hos Regionen giver en stigning hos Regionen, som modsvares af et fald i køreplantimer for Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Nyborg og Odense. | -1,8 |
| Ændring i kørselssammensætning | -1,0 |
| Reduktion af busser | -1,6 |
| Direkte henførbare driftsudgifter, p.g.a. reinvesterings i tablets | 2,3 |
| Direkte henførbare markedsføringsudgifter RSD | 1,0 |
| Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m. | 0,4 |
| kompensation fra staten gives ikke i 2024 | 7,6 |
| Budget 2024 bruttoudgifter i alt | 543,0 |

Da de den nye køreplan med opstart i august 2023 endnu ikke er kendt og da der de senere år har været væsentligt udsving i omkostningsindeks, så er der en væsentlig usikkerhed i forhold til det udarbejdede forventet regnskab og budgetforslag 2024.

Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken Region Syddanmark eller de enkelte kommuner. Det vil sige udgifter til FynBus' administration, billetsystem med mere.

Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser.

Se samlede fællesudgifter i tabel 7 nedenfor.

Tabel 7: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2021 til budgetforslag 2024

| Fællesudgifter (mio kr. i årets priser) | R 2021 | R 2022 | B 2023 | FR 2023 | BF 2024 | Afvigelse B 2023 - FR 2023 | Afvigelse FR 2023 - BF 2024 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| Ordinær ramme | 64,6 | 65,9 | 67,6 | 67,6 | 69,6 | | |
| Driftsrelaterede udgifter | 10,3 | 11,7 | 12,0 | 12,3 | 12,4 | -0,3 | -0,1 |
| Salgsrelaterede udgifter | 17,0 | 18,3 | 16,5 | 16,8 | 17,0 | -0,3 | -0,2 |
| Administrative udgifter | 36,7 | 38,0 | 38,3 | 41,2 | 39,4 | -2,9 | 1,8 |
| Over/underskud | 0,5 | -2,1 | 0,9 | -2,7 | 0,8 | -3,5 | -3,5 |
| Udgifter Rejsekort | 15,0 | 15,3 | 15,7 | 15,7 | 16,5 | 0,0 | -0,8 |
| Investering Odense Letbane | 5,0 | 1,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Rammestyling / Overførsel | -4,5 | -2,1 | -0,9 | 2,7 | -0,8 | -3,5 | 3,5 |
| Anlægsprojekter | 1,0 | 1,9 | 1,0 | 1,0 | 1,5 | 0,0 | -0,5 |
| I alt | 80,6 | 83,1 | 83,4 | 87,0 | 86,7 | -3,5 | 0,3 |

2023:

FynBus ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2023 67,6 mio. kr. FynBus forventer i 2023 et merforbrug på 2,7 mio. kr., som føres på rammestyling/overførsel.

Dette skyldes forventet merbrug på IT – udgifter og midlertidig ansættelse af en GDPR-medarbejder. Der arbejdes på en opbremsning af udgifterne i 2022 med henblik på at reducere det forventet merforbrug på fællesudgifterne.

Udgifterne til Rejsekort & Rejseplan A/S er budgetteret til 15,7 mio. kr. og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort & Rejseplan A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer.

Anlægsbudgettet finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus' anlægskartotek. Anlægskartoteket består af FynBus' bygninger, materiel (herunder IT-hardware og software).

De aktuelle anlægsprojekter forventes at udgøre 1 mio. kr. og er specificeret herunder:

- Digital Trafikinformation, 0,5 mio. kr. (2021 projekt)
- Nyt økonomisystem, 0,5 mio. kr.

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. Udgifter til rejsekortudstyr vedr. Odense Letbane fordeles efter indeværende års indtægter.

2024:

FynBus ramme for de ordinære fællesudgifter pris og løn-reguleres med 5 % (KL's) og udgør i 2024 71 mio. kr. Derefter tillagt en 2 % reduktion, så rammen nu udgør 69,6 mio. kr.

Der forventes at ansøge om anlægsprojekt "Ny hjemmeside" på 1,5 mio. kr. i 2024. Som er indarbejdet budgetforslag.

Telekørsel/Flexstur og Plustur

Primo februar 2020 er indført nyt telekørselskoncept, hvor teletaxa, telecity og telependler er erstattet af Flexstur og Plustur.

2023:

Ejerbidraget forventes at udgøre ca. 11,5 mio. kr. hvilket er en merudgift på ca. 1 mio. kr. og skyldes færre indtægter og øget kørselsudgifter.

Forventningen til 2023 tager udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 1. kvartal 2023 tillagt en forventning om, at kunderne er på budgetteret niveau resten af året. Der kan være korrigeret på kommuneniveau, hvis faktiske tal for 1. kvartal afviger væsentligt fra budget.

Ved fremskrivning af 2. - 4. kvartal er anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i 1. kvartal 2023.

2024:

Budgetforslaget tager udgangspunkt i kommunernes indmelding af forventet kørsel i 2023.

I nedenstående tabel 8 ses udviklingen på ejerniveau.

Tabel 8: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2021 til budgetforslag 2024

| Ejerbidrag Flexstur/Plustur (mio kr. i årets priser) Incl. Kompensation | R 2021 | R 2022 | B 2023 | FR 2023 | BF 2024 | Afvigelse B 2023 - FR 2023 | Afvigelse FR 2023 - BF 2024 |
|---|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| FynBus | 13,8 | 9,9 | 10,4 | 11,5 | 13,0 | -1,1 | -1,5 |
| Region Syddanmark | 0,9 | 0,8 | 0,9 | 1,0 | 1,1 | -0,1 | 0,0 |
| Assens | 1,9 | 1,3 | 1,7 | 1,4 | 2,1 | 0,3 | -0,7 |
| Faaborg - Midtfyn | 3,7 | 2,6 | 2,4 | 2,9 | 3,1 | -0,5 | -0,2 |
| Kerteminde | 1,1 | 1,1 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | -0,1 | 0,1 |
| Langeland | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Middelfart | 1,9 | 1,4 | 1,3 | 1,8 | 2,3 | -0,5 | -0,5 |
| Nordfyn | 2,9 | 1,3 | 1,3 | 1,5 | 1,6 | -0,2 | -0,1 |
| Nyborg | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | -0,1 | 0,0 |
| Odense | 0,2 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 |
| Svendborg | 1,0 | 0,9 | 1,1 | 1,1 | 1,2 | 0,0 | -0,1 |

Flextrafik

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

Nedenstående tabel 9 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2021 – 2024.

Tabel 9: Antal personture i perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

| Antal personture | R 2021 | R 2022 | B 2023 | FR 2023 | BF 2024 | Afvigelse B 2023 - FR 2023 | Afvigelse FR 2023 - BF 2024 |
|----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| Handicapkørsel | 103.885 | 113.898 | 140.174 | 118.047 | 116.876 | -22.127 | -1.171 |
| Anden kørsel | 230.667 | 275.952 | 272.430 | 280.473 | 237.985 | 8.043 | -42.488 |
| Handicap- og anden kørsel | 334.552 | 389.850 | 412.604 | 398.520 | 354.861 | -14.084 | -43.659 |
| Flexstur/Plustur* | 79.318 | 83.468 | 98.034 | 90.838 | 97.329 | -7.196 | 6.491 |
| I alt | 413.870 | 473.318 | 510.638 | 489.358 | 452.190 | -21.280 | -37.168 |
| Siddende patientbefordring | 205.255 | 193.657 | 215.000 | 200.000 | 200.000 | -15.000 | 0 |
| I alt | 619.125 | 666.975 | 725.638 | 689.358 | 652.190 | -36.280 | -37.168 |

*Telekørsel omfatter flextur, plustur og telerute og 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.

Samlet set er der et fald på 4 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 16 % vedr. handicapkørsel, stigning på 3 % vedr. anden kørsel og fald på 7 % vedr. Flextur/Plustur. I forhold til regnskab 2022 ses derimod en stigning på 3,4 %, hvor der er en stigning for alle grupper. For nogle kommuner vurderes det budgetterede antal ture at være sat for højt og ikke helt tilpasset niveauet efter Covid-19.

Fremskrivning af antal personture er baseret på foreløbige regnskabstal for 1. kvartal tillagt en forventning for resten af året.

I marts 2023 er der trådt nye entreprenørkontrakter i kraft med højere priser end budgetteret. Kontrakterne prisreguleres nu hver 3. måned, så afregningspriserne i højere grad end tidligere, vil afspejle den faktiske prisudvikling.

Ved fremskrivning af entreprenørudgifterne for 2. – 4. kvartal er anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i marts 2023, da det på fremskrivningstidspunktet er den eneste måned med nye kontrakter.

Budgetforslag 2024 er baseret på indmeldinger fra kommunerne, hvor nogle kommuner har valgt at fastholde niveauet fra budget 2023. Ved fremskrivning af entreprenørudgifter er anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i marts 2023 og indtægter på handicap er indregnet heltårseffekt af takststigning. Fællesudgifterne er en fremskrivning af forventede fællesudgifter i 2023 med p/l regulering på 5 % og budgetreduktion på -2% og fordelt mellem ejerne efter antal ture.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår i tabel 10 herunder.

Tabel 10: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2021 til budgetforslag 2024

| Mio. kroner (årets priser) Incl. kompensation | R 2021 | R 2022 | B 2023 | FR 2023 | BF 2024 | Afvigelse B 2023 - FR 2023 | Afvigelse FR 2023 - BF 2024 |
|--|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| Indtægter | -5,7 | -6,3 | -8,1 | -6,6 | -6,6 | -1,5 | 0,0 |
| Entreprenørudgifter | 61,3 | 76,0 | 82,2 | 85,6 | 79,6 | -3,4 | 6,1 |
| Flex udgifter, netto | 55,6 | 69,7 | 74,2 | 79,1 | 73,0 | -4,9 | 6,1 |
| Fællesudgifter | 20,5 | 24,0 | 24,1 | 24,3 | 24,9 | -0,2 | -0,6 |
| Ejerbidrag | 76,1 | 93,7 | 98,3 | 103,4 | 97,9 | -5,1 | 5,5 |
| Kompensation | 10,1 | 0,0 | -1,3 | -1,3 | 0,0 | - | -1,3 |
| Ejerbidrag incl. Kompensation | 86,2 | 93,7 | 97,0 | 102,1 | 97,9 | -5,1 | 4,2 |

2023:

Forventet regnskab 2023 efter 1. kvartal viser et ejerbidrag på 102,1 mio. kr. Dette svarer til en merudgift på 5,1 mio. kr. eller ca. 5 % i forhold til budgettet. Merudgiften kan henføres til højere entreprenørudgifter primært som følge af nye kontraktpriser. I Kerteminde ses en mindreudgift som skyldes, at kommunen hjemtager en del kørsel fra august, som ikke er indregnet i budgettet. I andre kommuner med forventet mindreudgift skyldes færre ture end budgetteret.

2024:

Ejerbidraget forventes at stige i 2024 i forhold til forventet regnskab 2023. Budgetforslag 2024 er fremskrevet med udgangspunkt i kommunernes indmeldinger om forventet aktivitetsniveau. Nogle kommuner har valgt at fastholde Budget 2023. Samlet ses ejerbidraget at falde fra 102,1 mio. kr. i forventet regnskab 2023 til 97,9 mio. kr. Mindreforbruget skyldes, at de fleste kommuner forventer færre ture i 2024 end i 2023

Fællesudgifter

2023:

Forventet regnskab efter 1. kvartal 2023 for fællesudgifterne viser 28,1 mio. kr., hvilket er en mindredgift på 0,1 mio. kr. På løn ses en mindredgift på 0,2 mio. kr., som opvejes af flere udgifter til fælles IT-udgifter i FynBus.

2024:

Fællesudgifterne forventes i 2024 at udgøre 29,4 mio. kroner. Fællesudgifterne i budgetforslag 2024 er en fremskrivning af forventede fællesudgifter i 2023 med p/l regulering på 5 % og en budgetreduktion på -2%. Udgifter til FlexDanmark er forbundet med nogen usikkerhed, dels er afregningsmodellen for Callcenter under revurdering og dels afventes afklaring til NOP (Ny Optimerings Platform) udviklingsprojektet. Derfor vil fællesudgifterne blive revurderet til det endelige Budget 2024.

Fællesudgiften er fordelt mellem ejerne efter antal ture.

Tabel 11: Oversigt fællesudgifter for tele- og flexområdet for perioden regnskab 2021 til budgetforslag 2024

| Mio. kroner (årets priser) | R 2021 | R 2022 | B 2023 | FR 2023 | BF 2024 | Afvigelse B 2023 - FR 2023 | Afvigelse FR 2023 - BF 2024 |
|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| Fællesudgifter, Flextur/Plustur | 4,9 | 4,0 | 4,1 | 3,8 | 4,6 | 0,3 | -0,8 |
| Fællesudgifter, Flextrafik | 20,5 | 24,0 | 24,1 | 24,3 | 24,9 | -0,2 | -0,6 |
| Fællesudgifter, i alt | 25,4 | 28,0 | 28,2 | 28,1 | 29,4 | 0,1 | -1,4 |

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter forventet regnskab 2023 efter 3 mdr. og budgetforslag 2024.

Vedtagelse:

Sagen drøftet

Bilag:

- Bilag 3.1 Notat, Forventet regnskab 2023 og budgetforslag 2024, hovedtal
 Bilag 3.2 Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2023 og budgetforslag 2024, samt budgetoverslag 2025 – 2027

4. KONTROLAFGIFTER

Resumé:

FynBus udfører kontrol af billetter i busserne og Odense Letbane.

For nuværende indgår kontrolafgifterne i FynBus samlede indtægter, der fordeles til ejerne og Odense Letbane, mens udgifter til kontrollører indgår i fællesudgifterne, der fordeles til ejerne.

Der er siden letbanens opstart sket en flytning af den samlede kontrolindsats fra busserne og til Odense Letbane, og fra 2. kvartal 2022 er kontroltrykket faldet markant i busserne.

Administrationen fremlægger sagen til en drøftelse af status og model for kontrolindsats.

Sagsfremstilling:

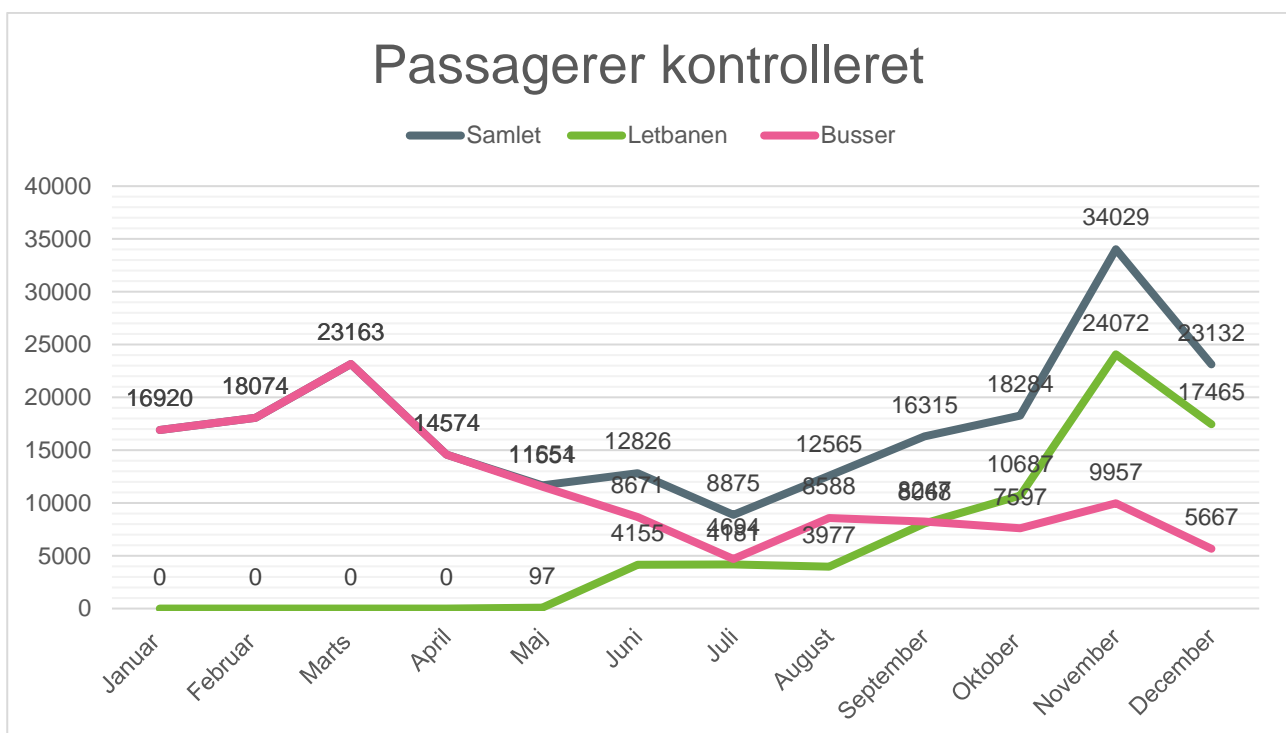
FynBus havde i 2022 ansat kontrollører svarende til 9,87 årsværk. Kontrollørerne er til stede og udfører kontrol af billetter i både busser og Odense Letbane.

Kontrollørernes opgaver omfatter ud over kontrol af billetter bl.a. kundeservice, kvalitetskontrol i busserne, køreplanskorrektur m.m.

Kontrollørerne er til stede i busser og letbanen i tidsrummet kl. 04.00 morgen til 01.00 aften. I 2022 blev 210.400 passagerer kontrolleret, og der blev udstedt ca. 7.300 kontrolafgifter, hvoraf ca. 2.500 vedrører Odense Letbane. Snydeprocenten i 2022, dvs. den andel som ikke har rejsehjemmel, når de kontrolleres, var på 3,7% i busserne og 3,6% i Odense Letbane.

Snydeprocenten har tidligere ligget på 1,5-2%, men pga. indførelse af Frit Flow i busserne i Region Syddanmark og Odense Kommune i 2019 og sidenhen nedlukning i forbindelse med COVID-19, steg snydeprocenten. Bestyrelsen vedtog derfor i 2021 at ansætte yderligere 2 kontrollører.

Figur 1: Fordeling af udførte kontroller mellem busser og letbane i 2022



Som det fremgår af figur 1 er kontroltrykket i busserne faldet siden letbanens opstart, mens antallet af kontroller i letbanen er steget markant.

I FynBus' regnskab indgår kontrolafgifterne som en del af indtægterne i hovedgruppen "Øvrige indtægter og salgsudgifter", herunder modtager Odense Letbane indtægter for kontrolafgifter udstedt i letbanen.

Udgifterne relateret til kontrollørerne, herunder lønudgifter, lønsumsafgift, sociale bidrag og udgifter til uniformer indgår i fællesudgifterne, som en del af de driftsrelaterede udgifter. Udgifter til kontrollører udgør i 2022 i alt 4,3 mio. kr.

I tabel 1 nedenfor redegøres for fordeling af kontrolafgifter mellem kommuner, Region Syddanmark og Odense Letbane samt den tilknyttede økonomi.

Tabel 1: Selvstændigt regnskab vedr. kontrolafgifter, Regnskab 2022.

| Indtjening vedr. kontrolafgifter | Assens | Faaborg-Midtfyn | Kerteminde | Langeland | Middelfart | Nordfyn | Nyborg | Odense | Svendborg | RSD | I alt |
|--|-----------|-----------------|------------|-----------|------------|-----------|-----------|---------------|-----------|-------------|---------------|
| Kontrolafgifter m.m. - FynBus* | -27 | -85 | -41 | -46 | -62 | -65 | -88 | -1.020 | -203 | -2.584 | -4.222 |
| Kontrolafgifter - Odense Letbane** | | | | | | | | -2.269 | | | -2.269 |
| Udgifter til kontrollører (løn mv.) | 108 | 176 | 54 | 62 | 90 | 108 | 122 | 1.530 | 281 | 1.802 | 4.333 |
| Indtjening vedr. kontrolafgifter (- = overskud) | 81 | 90 | 14 | 15 | 28 | 43 | 34 | -1.759 | 78 | -782 | -2.158 |

* Indeholder ud over kontrolafgifter også rykkergebyrer, betalinger indgået på afskrevne fordringer og tab på debitorer.

**Indtægten tilfalder Odense Letbane

Oversigten viser et samlet overskud på ca. 2,2 mio. kr. I overskuddet indgår indtægter for ca. 2,3 mio. kr. vedr. kontrolafgifter udstedt i Odense Letbane.

I ovenstående er ikke medtaget afledte udgifter til administration ifm. henvendelser vedr. kontrolafgifter. Der anvendes tid i både Juridisk Sekretariat og Økonomi & Analyse på kundeforhold, rykkere, indberetning og afstemning.

Når en kontrolafgift udstedes, registreres den som en indtægt i FynBus' regnskab. Det er ikke ensbetydende med at kontrolafgiften betales. Ultimo april 2023 er der registreret betaling for ca. 45% af kontrolafgifterne fra 2022, svarende til 2,7 mio. kr. De resterende afgifter sendes til inddrivelse ved Gældsstyrelsen, og på sigt forventes ca. 80% af kontrolafgifterne derfor at blive betalt.

Odense Letbane

Ca. 73.000 kontroller, eller ca. 1/3 af alle kontroller i 2022, blev gennemført i letbanen. Efter en langsom opstart, hvor kunderne ikke blev kontrolleret, er kontrollen i letbanen steget, og i 4. kvartal 2022, blev 70% af samtlige kontroller gennemført i Letbanen og 30% i busserne på Fyn og Langeland. Der er derfor sket en flytning af den samlede kontrolindsats fra busser over til letbanen.

Ved ansættelse af 4 ekstra kontrollører vil der kunne opretholdes ekstra ca. 120.000 kontroller årligt i Odense Letbane, udover det af FynBus' bestyrelse forudsatte antal kontroller på ca. 60.000, dvs. samlet 180.000 kontroller.

Odense Letbane, Odense Kommune og FynBus indgik den 8. juni 2022 en Trepartsaftale. Heraf fremgår at Odense Letbane skal finansiere de merudgifter til kontrollører og administrative følgeudgifter, der vil være forbundet med en fortsat høj prioritering af kontrolindsatsen i Odense Letbane.

Merudgiften ved ansættelse af yderligere fire fuldtidsansatte kontrollører vurderes til 146.000 kr. pr. måned, svarende til en årlig udgift på 1,75 mio. kr. Dertil kommer den ekstra administrative opgave der vil ligge i faktureringer, kundeforhold, klager, inddrivelse m.m., ved at permanentgøre den ekstra indsats.

I 2022 er der udstedt kontrolafgifter vedr. FynBus for 3,6 mio. kr.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter status og model for kontrolindsats.

Vedtagelse:

Sagen drøftet. Sagen dagsordenssættes igen på et kommende bestyrelsesmøde.

SAGER TIL ORIENTERING:**5. STATUS FOR KOMMENDE KØREPLANSKIFT****Resumé:**

Administrationen orienterer om planlagt køreplanskift fra august 2023, hvor lokalruter og uddannelsesruter tilpasses til skoleelever og uddannelsessøgende.

Sagsfremstilling:

FynBus gennemfører normalt faste større køreplanskift i august, hvor især lokalruter og uddannelsesruter tilpasses det nye skoleår. Ligeledes er der normalt et større køreplanskift på bybusser og regionalbusser i december for at tilpasse eventuelle justeringer i togdriften på Fyn.

Derudover er der ad hoc køreplanskift ved specifikke ønsker til tilpasninger. I 2023 har der således været et køreplanskift 19. februar 2023, hvor der blev reduceret kørsel på nogle af de regionale ruter for i alt 6 mio. kr. netto årligt. Ligeledes har der været et køreplanskift for bybusserne i Odense den 16. april 2023, hvor der er driftsoptimeringer for ca. 3 mio. kr.

Der er planlagt nyt køreplanskift i august 2023, hvor lokalruter tilpasses de ny behov for transport af kørselsberettigede skoleelever og hvor uddannelsesruter i muligt omfang tilpasses uddannelsesstedernes ændrede transportbehov, ringetider mv.

På mødet vil FynBus give en kort orientering om justeringerne i de enkelte kommuner og på de regionale uddannelsesruter.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen blev taget til efterretning

6. STATUS FOR TILPASNING AF DEN REGIONALE BUSTRAFIK

Resumé:

Administrationen orienterer om status på proces for tilpasninger af de regionale busruter.

Sagsfremstilling:

Den nuværende plan for tilpasning af den regionale bustrafik erstatter den tidligere Masterplan.

FynBus er administrativt i dialog med ejerne samt entreprenøren på de regionale ruter om de økonomiske forudsætninger og det forventede indhold i planen.

På mødet gives kort status for denne dialog samt en status for det forventede økonomiske udgangspunkt for masterplanen.

Oplæg til plan forventes vedtaget på bestyrelsens møde den 25. august 2023. Efter præsentation af oplægget for Udvalget for regional udvikling i Region Syddanmark den 5. september 2023, sendes oplægget i høring i kommunerne med frist for svar fra kommunerne den 6. november 2023.

Endelig plan forventes vedtaget på bestyrelsens møde den 15. december 2023.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen blev taget til efterretning

7. UDVIKLING I OMKOSTNINGSINDEKS FOR KONTRAKTER VEDR. BUSKØRSEL

Resume:

På bestyrelsesmøderne siden den 31. marts 2022, har administration orienteret bestyrelsen om stigningen i omkostningsindeksene.

FynBus estimerer ved den månedlige opdatering af omkostningsindekserne en forventet mer eller mindreomkostning i forhold til budgettet. Ved seneste omkostningsindeks pr. juni 2023 estimeres en samlet mindreomkostning på buskørsel på ca. 10 mio. kr. i 2023 i forhold til Budget 2023. Mindreomkostningen skyldes faldende omkostningsindeks på diesel.

Sagsfremstilling:

Siden medio 2021 har der været en markant stigning i omkostningsindeksene, som påvirker entreprenøromkostningerne.

Alle FynBus' kontrakter vedr. buskørsel indeksreguleres. De seneste år er der set en stigning i omkostningsindeksene, som påvirker entreprenøromkostningerne væsentligt.

Ved seneste omkostningsindeks pr. juni 2023 estimeres en samlet mindreomkostning på buskørsel på ca. 10 mio. kr. i 2023

Dieselomkostningsindekset og HVO-omkostningsindekset er pr. juni 2023 fortsat under niveauet for august 2022, hvilket betyder mindre omkostninger for de kommuner og Region Syddanmark, der har buskontrakter indeholdende kørsel med dieselbusser. Samtidig er el-omkostningsindekset fortsat over august 2022 niveau.

Forventningerne er baseret på et øjebliksbillede og kan derfor ændres over tid. Derfor skal de estimerede omkostninger for 2023 tages med et stort forbehold så tidligt på året.

I nedenstående tabel 1 ses estimerede omkostninger fordelt på kommunerne og Region Syddanmark.

Tabel 1: Estimerede omkostninger fordelt på kommunerne og Region Syddanmark

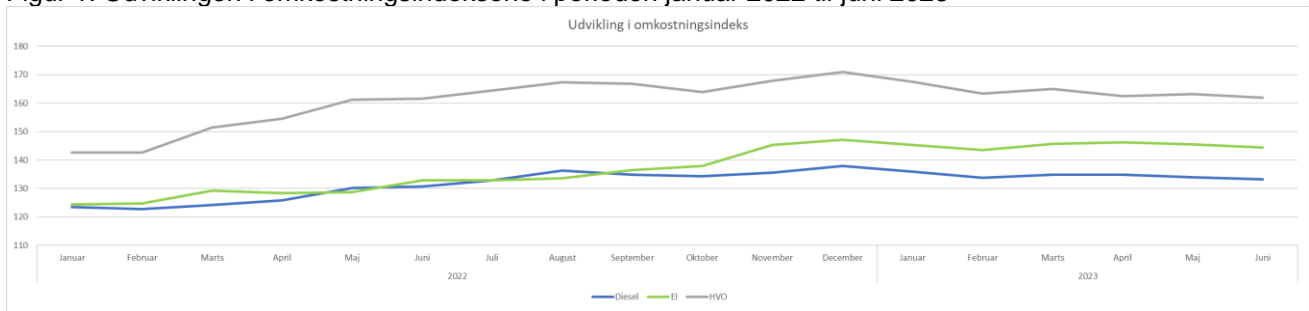
| Estimeret omkostninger ved ændringer i omkostningsindekser for 2023 i forhold til budget 2023 | Buskørsel |
|---|-------------|
| Assens | -640.000 |
| Faaborg-Midtfyn | -940.000 |
| Kerteminde | -240.000 |
| Langeland | -270.000 |
| Middelfart | -420.000 |
| Nordfyn | -530.000 |
| Nyborg | -570.000 |
| Odense | 80.000 |
| RSD | -5.800.000 |
| Svendborg | -1.050.000 |
| I alt | -10.380.000 |

Noter: - er lig et mindreforbrug i forhold til budget. + er lig et merforbrug i forhold til budget.

Som det fremgår af tabellen, er det alene Odense Kommune, der for nuværende kan forvente en mindre meromkostning, hvilket skyldes at Odense Kommune har 20 elbusser, da der fortsat ses en stigning siden budgetlægning for budget 2023 (pr omkostningsindeks, august 2022). dog er der de seneste måneder en nedadgående tendens i indekset.

I nedenstående figur 1 ses udviklingen for de tre indeks fra januar 2022 til juni 2023. Der ses en stigende tendens fra februar 2022 til udgangen af 2022, hvorefter indekserne er stagneret.

Figur 1: Udviklingen i omkostningsindeksene i perioden januar 2022 til juni 2023



Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen blev taget til efterretning

8. MEDDELELSER

- Tilgængelighedsråd
- Odense billet 15 kr.
- OBC Terminalomlægning og erstatningsbusser
- Weekendtilbud til faste kunder
- Referater fra bestyrelsesmøder

9. EVENTUELT

Bestyrelsesmedlem
Jim Staffensen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Anne Fiber

Bestyrelsesmedlem
René Larsen

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Kasper Solberg

Bestyrelsesmedlem
Ole Tyrsted Jørgensen

Bestyrelsesmedlem
Tim Vermund

Bestyrelsesmedlem
Kim Johansen

Bestyrelsesmedlem
Lars Erik Hornemann

Bestyrelsesmedlem
Jesper Kiel

Direktør
Rasmus Bach Mandø