

DAGSORDEN

FynBus bestyrelsesmøde

Fredag den 23. oktober 2026, kl. 12.00

Deltagere:

Tim Vermund, Odense
Kim Johansen, Region Syddanmark
Kim Lund, Region Syddanmark
Leif Rothe Rasmussen, Assens
Erling Bonnesen, Faaborg-Midtfyn
Anne Fiber, Kerteminde
René Larsen, Langeland
Steen Dahlstrøm, Middelfart
Ole Tyrsted Jørgensen, Nyborg
Jesper Kiel, Svendborg
Dennis E. Christensen, 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 Kongstad

Indhold

Sager til beslutning:	3
1. Reduktion af rabatten for UNG Odense og Odense Nu	3
2. FynBus budget 2027-30.....	3
3. Statslig pulje til styrkelse af kollektiv trafik i landdistrikter og mindre byer.....	6
4. Mødeplan for bestyrelsen i 2027.....	8
Sager til drøftelse:.....	9
5. Udbudspolitik.....	9
Sager til orientering:.....	10
6. Forventet regnskab efter otte måneder.....	10
7. Valg af bank	13
8. Meddelelser	14
9. Eventuelt.....	14

SAGER TIL BESLUTNING:

1. Reduktion af rabatten for UNG Odense og Odense Nu

Resumé:

Byrådet i Odense Kommune har besluttet at reducere rabatten på specialbilletterne UNG Odense og Odense NU.

FynBus' bestyrelse skal godkende takster, hvorfor administrationen fremlægger sagen til beslutning.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender, at

1. rabatten på UNG Odense og Odense NU reduceres, så prisen på billetterne stiger til hhv. 15 kr. og 20 kr.
2. rabatreduceringen sker sammen med takststigninger i januar 2027
3. de økonomiske konsekvenser indarbejdes i budget 2027

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

Administrationen i Odense Kommune har meddelt FynBus, at byrådet har besluttet at nedsætte rabatten på UNG Odense og Odense NU, så billetterne skal koste hhv. 15 og 20 kr. Administrationen foreslår reguleringen træder i kraft samtidig med øvrige takststigninger tredje søndag i januar 2027.

Da bestyrelsen har kompetencen ift. fastsættelse af takster, skal beslutningen godkendes af FynBus' bestyrelse, inden den kan effektueres, hvorfor administrationen fremlægger sagen til beslutning.

Konsekvenserne af beslutningen indarbejdes i budgettet for 2027 og frem og billetterne tilrettes i Rejsebillet frem mod takstskiftet. I forbindelse med takstarbejdet for takst 2028 arbejder administrationen på en harmonisering af taksterne mellem Rejsebillet og Rejsekort.

2. FynBus budget 2027-30

Resumé:

Bestyrelsen oversendte på sit møde den 26. juni 2026 budget 2027-30 til 2. behandling. Siden da har budgetforslaget været i høring i alle kommuner, og der er indarbejdet en række ændringer. På den baggrund fremlægger administrationen budget 2027-30 til 2. behandling og endelig godkendelse.

Budget 2027-30 er den 23. oktober 2026 fremlagt for repræsentantskabet, jf. §11 i vedtægter for Trafikskabet FynBus mhp. bemærkninger.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Godkender det samlede budget for 2027-30 med de ændringer, som fremgår i sagen.

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

Med denne sag fremlægger administrationen forslag til budget 2027-30. I forhold til det førstebehandlede budget for 2027 er der indarbejdet følgende ændringer:

- De økonomiske konsekvenser af køreplanen fra august 2026 (delvis indarbejdet i budgetforslaget)
- De økonomiske konsekvenser af faldende passagertal
- De økonomiske konsekvenser af den justerede kontrolindsats under forudsætning af endelig godkendelse ved ejerne
- Ændringer i omkostningsindekserne fra maj til oktober
- De økonomiske konsekvenser af de reducerede rabatter på UNG Odense og Odense NU
- Øget tilskud fra Region Syddanmark, jf. økonomiaftalen for 2027
- De økonomiske konsekvenser af nye kontrakter på flextrafik
- Ny fordelingsmodel for fællesudgifterne på busområdet, jf. bestyrelsesmøde den 26. juni 2026

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

Ved 1. behandlingen var der en forventning om et fald i ejerbidraget på 36 mio. kr. i 2027 sammenlignet med budget 2026.

Det samlede budget for 2027 er på 581 mio. kr., hvilket er ca. 37 mio. kr. højere end budgetforslaget. Stigningen i budget 2027 skyldes en stigning i udgifterne til flextrafik på ca. 17 mio. kr. grundet nye entreprenøraftaler samt en stigning i udgifterne til buskørsel på ca. 11 mio. kr., heraf ca. 6 mio. kr. grundet stigende omkostningsindekser. Endelig er kontrolindsatsen justeret med knap 10 mio. kr. ■

Tabel 1. Udvikling i budgettet fra 1. behandling til 2. behandling

Mio. kr.	B2026 (2026-priser)	BF2027 (2027-priser)	B2027 (2027-priser)	Ændring B26-BF27	Afvigelse BF27-B27
Buskørsel					
Indtægter	-161,3	-154,3	-151,7	7,1	2,6
Kørselsudgifter	533,5	509,8	515,8	-23,6	5,9
Fællesudgifter	86,6	85,4	84,3	-1,2	-1,1
Projekter	9,2	2,4	6,1	-6,8	3,7
Buskørsel i alt	467,9	443,4	454,5	-24,5	11,1
Åben flextrafik					
Indtægter	-5,1	-5,4	-5,7	-0,3	-0,2
Kørselsudgifter	15,1	13,5	14,0	-1,7	0,5
Fællesudgifter	8,6	8,7	8,6	0,1	-0,2
Åben flextrafik i alt	18,6	16,8	16,9	-1,9	0,1
Flextrafik					
Indtægter	-8,2	-7,5	-7,9	0,8	-0,4
Kørselsudgifter	89,9	78,6	95,2	-11,4	16,6
Fællesudgifter	22,9	23,4	23,4	0,6	0,0
Projekter	0,8	1,1	1,5	0,3	0,4
Flextrafik i alt	105,4	95,6	112,2	-9,7	16,6
Kontrolindsats					
Indtægter	-24,6	-24,6	-14,1	0,0	10,5
Udgifter	12,4	12,4	11,5	0,0	-1,0
Kontrolindsats i alt	-12,2	-12,2	-2,6	0,0	9,6
Ejerbidrag i alt					
	579,7	543,7	581,0	-36,0	37,4

Buskørsel

Samlet set øges budget 2027 for buskørsel med ca. 11 mio. kr. i forhold til budgetforslag 2027. Det skyldes nedjustering af passagerindtægter på 2,6 mio. kr., stigende kørselsudgifter på ca. 5,9 mio. kr. grundet stigning i omkostningsindekserne samt forskydning af projekter fra 2028 til 2027 og dermed en stigning på 3,7 mio. kr. på IT-projekter i 2027.

Åben flextrafik

Budget for åben flextrafik øges med ca. 0,1 mio. kr. i forhold budgetforslag 2027. Det skyldes højere kørselsudgifter ved nye kontrakter.

Flextrafik

Budget for flextrafik øges med ca. 16,6 mio. kr. i forhold budgetforslag 2027. Det skyldes forventede højere kørselsudgifter ved nye kontrakter. Der gennemføres udbud i 2027, hvilket vil påvirke den endelige budgetramme.

Kontrolindsats

Der er samlet ønsket færre årsværk til kontrolindsatsen i 2027, hvorfor indtægterne og udgifterne er reduceret fra budgetforslag 2027 til budget 2027.

Udskydelse af betalinger

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

Budgetoverslagsårene 2028-2030

Som udgangspunkt fastholdes forudsætningerne for budget 2027 i overslagsårene. Der er dog i overslagsårene indarbejdet enkelte korrektioner:

- I forhold til budgetforslag 2027 er der fra december 2027 og frem lavet en korrektion af køreplanen i Odense Kommune vedrørende ruterne 12A, 85 og 10.

Økonomiske konsekvenser

Nedenfor ses det samlede budget for perioden 2027-2030

Tabel 2. Budget 2027-2030

Samlet FynBus Mio. kr.	B2027 (2027-priser)	BO2028 (2027-priser)	BO2029 (2027-priser)	BO2030 (2027-priser)
Indtægter	-179,3	-177,7	-177,7	-177,7
Kørselsudgifter	636,4	597,1	598,8	597,1
Fællesudgifter	123,9	115,6	118,3	118,8
I alt	581,0	535,0	539,4	538,2
Ejerbidrag	599,3	558,0	562,1	561,3
Restfinansiering, RSD	18,9	23,1	22,7	23,2
Budgetsikkerhedsmodel	0,5	4,6	0,0	0,0
Likviditet	-19,4	-27,7	-22,7	-23,2
Udvikling i regionens gæld	-34,2	-11,1	11,6	34,8

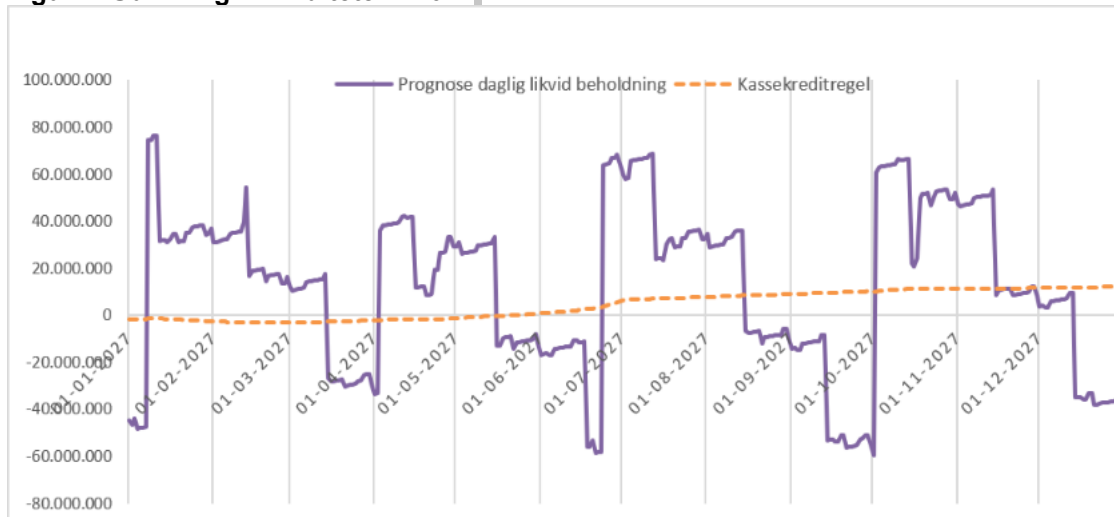
Med et budget i balance betyder det, at ejerbidraget fastsættes, så det dækker nettoudgifterne hos de enkelte ejere. For Region Syddanmark indregnes en restfinansiering, der skal dække nedbringelse af det oparbejdede merforbrug i de foregående år. Det forventes, at merforbruget er tilbagebetalt i 2029.

Udvikling i likviditeten

Det forventes med det fremlagte budget, at der ultimo 2027 har været en gennemsnitlig likviditet over året på ca. 12 mio. kr.

Med budget 2027-2030 budgetteres et positivt driftsresultat for den regionale buskørsel, som disponeres til afvikling af regionens gæld. Det betyder, at der – alt andet lige - ultimo 2030 er en gennemsnitlig likviditet på ca. 78 mio. kr.

Figur 1. Udvikling i likviditeten i 2027



Bilag:

Bilag 2.1 *Budget 2027 og overslagsårene*

3. Statslig pulje til styrkelse af kollektiv trafik i landdistrikter og mindre byer

Resumé:

Regeringen har afsat 100 mio. kr. til styrkelse af den kollektive transport. Bestyrelsen drøftede sagen på bestyrelsesmødet den 25. september og administration lægger på den baggrund op til en beslutning om anvendelsen af FynBus andel af midlerne svarende til ca. 8,6 mio. kr.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- afsætter 6.000.000 kr. til opgradering af knudepunkter
- afsætter 2.565.805 kr. ungeaktiviteter.

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

Regeringen annoncerede senest den 22. juli 2026 en ny pulje på 100 mio. kr. til styrkelse af den lokale kollektive transport i landdistrikter og mindre byer. Formålet er at forbedre mobiliteten og adgangen til arbejde, uddannelse og fritidsaktiviteter gennem mere fleksible og lokalt tilpassede løsninger.

Puljen skal blandt andet støtte:

- Kollektive knudepunkter (mobilitetshubs) med fx læskure, cykelparkering og bedre trafikinformation
- Bus på bestilling (on-demand transport) i områder med lavt passagergrundlag
- Borgerdrevne transportløsninger og frivilligbusser

- Delemobilitet, fx delecycler og lignende løsninger, der kan kobles til den kollektive trafik.

På bestyrelsesmødet 25. september 2026 blev udtrykt ønske om at prioritere til følgende projekter:

- Opgradering af lokale knudepunkter med digital trafikinformation, læskærme og cykelparkering
- Borgerdrevet mobilitetsudvikling med fokus på, og i dialog med, de unge og udvalgte ungdomsuddannelser

By-, Land- og Transportministeriet har i skrivelse af 8. oktober 2026 meddelt, at puljen tildeles som direkte tilskud til trafikselskaberne, hvoraf FynBus' andel er 8.565.805 kr. Trafikselskaberne skal senest 1. december 2026 indmelde, hvilke konkrete initiativer de forventer at anvende de tildelte midler til.

Opgradering lokale knudepunkter

Administrationen har kortlagt knudepunkterne i kategorierne strategiske knudepunkter, oplandsknudepunkter og lokale knudepunkter. Der er udarbejdet tilstandsrapporter for de strategiske knudepunkter og oplandsknudepunkterne, mens der for de lokale knudepunkter er gennemført en overordnet statusregistrering af eksisterende udstyr og mangler.

På den baggrund foreslår administrationen nedenstående, foreløbige liste over lokale knudepunkter og tiltag.

Kommune	Knudepunkt	Tiltag
Assens	Ebberup	Etablere realtidsvisning
Faaborg-Midtfyn	Allested Skolevej	Etablere realtidsvisning Opsætning af 1 læskærm i den vejside, der den mangler
Faaborg-Midtfyn	Nr. Søby Gartnervænget	Etablere realtidsvisning
Faaborg-Midtfyn	Faldsled Kirke	Etablere realtidsvisning
Faaborg-Midtfyn	Gislev Håndværkervej	Etablere realtidsvisning
Faaborg-Midtfyn	Hillerslev (landevejen)	Udskiftning af to læskærme
Faaborg-Midtfyn	Korinth Hallen	Etablere realtidsvisning Opsætning af 1 læskærm i den vejside, der den mangler
Faaborg-Midtfyn	Ryslinge Højskole	Etablere realtidsvisning Opsætning af 1 læskærm i den vejside, der den mangler
Kerteminde	Revninge Kirke	Etablere realtidsvisning Opsætning af to nye læskærme
Langeland	Bagenkop Rutebilstation	Etablere realtidsvisning
Langeland	Humble	Etablere realtidsvisning Opsætning af 1 læskærm i den vejside, der den mangler
Langeland	Hou/Lohals	Etablere realtidsvisning
Langeland	Tranekær Kirke	Etablere realtidsvisning
Langeland	Tullebølle Kro	Etablere realtidsvisning Udskiftning af slidt læskærm
Middelfart	Brenderup Rutebilstation	Etablere realtidsvisning Udskiftning af slidt læskærm
Middelfart	Harndrup	Etablere realtidsvisning Udskiftning af slidt læskærm
Nyborg	Herrested	Etablere realtidsvisning Opsætning af 1 læskærm i den vejside, der den mangler
Nyborg	Refsvindinge	Etablere realtidsvisning Udskiftning af to slidte læskærme
Svendborg	Gudme Stokkebæksskoler	Etablere realtidsvisning
Svendborg	Hesselager	Opsætning af 2 læskærme
Svendborg	Oure Efterskole	Udskiftning af slidt læskærm
Svendborg	Vester Skerninge Kro	Etablere realtidsvisning Opsætning af 1 læskærm i den vejside, der den mangler

For alle knudepunkter vurderes særskilt mulighederne for opgradering af cykelparkering.

Den endelige plan for opgraderingen af de lokale knudepunkter vil blive afstemt med kommunerne og Vejdirektoratet, der formelt har ansvaret for infrastrukturen og dets udstyr. Ovenstående liste kan derfor blive justeret eller suppleret.

Administrationen skal endeligt have afklaret finansieringsmodellen med de infrastrukturansvarlige, herunder hvorvidt det er den infrastrukturansvarlige, der helt eller delvist skal forstå indkøb mod at få refusion fra FynBus.

6 mio. kr. forventes afsat til opgradering af de lokale knudepunkter.

Borgerdrevet mobilitetsudvikling

Bestyrelsen blev orienteret om frafaldet af unge passagerer, der er fortsat i det nye skoleår. Der er brug for at tænke alternative løsninger for at få de unge til at benytte kollektiv trafik mere.

I oplægget til mobilitetsplan 2027-2030 lægges op til en tættere kundeinvolvering. Derfor vil administrationen foreslå at både de unge og ungdomsuddannelserne involveres direkte i afklaring af initiativer, der kan øge andelen af unge i den kollektive trafik.

Administrationen forestiller sig at involvere elever fra alle ungdomsuddannelser, både busbruger og bilister, i fælles workshops. Som supplement tænkes 2-3 ungdomsuddannelser inddraget i supplerende kvalitative undersøgelser.

2.565.805 kr. forventes afsat til ungeaktiviteter med fokus på landområder.

4. Mødeplan for bestyrelsen i 2027

Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til mødeplan for bestyrelsen for 2027.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslag til mødeplan for bestyrelsen for 2027.

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

Administrationen har koordineret forslag til mødekalender for 2027 med formandskabet og lagt alle møder på fredage som i 2026. På den baggrund foreslår administrationen følgende mødedatoer:

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

Fredag d. 05. marts, kl. 12.00-14.15

Onsdag d. 23. april, kl. 12.00-14.15

Fredag d. 21. maj, kl. 12.00-14.15

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

Fredag d. 24. september, kl. 09.00-14.15 (Bestyrelsesseminar + bestyrelsesmøde)

Fredag d. 05. november, kl. 12.00-14.15

Fredag d. 10. december, kl. 12.00-14.15

SAGER TIL DRØFTELSE:

5. Udbudspolitik

Resumé:

FynBus udbyder bus-, flex- og specialkørsel. I de senere år har FynBus gennemført vellykkede busudbud med grøn omstilling og lavere driftsomkostninger. Buskontrakterne strækker sig typisk over mange år og de næste busudbud ligger en del år ude i fremtiden. Udbuddene af flexkørsel sker hyppigere, da kontrakterne er kortere. Flexkørsel udbydes i samarbejde med Sydtrafik og Midttrafik. Specialkørslen udbydes af FynBus for de kommuner, der ønsker dette. Aktuelt udbyder FynBus specialkørsel for 3 ud af 9 fynske kommuner.

Udbuddene sker med udgangspunkt i udbudspolitikken, der besluttet af bestyrelsen i FynBus.

I denne sag ønsker administrationen, at bestyrelsen drøfter rammerne i udbudspolitikken med særlig fokus på specialkørslen.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- drøfter sagen.

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

Efter FynBus' vedtægter skal bestyrelsen beslutte FynBus' udbudsstrategier. Bestyrelsen vedtog den 2. september 2021 FynBus' seneste udbuds- og indkøbspolitik, jf. Bilag 5.1.

De største udbud i FynBus er udbud af buskørsel, hvilket sker i samarbejde med de relevante kommuner. FynBus har indenfor det sidste ca. 2,5 år gennemført succesfulde udbud af buskørsel i Region Syddanmark samt alle kommunerne på Fyn og Langeland. Der skal tidligst udbydes buskørsel igen med ikrafttræden køreplansskiftet 2031.

FynBus gennemfører også udbud af flexkørsel, der omfatter handicapkørsel, siddende patientbefordring, visiteret kommunal kørsel samt åben flextrafik. Det sker i samarbejde med Sydtrafik og Midttrafik. Trafikselskaberne har modtaget tilbud på de næste kontrakter, der træder i kraft den 1. marts 2027. Kontrakterne løber i en 2-årig periode med mulighed for forlængelse.

Derudover gennemfører FynBus udbud af specialkørsel i 3 af 9 kommuner i samarbejde med de pågældende kommuner. Kontrakterne udbydes for en 2-årig periode med mulighed for forlængelse.

FynBus har netop udbudt specialkørsel i Assens Kommune og udbyder omkring årsskiftet specialkørsel i Nordfyns Kommune og Faaborg-Midtfyns Kommune.

FynBus' udbuds- og indkøbspolitik

FynBus' opgave ifm. udbuddene er at tilrettelægge, udarbejde og gennemføre udbuddet, herunder gennemføre tilbudsevaluering og udpege vinderen af udbuddet.

Efter den vedtagne Udbuds- og indkøbspolitik, bliver kommunerne og Region Syddanmark involveret følgende steder i udbudsprocessen:

Udbud af buskørsel:

- Kommunernes ønsker til fx kørselsomfang, kørselsmateriel, drivmiddel, kontraktlængde og serviceniveau.
- Afgørelse af udbuddet i forhold til budgetoverholdelse.

Udbud af flexkørsel:

- Tilrettelæggelse af rammer for udbud ift. til kørselsomfang og serviceniveau

Udbud af specialkørsel:

- Tilrettelæggelse af rammer for udbuddet, så ønsker til fx kørselsomfang, kørselsmateriel, drivmiddel, kontraktlængde og serviceniveau bliver synliggjort.
- Afgørelse af udbuddet i forhold til budgetoverholdelse.

FynBus' bestyrelse træffer beslutning om:

- De overordnede rammer og principper for udbud.

FynBus' bestyrelse orienteres om:

- Tildeling af kontrakt

Drøftelsepunkter

Det er 5 år siden, at udbudspolitikken senest blev revideret. I mellemtiden er der sket en del med markedet på særligt flex- og specialkørslen.

Flexkørslen udbydes sammen med Sydtrafik og Midttrafik, hvilket er en stor fordel, da kørslen sker i samme system og kontrakter, hvilket gør det muligt at udnytte vogne på tværs af regionerne i tilfælde af kapacitetsudfordringer.

Specialkørslen sker isoleret fra den øvrige kørsel og kan derfor håndteres mere lokalt uden hensyn til øvrige samarbejdspartnere. Omvendt lægger FynBus navn til kørslen. Vilkår i udbuddet kan have indflydelse på prisen for kørslen, som kommunen betaler, men omvendt kan bestyrelsen for FynBus stå til regnskab for vilkårene.

Administrationen lægger derfor op til en drøftelse af, hvorvidt FynBus skal udbyde efter et veldefineret koncept, som besluttet af bestyrelsen. Kommunerne kan så afgøre, om de ønsker at gøre brug af muligheden. Eller om FynBus skal stille udbudskompetencer til rådighed, mens vilkår og rammer for udbuddet afgøres lokalt af kommunen.

Bilag:

Bilag 5.1 *Udbuds- og indkøbspolitik*

SAGER TIL ORIENTERING:

6. Forventet regnskab efter otte måneder

Resumé:

Administrationen fremlægger forventet regnskab efter otte måneder 2026 til orientering.

Siden bestyrelsen vedtog budget 2026, er der overordnet sket følgende ændringer:

- *Passagerindtægterne på buskørsel er blevet nedjusterede og forværrer resultatet af det forventede regnskab*
- *Højere dieselomkostningsindeks øger kørselsudgifterne, og samtidig er der ydet statslig kompensation til dækning af merudgifterne*
- *Kørselsudgifterne på buskørsel er opjusterede grundet flere køreplantimer*

- Der er ydet kompensation til entreprenørerne for stigende lønudgifter, jf. beslutning på bestyrelsesmøde den 29. maj 2026
- Færre antal ture reducerer udgifterne på den visiterede flexkørsel
- Likviditeten er blevet forringet grundet merforbrug ved buskørsel

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager forventet regnskab 2026 efter otte måneder til efterretning

Vedtagelse:**Sagsfremstilling:**

Det forventede regnskab for 2026 efter otte måneder viser et forventet merforbrug på 17,5 mio. kr. fordelt med merforbrug på 19,1 mio. kr. til buskørsel og åben flextrafik samt mindreforbrug på 1,6 mio. kr. til visiteret flextrafik.

De væsentligste ændringer i forhold til budget 2026 er følgende:

Passagerindtægter bus (-11,4 mio. kr.)

Passagerindtægterne er nedjusterede med 11,4 mio. kr., hvoraf 6,4 mio. kr. vedrører Region Syddanmark. Det skyldes især en nedgang i antallet af passagerer, som forventes at være 0,44 mio. mindre end budgetteret.

Kørselsudgifter bus (-10,4 mio. kr.)

Buskørslen er udvidet med flere køreplantimer, som skyldes natbusser samt 12A i Odense. Omkostningsindekset på diesel og HVO har udviklet sig mindre gunstigt end forudsat i budgettet. Det øger udgifterne til entreprenørerne. Samtidig forventes en kompensation på 12,6 mio. kr. fra staten.

Åben flex (+2,4 mio. kr.)

Mindreforbruget skyldes færre ture end budgetteret, primært teletaxi i Odense og flextur. Der forventes en kompensation på 0,4 mio. kr. fra staten.

Visiteret flex (+1,6 mio. kr.)

Trods stigende entreprenørudgifter pr. persontur er der et mindreforbrug pga. færre ture end budgetteret.

Likviditet (-3,9 mio. kr.)

Der er budgetteret med, at der i 2026 er en gennemsnitlig likviditet på 2,3 mio. kr.

Likviditetstrækket har de første 8 måneder af 2026 afvejet fra prognosen og forventes at ligge på -1,6 mio. kr. Det skyldes højere entreprenørudgifter grundet stigende omkostningsindeks og færre passagerindtægter end budgetteret.

Bus og åben flextrafik

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for buskørsel og åben flextrafik for perioden regnskab 2024 til 2026

Mio. kroner (årets priser) Incl. Kompensation	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
Busdrift					
Indtægter	-157,5	-161,3	-161,3	-150,0	-11,4
Kørselsudgifter	518,0	515,5	533,5	556,5	-23,0
Fællesudgifter	85,2	83,9	95,8	95,5	0,3
Ejerbidrag busdrift	445,7	438,1	467,9	502,0	-34,1
Kompensation	0,4	0,0	0,0	-12,6	12,6
Ejerbidrag incl. kompensation	446,2	438,1	467,9	489,4	-21,5
Åben Flextrafik					
Indtægter	-4,0	-4,0	-5,1	-5,4	0,2
Kørselsudgifter	15,0	13,3	15,1	13,7	1,4
Fællesudgifter	5,0	5,1	8,6	8,4	0,3
Ejerbidrag Åben Flextrafik	16,0	14,4	18,6	16,7	1,9
Kompensation	-0,2	0,0	0,0	-0,4	0,4
Ejerbidrag Åben Flextrafik incl. kompensation	15,8	14,4	18,6	16,3	2,4
Ejerbidrag i alt excl kompensation	461,7	452,5	486,5	518,7	-32,2
Kompensation i alt	0,3	0,0	0,0	-13,1	13,1
Ejerbidrag i alt	461,9	452,5	486,5	505,7	-19,1

Ejerbidraget forventes i 2026 at udgøre 505,7 mio. kr. Merudgiften på 19,1 mio. kr. i forhold til budget 2026 skyldes hovedsageligt:

- Forventning om færre passagerindtægter på 11,4 mio. kr. ved buskørsel, primært ved regionen
- Forventning om flere passagerindtægter på 0,3 mio. kr. ved åben flextrafik
- Forventning om højere kørselsudgifter på 10,4 mio. kr. ved buskørsel, primært på grund af højere omkostningsindekser
- Forventning om lavere kørselsudgifter på 1,4 mio. kr. ved åben flextrafik grundet færre ture.

Forventningen til fællesudgifterne er budgetbalance ved buskørsel og åben flextrafik.

Forventet regnskab for den regionale buskørsel viser et merforbrug på ca. 9 mio. kr. i forhold til budgettet. Den regionale buskørsel er rammestyret, og i budget 2026 er der budgetteret med et merforbrug på 5 mio. kr. Tillagt konsekvenserne af det forventede regnskab forventes årsresultatet for den regionale buskørsel at være et underskud på 12,2 mio. kr. Det betyder, at den regionale gæld forventes at stige fra 47,7 mio. kr. til 54,9 mio. kr. ved udgangen af 2026.

Gældsafviklingen er revurderet i forbindelse med udarbejdelse af budget 2027.

Visiteret flextrafik

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

Hovedtallene for visiteret flexkørsel fremgår i tabellen herunder.

Tabel 2: Hovedtal visiteret flexkørsel for perioden regnskab 2024 til 2026

Mio. kroner (årets priser) Incl. kompensation	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
Indtægter	-8,0	-8,3	-8,2	-7,9	-0,4
Entreprenørudgifter	93,7	87,8	89,9	86,9	3,0
Flex udgifter, netto	85,6	79,5	81,7	79,1	2,6
Fællesudgifter	23,6	24,8	23,7	24,7	-1,0
Ejerbidrag	109,2	104,3	105,4	103,7	1,6
Kompensation	0,1	0,0	0,0	0,0	-
Ejerbidrag incl. Kompensation	109,3	104,3	105,4	103,7	1,6

Forventet regnskab 2026 efter 8 måneder viser et ejerbidrag på 103,7 mio. kr. Dette er en mindreudgift på 1,6 mio. kr., svarende til 1,5 % i forhold til budgettet.

Mindreudgiften kan henføres til lavere entreprenørudgifter som følge af færre ture. Herudover er der justeringer hos kommunerne, bl.a. er genoptræningskørsel i Svendborg kommet til.

Tjenestemandspensioner

Der er budgetteret med en udgift til tjenestemandspensioner på 23,4 mio. kr. samt en indtægt på 10,9 mio. kr. i 2026. Det er fortsat forventningen, at udgifterne holder, mens indtægterne er reduceret med 1,2 mio. kr grundet udsving i afkastet fra obligationsporteføljen.

Kontrolindsatsen

Fra 2025 er styringen af kontrolindsatsen omlagt, så ejerne hver især aftaler kontrolniveauet med FynBus. Der forventes en (netto) merindtægt på 5,3 mio. kr. i 2026, mod budgetteret (netto) merindtægt på 11,4 mio. kr. Antallet af kontrollørerne er på nuværende tidspunkt ikke på det niveau som var forventet i budget 2026.

Fællesudgifter

Forventet regnskab for fællesudgifterne viser et merforbrug på 0,7 mio. kr. Det kan henføres til flexområdet, hvor der har været merudgifter til advokatbistand, implementering af nyt koncept for åben flextrafik og en ny driftsportal skal idriftsættes.

Bilag:

Bilag 6.1 FynBus forventet regnskab 2026 – Hovednotat

7. Valg af bank

Resumé:

Administrationen fremlægger sag vedrørende valg af bank til orientering i bestyrelsen. Administrationen har foretaget tilbudsindhentning på daglig bankforretning og kapitalforvaltning, og indstillingen til valg af kommende bank afspejler det mest fordelagtig tilbud ud fra en vurdering af pris samt service og kvalitet. Aftalen har en løbetid på 5 år med mulighed for forlængelse i op til 2 år.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager orientering til efterretning

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

FynBus' bankaftale med Danske Bank udløber den 31. oktober 2026, og FynBus skal derfor indgå en ny bank- og kapitalforvaltningsaftale.

Der er foretaget tilbudsindhentning hos tre landsdækkende banker, som alle har afgivet tilbud til FynBus.

Tilbuddene er vurderet ud fra følgende kriterier:

- Omkostninger
- Service
- Funktionalitet i Netbank

Vurderingen er, at alle banker vil kunne understøtte FynBus' behov på service og funktionalitet i Netbank. Danske Bank scorede marginalt bedre på netbanksfunktionalitet og service og vælges derfor som kommende bank- og kapitalforvalter. Aftalen har en løbetid på 5 år med mulighed for forlængelse i op til 2 år.

8. MEDDELELSER

- Flextrafik status
- Kundetilfredshed bus og flex
- Gratiskørsel for personer under 22 år
- Ungeanalysen

9. EVENTUELT

Budget 2027 og overslagsårene, hovedtal

Indledning	2
Væsentlige forhold og forudsætninger	3
Passagerer, ture og indtægter	3
Kørselsudgifter	4
Fælles- og administrative udgifter	4
Budget 2027	5
Buskørsel	6
Åben flextrafik	7
Flextrafik	7
Kontrolindsats	7
Tjenestemænd	8
Budget 2027 og overslagsårene	9
Nøgletal for Budget 2027 og overslagsårene	11
Likviditet	11
Finansielle poster	11

INDLEDNING

FynBus fremlægger budget for 2027 samt budgetoverslag 2028-2030 til anden behandling.

Budget for 2027 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetforslag 2027, forventet regnskab 2026 efter 8. måneder, tillagt kendte ændringer for 2026 og kommunernes budgetforlig for 2027 samt prisreguleringer og kendte takststigninger.

Budgetoverslag for 2028 – 2030 vil være behæftet med en vis usikkerhed, da der kan komme nye beslutninger om ændring i kørselsomfanget og omkostninger, herunder resultatet af kommende udbud, som påvirker budgettet.

Notatet beskriver det samlede budget for FynBus og indeholder ikke budgettal for Odense Letbane.

Budget er opdelt i hhv. buskørsel og åben flextrafik, flextrafik samt kontrolindsatsen. Herudover budgetteres tjenestemandspensioner og likviditet.

Udkast til ejerspecifikke notater for budget 2027 er sendt ud til ejerne. De bliver gennemgået efter ønske på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus.

VÆSENTLIGE FORHOLD OG FORUDSÆTNINGER

I dette afsnit beskrives væsentlige forhold og forudsætninger indarbejdet i budget 2027.

Passagerer, ture og indtægter

Buskørsel

Budget 2027 for passagertallet tager udgangspunkt i forventet regnskab 2026 efter 8 måneder.

Der er indarbejdet helårseffekter af køreplaner og takstmæssige ændringer herunder rute 12A i Odense (dog ikke for december 2027), natbuskørsel i Region Syddanmark og Odense, gratiskørsel for Svendborgs lokalruter og ophør af gratiskørsel i Nyborg. Desuden er der indarbejdet en takststigning på 0,1 % på pendlertakster, en stigning på 2,6 % for Ungdomskortet og reduktion af rabatter ved UNG Odense og Odense NU.

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

Da DSB Vores Tog, 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 efter samme princip 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. Rejsekort Classic udfases maj 2026, og indgår ikke i budget 2027.
- Indtægter fra Rejsekort som App og DSB Check Ind fordeles ud fra de respektive delrejser, hvor prisandelen pr. rute er angivet af hhv. RKRP og DSB. Indtægterne fordeles ud fra ejerandelene.
- Ungdomskort fordeles mellem DSB/DSB Vores Tog 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 efter rejsemønstre mellem de pågældende gyldighedszoner. Tidligere er indtægterne fordelt til den enkelte ejer ud fra ruter, ejerandel, passagertal og gns. dagspris.
- Indtægter eller udgifter fra indtægtsdelingen for Ungdomskort i Bus&Tog-sammenhæng ejerfordeles efter samme fordelingsnøgle som FynBus' Ungdomskort.
- 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 indtægtsdelingen baseret på rejsemønstre fra relationsrejser.
- Kompensation vedr. gratisbørn er indtægter, der stammer fra den kompensation, FynBus får fra styrelsen, så børn kan køre med bussen gratis. Hvis kommunen har gratis kørsel for børn og unge, fordeles indtægten ud fra en fordelingsnøgle fra 1998. De øvrige ejere får fordelt indtægten ud fra billetprodukter, hvor det er tilladt at medbringe gratis børn.
- 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 rutedata og på forhånd definerede nøgler baseret på historisk data. Indtægter til Odense Letbane er ikke indeholdt i nærværende notat.

Åben flextrafik

Budget 2027 for turtallet tager udgangspunkt i indmeldinger fra kommunerne.

Flextrafik

Budget 2027 for turtallet tager udgangspunkt i kommunernes indmeldte aktivitetsniveau.

Kørselsudgifter

Buskørsel

Budget 2027 er udarbejdet på baggrund af køreplan pr august 2026. Der er anvendt omkostningsindeks pr. oktober 2026 og den dertilhørende prognose for 2027. I køreplanen er der indarbejdet ændringer herunder rute 12A i Odense, natbuskørsel i Region Syddanmark. I de kommuner, hvor der allerede eksisterer viden om fremtidige ændringer, er disse medtaget.

I 2027 sker der skift i alle kontrakterne med undtagelse kontrakten for Svendborg bybusser, og de nye kontraktpriser er indarbejdet i budgettet.

Omkostningsindeks bruges til at prisregulere entreprenørkontrakterne.

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 2027.

Assens, Faaborg-Midtfyn og Nordfyns kommune har valgt at anvende C-plan (FynBus' eget planlægningssystem) 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 2027

Kørselstype	Handicapkørsel*	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne 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		C	C	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	X	C	X	C	C	X	
Nyborg	X	X	X	X	X				X	X	X	
Odense	X										X	
Svendborg	X	X			X				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 71 ud af de i alt 112 mulige ordninger.

Budget 2027 er udarbejdet på baggrund af kørselsenhedspriser for 1. halvår 2026 og tillagt en forventet stigning på 3 %, grundet nye priser ved kontrakter og omkostningsindekset, samt kommunernes indmeldte antallet for 2027.

Fælles- og administrative udgifter

Fællesudgifter ved buskørsel består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken region eller de enkelte kommuner. Det omfatter 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.

De økonomiske konsekvenser af udfasningen af de blå punkter og det fysiske rejsekort betyder reduktion i udgifterne til Rejsekort & Rejseplan. Dette er indarbejdet i budget 2027, dog er besparelsen i budgetforslaget foreslået disponeret til andre IT-projekter ved FynBus.

Fællesudgifter til flextrafik består af udgifter til bestilling og trafikstyring samt understøttende IT-systemer til planlægning af kørslen.

I 2027 er medtaget udgifter til udvikling af ny IT-plattform DART (*Danmarks DRT-Platform*). Budget 2027 er baseret på FlexDanmarks Budget 2027 for DART. Budgettet er fordelt på kommunerne og tillagt en foreløbig andel til Region Syddanmark.

Udgifter til Call Center, som varetages af Nordjyllands Trafikselskab (NT) uden for FynBus' åbningstider, er baseret på NT's budgetforslag 2027.

Ved godkendelse af budget 2026 blev der afsat midler til et projekt vedrørende monitorering af falske selvstændige på 0,8 mio. kr. i 2026 og 0,4 mio. kr. i 2027. Dette er indarbejdet.

Budgetforslaget for fælles- og administrative udgifter er pris- og lønreguleret med KL's sats på 2,7 %.

På bestyrelsesmødet den 26. juni 2026 blev ny fordelingsmodel af fællesudgifterne godkendt, fordelingsmodellen er indarbejdet for budget 2027.

BUDGET 2027

I dette afsnit beskrives budget 2027 i forhold til budgetforslag 2027 og budget 2026.

I nedenstående tabel ses budget 2026, budgetforslag 2027 samt ændringer for FynBus' drift.

Samlet set for FynBus øges ejerbidraget med ca. 37 mio. kr. fra budgetforslag 2027 til budget 2027, hvor de største justeringer er ved flextrafik, buskørsel samt tilkøb af kontrolindsatsen. Ved flextrafik øges primært kørselsudgifterne grundet nye kontrakter og omkostningsindeksregulering, ved buskørsel øges kørselsudgifterne grundet omkostningsindekserne og ved tilkøb af kontrolindsatsen nedjusteres forventet indtægter grundet forventning om en mindre reduktion i antal kontrollør og dermed færre udstedet kontrolafgifter.

Der er ingen ejere, der indtil videre har bedt om betalingsudskydelse for ejerbidraget for 2027.

Tabel 2: Udviklingen i budget 2026 og budgetforslag 2027 i løbende priser

Mio. kr.	B2026 (2026-priser)	BF2027 (2027-priser)	B2027 (2027-priser)	Ændring B26-BF27	Afvigelse BF27-B27
Buskørsel					
Indtægter	-161,3	-154,3	-151,7	7,1	2,6
Kørselsudgifter	533,5	509,8	515,8	-23,6	5,9
Fællesudgifter	86,6	85,4	84,3	-1,2	-1,1
Projekter	9,2	2,4	6,1	-6,8	3,7
Buskørsel i alt	467,9	443,4	454,5	-24,5	11,1
Åben flextrafik					
Indtægter	-5,1	-5,4	-5,7	-0,3	-0,2
Kørselsudgifter	15,1	13,5	14,0	-1,7	0,5
Fællesudgifter	8,6	8,7	8,6	0,1	-0,2
Åben flextrafik i alt	18,6	16,8	16,9	-1,9	0,1
Flextrafik					
Indtægter	-8,2	-7,5	-7,9	0,8	-0,4
Kørselsudgifter	89,9	78,6	95,2	-11,4	16,6
Fællesudgifter	22,9	23,4	23,4	0,6	0,0
Projekter	0,8	1,1	1,5	0,3	0,4
Flextrafik i alt	105,4	95,6	112,2	-9,7	16,6
Kontrolindsats					
Indtægter	-24,6	-24,6	-14,1	0,0	10,5
Udgifter	12,4	12,4	11,5	0,0	-1,0
Kontrolindsats i alt	-12,2	-12,2	-2,6	0,0	9,6
Ejerbidrag i alt	579,7	543,7	581,0	-36,0	37,4

Note: - = indtægter / + = udgifter

Buskørsel

Samlet set øges budget 2027 for buskørsel med ca. 11 mio. kr. i forhold til budgetforslag 2027.

Indtægterne er siden budgetforslaget nedjusteret 2,6 mio. kr. Dette skyldes primært nedjustering af pendlerkortindtægter, hvor der siden udfasningen af pendlerkort på Rejsekort har været et indtægtstab. Dette kan skyldes at pendlerkortet på Rejsebillet ikke har funktionen automatisk fornyelse, hvorfor der købes færre gyldighedsdage.

Derudover fordeler indtægtsmodellen en større andel indtægter til Odense Letbane i forbindelse med overgangen til en fordelingsnøgle baseret på Rejsekort-rejsemønstre.

Indtægterne fra ungdomskortet er nedjusteret yderligere på trods af en prisstigning på 2,6 %. Nedjusteringen skyldes et frafald af unge som følge af at 17-årige må køre uden ledsager mellem kl. 5 og 20, samt forhøjet kørselsfradrag i yderkommuner for unge.

Nedjusteringen modsvares af en forventet merindtægt på relationsrejser (Rejsekort som app, basiskort og DSB Check Ind). Dette skyldes dels en forventning til flere indtægter baseret på tendensen siden 1. kvartal og køreplansændringer, der forventeligt generer flere indtægter.

Budget 2027 for kørselsudgifter øges med ca. 6 mio. kr. fra budgetforslag 2027, og den primære årsag til stigningen er omkostningsindekserne.

I budgettet er der indarbejdet ca. 577.000 køreplantimer, hvilket svarer næsten til budgetforslaget. Antallet af driftsbusser er reduceret med 2 i forhold til budgetforslag 2027. Opgørelse af antal driftsbusser sker pr. 31.12., og i december ændres Odense bynet i forhold til 12A og dermed reduceres 2 driftsbusser i december 2027.

Fællesudgifterne er reduceret med ca. 1,1 mio. kr. i forhold til budgetforslag, som primært skyldes indarbejdelse af ny fordelingsmodel ved fællesudgifterne, heraf Flextrafik fremadrettet også betaler en andel af Kommunikationsafdelingen.

I 2026 anskaffes flere realtidsskærme til stoppesteder, hvilket fremadrettet betyder en øget driftsudgift til realtidsstanderne, derfor er rammen løftet med 0,2 mio. kr.

I forbindelse med udfasningen af de blå punkter og det fysiske rejsekort forventes en besparelse på ca. 3,5 mio. kr. i 2027 voksende til 7 mio. kr. i 2028.

Besparsen skyldes dels reduktion i abonnementsbetaling til Rejsekort & Rejseplan, men også at de løbende driftsomkostninger til rejsekortudstyret er blevet reduceret.

Disse besparelser er i 2027 og 2028 delvis disponeret til andre IT-anskaffelser ved FynBus. FynBus har et ældre køreplanssystem og har derfor i samarbejde med andre trafikselskaber indgået i et udbud om et nyt køreplanssystem, samt modul til afregning af kørslen til entreprenørerne. Desuden foregår der arbejde med udskiftning af planlægningssystemet Planet i regi af FlexDanmark.

FynBus har i dag selv lokale servere og netværk, og dette er forældet og derfor kigges der på andre muligheder for den fremadrettede it-drift.

Der er i budget 2027 afsat midler til følgende projekter:

- Nyt køreplan- og afregningssystem, anskaffelser sker via TITSAM og er påbegyndt i 2026. Omkostninger til anskaffelse og drift samt iværksættelse er blevet afklaret siden budgetforslag 2027. Derfor er økonomien opdateret med de nyeste estimater for anskaffelsesomkostninger på 4,7 mio. kr. i 2027 og 0,3 mio. kr. i 2028. På nuværende tidspunkt forventes løbende driftsomkostninger at kunne holdes inde for den ordinære ramme af fællesudgifterne.
- Vedr. serverudskiftning forventes anskaffelse at ske i 2027. Der er afsat 1,4 mio. kr. i 2027

Afskaffelsesomkostninger til udskiftning af planlægningssystemet Planet til DART er indeholdt i budget til flextrafik.

Tabel 3: IT-omkostninger i budget 2027 i løbende priser og overslagsårene

IT omkostninger, i mio, kr.	B2027	BO2028	BO2029	BO2030
Nyt køreplan og afregning	4,7	0,3		
Servereudskiftning	1,4			
Nyt planlægningssystem DART	1,1	1,9	4,7	5,3
I alt implementeringsudgifter	7,2	2,2	4,7	5,3
Besparelse RKR	-3,5	-7	-7	-7
Nettobesparelse	3,7	-4,8	-2,3	-1,7

Åben flextrafik

Budget for åben flextrafik øges med ca. 0,1 mio. kr. i forhold budgetforslag 2027, hvilket primært skyldes højere kørselsudgifter ved nye kontrakter.

Flextrafik

Budget for flextrafik øges med ca. 16,6 mio. kr. i forhold budgetforslag 2027, hvilket primært skyldes højere kørselsudgifter ved nye kontrakter.

Budgettet for indtægterne øges med ca. 0,4 mio. kr. og skyldes flere handicapture end budgetteret i budgetforslag 2027

Kontrolindsats

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

Budget 2027 er med afsæt i de indmeldinger som kommunerne har gjort i forhold til deres tilkøb af kontrolindsats, dog har Odense Kommune ikke truffet beslutning om kontrolindsatsen i bybusserne endnu. Der er indarbejdet 4 årsværk for bybusserne i Odense.

Der er samlet set ønsket færre årsværk til kontrolindsatsen i 2027, derfor er indtægterne og udgifterne reduceret fra budgetforslag 2027 til budget 2027.

I 2027 forventes indtægter fra gældsinddrivelse vedrørende ikke-betalte udstedte kontrolafgifter fra 2026 og 2025.

Kørselsomfang i 2027

I nedenstående tabel ses kørselsomfanget i budget 2026, budgetforslag 2027 og budget 2027

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 4: Udviklingen i kørselsomfanget i budget 2026, budgetforslag 2027 og budget 2027

Kørselsomfang	B2026 (2026-priser)	BF2027 (2027-priser)	B2027 (2027-priser)	Ændring B26-BF27	Afvigelse BF27-B27
Buskørsel					
Passagerer	10.970.289	10.767.000	10.491.349	-203.289	-275.651
Køreplantimer	548.559	577.455	577.307	28.896	-148
Driftsbusser	300	301	299	1	-2
Åben flextrafik				-	
Antal ture	116.387	113.581	112.654	-2.806	-927
Flextrafik				-	
Antal ture	585.604	567.573	572.815	-18.031	5.242

Der budgetteres med ca. 275.000 færre passagerer ved buskørsel i forhold til budgetforslag 2027, svarende til ca. 3 %. Og i forhold til de gældende køreplaner er der indarbejdet ca. 150 færre køreplantimer i forhold til budgetforslag 2027.

Ved visiteret flextrafik budgetteres med ca. 5.000 flere ture, svarende til ca. 1 %.

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 2026, budgetforslag 2027 og budget 2027 samt ændringer for tjenestemænd.

Tabel 5: Udviklingen i budget 2026, budgetforslag 2027 og budget 2027

Budget	B2026 (2026-priser)	BF2027 (2027-priser)	B2027 (2027-priser)	Ændring B26-BF27	Afvigelse BF27-B27
Tjenestemænd					
Indtægter	10,9	10,9	10,7	0,0	-0,2
Udgifter	23,4	23,4	23,2	0,0	-0,2
Netto tjenestemænd	12,5	12,5	12,5	0,0	0,0
Præmiebetaling	1,1	1,1	0,7	0,0	-0,4
Finansiering	1,1	1,1	0,7	0,0	-0,4
Tjenestemænd	12,5	12,5	12,5	0,0	0,0

Budget for 2027 for tjenestemænd viser en forventet omkostning på ca. 12,5 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 2027 OG OVERSLAGSÅRENE

I nedenstående tabel ses kørselsomfanget for budget 2027 og overslagsårene.

Tabel 6: Kørselsomfang i budget 2027 og overslagsårene

Kørselsomfang	B2027	BO2028	BO2029	BO2030
Buskørsel				
Passagerer	10.491.349	10.314.678	10.314.678	10.314.678
Køreplantimer	577.307	555.285	555.285	555.285
Driftsbusser	299	299	299	299
Åben flextrafik				
Antal ture	112.654	112.654	112.654	112.654
Flextrafik				
Antal ture	572.815	572.815	572.815	572.815

Det er i budgettet forudsat, at køreplanen ligger fast i hele perioden, dog er der indarbejdet en mindre ændring i Odenses rutenet pr. december 2027.

I tabel 7 ses det samlede budgetoverslag for perioden 2027-2030.

I udgangspunkt er ejerbidraget lig med budgetterede omkostninger, og derfor bør likviditeten ikke blive væsentligt påvirket over årene. Men den regionale buskørsel er rammestyrer, og har over nogle år haft merforbrug i forhold til rammen, som har påvirket likviditeten.

I de kommende år forventes et mindreforbrug, som derfor påvirker likviditeten positivt. Desuden er der ved buskørsel godkendt en budgetsikkerhedsmodel, som sikrer, at kommunerne kan få budgetteret eventuelt merforbrug det efterfølgende år.

Tabel 7: Budget 2027 og overslagsårene i 2027- priser

Buskørsel og åben flextrafik Mio. kr.	B2027 (2027-priser)	BO2028 (2027-priser)	BO2029 (2027-priser)	BO2030 (2027-priser)
Indtægter	-157,3	-155,8	-155,8	-155,8
Kørselsudgifter	529,8	490,5	492,2	490,5
Fællesudgifter	99,0	89,7	89,4	89,4
I alt	471,4	424,4	425,9	424,1
Opkrævet ejerbidrag	489,7	447,5	448,5	447,3
Restfinansiering, RSD	18,9	23,1	22,7	23,2
Budgetsikkerhedsmodel	0,5	4,6	0,0	0,0
Likviditet	-19,4	-27,7	-22,7	-23,2
Flextrafik Mio. kr.	B2027 (2027-priser)	BO2028 (2027-priser)	BO2029 (2027-priser)	BO2030 (2027-priser)
Indtægter	-7,9	-7,9	-7,9	-7,9
Kørselsudgifter	95,1	95,1	95,1	95,1
Fællesudgifter	24,9	25,9	28,9	29,4
I alt	112,2	113,2	116,2	116,7
Ejerbidrag	112,2	113,2	116,2	116,7
Likviditet	0,0	0,0	0,0	0,0
Kontrolindsats Mio. kr.	B2027 (2027-priser)	BO2028 (2027-priser)	BO2029 (2027-priser)	BO2030 (2027-priser)
Indtægter	-14,1	-14,1	-14,1	-14,1
Udgifter	11,5	11,5	11,5	11,5
I alt	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6
Ejerbidrag	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6
Likviditet	0,0	0,0	0,0	0,0
Samlet FynBus Mio. kr.	B2027 (2027-priser)	BO2028 (2027-priser)	BO2029 (2027-priser)	BO2030 (2027-priser)
Indtægter	-179,3	-177,7	-177,7	-177,7
Kørselsudgifter	636,4	597,1	598,8	597,1
Fællesudgifter	123,9	115,6	118,3	118,8
I alt	581,0	535,0	539,4	538,2
Ejerbidrag	599,3	558,0	562,1	561,3
Restfinansiering, RSD	18,9	23,1	22,7	23,2
Budgetsikkerhedsmodel	0,5	4,6	0,0	0,0
Likviditet	-19,4	-27,7	-22,7	-23,2
Tjenestemænd Mio. kr.	B2027 (2027-priser)	BO2028 (2027-priser)	BO2029 (2027-priser)	BO2030 (2027-priser)
Indtægter	10,9	11,3	10,9	10,4
Udgifter	23,4	23,2	23,2	23,2
Netto tjenestemænd	12,5	11,8	12,3	12,8
Præmiebetaling	1,1	0,8	0,8	0,8
Finansiering	1,1	0,6	0,6	0,6
Tjenestemænd	12,5	12,0	12,5	13,0
Likviditet, dækkes ved salg af aktier	12,5	12,0	12,5	13,0

Nøgletal for Budget 2027 og overslagsårene

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

Tabel 8: Nøgletal for budget 2027 og overslagsårene

Nøgletal	BO2027	BO2028	BO2029	BO2030
Buskørsel				
Indtægt pr. passagerer	14,46	14,55	14,55	14,55
Kørselsudgift pr. passagerer	49,16	46,19	46,36	46,19
Åben flextrafik				
Kørselsudgift pr. tur	124,35	124,35	124,35	124,35
Flextrafik				
Kørselsudgift pr. tur	166,09	166,09	166,09	166,09

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.

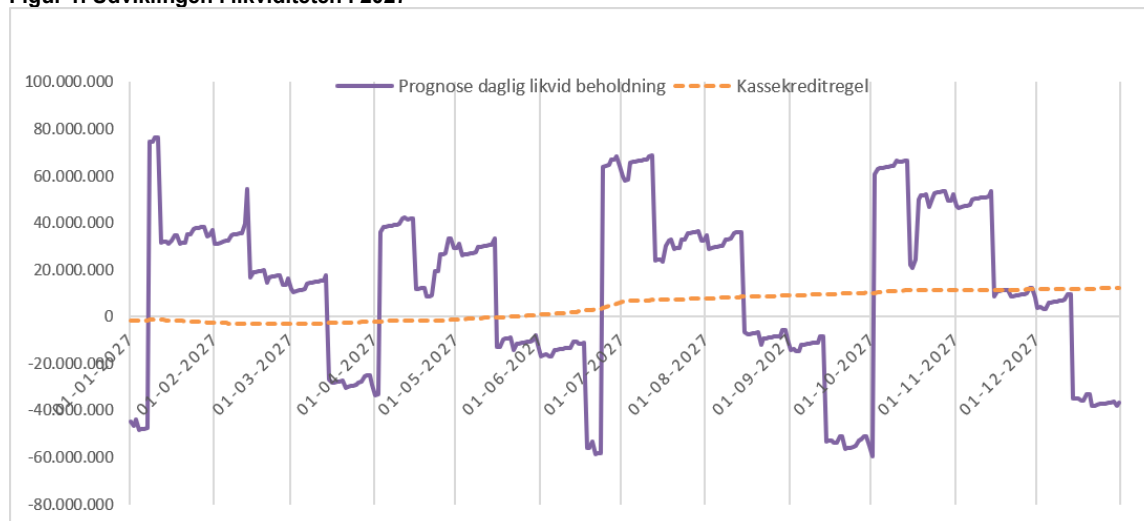
Den regionale buskørsel er rammestyreret og der er en budgetsikkerhedsmodel ved buskørsel, som likviditetsmæssigt kan give forskydninger mellem årene.

Desuden kan der være 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.

Figur 1. Udviklingen i likviditeten i 2027



Det forventes med det fremlagte budget, at der ultimo 2027 har været en gennemsnitlig likviditet over året på ca. 12 mio. kr. og ultimo 2030 en gennemsnitlig likviditet på ca. 78 mio. kr.

Finansielle poster

I regi af Rejsekort/Rejseplan, er der sket en udfasning af det fysiske rejsekort med en app og et basiskort samt udvikling af en ny løsning til chaufførbetjent salg.

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). Der er ikke budgetteret med yderligere lån til Rejsekort & Rejseplan i 2027 og overslagsårene.

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.

UDBUDS- OG INDKØBSPOLITIK FOR FYNBUS

10. august 2021

J.nr.: 202108-37246

HSH

FORMÅL

Udbuds- og indkøbspolitikken har til formål at fastlægge de overordnede retningslinjer for indkøb i FynBus samt at sikre, at lovgivningen på området overholdes.

For at sikre den bedst mulige opgaveløsning vil der være fokus på, at hvert udbud betragtes som en unik opgave, og at der ud fra et konkurrencehensyn søges opnået:

- den bedst mulige pris,
- et konstruktivt og dynamisk samarbejde med leverandørerne,
- at produkter, serviceydelser og lignende fremstilles på en etisk forsvarlig måde,
- en miljømæssig og bæredygtig udvikling ved planlægningen af indkøb og
- det bedst mulige arbejdsmiljø samt løn og ansættelsesvilkår hos leverandørens medarbejdere,

FynBus vil løbende udarbejde en samlet udbudsplan indeholdende en oversigt over samtlige udbud af bus- og flexkørsel over en årrække. Udbudsplanen vil være tilgængelig på FynBus' hjemmeside.

GÆLDENDE LOVGIVNING OG PRINCIPPER

Alle indkøb af varer og tjenesteydelser skal ske i henhold til gældende lovgivning.

Det betyder, at alle indkøb med en samlet kontraktværdi over udbudslovens og forsyningsvirksomhedsdirektivets tærskelværdier, konkurrenceudsættes efter reglerne heri.

Konkurrenceudsætning af indkøb med en kontraktværdi under tærskelværdierne vil ske via annoncering eller tilbudsindhentning blandt minimum 3 tilbudsgivere.

SÆRLIGT OM UDBUD AF BUS- OG FLEXKØRSEL

Kommunerne og Region Syddanmark involveres undervejs i udbudsprocessen i forhold følgende beslutningstemaer:

Udbud af buskørsel:

- Ønsker til fx kørselsomfang, kørselsmateriel, drivmiddel, kontraktlængde og serviceniveau.

- Afgørelse af udbuddet i forhold til budgetoverholdelse.

Udbud af flexkørsel:

- Tilrettelæggelse af rammer for udbud ift. til kørselsomfang og serviceniveau

Udbud af specialkørsel:

- Tilrettelæggelse af rammer for udbuddet, så ønsker til fx kørselsomfang, kørselsmateriel, drivmiddel, kontraktlængde og serviceniveau bliver synliggjort.
- Afgørelse af udbuddet i forhold til budgetoverholdelse.

FynBus' bestyrelse træffer beslutning om:

- De overordnede rammer og principper for udbud af buskørsel.

FynBus' bestyrelse orienteres om:

- Tildeling af kontrakt

FynBus foretager altid tilbudsevaluering og udpeger på den baggrund vinderen af udbuddet.

UDBUDSPROCESSEN

I det følgende gennemgås processen ved udbud i FynBus.

UDBUDSFORM

FynBus kan anvende forskellige udbudsformer:

- Offentligt udbud
- Begrænset udbud
- Udbud med forhandling

Ved "offentligt udbud" kan alle interesseret afgive tilbud på den udbudte kørsel.

Et "begrænset udbud" er kendetegnet ved, at udbudsproceduren er opdelt i to faser. En ansøgningsfase og en tilbudsfase. Alle interesserede kan deltage i ansøgningsfasen, men kun de tilbudsgivere, der modtager en opfordring til at afgive tilbud, kan afgive tilbud. FynBus kan begrænse antallet af tilbudsgivere.

Et "Udbud med forhandling" er en fleksibel udbudsform. Udbuddet gennemføres som et begrænset udbud, hvor alle interesserede kan deltage i ansøgningsfasen, men kun de tilbudsgivere, der modtager en opfordring til at afgive tilbud, kan afgive tilbud. På baggrund af et indledende tilbud, har FynBus mulighed for, at gennemføre forhandlinger eller drøftelser med tilbudsgiverne med henblik på at forbedre indholdet af tilbuddet.

Afhængigt af arten af den udbudte kørsel træffer FynBus beslutning om hvilken udbudsform, der vurderes mest hensigtsmæssig at anvende.

TILDELINGSKRITERIUM

FynBus anvender tildelingskriterierne:

- Pris
- Det bedste forhold mellem pris og kvalitet

Valg af tildelingskriterium afhænger af indholdet af den udbudte opgave.

Når tildelingskriteriet "pris" anvendes, konkurreres der udelukkende på pris. Der vil i udbudsmaterialet og kontrakten være fastsat specifikke krav til fx arbejdsmiljø, miljø og samarbejde.

Hvis tildelingskriteriet "Det bedste forhold mellem pris og kvalitet" anvendes, skal entreprenørerne konkurrere på forhold udover den tilbudte pris. Disse forhold kan variere fra udbud til udbud, men kan fx være kvalitative kriterier, miljømæssige kriterier, sociale aspekter eller lignende.

ENTREPRISEOPDELING

FynBus vil ved hvert udbud overveje den mest hensigtsmæssige entrepriseopdeling.

Overvejelserne vil bl.a. omfatte både store og mindre tilbudsgiveres muligheder for at byde på opgaven.

Afhængig af fx omfanget af den udbudte opgave, forventninger til markedssituationen, udbuddets kompleksitet mv. vil der i nogle udbud være mulighed for at byde på dele af den udbudte opgave, mens der i andre udbud alene vil være mulighed for at byde på den samlede opgave.

UDBUDSMATERIALET

Udarbejdelse af krav til fx kørselsomfang, og serviceniveau sker i samarbejde med kommuner og region.

I udbudsmaterialet fastlægges bl.a.:

- Beskrivelse af den udbudte opgave
- Omfang
- Krav til materiel
- Krav til kvalitet og service
- Krav til samarbejde i kontraktperioden

FynBus tilstræber at sikre fleksibilitet i udbudsmaterialet, så nødvendige ændringer i kontraktperioden af fx kørselsomfang, kan reguleres hensigtsmæssigt, med hensyntagen til økonomien.

I alle udbud vil der i stigende grad blive benyttet funktionskrav. Når det vurderes hensigtsmæssigt, vil entreprenører eller andre eksperter blive hørt via markedsdialog. Det kan fx være ift. viden om drivmidler, kapacitet og opbygning af vogne.

KONTRAKTLÆNGDE

FynBus vil ved ethvert udbud overveje den hensigtsmæssige kontraktlængde.

Den hensigtsmæssige kontraktlængde bestemmes af en række faktorer, herunder forventede investeringer, eventuelle overvejelser om væsentlige ændringer i trafikplan, markedssituationen mv.

INDKØB UNDER TÆRSEKLVÆRDIEN

Konkurrenceudsætning af indkøb med en kontraktværdi under tærskelværdierne vil ske via annoncering, hvis kontrakten har en klar grænseoverskridende interesse.

Hvis indkøbet ikke har en klar grænseoverskridende interesse, vil konkurrenceudsætningen ske ved tilbudsindhentning blandt minimum 3 tilbudsgivere.

FynBus vil i forbindelse med tilbudsindhentningen altid sikre, at gældende forvaltningsretlige og konkurrenceretlige principper bliver overholdt, herunder:

- Ligebehandling, hvilket betyder, at alle tilbudsgivere behandles ens, for at sikre fri konkurrence.
- Gennemsigtighed, hvilket betyder, at konkurrenceudsætningen sker på en sådan måde, at tilbudsgivere kan gennemskue det reelle indhold i opgaven.
- Proportionalitet, hvilket betyder, at FynBus ikke opstiller krav til en leverandør, som går ud over det, der er nødvendigt og passende i forhold til det fastsatte mål.
- Forbud mod diskrimination, hvilket betyder, at udenlandske og danske virksomheder gives samme muligheder for at deltage i udbudsforretninger og udføre opgaver for FynBus.

Forventet regnskab 2026, hovedtal

INDHOLD

Indhold	1
Indledning	2
Væsentlig udvikling og forudsætninger	3
Takster	3
Entreprenørudgifter	5
Omkostningsindeks kørselsudgifter	5
Forventet Regnskab 2026	7
Hovedtal bus- og åben flextrafik	7
Passagerindtægter og passagerudvikling	7
Entreprenørudgifter	9
Fællesudgifter	11
Åben Flextrafik	13
Flexkørsel	15
Udviklingen i personture	16
Ejerbidrag	16
Entreprenørudgifter	17
Fællesudgifter	18
Tjenestemandspensioner	19
Resultat	19
Præmiebetaling	19
Pensionsbalance	20
Tilkøb af kontrolindsats	20
Likviditet	22

INDLEDNING

FynBus aflægger forventet regnskab for 2026.

Det forventede regnskab 2026 efter 8 måneder er udarbejdet med baggrund i resultatet fra 2025, realiserede resultater efter 8 måneder i 2026 samt kendte ændringer for 2026.

Det interne regnskab er opdelt i FynBus' økonomiske enheder Busdrift og Flextrafik. Herudover behandles tjenestemandspensioner, tilkøb af kontrolindsats og likviditeten.

Notatet beskriver de samlede resultater for FynBus.

Udkast til ejerspecifikke notater af forventet regnskab 2026 er sendt til FynBus' ejerne. De bliver gennemgået efter ønske på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus.

VÆSENTLIG UDVIKLING OG FORUDSÆTNINGER

I dette afsnit beskrives væsentlige forhold og forudsætninger i forhold til det forventede regnskab og budgetforslaget.

Forventet regnskab 2026 efter 8 måneder er behæftet med usikkerhed, da køreplan pr. august 2026 har haft begrænset effekt på nuværende tidspunkt.

Passagerer og indtægter

Buskørsel

Forventet regnskab 2026 for passagertallet tager udgangspunkt i realiserede data efter 8 måneder i 2026 samt en forventning til resten af året.

Forventet regnskab 2026 for indtægter tager udgangspunkt i realiserede indtægter efter 8 måneder i 2026 samt en forventning til resten af året.

Forventet regnskab 2026 er baseret på en revideret model for indtægtsdeling for nye digitale produkter, mens rejsekort som kort er baseret på tidligere model for fordeling

Siden 2025 er salget af ungdomskort faldet, hvilket påvirker både passagertal og indtægter. Det faldende ungdomskortsalg skyldes formentlig, at det fra 1. juli 2025 blev tilladt for 17-årige at køre bil uledsaget mellem kl. 5 og 20. Derudover er indtægterne for pendlerkort faldet og forventes 2,5 mio. kr. mindre end forudsat i budgettet. En del af forklaringen kan være, at pendlerkortet på Rejsebillet ikke har automatisk fornyelse, så der købes færre gyldighedsdage.

Åben flextrafik

Budget 2026 tager udgangspunkt i indmeldinger fra kommunerne vedrørende forventede antal ture og effekten af nyt koncept for åben flextrafik, som bestyrelsen besluttede i september 2025. Forventet effekt på turantal og ejerbidrag er indarbejdet på kommuneniveau.

Flextrafik

Budget 2026 tager udgangspunkt i indmeldinger fra kommunerne vedrørende forventede antal ture. For SBH-kørsel er der desuden indarbejdet en takststigning på 1,0%, som besluttet på bestyrelsesmødet i september 2025.

Forventet regnskab 2026 for Åben flextrafik og Flextrafik tager udgangspunkt i foreløbige turantal for 1. halvår samt en forventning for resten af året.

Takster

I marts 2018 indgik FynBus i Takst Vest-samarbejdet, som bestræber ensartede priser og billetter på tværs af trafikelskaber vest for Storebælt. Samarbejdet har harmoniseret prisen på pendlerkort, og takstændringer på pendlerkort foretages efter fælles beslutning.

Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft for 2026 på 1,0 %, som er udnyttet fuldt ud og indarbejdet i budget 2026.

Indtægtsdeling

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

Da DSB Vores Tog (før GoCollective), DSB og FynBus' rejsehjemler kan anvendes i både busser, letbane og tog, sker indtægtsdelingen på 2 niveauer:

- Bus & Tog (Rejsedata) har ansvaret for indtægtsdelingen mellem trafikvirksomheder.
- FynBus har ansvaret for indtægtsdelingen mellem ejerne og til Odense Letbane.

Fordelingsprincipperne tager udgangspunkt i det overordnede princip, at fordelingen skal afspejle det transportarbejde, der bliver udført i de forskellige transportmidler på Fyn (bybusser, letbane, regionalbusser og lokalbusser). Fordelingen sker derfor efter samme principper som den nationale model.

Fordelingsmodellen blev godkendt af bestyrelsen i 2025 og baseres i videst muligt omfang på eksisterende rejsedata eller fordelingsnøgler ud fra følgende fire principper.

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

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

Den konkrete 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. Rejsekort Classic udgår i 2026.
- Indtægter fra Rejsekort som App, Basiskort og DSB Check Ind fordeles ud fra de respektive delrejser, hvor prisandelen pr. rute er angivet af hhv. RKRP og DSB. Indtægterne fordeles ud fra ejerandelene.
- Indtægter fra Rejsebillet fordeles på forskelligvis efter relevant Rejsekort som App og DSB Check Ind data, så pensionistkort fordeles efter pensionistrejser, og Odense-billetter fordeles ud fra rejser i Odense.
- Ungdomskort fordeles mellem DSB/GoCollective og FynBus ved hjælp af ungdomskortmodellen udarbejdet af COWI.
- Skolekort indtægtsdeles efter udstedte kortdage og antallet af zoner. Indtægterne ejerfordeles ud fra ejerandel, ruter, passagertal og gennemsnitlig dagspris.
- Periodekortindtægterne er fordelt til den enkelte ejer ud fra ruter, ejerandel, passagertal og gennemsnitlig dagspris.
- Indtægter eller udgifter fra indtægtsdelingen af ungdomskort i Bus&Tog-sammenhæng ejerfordeles efter samme fordelingsnøgle som ungdomskortmodellen, idet togselskaberne kompenserer eller kompenseres for transport foretaget i en anden transportform end kortet er udstedt og brug af ungdomskortet i fritiden.
- For omstigninger på togbilletter og øvrige compensationer fra togselskaberne foretages fordelingen af indtægter baseret på Rejsekort som App og DSB Check Ind.
- Kompensation vedr. gratisbørn er indtægter der stammer fra den compensation FynBus får fra staten, så børn kan køre med bussen gratis ifølge med en voksen eller rejse til nedsat takst op til 16 år. For kommuner, der har gratiskørsel, fordeles indtægten ud fra en fordelingsnøgle fra 1998. For ejere uden gratis kørsel fordeles indtægterne hhv. efter de samlede billetindtægter, hvor der er hjemmel til at medtage børn gratis og efter indtægter fra børnerejser på Rejsekort som App, Basiskort og DSB Check Ind.
- For ruter med delt finansiering deles indtægterne efter ejerfordeling. Dette kan fx være baseret på køreplanstimer.
- I forbindelse med indtægtsdeling mellem FynBus' ejere, sker der en indtægtsdeling til Odense Letbane. Indtægtsdelingen til Odense Letbane sker på baggrund af rutedata. Indtægter til Odense Letbane er ikke indeholdt i nærværende notat.

Entreprenørudgifter

Buskørsel

Budget 2026 blev udarbejdet på baggrund køreplanen (pr. august 2025) med helårseffekt i 2026, og tilhørende omkostningsindeks (pr. oktober 2025) og den dertilhørende prognose for 2026.

I kommuner, hvor der allerede eksisterer viden om fremtidige ændringer, er disse medtaget. I budget 2026 blev medtaget kommunale tilkøb af kørsel i weekenden. Svendborg by køres efter en kontrakt for bybusserne, hvor der anvendes ny EI2023 indeks.

Forventningen til 2026 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan fra august 2026. Blandt andet er der reduceret med en bus i Assens fra august 2026, der er øget frekvens på natbuskørsel på A-ruter fra ultimo maj samt ændring i rutenettet i Odense med 12 A.

Der er anvendt omkostningsindeks pr. oktober 2026 og den dertilhørende prognose.

Staten har bevilliget kompensation for stigende brændstofpriser fra marts 2026 og året ud. Den endelige kompensation foreligger ikke endnu, så der er indarbejdet et skøn på samlet 12,6 mio. kr.

Åben flextrafik og flextrafik

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

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

Budget 2026 tager udgangspunkt i indmeldinger fra kommunerne vedrørende forventede antal ture samt gennemsnitlige enhedspriser for 2025.

Omkostningsindeks kørselsudgifter

Omkostningsindekset fra Trafikskaberne i Danmark (TID) forventes at være 3,6 % højere end budgetteret. Der er taget udgangspunkt i prognosemodellen for EY, som blev udarbejdet primo 2024 og som også blev anvendt til budget 2026.

Årsagen til stigningen er, at budget 2026 er baseret på prognosen for oktober 2025, og her kendte man endnu ikke til de uroligheder i verdensøkonomien, som har medført stigning i brændstofpriserne. Der er realiseret 10 måneders indeks, og der er stadig usikkerhed om det endelige indeks for 2026.

Budget 2026 er baseret på, at lønindeks konverterede fra ILON12 til SBLON1 i marts 2025.

Analyser af kontraktens økonomi har vist, at der er et efterslæb mellem udviklingen i de faktiske lønomkostninger og den regulering, der er sket i kontrakterne. Derfor er konverteringstidspunktet ændret til juni 2023 og en deraf medfølgende regulering af udgifterne med virkning fra januar 2026. Dette gør sig gældende for kørsel på både diesel, el og HVO. Kontrakter på EL2023 reguleres ikke.

Odense og regionen har elbusser på udvalgte ruter. Elbusserne anvender elomkostningsindeks i stedet for dieselomkostningsindeks. Effekten af dette er indregnet i kørselsudgifterne. Elomkostningsindekset fra TID forventes at være 1,1 % højere end budgetteret.

Langeland anvender i deres kontrakt fra august 2022 busser, der kører på biodiesel (HVO). I den forbindelse anvendes HVO-omkostningsindekset. Effekten af dette er ligeledes indregnet i kørselsudgifterne. HVO-omkostningsindekset fra Trafikskaberne i Danmark (TID) forventes at være 11,4 % højere end budgetteret, og det skyldes som ved dieselindekset bl.a. usikkerhed i verden.

I Svendborg anvendes fra august 2025 EI2023-omkostningsindekset som er 2,6 % lavere end budget. Årsagen er, at budget 2026 er baseret på prognosen fra oktober, hvor man forventede en stigning i indeks i efteråret 2025. Stigningen blev dog ikke realiseret, hvorfor indeks i januar 2026 startede lavere end budgetteret.

FORVENTET REGNSKAB 2026

Hovedtal bus- og åben flextrafik

Hovedtallene for bus- og åben flextrafik fremgår af tabel 2.

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2024 til 2026

Mio. kroner (årets priser) Incl. Kompensation	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
Busdrift					
Indtægter	-157,5	-161,3	-161,3	-150,0	-11,4
Kørselsudgifter	518,0	515,5	533,5	556,5	-23,0
Fællesudgifter	85,2	83,9	95,8	95,5	0,3
Ejerbidrag busdrift	445,7	438,1	467,9	502,0	-34,1
Kompensation	0,4	0,0	0,0	-12,6	12,6
Ejerbidrag incl. kompensation	446,2	438,1	467,9	489,4	-21,5
Åben Flextrafik					
Indtægter	-4,0	-4,0	-5,1	-5,4	0,2
Kørselsudgifter	15,0	13,3	15,1	13,7	1,4
Fællesudgifter	5,0	5,1	8,6	8,4	0,3
Ejerbidrag Åben Flextrafik	16,0	14,4	18,6	16,7	1,9
Kompensation	-0,2	0,0	0,0	-0,4	0,4
Ejerbidrag Åben Flextrafik incl. kompensation	15,8	14,4	18,6	16,3	2,4
Ejerbidrag i alt excl kompensation	461,7	452,5	486,5	518,7	-32,2
Kompensation i alt	0,3	0,0	0,0	-13,1	13,1
Ejerbidrag i alt	461,9	452,5	486,5	505,7	-19,1

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2026 at udgøre ca. 505,7 mio. kr. Det er en merudgift på ca. 19,1 mio. kr., svarende til en afvigelse på ca. 4% i forhold til budgettet for 2026. Den væsentligste årsag skyldes forventning om merudgift ved buskørsel.

De vigtigste faktorer for forventet regnskab 2026 er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Forventningen til indtægter er nedjusteret med i alt 11,4 mio. kr. Det skyldes dels, at indtægterne fra ungdomskortet er faldet. Derudover får Letbanen en større andel af indtægter fra Odense NU og UNG Odense, end der var forudsat i budgettet. Der ses også et fald i enkeltbilletter solgt på Rejsebillet og i bussen. Og der også ses færre indtægter fra pendlerkortet.

Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 2.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2024 til 2026

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
FynBus	-157,5	-161,3	-161,3	-150,0	-11,4
Region Syddanmark	-99,8	-100,1	-100,4	-94,0	-6,4
Assens	-1,3	-1,9	-1,7	-1,5	-0,3
Faaborg - Midtfyn	-3,3	-3,0	-1,8	-1,4	-0,3
Kerteminde	-0,9	-1,1	-1,1	-1,1	0,0
Langeland	-1,5	-1,3	-0,4	-0,4	-0,1
Middelfart	-2,2	-2,4	-2,6	-2,2	-0,3
Nordfyn	-1,2	-1,4	-1,2	-1,1	-0,1
Nyborg	-3,3	-3,2	-3,2	-3,7	0,5
Odense	-35,7	-38,3	-40,2	-37,4	-2,8
Svendborg	-8,4	-8,5	-8,7	-7,1	-1,5

Nedjusteringen af indtægterne gælder især på den regionale kørsel. Dette skyldes primært nedgang i salget af ungdomskort, mobilbilletter og pendlerkort. Foruden et fald i Odense NU og UNG Odense ses også et fald i zone- og relationsbilletter. Der ses også et fald i indtægter for Odense, hvor faldet primært kan tilskrives Odense NU og UNG Odense samt enkeltbilletter solgt på Rejsebillet og i bussen.

Tabel 3 herunder viser indtægterne fordelt på produkttyper.

Tabel 3: Udviklingen i produkttyper for perioden regnskab 2024 til 2026

Mio. kroner (årets priser)	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
Indtægter fordelt på hovedgrupper					
Kontantbilletter	-6,1	-5,1	-5,6	-4,7	-0,9
Mobilbilletter	-28,7	-27,5	-30,0	-25,8	-4,3
Rejsekort Classic	-47,6	-47,5	-45,8	-53,0	7,3
Pendlerkort	-15,2	-14,2	-20,1	-17,6	-2,5
Ungdomskort	-39,5	-38,5	-31,6	-28,3	-3,3
Skolekort	-4,3	-3,5	-3,5	-3,3	-0,2
Statstilskud	-12,5	-12,6	-11,5	-11,3	-0,3
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-5,6	-9,2	-10,8	-4,9	-5,9
Øvrige indt. og salgsudgifter	2,0	-3,2	-2,4	-1,1	-1,3
Indtægter i alt	-157,5	-161,3	-161,3	-150,0	-11,4

I nedenstående tabel 4 ses udviklingen i passagertallet, hvor effekten af uledsaget kørsel for 17-årige især ses hos Regionen.

Tabel 4: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2024 til 2026

Passagerer (1.000)	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
FynBus	11.301	10.962	10.970	10.535	-435
Region Syddanmark	4.848	4.667	4.732	4.354	-378
Assens	279	290	297	298	1
Faaborg - Midtfyn	252	257	262	262	-
Kerteminde	98	107	106	107	1
Langeland	262	240	191	204	13
Middelfart	151	150	153	154	1
Nordfyn	180	175	172	174	2
Nyborg	254	255	255	257	2
Odense	4.119	4.072	4.060	3.978	-82
Svendborg	858	749	743	747	4

Entreprenørudgifter

Forventningen til 2026 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan fra august 2026 med de ændringer, der er kendt på nuværende tidspunkt.

Der er i forventet regnskab 2026 medtaget indtægter fra kommunernes tilkøb af afgang i weekenden i regionen, ligesom der er medtaget udgifter i de berørte kommuner:

- Der er reduceret med en bus i Assens og Faaborg-Midtfyn fra august 2026. Der er øget med 1 bus i Regionen og 2 busser i Odense
- Der er øget frekvens på natbuskørsel på A-ruter fra ultimo maj 2026 og indførsel af rute 12A i Odense
- Fra august 2026 er rute 866 flyttet fra Faaborg-Midtfyn og Svendborg til regionen som ejer.

Tabel 5: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2024 til 2026

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
FynBus	518,5	515,5	533,5	543,9	-10,4
Region Syddanmark	214,9	201,3	205,5	208,1	-2,5
Assens	19,7	21,7	23,0	23,6	-0,6
Faaborg - Midtfyn	28,2	30,4	32,1	32,0	0,2
Kerteminde	7,5	8,4	8,8	9,0	-0,1
Langeland	7,3	6,1	4,7	4,8	-0,1
Middelfart	13,5	13,8	14,2	14,5	-0,3
Nordfyn	16,8	17,4	18,0	17,9	0,0
Nyborg	17,2	18,7	19,2	19,4	-0,1
Odense	162,0	165,6	173,8	181,4	-7,7
Svendborg	31,4	32,1	34,1	33,3	0,8

Entreprenørudgifterne forventes i 2026 at udgøre 543,9 mio. kr. inkl. kompensation fra staten for stigende brændstofpriser, hvilket svarer til en merudgift på 10,4 mio. kr.

Der er følgende forklaringer:

Udvikling:	Mio. kr.
Budget 2026 bruttoudgifter i alt	533,5
Trafikselsskaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 3,6 % højere	14,9
Trafikselsskaberne i Danmarks el-omkostningsindeks 1,1 % højere, hvilket har betydning i Odense	1,0
Trafikselsskaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 11,4 % højere, hvilket har betydning på Langeland	0,4
Trafikselsskaberne i Danmarks el-omkostningsindeks 2,6 % lavere, hvilket har betydning i Svendborg	-0,5
12.252 flere køreplantimer. Der er lidt mere kørsel i de fleste kommuner, hvor de største stigninger er i Regionen og Odense. For Regionen er det bl.a. natbuskørsel og for Odense er det primært rute 12A. Derudover skyldes køreplanlægningsændringer, kalenderfejl og flytning af ruter mellem ejerne.	8,8
Ændring i kørselssammensætning, primært en bus mindre i Assens fra august 2026 og en anden kørselssammensætning i Regionen end budgetteret.	-0,2
Dubleringskørsel	-0,9
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m.	-0,3
Direkte henførbare salgs- og driftsudgifter, udskydelse af indkøb af tablets til 2026	-0,2
Kompensation for stigende brændstofpriser	-12,6
Forventet regnskab 2026 bruttoudgifter i alt	543,9

Som det fremgår af tabel 6, bruges der en driftsbus mere i forventet regnskab 2026 end i budget 2026. Desuden er bussen på rute 866, flyttet fra Faaborg-Midtfyn og Svendborg til Regionen.

Der er 12.252 flere køreplantimer end budgetteret. Det skyldes primært Regionen, Assens og Odense og drejer sig om flere køreplantimer til natbusser, indførsel af rute 12A i Odense, samt andre køreplanændringer. Desuden var 1. maj oprindeligt ikke med, men er nu indarbejdet. Faaborg-Midtfyn og Svendborgs reduktion af køreplantimer henføres blandt andet til flytning af rute 866 fra august 2026.

Tabel 6: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2024 til 2026

Ejer		R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
FynBus	Driftsbusser	308	302	300	301	-1
	Køreplantimer	547.218	551.266	548.559	560.811	-12.252
Region Syddanmark	Driftsbusser	102	95	93	94	-1
	Køreplantimer	244.461	241.543	239.810	241.858	-2.048
Assens	Driftsbusser	23	25	25	24	1
	Køreplantimer	15.692	17.821	18.106	18.994	-888
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	40	40	40	39	1
	Køreplantimer	24.503	26.840	27.694	27.428	266
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	-
	Køreplantimer	7.313	8.593	8.840	8.924	-84
Langeland	Driftsbusser	7	6	6	6	-
	Køreplantimer	8.188	6.559	4.383	4.408	-25
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	-
	Køreplantimer	12.747	12.684	12.670	13.056	-386
Nordfyn	Driftsbusser	24	24	24	24	-
	Køreplantimer	14.823	14.671	14.563	14.411	152
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	-
	Køreplantimer	17.615	19.666	19.619	19.649	-30
Odense	Driftsbusser	55	55	55	57	-2
	Køreplantimer	164.221	165.471	165.040	174.797	-9.757
Svendborg	Driftsbusser	22	22	22	21	0
	Køreplantimer	37.655	37.418	37.834	37.286	548

Note: Antal busser vises som gennemsnit over året.

Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken region eller de enkelte kommuner. Det er bl.a. udgifter til FynBus' administration, rejsekortsystemet med mere.

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2026 69,1 mio. kr. FynBus forventer i 2026 budgetbalance.

Tabel 7: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2024 til 2026

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
Ordinær ramme	67,9	66,8	69,1	69,1	
Driftsrelaterede udgifter	12,6	8,4	7,4	8,2	-0,7
Salgsrelaterede udgifter	15,0	16,9	17,8	19,0	-1,1
Administrative udgifter	39,4	41,0	43,8	41,9	1,9
Over/underskud	0,9	0,5	0,0	0,0	0,0
Udgifter Rejsekort	16,3	17,0	17,6	17,6	0,0
Investering Odense Letbane	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rammestyring / Overførsel	1,0	-5,6	0,0	0,0	0,0
Anlægsprojekter	0,9	6,3	9,2	8,9	0,3
I alt	85,1	90,0	95,8	95,5	0,3

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 17,6 mio. kr. og forventes at være på niveau med budgettet.

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

I forbindelse med udfasning af de blå punkter og det fysisk rejsekort blev der i 2025 indkøbt IDL-udstyr, som blev betalt af FynBus. I 2026 er der omkostninger til montering samt chaufførbetjent salg. Der ses et mindre-forbrug på ca. 0,3 mio. kr. i forhold til afsat budget 2026. I 2026 vil omkostningerne blive fordelt til de ejere, som har passagerindtægter.

Desuden var der i 2025 afsat 1 mio. kr. til udvikling af ledelsesinformation og mere sammenhængende IT-systemer, som deles 80/20 mellem busser og flextrafik, som blev overført til 2026.

Tabel 8: Fællesudgifter i perioden regnskab 2024 til 2026

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
FynBus	85,2	83,9	95,8	95,5	0,3
Region Syddanmark	36,4	37,1	42,0	41,6	0,3
Assens	2,2	2,0	2,3	2,1	0,2
Faaborg - Midtfyn	3,2	2,9	3,4	3,0	0,5
Kerteminde	1,0	0,9	1,1	1,1	0,0
Langeland	1,0	1,0	1,0	0,9	0,1
Middelfart	1,6	1,6	1,8	2,0	-0,1
Nordfyn	1,9	1,8	2,1	1,9	0,2
Nyborg	2,4	2,2	2,7	2,7	0,0
Odense	30,3	29,5	33,8	35,1	-1,3
Svendborg	5,2	4,9	5,6	5,2	0,4

Åben Flextrafik

Tabel 9 herunder viser udviklingen i ejerbidraget fra 2024-26 på ejerniveau.

Tabel 9: Samlede udgifter til Åben Flextrafik i perioden Regnskab 2024 til 2026

Ejerbidrag Åben Flextrafik (mio kr. i årets priser) Incl. Kompensation	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
FynBus	15,8	14,4	18,6	16,3	2,4
Region Syddanmark	1,2	1,2	1,3	1,4	-0,1
Assens	1,6	1,7	2,0	1,8	0,2
Faaborg - Midtfyn	3,6	3,6	3,8	3,8	0,0
Kerteminde	1,3	1,1	1,4	1,2	0,2
Langeland	0,0	0,0	0,6	0,4	0,2
Middelfart	2,6	2,2	2,9	2,5	0,4
Nordfyn	1,9	1,5	1,9	1,5	0,4
Nyborg	0,6	0,5	0,7	0,7	0,0
Odense	1,3	1,0	2,4	1,1	1,4
Svendborg	1,6	1,5	1,7	2,0	-0,3

Ejerbidraget forventes at udgøre 16,3 mio. kr., hvilket er knap 2,4 mio. kr. i mindreudgift.

I tabel 1 ses, at der for kørselsudgifter er en mindreudgift på 1,8 mio. kr. primært som følge af færre ture. Mindreforbruget i Odense skyldes væsentligt færre flexture og plusture end budgetteret.

Ved fremskrivning af åben flextrafik er der taget udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 1. halvår 2026 samt udviklingen i turantal i løbet af 2025. Ved fremskrivning af 3. – 4. kvartal er der anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i 1. halvår 2026 tillagt en forventet stigning på 3 %, da omkostningsindekset er stigende.

Tabel 10: Produkt- og ejerfordelte rejser for Åben Flextrafik i perioden regnskab 2024 til 2026

Åben Flextrafik samlet - Antal rejser						
Ture	Produkt	R 2024	R 2025	B 2026	FR2026	Afvigelse B 2026- FR 2026
FynBus	Telerute	5.125	5.928	5.830	5.562	-268
	Teletaxi	10.377	8.620	10.380	7.063	-3.317
	Flextur	70.572	67.629	70.830	65.517	-5.313
	Plustur	26.131	26.669	29.347	29.082	-265
	Total	112.205	108.846	116.387	107.223	-9.164
RSD	Telerute	4.851	5.449	5.300	5.366	66
	Total	4.851	5.449	5.300	5.366	66
Assens	Teletaxi	74	77	80	86	6
	Flextur	7.766	7.791	7.300	7.424	124
	Plustur	3.604	4.116	4.000	3.470	-530
	Total	11.444	11.984	11.380	10.980	-400
Faaborg-Midtfyn	Telerute	35	41	150	37	-113
	Flextur	21.267	21.296	20.000	17.097	-2.903
	Plustur	5.905	7.311	6.000	8.581	2.581
	Total	27.207	28.648	26.150	25.714	-436
Kerteminde	Flextur	6.135	5.408	5.000	5.057	57
	Plustur	3.477	2.707	3.500	2.673	-827
	Total	9.612	8.115	8.500	7.730	-770
Langeland	Telerute	94	230	195	49	-146
	Flextur			630	1.658	1.028
	Plustur			1.470	614	-856
	Total	94	230	2.295	2.321	26
Middelfart	Flextur	14.420	13.481	15.000	12.581	-2.419
	Plustur	4.775	4.144	4.736	4.843	107
	Total	19.195	17.625	19.736	17.424	-2.312
Nordfyns	Flextur	6.670	6.475	9.000	6.237	-2.763
	Plustur	4.196	4.114	2.672	4.078	1.406
	Total	10.866	10.589	11.672	10.315	-1.357
Nyborg	Telerute	90	182	100	102	2
	Flextur	3.202	2.774	3.000	3.854	854
	Plustur	1.129	997	1.569	972	-597
	Total	4.421	3.953	4.669	4.928	259
Odense	Telerute	55	26	30	8	-22
	Teletaxi	10.303	8.543	10.300	6.977	-3.323
	Flextur			2.400	593	-1.807
	Plustur			2.400	765	-1.635
	Total	10.358	8.569	15.130	8.343	-6.787
Svendborg	Telerute	-	-	55	-	-55
	Flextur	11.112	10.404	8.500	11.015	2.515
	Plustur	3.045	3.280	3.000	3.086	86
	Total	14.157	13.684	11.555	14.101	2.546

FLEKKØRSEL

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 2026.

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

Tabel 11: Kørselsordninger hos Flextrafik ved 30.09. 2026

Kørselstype	Handicapkørsel*	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne 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	X	
Langeland	X	X	X	X	X	X			X		X	
Middelfart	X										X	
Nordfyn	X	X	X	X	C	X	C	X	C	C	X	
Nyborg	X	X	X	X	X	X			X	X	X	
Odense	X										X	
Svendborg	X	X			X	X			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 11, at kommunerne anvender FynBus i 74 ud af de i alt 112 mulige ordninger.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel 12 er udviklingen i antal personture for perioden 2024 til 2026 vist.

Tabel 12: Antal personture i perioden regnskab 2024 til 2026

Antal personture	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
Handicapkørsel	130.275	131.987	130.795	133.785	2.990
Anden kørsel	278.894	254.430	264.809	242.493	-22.316
Handicap- og anden kørsel	409.169	386.417	395.604	376.278	-19.326
Åben Flextrafik	112.205	108.846	116.387	107.223	-9.164
I alt	521.374	495.263	511.991	483.501	-28.490
Siddende patientbefordring	186.293	184.154	190.000	185.499	-4.501
I alt	707.667	679.417	701.991	669.000	-32.991

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

Samlet for kommunal kørsel forventes et fald på 5 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med en stigning på 2 % vedr. handicapkørsel, fald på 8 % vedr. anden kørsel og fald på 8% for åben flextrafik. Antal forventede ture er knap 2% lavere end regnskab 2025.

For siddende patientbefordring forventes antal ture lidt under budget men på niveau med regnskab 2025.

Fremskrivning af antal personture er baseret på foreløbige regnskabstal for 1. halvår. Ved fremskrivning af 3. – 4. kvartal er anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i 1. halvår 2026 tillagt en forventet stigning på 3 %, da omkostningsindekset er stigende.

Ved fremskrivning af indtægter er anvendt den gennemsnitlige indtægt/tur i 1. halvår 2026.

Ejerbidrag

Hovedtal for flexkørsel fremgår af tabel 13.

Tabel 13: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2024 til 2026

Mio. kroner (årets priser) Incl. kompensation	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
Indtægter	-8,0	-8,3	-8,2	-7,9	-0,4
Entrepenørudgifter	93,7	87,8	89,9	86,9	3,0
Flex udgifter, netto	85,6	79,5	81,7	79,1	2,6
Fællesudgifter	23,6	24,8	23,7	24,7	-1,0
Ejerbidrag	109,2	104,3	105,4	103,7	1,6
Kompensation	0,1	0,0	0,0	0,0	-
Ejerbidrag incl. Kompensation	109,3	104,3	105,4	103,7	1,6

Note: Opgørelsen er ekskl. Åben Flextrafik og nettokørselsudgifter til kørsel til siddende patientbefordring. Afregning af kørselsudgifter overfor entrepenørerne for den siddende patientbefordring forestås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab. Åben Flextrafik fremgår af tallene for kollektiv trafik.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i tabel 14.

Tabel 14: Ejerbidrag for Flexkørsel for perioden regnskab 2024 til 2026

Ejerbidrag for Flextrafik (mio. kroner i årets priser) Incl. kompensation	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
Assens	11,2	12,8	10,6	11,3	-0,7
Faaborg-Midtfyn	33,1	28,4	26,1	25,5	0,6
Kerteminde	3,5	3,8	4,0	3,8	0,2
Langeland	3,5	3,6	3,8	3,6	0,2
Middelfart	2,7	2,3	2,9	2,5	0,4
Nordfyn	26,6	25,3	23,5	20,0	3,5
Nyborg	3,6	3,6	4,4	4,2	0,1
Odense	13,0	12,6	13,6	14,9	-1,3
Svendborg	3,3	3,4	4,8	6,2	-1,3
Ærø	1,5	1,1	1,3	1,2	0,1
Region Syddanmark	7,1	7,4	10,4	10,5	-0,1
I alt	109,3	104,3	105,4	103,7	1,6

*I Regnskab 2023 blev givet kompensation for stigende dieselpriiser. I Regnskab 2024 er regulering til kompensationen i 2023.

Forventet regnskab 2026 efter 8 måneder viser et ejerbidrag på 103,7 mio. kr. Dette er en mindreudgift på 1,6 mio. kr., svarende til 1,5 % i forhold til budgettet.

Mindreudgiften kan henføres til lavere entreprenørudgifter som følge af færre ture. Desuden er der nogle kommuner, som adskiller sig væsentligt:

- I Assens kan merudgiften henføres til flere handicapture og ny og dyrere kontrakt for specialskolekørsel i Cplan.
- I Faaborg-Midtfyn er mindreudgiften især på specialskolekørsel med væsentligt færre ture. Besparelsen ved færre ture opvejes af nye og dyrere kontrakter på specialkørsel i Cplan.
- I Nordfyn skyldes mindreudgiften ny kontrakt med lavere priser end budgetteret, hvor mindreudgiften er størst på specialskolekørsel.
- I Svendborg skyldes merudgiften at genoptræningskørsel er kommet til, efter at budgettet blev udarbejdet.

Entreprenørudgifter

Forventet regnskab 2026 for entreprenørudgifterne viser 86,9 mio. kr., hvilket er en mindreudgift på 3,0 mio. kr. i forhold til budget 2026.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af tabel 15.

Tabel 15: Entreprenørudgifter i perioden regnskab 2024 til 2026

Mio. kroner (årets priser)	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
Handicapkørsel	37,9	36,2	35,9	36,3	-0,4
Anden kørsel	55,8	51,6	54,1	50,7	3,4
I alt	93,7	87,8	89,9	86,9	3,0

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

Der forventes en merudgift på entreprenørudgifter til handicapkørsel på 0,4 mio. kr. i forhold til budgettet, som kan forklares med forventning om flere handicapture end budgetteret.

For anden kørsel forventes en mindreudgift på 3,4 mio. kr. Mindreudgiften skyldes en forventning om færre ture.

I tabel 16 er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 16: Entreprenørudgifter pr. persontur

Kroner pr. tur (årets priser)	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
Handicapkørsel	291	274	274	271	3
Anden kørsel	201	203	204	209	-5
Handicap og anden kørsel	229	227	227	231	-4
Åben Flextrafik	134	123	130	128	2
I alt	209	204	205	208	-3

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

Entreprenørudgiften pr. persontur forventes i 2026 på 208 kroner, hvilket er 3 kroner mere end budgetteret. Det skyldes dyrere entreprenørkontrakter i 2 halvår 2026.

Fællesudgifter

Forventet regnskab efter 8 måneder 2026 for fællesudgifterne viser 33,0 mio. kr., hvilket er en merudgift på 0,7 mio. kr. I 2026 afholdes kundeundersøgelse, som er udskudt fra 2025. Der har i årets første måned været ekstra udgifter til kundecenteret i forbindelse med nyt koncept for åben flextrafik, advokatbistand og der forventes ekstra udgifter til ny driftsportal. Projektet falske selvstændige forventer en mindreudgift, som forventes overført til 2027.

Fællesudgiften er fordelt mellem ejerne efter antal ture.

Tabel 17: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2024 til 2026

Mio. kroner (årets priser)	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
Fællesudgifter, Åben Flextrafik	5,0	5,1	8,6	8,4	0,3
Fællesudgifter, Flextrafik	23,6	24,8	23,7	24,7	-1,0
Fællesudgifter, i alt	28,5	29,9	32,3	33,0	-0,7

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 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 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

I tabel 18 ses den historiske udvikling.

Tabel 18: Pensionsresultat regnskab 2024 til 2026

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-13,9	-11,0	-10,9	-9,7	-1,2
Udgifter til pensioner	22,0	22,4	23,4	23,4	-
Nettoudgifter pension	8,1	11,4	12,5	13,7	-1,2
Administrative udgifter	-0,0	0,1	0,0	0,0	-0,0
Resultat pension	8,1	11,5	12,5	13,7	-1,2

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.

Indtægterne forventes at udgøre 9,7 mio. kr. i 2026, og består af:

- 3,2 mio. kr. i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø
- 2,4 mio. kr. i afkast af obligationsbeholdning
- 4,2 mio. kr. i pensionsudbetalinger fra SamPension

Udbetalingerne til pensionerede tjenestemænd samt enke- og børnepensioner forventes at udgøre 23,4 mio. kr. Differencen mellem indtægterne og pensionsudbetalingen dækkes ved løbende at reducere obligationsbeholdningen.

Præmiebetaling

Som det fremgår af tabel 19, forventes den samlede præmie til pension vedr. de tjenestegørende i 2026 at udgøre 0,7 mio. kr. og afviger med 0,4 i forhold til budgettet på 1,1 mio. kr.

Tabel 19: Præmiebetaling regnskab 2024 til 2026

Præmiebetaling (mio kr. i årets priser)	R 2024	R 2025	B 2026	FR 2026	Afvigelse B 2026 - FR 2026
Keolis Danmark A/S	0,3	0,0	-	-	-
FynBus' fællesudgifter	0,7	0,9	0,9	0,5	0,4
I alt til Sampension	1,0	0,9	0,9	0,5	0,4
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,2	0,2	0,2	0,2	-0,0
Samlet præmiebetaling	1,2	1,1	1,1	0,7	0,4

Den største del af opsparingen er placeret hos SamPension.

Herudover indbetaler FynBus særskilt opsparing til dækning af forpligtelser for tjenestemænd, som ikke er omfattet af ordningen for de overtagne tjenestemænd.

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.

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 jævnligt, hvor forpligtelserne bliver aktuaropgjort. Dette er gjort pr. 31/12-22, pr. 31/12-23 og pr. 31.12-25.

I forbindelse med 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. 31/12-25 245,7 mio. kroner mod tidligere 265,8 mio. kroner pr. 31/12-24.

FynBus pensionsforpligtelser omfatter 108 tjenestemænd. Heraf er 3 pr. 31/12-25 stadig tjenestegørende.

TILKØB AF KONTROLINDSATS

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

Der har i 2025 været dialog med ejerne omkring den ønskede kontrolindsats, og på den baggrund er der udarbejdet et budget for 2026.

Budgettet for 2026 viser en samlet indtægt på ca. 12 mio. kr. for kontrolindsatsen. Forventet regnskab efter 8 måneder viser en samlet indtægt på ca. 0,7 mio.kr., som primært kan henføres til letbanen.

Pr 1.1. 2026 skulle kontrolindsatsen især for Odense Kommune øges, men det har ikke været fuldt ud implementeret fra årets start, hvilket har påvirket indtægterne og udgifterne. I løbet af 2026 har kontrolindsatsen ikke været på fuld normering, hvilket har påvirket indtægterne og udgifterne.

Tabel 20: Kontrolindsat 2026

Tilkøb af kontrolindsats				
	Regnskab 2025 (årets priser)	Budget 2026 (2026 priser)	Forventet Regnskab 2026 (årets priser)	Afvigelse (Forventet Regnskab 2026 - budget 2026)
Indtægter				
Indtægter i alt	4.590	11.385	6.091	-5.294
Udgifter				
Udgifter i alt	5.175	7.995	6.588	-1.498
Total, FynBus	584	-3.390	497	3.887
Letbanen	-2.171	-8.765	-1.211	7.554
Total	-1.587	-12.155	-714	11.441

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

Desuden kan der være 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.

Der er budgetteret med, at der ultimo 2026 har været en gennemsnitlig likviditet over året på 2,3 mio. kr.

Likviditetstrækket har de første 4 måneder af 2026 i store træk ligget på prognosen for likviditeten, og en gennemsnitlig likviditet på 1,7 mio. kr.

Derefter afviger likviditetstrækket prognosen, hvilke primært skyldes højere entreprenørudgifter grundet stigende omkostningsindeks og færre passagerindtægter end budgetteret.

Gennemsnitlig likviditet for 2026 er ca. -1,6 mio. kr. som skyldes forventet merforbrug ved buskørsel.

Figur 1: Forventet udvikling i likviditeten i 2026

