# REFERAT

## FynBus bestyrelsesmøde

Fredag den 26. juni 2026, kl. 12.00

Deltagere:
Tim Vermund, Odense
Kim Johansen, Region Syddanmark
Kim Lund, Region Syddanmark
Leif Rothe Rasmussen, Assens *-Afbud*
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 *-Afbud*
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. Årsberetning 2025 ..... 3
2. Udmøntning af takstændringer ..... 3
3. Førstebehandling af budget 2027 ..... 5
4. Revideret fordelingsmodel for fællesudgifter i FynBus ..... 8
Sager til drøftelse: ..... 10
Sager til orientering: ..... 10
5. Status køreplanskift august 2026 ..... 10
6. Udvikling passagertal ..... 12
7. Meddelelser ..... 12
8. Eventuelt ..... 13

## SAGER TIL BESLUTNING:

## 1. ÅRSBERETNING 2025

**Resumé:**
*Administrationen fremlægger FynBus' årsberetning 2025 til godkendelse.*

**Indstilling:**
Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender FynBus' årsberetning 2025.

**Afgørelse:**
*Godkendt som indstillet*

**Sagsfremstilling:**
Administrationen fremlægger årsberetning for 2025. Årsberetningen skildrer de vigtigste resultater og begivenheder i og omkring FynBus i 2025.

**Bilag:**
Bilag 1.1 FynBus' årsberetning 2025

## 2. UDMØNTNING AF TAKSTÆNDRINGER

**Resumé:**
*Administrationen fremlægger forslag til takster for 2027 for bus- og letbanekørsel samt handicapkørsel. Trafikstyrelsen har for 2027 udmeldt et takststigningsloft på 0,7 % for trafikselskaber. Bestyrelsen har på mødet i april 2026 drøftet udnyttelsen af takststigningsloftet på busområdet, og på baggrund af den drøftelse indstiller administrationen en takststigning på 0,1 %, svarende til den fælles takststigning på pendleområdet.*

**Indstilling:**
Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender en takststigning på 0,1 % på standardbilletter for bus- og letbanekørsel som beskrevet i bilag 1.1
- godkender en takststigning på 100 kr. for kontrolafgifter
- godkender at de økonomiske konsekvenser indarbejdes i budget 2027

**Vedtagelse:**
*Godkendt som indstillet. Jesper Kiel stemte imod en takststigning på 100 kr. for kontrolafgifter.*

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

Takstændringerne skal ske inden for Statens udmeldte takststigningsloft for standardbilletter. Der er for 2027 et takststigningsloft på 0,7%. Takststigningsloftet er fastsat som udviklingen i det omkostningsbaserede indeks og er bl.a. et udtryk for den generelle udvikling i nettopriser, brændstof og lønninger. Udmøntningen af takststigninger er med til at balancere indtægter og udgifter. Hvis et trafikselskab vælger ikke at udnytte takststigningsloftet fuldt ud samme år, kan det anvendes senere. Der er opsparet 4,8 % takstloft fra de sidste års udmøntning af takster.

Selskaberne i Takst Vest er blevet enige om en takststigning på pendlerkort, så pendlerkort med 30 dages gyldighedstiger 30 kr. for 6, 7 og 8 zoner. Denne takststigning optager 0,1 % af den samlede takststigning.

På baggrund af bestyrelsens drøftelse d. 24. april præsenteres der ikke yderligere modeller for takststigning, hverken for standardbilletter eller specialbilletter. Der udmøntes heller ikke en takststigning på handicapkørsel, men der fremlægges senere en revideret model for åben flextrafik herunder evt. forslag til regulerede takster.

Kontrolafgifter
Trafikselskaberne i Vestdanmark har drøftet en forhøjelse af kontrolafgiften fra 1.000 til 1.100 kr. Dette sker i lyset af at den seneste regulering blev foretaget i 2022. Sammenholdes kontrolafgiften med afgiftsniveauet i 2011 vil en fremskrivning med takststigningsloftet være 1.073 kr.

*Tabel 1 Kontrolafgiftsniveau og takststigningsloft siden 2011*

| År | Takststigningsloft | Indeks | Prisniveau |
|---|---|---|---|
| 2011 | 0,0% | 100 | 750 |
| 2012 | 3,1% | 103 | 773 |
| 2013 | 3,5% | 107 | 800 |
| 2014 | 1,3% | 108 | 811 |
| 2015 | 0,6% | 109 | 816 |
| 2016 | 1,3% | 110 | 826 |
| 2017 | 0,0% | 110 | 826 |
| 2018 | 1,4% | 112 | 838 |
| 2019 | 2,0% | 114 | 855 |
| 2020 | 1,9% | 116 | 871 |
| 2021 | 1,1% | 117 | 880 |
| 2022 | 0,0% | 117 | 880 |
| 2023 | 4,9% | 123 | 923 |
| 2024 | 10,3% | 136 | 1.019 |
| 2025 | 3,6% | 141 | 1.055 |
| 2026 | 1,0% | 142 | 1.066 |
| **2027** | **0,7%** | **143** | **1.073** |

Kilde: Nordjyllands Trafikselskab

**Bilag:**
Bilag 2.1 *Model for udmøntning af takstændring 2027 (bus og letbane)*

## 3. FØRSTEBEHANDLING AF BUDGET 2027

**Resumé:**
*Administrationen fremlægger forslag til budget 2027. Forslaget sendes i høring i kommunerne, der har frem til 21. september 2026 til at foreslå ændringer.*

**Indstilling:**
Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender oplæg til budget 2027 og sender det i høring hos kommunerne
- drøfter behovet for en mobilitetspulje fra 2028 finansieret af administrative besparelser

**Vedtagelse:**
*Godkendt som indstillet*

**Sagsfremstilling:**
Administrationen fremlægger oplæg til budget 2027, som sendes i høring blandt ejerne frem til den 21. september 2026. Herefter indarbejder administrationen eventuelle ændringer og fremlægger budgettet til endelig godkendelse på bestyrelsesmødet den 23. oktober 2026.

Administrationens oplæg er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2026 efter 1. kvartal og justeret for kendte ændringer, prisreguleringer, takststigninger og projektønsker.

Det samlede budget for 2027 er på 543,7 mio. kr., hvilket er ca. 36 mio. kr. lavere end i 2026.

På indtægtssiden er der indregnet effekten af en takststigning på 0,1 pct. og ændring i gratis buskørsel og rutejusteringer.

På udgiftssiden er der indregnet kommende nye kontrakter ved buskørsel, som er en væsentlig årsag til, at budgettet reduceres fra 2027.

På busdriften er der budgetteret med en samlet nettoudgift på 443,4 mio. kr. Dette er en reduktion på 24,5 mio. kr.

For åben flextrafik er der budgetteret med en samlet nettoudgift på 16,8 mio. kr. Dette er et fald på 1,9 mio. kr., som primært kan henføres til færre ture.

På visiteret flextrafik er der budgetteret med en samlet nettoudgift på 95,6 mio. kr. Dette er en reduktion på 9,7 mio. kr., som primært kan henføres til færre ture.

På fællesudgifterne (bus og flextrafik) er der budgetteret med nettoudgifter på 121,2 mio. kr. Dette er en reduktion på 6,8 mio. kr., som skyldtes en reduktion i omkostninger til Rejsekort og Rejseplan samt lavere projektomkostninger end i 2026.

I tabel 1 sammenlignes budget 2026 med det forventede budget for 2027

**Tabel 1. Udviklingen i budget 2026 sammenlignet med budgetforslag 2027**

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

Nedenfor er de indarbejdede ændringer kort beskrevet. Der henvises til bilag 2.1 for en uddybende gennemgang af forudsætningerne.

P/L-regulering og indeksregulering:
KL's pris- og lønfremskrivning fra maj 2026 på 2,7 pct. anvendes til at fremskrive fællesudgifterne.

Entreprenørudgifterne til hhv. bus- og flextrafik er fremskrevet med gældende omkostningsindeks pr. juni 2026 for hhv. el, HVO og diesel.

Kørselsomfang:
For busdriften anvendes køreplanen pr. august 2026.
For flextrafikken anvendes det kørselsomfang, kommunerne har indmeldt i maj 2026

Takster i 2027:
*Kollektiv trafik:*
Trafikstyrelsen har orienteret trafikvirksomhederne om, at takststigningsloftet for 2027 er 0,7 pct.

Der er indarbejdet takststigning på 0,1 % i budgetforslaget.

Handicapkørsel og åben flextrafik:
Taksterne justeres med udgangspunkt i taksten for den kollektive trafik. Da takststigningsloftet er forholdsvis lavt, er der ikke indarbejdet takstændringer i 2027.

Projekter:
I forbindelse med udfasning af de blå punkter til det fysiske rejsekort forventes en besparelse på 3,5 mio. kr. i 2027 stigende til 7 mio. kr. i 2028 og frem.
Besparelsen foreslås i 2027 og 2028 delvis disponeret til nødvendige IT-anskaffelser ved FynBus. FynBus står over for et teknologiløft på både systemsiden og den tekniske infrastruktur (servere og netværk).
FynBus har et ældre køreplansystem, og har derfor i samarbejde med de andre trafikselskaber udbudt et nyt køreplansystem samt et modul til afregning af kørslen til entreprenørerne. Der vil være udgifter til implementering (engangsudgifter), mens den løbende afregning holdes inden for rammen.
Servere og netværk skal kunne leve op til gældende sikkerhedskrav, og derfor skal disse udskiftes. Der vil være engangsudgifter til indkøb af hardware og konsulentydelser ifm. implementering.
Desuden er der i regi af FlexDanmark igangsat en proces med udskiftning af planlægningssystemet Planet. Planet er et gammelt system, og det forventes, at et kommende nyt system både kan forbedre planlægningen af kørsler og den løbende administration. Da der er tale om et udviklingsprojekt over flere år, er der afsat midler til dette i hele perioden i henhold til projektplanen.

**Tabel 2. Ekstraordinære IT-omkostninger i perioden 2027-2030**

| IT omkostninger, mio. kr. | BF2027 (2027-priser) | BO2028 (2027-priser) | BO2029 (2027-priser) | BO2030 (2027-priser) |
|---|---|---|---|---|
| Nyt køreplan og afregningsystem | 1 | 2,5 | | |
| Servereudskiftnig | 1,4 | 0,5 | | |
| Nyt planlæningsystem DART | 1,1 | 1,9 | 4,7 | 5,3 |
| **I alt implementeringsudgifter** | **3,5** | **4,9** | **4,7** | **5,3** |
| | | | | |
| Besparelse Rejsekort/Rejseplan | -3,5 | -7 | -7 | -7 |
| **Nettobesparelse** | **0** | **-2,1** | **-2,3** | **-1,7** |

Der er fra 2028 en ikke-disponeret ramme på 2,1 mio. kr., som bestyrelsen kan råde over til fx implementering af tiltag i mobilitetsplanen.

Udskydelse af betalinger:
Der er mulighed for, at ejerne kan udskyde betalinger mellem årene. Det vil medføre et træk på selskabets kassekredit. Der er ikke budgetteret med betalingsforskydninger. Hvis dette er et ønske for 2027, skal FynBus have besked senest ultimo august 2026, hvorefter administrationen vurderer, om der er plads til dette inden for kassekreditrammen.

## Økonomiske konsekvenser
I tabel 2 ses administrationens oplæg til budget for perioden 2027-2030.

**Tabel 3. Budgetforslag 2027-2030**

| Samlet FynBus Mio. kr. | BF2027 (2027-priser) | BO2028 (2027-priser) | BO2029 (2027-priser) | BO2030 (2027-priser) |
|---|---|---|---|---|
| Indtægter | -191,8 | -190,4 | -191,7 | -191,7 |
| Kørselsudgifter | 614,3 | 585,5 | 587,2 | 585,5 |
| Fællesudgifter | 121,1 | 117,8 | 114,4 | 114,4 |
| I alt | 543,7 | 512,9 | 509,9 | 508,1 |
| **Ejerbidrag** | **553,8** | **524,3** | **522,0** | **520,8** |
| Restfinansiering, RSD | 10,1 | 11,5 | 12,2 | 12,7 |
| Budgetsikkerhedsmodel | -0,5 | -3,7 | 0,0 | 0,0 |
| **Likviditet** | **9,7** | **7,8** | **12,2** | **12,7** |

Administrationens beregninger af udviklingen i likviditeten viser, at der ultimo 2030 vil være en gennemsnitlig kassebeholdning på 53 mio. kr. Den væsentligste årsag til forbedringen i likviditeten er mindreforbruget på regionens ramme. Mindreforbruget vil løbende nedbringe regionens merforbrug, der er akkumuleret over de seneste år.

**Bilag:**
Bilag 3.1 Budgetforslag 2027 og overslagsårene

## 4. REVIDERET FORDELINGSMODEL FOR FÆLLESUDGIFTER I FYNBUS

**Resumé:**
*På bestyrelsesmødet den 31. oktober 2025 godkendte bestyrelsen en ny model for indtægtsdeling, I den forbindelse blev det aftalt, at administrationen igangsætter et arbejde med at tilpasse den nuværende fordelingsmodel for administrative udgifter, så der i højere grad er en sammenhæng mellem træk på ressourcerne og ejernes betaling.*

*Processen for arbejdet blev forelagt bestyrelsen den 5. december 2025, hvoraf det fremgår, at overordnede principper for ny fordelingsmodel senere godkendes af bestyrelsen.*

*Bestyrelsen drøftede sagen på møde den 24. april 2026 og den 29. maj 2026, hvor administrationen blev bedt om at regne på andre fordelingsnøgler.*

**Indstilling:**
Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender den fremadrettede fordelingsmodel for fællesudgifterne.

**Vedtagelse:**
*Bestyrelsen godkendte model 1b som fremadrettet fordelingsmodel for fællesudgifterne, med virkning fra 2027.*

**Sagsfremstilling:**
Fordelingsmodellen for administrative fællesudgifter har ikke været revideret i flere bestyrelsesperioder, mens der i de seneste år er sket en del ændringer, som har påvirket udgifterne, uden at der er taget stilling til, om fordelingsmodellen bør justeres. I denne sag fremlægger administrationen et forslag til ny fordelingsmodel.

Internt hos FynBus er der over de seneste par år sket væsentlige ændringer i opgaveløsningen, som den nuværende fordelingsmodel ikke tager højde for:

- Odense Letbane åbnede i 2022, og der fulgte opgaver med til FynBus i form af samarbejde omkring køreplanlægning, indtægtsdeling, kundehåndtering, klager, håndtering af billetteringsudstyr mm.
- En del kommuner har vedtaget gratis lokalkørsel, og det har betydet, at der skal installeres og vedligeholdes færre billetteringsenheder.

Administrationen har haft møder med Sydtrafik og Midttrafik vedrørende deres fordelingsmodel for fællesudgifterne. Der er meget stor lighed mellem fordelingsmodellerne og FynBus' nuværende fordelingsmodel. De væsentlige afvigelser er, at:

- Begge trafikselskaber i højere grad anvender køreplantimer og i mindre grad passagerindtægter som fordelingsnøgler
- Hos Midttrafik indgår letbanens køreplantimer i fordelingsnøglen
- Hos Sydtrafik beregnes fordelingsnøglen, som et gennemsnit af de foregående tre år.

Nedenfor er beskrevet forslag til justerede fordelingsprincipper, der tager højde for de to væsentlige ændringer i opgaveløsningen, og som er inspireret af de andre trafikselskabers fordelingsprincipper.

Ændrede fordelingsprincipper

Fordelingsprincipperne tager udgangspunkt i, at fordelingen skal afspejle et ressourcetræk og de omkostninger, der er i forbindelse med de forskellige opgaver i FynBus.

På bestyrelsesmødet den 29. maj 2026 blev administrationen bedt om at regne på forskellige fordelingsnøgler. Derfor foreslår administrationen fremadrettet følgende principper:

1. Direkte henførbare omkostninger, som er ejerbetingede, henføres direkte til den respektive ejer. Fx har både Odense Kommune og Region Syddanmark markedsføringsbudgetter, hvor omkostningerne henføres direkte til den respektive ejer. Disse omkostninger vil ikke være indeholdt i fællesudgifterne.

2. Direkte administrative fællesudgifter, der kan henføres til enten bus, letbane eller flextrafik, fordeles forlods. Fx varetager Planafdelingen ikke opgaver for flextrafik, og Flextrafikafdelingen varetager ikke opgaver på bus- og letbaneområdet.

3. De resterende administrative fællesudgifter fordeles med 20% til flextrafik og 80% til buskørsel og letbanen.

4. Fællesudgifterne til buskørsel fordeles efter **køreplantimer eller indbyggertal** fra det foregående år, dog med undtagelse af udgifter til **Rejsekort og direkte salg**. Her foreslås anvendt passagerindtægterne i indeværende år.

I nedenstående tabel er de foreslåede fremadrettede fordelingsprincipper oplistet. Model 1a svarer til den model, der blev fremlagt for bestyrelsen på mødet i maj.

**Tabel 1: Forslag til fordelingsmodeller**

| | |
|---|---|
| Model 1a<br><br>Administrative udgifter fordeles efter køreplantimer<br><br>Salgsrelaterede udgifter ekskl. salgsrelaterede årsværk fordeles efter passagerindtægter | Model 1b<br><br>Administrative udgifter fordeles efter køreplantimer<br><br>Salgsrelaterede udgifter inkl. salgsrelaterede årsværk fordeles efter passagerindtægter |
| Model 2a<br><br>Administrative udgifter fordeles efter indbyggertal<br><br>Salgsrelaterede udgifter ekskl. salgsrelaterede årsværk fordeles efter passagerindtægter | Model 2b<br><br>Administrative udgifter fordeles efter indbyggertal<br><br>Salgsrelaterede udgifter inkl. salgsrelaterede årsværk fordeles efter passagerindtægter |

Salgsrelaterede udgifter er abonnementsbetalinger til Rejsekort & Rejseplan for drift og vedligehold af fælles betalingsløsninger.

De salgsrelaterede årsværk omfatter funktioner direkte vedrørende indtægtsdeling, passagerindtægter og kundeservice vedrørende fælles betalingsløsninger samt drift af billetteringsudstyr, i alt 8,5 stillinger.

Indbyggertallet som fordelingsnøgle opgøres som kommunens indbyggertal, og regionens indbyggertal er alle kommunernes indbyggertal. I den fremlagte fordelingsmodel er det antaget, at regionens andel er 50 pct., mens kommunerne fordeler de resterende 50 pct. efter deres relative indbyggertal.

Økonomiske konsekvenser

Administrationen har med afsæt i budget 2026 beregnet de økonomiske konsekvenser af forslaget til fremadrettet fordelingsprincipper, se tabel 2 nedenfor. Her fremgår den årlige økonomiske konsekvens.

**Tabel 2: Økonomisk konsekvens af ændret fordelingsmodel fordelt på ejere**

| Budget 2026, i tusind | Nuværende model | Model 1A | Model 1B | Model 2 A | Model 2 B |
|---|---|---|---|---|---|
| Assens | 2.060 | 1.973 | 1.866 | 2.849 | 2.651 |
| Faaborg midtfyn | 3.069 | 3.008 | 2.814 | 3.652 | 3.382 |
| Kerteminde | 964 | 945 | 904 | 1.722 | 1.605 |
| Langeland | 924 | 993 | 924 | 813 | 754 |
| Middelfart | 1.653 | 1.692 | 1.635 | 2.930 | 2.752 |
| Nordfyns | 1.839 | 1.827 | 1.713 | 2.053 | 1.907 |
| Nyborg | 2.425 | 2.313 | 2.226 | 2.428 | 2.318 |
| Odense | 30.463 | 31.041 | 31.535 | 22.483 | 24.032 |
| -bybusser | - | 22.506 | 21.964 | | |
| -letbanen | - | 8.536 | 9.571 | | |
| Svendborg | 4.985 | 5.087 | 4.951 | 4.709 | 4.580 |
| Region Syddanmark | 38.223 | 36.432 | 36.743 | 41.673 | 41.330 |
| Total | 86.605 | 85.311 | 85.311 | 85.311 | 85.311 |

Da Flextrafik også skal dække udgifter til kommunikation og markedsføring, reduceres fællesudgifterne for buskørsel med ca. 1,3 mio. kr.

Nedlukningen af de blå rejsekortpunkter vil herudover betyde, at udgifterne til rejsekortet reduceres fra 2027.

## SAGER TIL DRØFTELSE:

Ingen

## SAGER TIL ORIENTERING:

## 5. STATUS KØREPLANSKIFT AUGUST 2026

**Resumé:**
*Administrationen orienterer om køreplanskiftet i august 2026, hvor konceptet for rutenummerering fuldt indfases. I Odense Kommune implementeres ny rute 12A, mens der på de regionale ruter alene sker mindre*

*justeringer af afgangstider. De øvrige lokalruter er justeret i forhold til eventuelle ændringer i skolernes ringetider.*

**Indstilling:**
Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:**
*Bestyrelsen tog orienteringen til efterretning.*

**Sagsfremstilling:**
FynBus gennemfører normalt faste større køreplanskift i august, hvor især lokalruter og ruter tilpasset uddannelserne tilpasses det nye skoleår.

Der sker som regel også et større køreplanskift på bybusser og regionalbusser i december for at tilpasse eventuelle justeringer i togdriften på Fyn. Derudover er der ad hoc køreplanskift ved specifikke ønsker til tilpasninger.

Fuld implementering af koncept for rutenummerering
På mødet den 7. februar 2025 besluttede bestyrelsen koncept for rutenummerering. Første del af dette blev implementeret i august 2025. I august 2026 bliver dette implementeret fuldt ud, hvilket især medfører en del ændringer af rutenumre på de lokale ruter, jf. bilag 4.1.

Bybusserne i Odense:
I august implementeres et ekstraordinært køreplanskift på bybusserne i Odense, med indførelse af ny højfrekvent rute 12A (Skibhusene-OBC-Hjallese St.) Derudover vil der være tilpasning af ruteforløbet på citybussen 10C og rute 85, der med indførelsen af rute 12A alene betjener strækningen OBC-Højby.

Den nye bybuskøreplan i Odense træder i kraft 2. august 2026.

Regionale ruter:
Ultimo maj 2026 blev gennemført et køreplanskift, hvor natbuskørslen på A-ruterne blev udvidet. I august foretages alene justeringer af afgangstider. Ruter tilpasset ungdomsuddannelserne er i muligt omfang målrettet uddannelsesstedernes ændrede transportbehov, ringetider, mv

Den nye regionale køreplan starter 2. august 2025.

Lokalruter
De kommunale lokalruter tilpasses de ny behov for transport af kørselsberettigede skoleelever. På mødet vil FynBus give en kort orientering om justeringerne i de enkelte kommuner.
De nye lokalkøreplaner træder i kraft ved skolestart.

**Bilag**
Bilag 5.1 Oversigt over rutenumre fra august 2026

## 6. UDVIKLING PASSAGERTAL

**Resumé:**
*FynBus har siden oktober 2025 oplevet faldende passagertal på især de regionale ruter. Analyser viser, at den væsentligste årsag hertil er fald i antal passagerer til og fra ungdomsuddannelserne som følge af, at unge på 17 år nu lovligt kan køre bil alene dagligt i tidsrummet kl. 6-20.*

**Indstilling:**
Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:**
*Bestyrelsen tog orienteringen til efterretning*

**Sagsfremstilling:**
Administrationen følger løbende udviklingen i passagertallene på de regionale ruter og bybusserne i Odense, der gennem en årrække har haft automatisk tælleudstyr.

Siden oktober 2025 har administrationen oplevet stagnerende til faldende passagertal, især på de regionale ruter, men til dels også i bybusserne i Odense.

På de regionale A-ruter, var der frem til oktober 2025 fremgang på over 4% i forhold til året før. I 2026 har der på de samme ruter været tilbagegang på 5% i forhold til året før. Kigger man på de ruter, der er målrettet ungdomsuddannelserne, og som ikke er blevet ændret de senere år, var der frem oktober 2025 et fald på under 10% i forhold til året før. I 2026 er der på disse ruter et fald på over 20% i forhold til året før.

I Bybusserne i Odense ses i 2026 et passagerfald på 4% i forhold til 2025.

Administrationen kan også konstatere et fald på over 8% i antal ungdomskortkunder.

Denne udvikling tilskriver administrationen i vid udstrækning den nye lovgivning om kørekort til unge på 17 år. Fra 1. juli 2025 er det blevet lovligt for unge på 17 år at køre alene i bil uden forældre i tidsrummet kl. 6-20.

Administrationen har analyseret udviklingen i antal kørekort blandt 17-årige og konstateret en væsentlig stigning i antal udstedte kørekort til 17-årige fra 4. kvartal 2025, der lå ca. 20% højere end antallet af udstedte kørekort i 4. kvartal 2025.

De øvrige trafikselskaber i Danmark ser samme tendens.

På mødet vil administrationen give uddybende status samt plan for håndtering af udviklingen.

## 7. MEDDELELSER

- Rejsekort
- Studietur

## 8. EVENTUELT

Bilag 1.1

# ÅRSRAPPORT 2023

FYNBUS

# TRAFIKSELSKABET

Trafikselskabet FynBus er et offentligt § 60-selskab stiftet den 1. januar 2007 ud fra loven om trafikselskaber.

FynBus planlægger buskørsel for Region Syddanmark og de 9 kommuner på Fyn og Langeland.

Det er regionen og kommunerne, der ejer FynBus. Ejerne beslutter rammerne for, hvordan busserne skal køre. FynBus rådgiver ejerne om, hvordan buskørslen kan planlægges bedst muligt og laver køreplanerne.

Regionen og kommunerne bestiller de ruter, de ønsker hos FynBus. Passagerindtægterne dækker kun en del af den samlede udgift,og den ejer, der har bestilt en rute, betaler resten af udgifterne.

Selve buskørslen sendes i udbud. Den entreprenør, der vinder et udbud, udfører kørslen med sine egne busser og chauffører.

FynBus er ledet af en bestyrelse, der består af repræsentanter for ejerne, dvs. Region Syddanmark og de 9 kommuner. Bestyrelsen bestemmer blandt andet, hvad passagerne skal betale for at køre med busserne.

Ud over buskørsel koordinerer FynBus også Flextrafik, som blandt andet omfatter kørsel for svært bevægelseshæmmede, elevkørsel, aktivitets- og genoptræningskørsel, lægekørsel mv.

# INDHOLD


03 FORORD - OMSTILLING, OMSTILLING, OMSTILLING!
04 BESTYRELSEN
05 ORGANISATIONEN
06 2025 KORT FORTALT
21 FARVEL TIL DEN GAMLE BESTYRELSE OG TAK FOR ALT
22 TOMMEL OP TIL FYNBUS
23 6 ÅR MED GRØNNE REGNSKABER
25 ÅRSREGNSKAB LIGHT
27 DER BLIVER OGSÅ TRAVLT I 2026

# Omstilling, omstilling, omstilling!

2025 kom i mange henseender til at stå i omstillingens tegn. Verden er under konstant forandring, og som trafikselskab er vi nødt til at følge med for ikke at sakke bagud. Vigtige beslutninger medfører oftest store forandringer, og forandringer kræver omstilling.

Den første omstilling gjaldt det regionale busnet, hvor flere af de mest populære busruter allerede tilbage 2024 blev omdannet til såkaldte A-ruter. A-ruterne er kendetegnet ved direkte kørsel og hyppige busafgange. I 2025 gjaldt omstillingen en større tilpasning af A-nettet for at sikre, at tilbuddet passede til kundernes behov, og at busserne blev sat ind dér, hvor der var flest kunder.

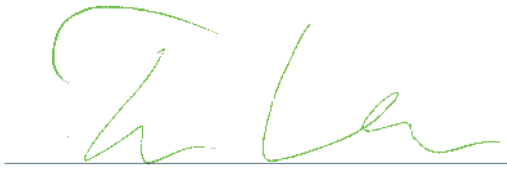
Den digitale omstilling for rejsekortet tog for alvor fat i 2025, da mulighederne for at benytte Rejsekort som app blev udvidet til også at omfatte medrejsende, børn, hunde og cykler. Hen over året så vi, hvordan flere og flere kunderne tog appen i brug, og hvordan andelen af kunder på Rejsekort som app langsomt blev større og større. En udvikling vi tager med os ind i 2026, hvor rejsekortets blå punkter som bekendt nedlægges, og hvor det blå plastik-rejsekort forsvinder.

Også for kunder uden orden i billetterne bød 2025 på en omstilling. En oprustning i antallet af billetkontrollører medførte, at flere kunder nu mødte en kontrollør, når de kørte i bus og letbane. Desværre betød dette også en stigning i antallet af uddelte afgifter, hvilket gav anledning til en del skriverier i pressen. Men hvor ubehageligt det end kan forekomme at få en kontrolafgift, så ændrer det ikke på, at man skal have orden i billetten, når man benytter den kollektive trafik. Og det kan man lige så godt vænne sig til.

Stor var glæden og stoltheden, da vi op til sommerferien kunne offentliggøre resultatet af et stort busudbud, der for alvor sætter strøm til den grønne omstilling. Den 1. januar 2027 triller over 150 nye elbusser ud på Fyn og Langeland. Dermed vil størstedelen af den fynske busflåde være elektrisk. Den sidste del af den grønne omstilling forventer vi at nå, når de sidste dieselbusser forhåbentlig erstattet af el indenfor de kommende år.

Hvad har omstillingerne så betydet i forhold til kunderne? Passagermæssigt bød 2025 samlet set på en mindre tilbagegang og landede totalt set på 10,9 millioner passagerer. Også i 2026 fortsætter arbejdet med at tilpasse navnlig de regionale ruter, så der opnås en tilfredsstillende økonomisk balance mellem indtægter og udgifter.

Summen af et mere effektivt bussystem, et nemmere billetsystem, øget billetkontrol og en ny grøn busflåde burde kunne hjælpe os på vej i den rigtige retning. Det er i hvert fald håbet og intentionen.



**FORMAND TIM VERMUND**



**DIREKTØR RASMUS MANDØ**

# BESTYRELSEN



TIM VERMUND (A)
ODENSE KOMMUNE
FORMAND



KIM JOHANSEN (A)
REGION SYDDANMARK
NÆSTFORMAND



ANNE FIBER (C)
KERTEMINDE KOMMUNE



OLE TYRSTED JØRGENSEN (F)
NYBORG KOMMUNE



JESPER KIEL (Ø)
SVENDBORG KOMMUNE



RENÉ LARSEN (A)
LANGELAND KOMMUNE



ERLING BONNESEN (V)
FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE



LEIF ROTHE RASMUSSEN (A)
ASSENS KOMMUNE



STEEN DAHLSTRØM (A)
MIDDELFART KOMMUNE

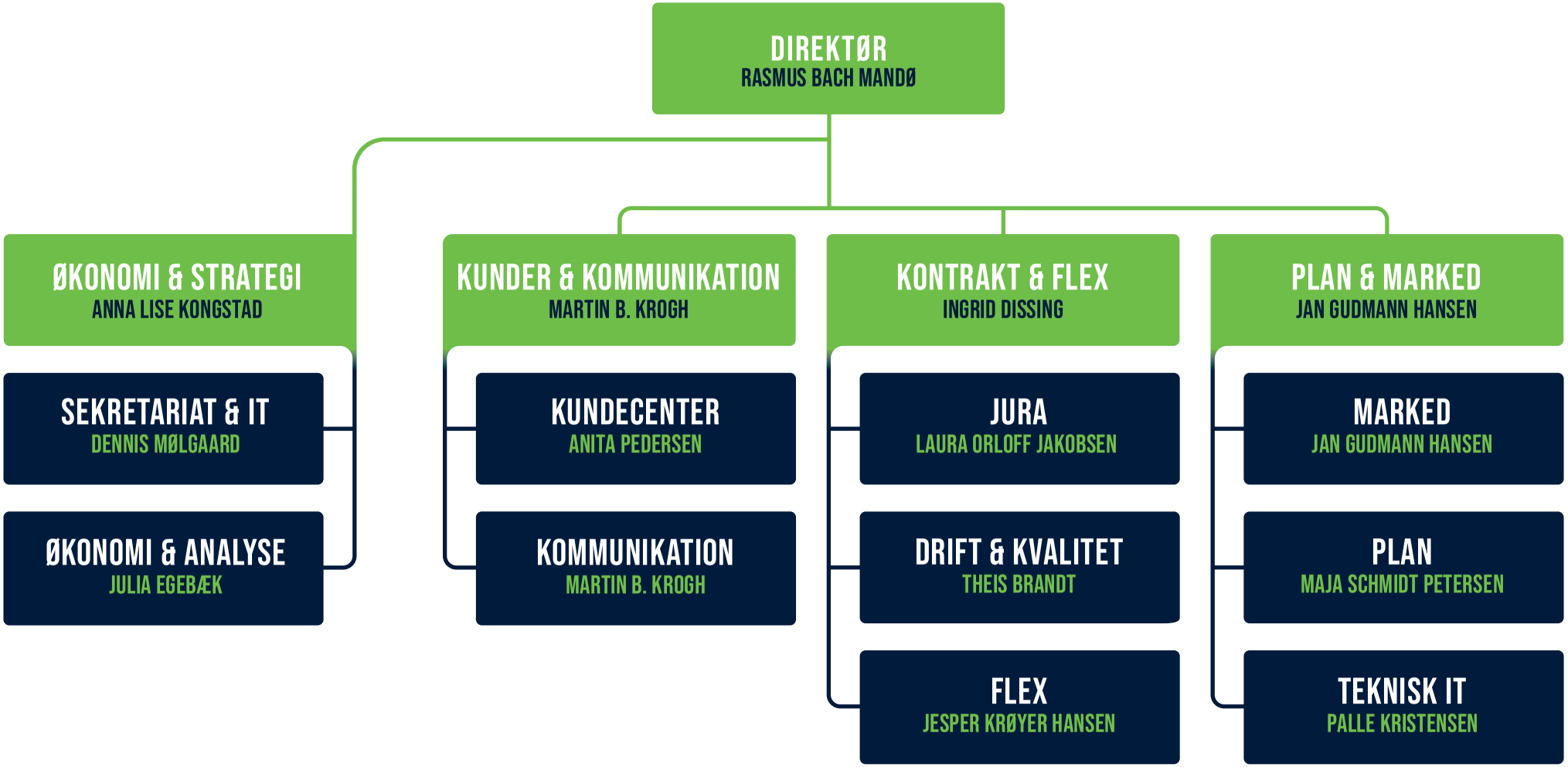


DENNIS E. CHRISTENSEN (V)
NORDFYNS KOMMUNE



KIM LUND (Æ)
REGION SYDDANMARK

# ORGANISATIONEN



# 2025 KORT FORT ALT:

**ÅRETS STUDIEINDSATS I TAL:**

**41**
Besøg på uddannelsesinstitotioner

**5159**
Samtaler med studerende

## Nye studerende kan begynde her!

Januar er højsæson for FynBus' kundeambassadører, og således også i januar 2025, hvor kalenderen var fyldt op med arrangementer på de fynske ungdomsuddannelser. Her stod FynBus klar til at fortælle kommende elever og deres forældre om mulighederne med den kollektive trafik. Erfaringen viser, at netop transportspørgsmålet kan have en afgørende betydning, når den unge skal vælge uddannelse, og derfor er FynBus' tilstedeværelse et must, når de unge skal tage stilling til deres kommende uddannelse.

## Taksterne steg i 2025

Søndag den 19. januar hævede FynBus billetpriserne for både bus- og handicapkørsel med i gennemsnit 3,6 %. Dermed udnyttede FynBus den prisstigningsramme, som staten havde meldt ud – det såkaldte "takststigningsloft". De største prisstigninger oplevede kunderne for enkeltbilletter på de korte busrejser, men der var også mindre prisstigninger for både rejsekort-rejser og pendlerrejser.




**Nu bliver det nemmere:**
**Ét nummer**
**Alle hverdage**
**8 - 16**

## Nemmere at kontakte FynBus

Fra 1. januar 2025 blev det nemmere at komme i kontakt med FynBus, da trafikselskabet samlede al kundekontakt i et samlet kundecenter med udvidet telefontid og helt faste åbningstider i kundecenteret i Odense. Således kan man nu dagligt ringe til FynBus på hverdage fra 8-16, samt blive personlig betjent i kundecenteret i Dannebrogsgade fra 10-16.

## Grønt lys for grønne busser

FynBus og Odense Kommune iværksatte i januar en test af "grøn bølge" for busserne på udvalgte strækninger i Odense. I princippet fungerer det ved, at busserne får grønt lys, når de nærmer sig udvalgte buskryds i Odense. Det skulle gerne give kortere rejsetid og færre forsinkelser på Næsbyvej og Rugaardsvej i Odense. Projektet blev støttet af Trafikstyrelsen.




## Flere billetkontrollører

Sandsynligheden for at møde en billetkontrollør i bus og letbane steg gevaldigt, da FynBus i februar måned satte seks nye kontrollører ind i kampen mod billetsnyd. Ansættelsen af de nye kontrollører var en del af en strategi om at motivere flere kunder til at købe billet og dermed bidrage til de samlede billetindtægter. Med ansættelsen af flere kontrollører sendte FynBus et klart signal til kunderne: Det kan ikke betale sig at prøve lykken uden billet.

## Danmarkshistoriens "vistnok" største busudbud

I februar offentliggjorde FynBus et udbud af buskørsel for Region Syddanmark og otte fynske kommuner. Der var et omfattende udbud af i alt 4 bybusruter, 110 lokalruter og 34 regionalruter til ikrafttrædelse i januar 2027.



## Nye logiske rutenumre

I februar besluttede bestyrelsen et nyt koncept for rutenumre for busser på Fyn og Langeland, da det eksisterende system blev opfattet som både ulogisk og præget af levn fra tiden før kommunesammenlægningen og etableringen af et fælles trafikselskab. Det nye koncept er mere brugervenligt og logisk set fra et kundeperspektiv, er teknisk muligt, er fremtidssikret og ligner noget kunderne ser i de andre landsdele. Det vil formentlig vare 2-3 år, før konceptet vil være rullet ud i hele FynBus' område, men arbejdet startede i 2025.

## Kampagne: Stige på bussen

Det var et ønske om flere buspassagerer i bydelen Stige i Odense, der var årsagen til en målrettet markedsføringskampagne, som Fynbus iværksatte i februar 2025. Kampagnen var en synlighedskampagne, der skulle få lokalbefolkningens øjne op for bustilbuddet, idet FynBus vurderede, at der i netop Stige var et stort uudnyttet kundepotentiale til et godt bustilbud fra Stige ind mod centrum og tilbage.



## Flere muligheder med Rejsekort som app

I marts måned blev mulighederne for at bruge Rejsekort som app yderligere udvidet, da muligheden for at tage venner, børn, hund og cykel med blev introduceret. Udvidelsen af funktionerne på Rejsekort som app blev introduceret for at få endnu flere rejsekort-kunder til at skifte plastikkortet ud med det digitale rejsekort. I marts 2025 havde knap 900.000 personer taget appen i brug.

## Kampagne: FynBus hyrer kendis-kat som influencer

Banegårdskatten Røde Allan fra Nyborg fik en hovedrolle i en reklamekampagne for de regionale A-ruter 800A og 900A, da FynBus i marts måned rullede en kampagne ud, der skulle skaffe flere passagerer i to udvalgte regionale busruter. Røde Allan havde tidligere vist et stort talent for at tage bussen, og de vakse markedsføringsfolk hos FynBus tænkte, at når Røde Allan kunne finde ud af at tage bussen, ja så burde kunderne jo også kunne finde ud af det. Og noget tydede da også på det, idet kampagnen faktisk virkede, og man efterfølgende faktisk registrerede en fremgang i antal rejser på ruten. Man får næsten lyst til at udbryde: "Det var kattens".

**Det var kattens!**

# Parkeringsbøvl igen igen?



**Gør som Røde Allan.**
**hop på bussen.**
**Vi kører dig 49 gange om dagen!**

**800A** **900A** **Nyborg - Svendborg**

**49 daglige afgange** hver vej, mandag til fredag!
**Der er også plads til dig!**
Læs mere på **FynBus.dk**

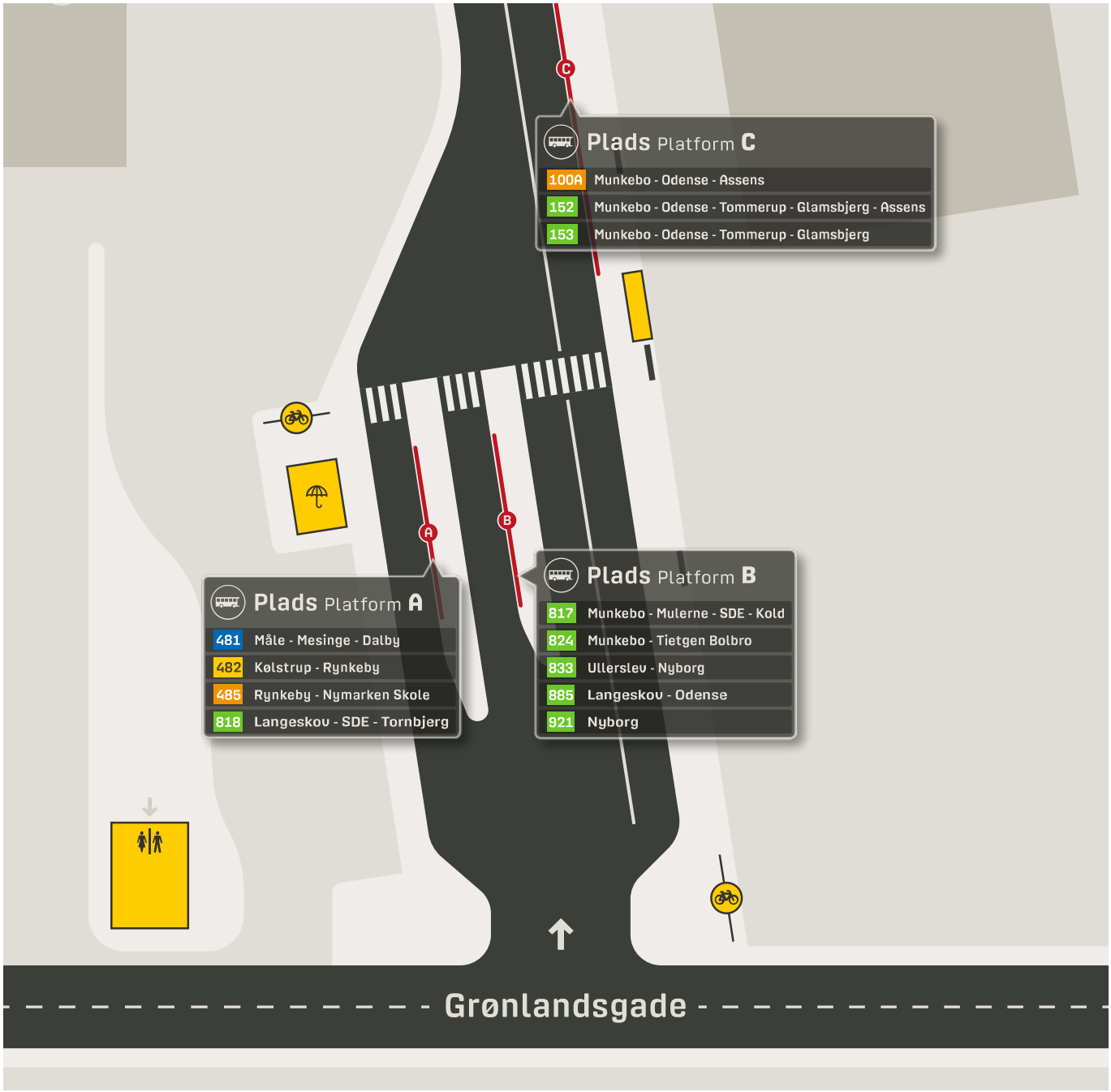
**Misclaimer:**
Dette budskab er bragt i samarbejde med Røde Allan, banegårdskatten fra Nyborg.
Røde Allan har afprøvet og godkendt bussen.
**Gør som Røde Allan - hop på bussen for katten!**

Afprøvet og godkendt! Røde Allan

FYNBUS

# Ny busterminal i Kerteminde

Onsdag den 2.  april åbnede en helt ny busterminal ved Kerteminde Havn. Udover at indeholde offentlige toiletter og et opholdsrum for chaufførerne bød den nye busterminal også på nye venteforhold for passagererne, ligesom busterminalen også er nyt knudepunkt for Plustur og Flextur. Terminalen blev formelt indviet, som det sig hør og bør, tidlig onsdag morgen, den 2. april.




## Flextrafikken og "de falske selvstændige"

På bestyrelsesmødet i april gjorde administrationen status på arbejdet med arbejdsklausulen i forhold til Flextrafikken. Her besluttede bestyrelsen, at der fremadrettet skal sættes fokus på 'falske selvstændige', som reelt er lønmodtagere, der tvinges til at lade sig registrere som selvstændige, og som reelt ikke omfattes af arbejdsklausulens krav om overenskomstlignende forhold. Reelt set kan det betyde chauffører med urimeligt lange arbejdsdage til en lav løn og uden pension. For administrationen handler det nu om at finde metoder til at gribe ind i forhold til dette.

## Ekstra busser på rute 300A

På grund af ekstra stor kundetilstrømning på rute 300A mellem Bogense og Odense indsatte FynBus i foråret ekstrabusser ind på en række populære morgen- og eftermiddagsafgange på ruten. Busserne blev indsat som ekstrabusser på eksisterende afgange for at sikre, at alle kunne komme med bussen på særligt populære afgange.

# Kampagne: Mindre snak - mere Ungdomskort

FynBus ønsker at udbrede billig kollektiv trafik blandt unge uddannelsessøgende kunder. Derfor lancerede trafikselskaberne FynBus og Sydtrafik en kampagne, der havde til formål at øge kendskabet til og salget af Ungdomskort. I kampagnens satiriske univers møder vi en ung mand, der har travlt med at håne den ældre generations co2-forbrug i form af flyrejser og røde bøffer, og han ender med selv at sætte sig ind i en bil og køre hjem fra skole. Vores opfordring: "Mindre snak – mere Ungdomskort".



## Attraktive attraktioner

I anledning af sommerens og turistsæsonens komme lancerede FynBus i maj måned et nyt tilbud til buskunderne i form en attraktionsguide – en oversigt over de store fynske turistattraktioner – samt en guide til, hvordan det hænger sammen med den kollektive trafik. Her får man svar på, hvordan man kommer frem og tilbage – og med hvilken billet. Siden blev udviklet med bistand fra de fynske attraktioner og skal gøre det lettere at være turist i den kollektive trafik.

## Største it-nedbrud i 15 år

Den 18. juni var en sort dag for Flextrafikken i hele Vestdanmark. Et it-nedbrud var skyld i, at 1000vis af mennesker blev forstyrret i deres forsøg på at benytte flextrafikken. Der var tale om det største it-nedbrud i 15 år, og årsagen var en kritisk hardware-fejl, som gjorde, at alle flextrafiksystemer var utilgængelige. Dette medførte naturligvis store gener for alle, ikke mindst for den siddende patientbefordring. Til alt held blev fejlen lokaliseret og udbedret i løbet af samme dags eftermiddag.

***De nye kontrakter er et meget stort skridt for den grønne omstilling af den kollektive trafik på Fyn og Langeland. Vi sparer rigtig meget CO2, samtidig med at man som passager kan se frem til nye busser på de fynske og langelandske ruter. Det flotte resultat har kun kunnet lade sig gøre på grund af et stærkt samarbejde mellem kommunerne og Region Syddanmark.***

FORMAND
TIM VERMUND

## 150 nye elbusser på vej

I juni kunne FynBus fortælle, at der er over 150 nye elbusser på vej til Fyn og Langeland. Årsagen var, at man nu kendte resultatet af det udbud, som blev sendt på gaden i februar måned, og som træder i kraft i januar 2027. Vinderen af udbuddet og en samlet kontraktsum på 4,5 milliarder kroner blev busselskabet Nobina, som er nordens største offentlige transportoperatør med 13.000 ansatte i Skandinavien, og som i dag blandt andet kører flere ruter for Movia på Sjælland og Sydtrafik i Kolding.

# Overblik, overblik, overblik

En af nøglerne til at bruge den kollektive trafik er at forstå den kollektive trafik. I den anledning udviklede FynBus et nyt forsimplet rutekort til ophængning på en lang række centrale stoppesteder på hele Fyn. Dette skete op til sommerferien i juni måned. Formålet var at give kunderne et hurtigt overblik over, hvor langt man kan komme med bussen, og det overblik skulle nu være sikret, når man alligevel står op stoppestedet og venter på bussen.



## Natbusser i juli måned

Natbusserne har haft tradition for sommerferie i juli måned, men ikke fra sommeren 2025. Her besluttede bestyrelsen nemlig, at der igen skulle køres natbusser, så både unge og gamle – også i sommerferien – kan komme til og fra de fynske byer, selv hvis det bliver sent.







## Strøm på Svendborgs bybusser

Søndag den 3. august fik Svendborg by fornøjelsen af helt nye eldrevne bybusser til erstatning for de hidtidige dieselbusser. De nye elbusser var resultatet af et udbud, som blev vundet af GoCollective, og som indbefatter alle bybusser i Svendborg. Udover at Svendborg fik helt nye og støjsvage busser, betød overgangen til elbusser også, at en årlig udledning af CO2 på omkring 550 ton blev reduceret til knap 56 CO2 om året, hvilket svarer til en reduktion på 90 %.

## Etablering af busbaner på Sdr. Boulevard i Odense

En af sensommerens og efterårets mest omtalte begivenheder var etableringen af busbaner på Sdr. Boulevard, som skulle sikre, at busserne kom hurtigt frem på bekostning af den øvrige trafik. Efter en del indkøringsvanskeligheder kombineret med en langvarig og markant offentlig debat op mod kommunalvalget i november, så det sidst på året ud til, at hele situationen faldt til ro, og at såvel bilister som busser igen kan finde ud af at deles om Sdr. Boulevard.



## Bybusrute i Odense opgraderes til A-rute

Politikerne i Odense Kommune besluttede ved budgetforliget at styrke bustrafikken mellem Bellinge og Odense centrum. Den direkte konsekvens blev synlig efter sommerferien, hvor antallet af afgange for ruterne 55 og 56 blev kraftigt forøget, og busserne reelt set nu kan benævnes A-ruter på grund af hyppigheden af busser på ruten.

## Bus og letbane stødte sammen

Onsdag den 20. august bragede en FynBus og et letbanetog sammen på Østre Stationsvej i Odense. Kollisionen afsporede letbanen og skubbede bussen flere meter op ad vejen. Den efterfølgende udredning konkluderede, at det var letbanetoget, der burde have holdt tilbage i det stærkt befærdede kryds i centrum af Odense. Ingen personer kom alvorligt til skade,



Foto: Michael Bager, JFM

## Ændringer for mange uddannelsesruter

Efter skolernes sommerferie ændrede FynBus køreplaner for de regionale ruter, bybusserne i Odense og de fleste lokale ruter. Især blev mange studerende på en række ungdomsuddannelser berørt af disse ændringer. De fleste steder blev morgenafgange fra uddannelsesruterne til nye målrettede afgange på de almindelige regionale ruter, mens man om eftermiddagen nu blev henvist til det almindelige rutenet.







## Mindre bøvl for kunderne i flextrafikken

I efteråret vedtog bestyrelsen at gøre det nemmere at benytte flextrafikken. Det skulle blandt andet ske ved at gøre reglerne ensartede, samt en kortere bestillingstid. I praksis betød det, at man enedes om en mere forenklet bestilling via Rejseplanen, en bestillingstid på kun 1 time, samt muligheden for at køre med flextrafik på tværs af alle kommunegrænser. Det nye koncept trådte i kraft ved årsskiftet.

## Kampagne: Synlighed

Det kan være rigtig svært for buschaufføren at få øje på kunderne ved et stoppested på en mørk landevej. Udover at det er farligt, når man ikke kan ses i trafikken, kan det også være smadderirriterende, hvis bussen bare fortsætter, når nu kunderne har gjort sig ulejligheden med at bevæge sig op til et stoppested og står klar, når bussen kommer. Derfor iværksatte FynBus en efterårskampagne med fokus på dette vigtige emne, og med en opfordring til kunderne om at huske at gøre sig synlige, enten med lygte eller refleks.



## Kampagne: Tæt på det hele

Odense har et veludbygget kollektivt trafiktilbud, bestående af tog, bus og letbane. Kombineres de tre transportformer er der ikke mange steder i Odense, man ikke kan nå med den kollektive trafik. Man kan sige, at man er tæt på det hele. Tæt på hverdagshyggen, tæt på øjeblikket, tæt på fællesskabet. Dette budskab gik FynBus og Odense Letbane ud med i september måned, hvor formålet var at åbne borgernes øjne for, hvor tæt på det hele den kollektive trafik kan bringe dem.




Med over 700 afgange om dagen kan du nemt komme **tæt på** skolen, arbejdet, familien, vennerne, natur, kultur eller amour.
**Find det hele på Rejseplanen.**

Odense Letbane ♥ FYNBUS

## Til stemmeurnerne med FynBus

I november skulle danskerne igen til stemmeurnerne. Denne gang gjaldt det kommunal- og regionsrådsvalget, og som sædvanlig var FynBus klar med et godt tilbud på dagen: Kør med bus eller flextrafik til dit afstemningssted. FynBus giver billetten, både ud og hjem.







## Gratis lokalbusser i Assens

Fra den 1. december gjorde Assens Kommune alle 21 lokale busruter gratis for alle at benytte. Håbet er, at flere af borgerne vil benytte busserne, når de nu kører alligevel. Aftalen om gratis lokalbusser er en del af budgetaftalen for Assens Kommune i årene 2026-2029.




## Frikort til de svageste borgere

En af årets mest omtalte nyheder i medierne var nyheden om, at FynBus og Odense Kommune lancerede et nyt frikort til bus og letbane, der giver udsatte borgere mulighed for at rejse gratis med bus og letbane inden for Odense Kommune. Målet var – og er - at skabe mere værdige møder i den kollektive trafik og give de mest udsatte i byen en bedre mulighed for at bevæge sig frit i hverdagen. Ordningen trådte i kraft den 1. december.

## Kampagne: Tak til kunderne i Otterup-bussen

En af FynBus' meget populære busruter er ruten mellem Odense og Otterup. Her myldrer det ind med både eksisterende og nye kunder, og derfor besluttede FynBus at kvittere med en takke-kampagne. Formålet var dels at vise kunderne, hvor glade vi er for, at de tager bussen, men naturligvis også at gøre opmærksom på succesen (og lokke nye kunder til). Det hele løb af stablen i november måned, hvor FynBus blandt andet overraskede kunderne i bussen med små gaver og god stemning i busserne.



# Farvel til den gamle bestyrelse og tak for alt

Udgangen af 2025 markerede slutningen på en 4-årig bestyrelsesperiode og dermed et farvel til den siddende bestyrelse, der blandt andet vil kunne tage æren for tilblivelsen af det regionale A-net, samt det store bus-udbud, der i januar 2027 betyder en næsten total grøn omstilling af busflåden på Fyn og Langeland.

## FynBus' bestyrelse 2021-2025:

**Bagerst fra venstre:** Rasmus Bach Mandø, Fynbus - Jesper Kiel, Svendborg Kommune - Jim Staffensen, Assens Kommune - Kim Johansen, Region Syddanmark - Kasper Solberg, Nordfyns Kommune - Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn Kommune - Ole Tyrsted Jørgensen, Nyborg Kommune - René Larsen, Langeland Kommune - Lars Erik Hornemand, Region Syddanmark
**Forest fra venstre:** Regitze Tilma, Middelfart Kommune - Tim Vermund, Odense Kommune - Anne Fiber, Kerteminde Kommune



# Tommel op til FynBus

FynBus har historisk set meget tilfredse kunder i busserne. Det ved vi, fordi vi hvert år blandt kunderne spørger ind til en lang række forhold med henblik på at måle kundernes tilfredshed, loyalitet og opfattelse af FynBus i det hele taget. Over 1.000 kunder stod bag årets kundetilfredshedsundersøgelse, hvor der i næsten vanlig stil var høje 'karakterer' for såvel tilfredsheden med busturen, chaufførens kørsel, billetsystemet og bussernes indeklima.

| | INDEX SCORE* | UDVIKLING 2024 - 2025 |
|---|---|---|
| **TILFREDSHED (TOTAL)** | **75,3** | **-0,6** |
| HVOR TILFREDS ER DU ALT I ALT MED DENNE BUSTUR? | 79,3 | -2,4 |
| ER DINE FORVENTNINGER TIL FYNBUS BLEVET INDFRIET? | 74,8 | -2,9 |
| FORESTIL DIG DET PERFEKTE TRAFIKSELSKAB - HVOR TÆT PÅ ELLER LANGT FRA DETTE IDEAL ER FYNBUS? | 68,5 | 02 |
| **LOYALITET (TOTAL)** | **75,7** | **-2,0** |
| I HVILKEN GRAD VILLE DU ANVENDE FYNBUS, HVIS DU HAVDE ANDRE TRANSPORTMULIGHEDER PÅ SAMME STRÆKNING? | 59,1 | -2,2 |
| I HVILKEN GRAD VIL DU ANBEFALE FYNBUS TIL F.EKS. VENNER, FAMILIE OG KOLLEGER? | 73,7 | -2,8 |
| HVOR SANDSYNLIGT ER DET, AT DU VIL VÆLGE AT KØRE MED FYNBUS IGEN? | 92,9 | -1,0 |
| **IMAGE (TOTAL)** | **74,3** | **-3,3** |
| I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET TROVÆRDIGT BUSSELSKAB? | 77,7 | -4,5 |
| I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET PÅLIDELIGT BUSSELSKAB? | 74,9 | -4,0 |
| I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET BUSSELSKAB MED ET GODT OMDØMME? | 70,3 | -1,5 |
| **INCITAMENTSFAKTORERNE** | | |
| INDEKLIMAET I BUSSEN | 72,9 | 0,6 |
| BUSSENS INDVENDIGE RENGØRING | 72,2 | 0,7 |
| CHAUFFØRENS KØRSEL | 79,8 | -2,5 |
| CHAUFFØRENS KUNDESERVICE | 79,9 | -2,1 |
| BUSSENS UDVENDIGE RENGØRING OG VEDLIGEHOLDELSE | 79,4 | 2,1 |
| BUSSENS OVERHOLDELSE AF KØREPLANEN | 74,6 | 0,5 |
| **ANDRE TILFREDSHEDSFAKTORER** | | |
| INFORMATION OM FORSINKELSER OG AFLYSNINGER | 66,0 | -1,5 |
| DEN GENERELLE INFORMATION FRA FYNBUS | 69,8 | -1,1 |
| ANTALLET AF LEDIGE SIDDEPLADSER I BUSSEN | 79,9 | -3,3 |
| VENTEFORHOLDENE VED STOPPESTEDET | 68,4 | -1,6 |
| OPBEVARINGSMULIGHEDER FOR BAGAGE | 69,9 | 0,7 |
| DET NUVÆRENDE RUTENET | 70,7 | -1,0 |



# 6 år med grønne regnskaber

***Siden 2020, hvor Fynbus for første gang præsenterede resultaterne for et grønt regnskab for den kollektive trafik på Fyn, er resultaterne fortsat blevet grønnere og grønnere.***

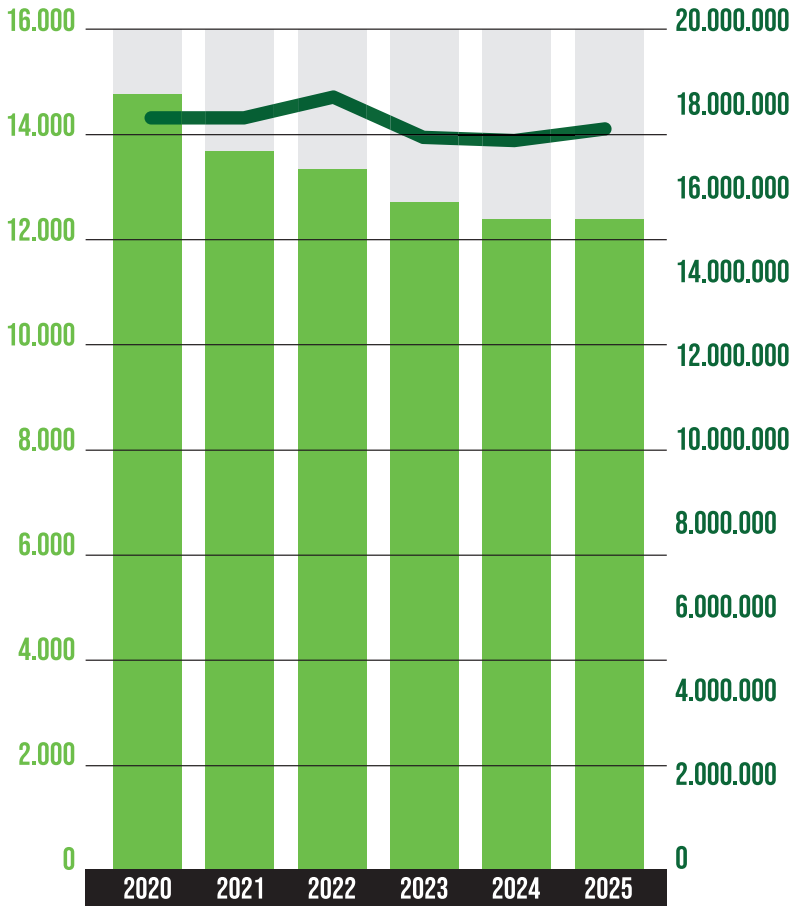
Også i 2025 blev der arbejdet på at gøre de grønne fynske busser endnu grønnere, og det er fortsat i én retning, nedad, hvad angår bussernes udledning af CO2, NOx og partikler.

Grønt regnskab for 2025, viser at buskørsel samlet udledte ca. 12.400 tons CO2, ca. 19.600 kg. NOx og 151 kg. partikler. Udledning af CO2 er på niveau med 2024, men der er kørt ca. 200.000 flere km. Det skyldes at bybusserne i Svendborg blev erstattet med el-busser august 2025.

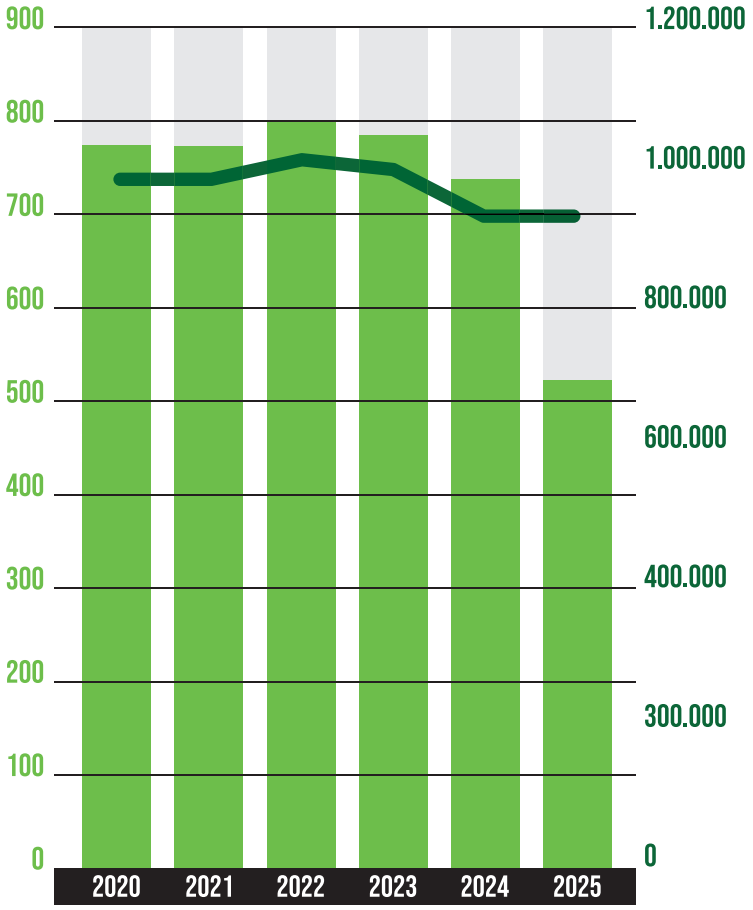
Grønt regnskabet for 2025 viser, at siden 2020 er udledningen af CO2 reduceret med ca. 16 % samt NOx og partikler er reduceret med ca. 35 %. Udviklingen skal sammenholdes med at kørselsomfanget er reduceret med ca. 2 % fra 2020 til 2025, men den væsentlige årsag til reduktionen er, at der i perioden er sket et skifte af 39 dieselbusser til 32 el-busser og 7 busser på HVO-biodiesel.

Særligt i Svendborg har udviklingen været markant i 2025. Svendborg bybusser blev udskiftet til elbusser ved køreplanskifte august 2025, hvilket betyder at CO2 udledning i Svendborg by er reduceret med ca. 210 tons i 2025.

**Udviklingen i udledning af CO2 og kørt distance, hele FynBus - 2020 – 2025**




**Udviklingen i udledning af CO2 og kørt distance, Svendborg bybusser - 2020 – 2025**




**CO2-udledning fra busser (tons)**

**Kørt distance (kilometer)**

# ÅRSREGNSKAB LIGHT*: DRIFTSREGNSKAB

## REGNSKABSOPGØRELSE (UDGIFTSBASERET)

| (1.000 KR.) | REGNSKAB 2025 | BUDGET 2025 | REGNSKAB 2024 |
|---|---|---|---|
| INDTÆGTER FRA BUSDRIFT | -167.675 | -185.138 | -172.605 |
| EJERBIDRAG FRA BUSDRIFT | -452.524 | -459.437 | -461.941 |
| INDTÆGTER KOLLEKTIV TRAFIK I ALT | -620.199 | -644.575 | -634.546 |
| INDTÆGT FRA FLEXKØRSEL | -8.303 | -7.764 | -8.050 |
| EJERBIDRAG FRA FLEXKØRSEL | -104.301 | -103.490 | -109.305 |
| INDTÆGTER FLEXKØRSEL I ALT | -112.604 | -111.254 | -117.355 |
| INDTÆGTER KONTROLINDSATS | -9.164 | -7.578 | 0 |
| INDTÆGTER FRA PROJEKT | -749 | 0 | -749 |
| INDTÆGTER FRA ØVRIGE | -4.123 | -4.137 | -4.018 |
| INDTÆGTER I ALT | -746.840 | -767.544 | -756.668 |
| UDGIFTER FRA BUSDRIFT | 531.259 | 553.670 | 544.268 |
| FÆLLESUDGIFTER | 86.948 | 88.655 | 89.165 |
| UDGIFTER KOLLEKTIV TRAFIK I ALT | 618.208 | 642.325 | 633.433 |
| UDGIFTER FRA FLEXTRAFIK | 87.819 | 88.299 | 93.777 |
| FÆLLES UDGIFTER | 24.415 | 22.955 | 22.949 |
| UDGIFTER FLEXKØRSEL I ALT | 112.234 | 111.254 | 116.726 |
| UDGIFTER TIL KONTROLINDSATS | 7.577 | 6.672 | 0 |
| EJERBIDRAG FRA KONTROLINDSATS | 1.587 | 906 | 0 |
| UDGIFTER KONTROLINDSATS I ALT | 9.164 | 7.578 | 0 |
| UDGIFTER FRA PROJEKT | 435 | 0 | 313 |
| UDGIFTER FRA ØVRIGE | 18.496 | 18.609 | 18.158 |
| UDGIFTER I ALT | 758.537 | 779.767 | 768.629 |
| DRIFTSRESULTAT FØR FINANSIERING | 11.697 | 12.223 | 11.961 |
| RENTER | -4.698 | -2.014 | -7.919 |
| RESULTAT AF ORDINÆR DRIFTSVIRKSOMHED | 6.999 | 10.209 | 4.043 |
| ANLÆGSUDGIFTER | 8.467 | 8.800 | 1.944 |
| RESULTAT I ALT | 15.466 | 19.009 | 5.987 |

## RESULTATDISPONERING

| | REGNSKAB 2025 | BUDGET 2025 | REGNSKAB 2025 |
|---|---|---|---|
| TIL RAMMESTYRING VIA EGENKAPITAL | -540 | 0 | -956 |
| TIL RAMMESTYRING OPKRÆVNING I 2026 | 6.153 | 6.550 | 0 |
| TIL EGENKAPITAL | 9.853 | 12.459 | 6.943 |
| RESULTAT I ALT (- = OVERSKUD) | 15.466 | 19.009 | 5.987 |

* Find det samlede årsregnskab for 2025 på FynBus.dk

# ÅRSREGNSKAB LIGHT: BALANCE

## AKTIVER

| (1.000 KR.) | ULTIMO 2025 | ULTIMO 2024 | ULTIMO 2023 |
|---|---|---|---|
| MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER | | | |
| GRUNDE OG BYGNINGER | 25.497 | 27.481 | 29.164 |
| TEKNISKE ANLÆG M.V. | 10.744 | 12.423 | 19.989 |
| INVENTAR MV. | 250 | 227 | 490 |
| ANLÆG UNDER UDFØRELSE | 0 | 0 | 0 |
| IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER | | | |
| IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER | 1.500 | 878 | 173 |
| ANLÆG UNDER UDFØRELSE | 0 | 0 | 694 |
| MATERIELLE/IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER I ALT | 37.991 | 41.010 | 50.509 |
| FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER | 129.312 | 136.014 | 145.433 |
| ANLÆGSAKTIVER I ALT | 167.303 | 177.024 | 195.942 |
| OMSÆTNINGSAKTIVER | | | |
| TILGODEHAVENDER | 82.061 | 113.287 | 74.682 |
| LIKVIDE BEHOLDNINGER | 22.340 | -3.845 | 32.111 |
| OMSÆTNINGSAKTIVER I ALT | 104.401 | 109.442 | 106.793 |
| AKTIVER I ALT | 271.704 | 286.466 | 302.736 |

## PASSIVER

| (1.000 KR.) | ULTIMO 2025 | ULTIMO 2024 | ULTIMO 2023 |
|---|---|---|---|
| EGENKAPITAL | -116.373 | -108.628 | -99.875 |
| HENSATTE FORPLIGTIGELSER | 264.658 | 285.822 | 303.794 |
| LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTIGELSER | 5.067 | 4.935 | 4.878 |
| KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTIGELSER | 118.352 | 104.337 | 93.940 |
| PASSIVER I ALT | 271.704 | 286.466 | 302.736 |

# Der bliver også travlt i 2026

Vi gik ind i 2026 med et nyt flexkoncept, der fx betyder kortere bestillingstid for kunderne i flextrafik, samt mulighed for at køre på tværs af kommunegrænser på Fyn og Langeland. Det burde i sig selv opleves som et bedre tilbud, en større fleksibilitet og en samlet udbygning af det kollektive trafiktilbud, men det skal fortælles – igen og igen - for at kunderne kan se sammenhængen mellem flextrafikken og busserne.

I maj måned slukkes de blå rejsekortstandere og en ny måde at rejse med kollektiv trafik på erstatter den gamle. Langt de fleste kunder vil for fremtiden have deres rejsekort 'indbygget' i mobiltelefonen, selvom der naturligvis også findes et alternativ. Det gode er, at der allerede er mange kunder, der her i starten af 2026 har taget de nye løsninger i brug, og at de fungerer uproblematisk. Udfordringen er at få flyttet de sidste kunder over, og at alle oplever at det er nemt at bruge den kollektive trafik.

Som bekendt er der fuld gang i den grønne omstilling på Fyn og Langeland. I januar 2027 udskiftes størstedelen af den dieseldrevne busflåde af over 150 elbusser. Sådan en omstilling kræver masser af forberedelse, og det bliver der brugt mange kræfter på i 2026.

Det er også i 2026, at udbuddet af bybusserne i Odense bliver afgjort og dermed er FynBus endnu tættere på ambitionen om den totale grønne omstilling af busserne i hele trafikselskabets område.

Der stilles skarpt på arbejdsforholdene i flexbranchen i disse år, og meget tyder på, at det er et emne, vi kommer til at arbejde med i 2026. For eksempel skal vi have fundet ud af, hvordan vi udbyder flextrafikken på den rigtige måde, så der opnås en god balance mellem økonomien på den ende side, og arbejdsforholdene på den anden.

Inden året er omme, skal bestyrelsen vedtage en ny mobilitetsplan for de kommende år. Den skal lægge sporene for de kommende års arbejde med at udvikle den kollektive trafik. Inden det sker, har mobilitetsplanen været til høring, og resultatet er forhåbentlig en god debat, der ruster bestyrelsen til at træffe gode fremadrettede beslutning på vegne af den kollektive trafik på Fyn og Langeland.

Så ja, også 2026 vil betyde travlhed og udvikling for den kollektive trafik på Fyn og Langeland.


FYNBUS
SCANIA
BG 82 584

# MODEL FOR UDMØNTNING AF TAKSTÆNDRING 2027 (BUS OG LETBANE)

FORSLAG TIL UDMØNTNING AF TAKSTÆNDRING 2027

I dette bilag gennemgås den indstillede model til takststigning. Pendlertaksten er aftalt på tværs i Takst Vest, og rabattaksterne for mængderabat og aldersrabat er uændret i forhold til de seneste år.

Det fælles oplæg til pendlertakster som vist i tabel 1 medfører en gennemsnitlig takststigning for pendlerkort på 0,1 %.

*Tabel 1: Fælles pendlertakstændringer i Takst Vest*

| Pendlerkort - Voksen | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Takst | | | | | Takststigning | |
| Antal zoner | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | Kr. | % |
| 1-2 | 390 | 420 | 435 | 435 | 435 | - | 0,0% |
| 3 | 540 | 570 | 585 | 585 | 585 | - | 0,0% |
| 4 | 720 | 750 | 780 | 810 | 810 | - | 0,0% |
| 5 | 900 | 930 | 960 | 990 | 990 | - | 0,0% |
| 6 | 1.050 | 1.110 | 1.140 | 1.140 | 1.170 | 30 | 2,6% |
| 7 | 1.200 | 1.290 | 1.320 | 1.320 | 1.350 | 30 | 2,3% |
| 8 | 1.350 | 1.440 | 1.470 | 1.470 | 1.500 | 30 | 2,0% |
| 9 | 1.500 | 1.590 | 1.650 | 1.650 | 1.650 | - | 0,0% |
| 10 | 1.650 | 1.740 | 1.800 | 1.800 | 1.800 | - | 0,0% |
| 11 | 1.830 | 1.920 | 1.950 | 1.950 | 1.950 | - | 0,0% |
| 12 | 2.040 | 2.100 | 2.100 | 2.100 | 2.100 | - | 0,0% |
| 13 | 2.190 | 2.280 | 2.280 | 2.280 | 2.280 | - | 0,0% |
| 14 | 2.400 | 2.460 | 2.460 | 2.460 | 2.460 | - | 0,0% |
| Gennemsnit (inkl. ungdomskort) | | | | | | | 0,2% |
| Vægtet takststigning i forhold til alle produkter | | | | | | | 0,1% |

FynBus træffer selv beslutning om, hvorledes takstnedsættelsen for pensionister udmøntes. Ved FynBus er pensionistrabat på enkeltbilletter og pensionistrabatten på Rejsekort fælles med de øvrige selskaber. Se tabel 2.

*Tabel 2: Rabatter fordelt på rabattrin for barn, voksen og pensionist*

| | | Personligt | | Anonymt |
|---|---|---|---|---|
| | | Voksen + barn | Pensionist | Voksen + barn |
| Rabattrin | Antal rejser | % | % | % |
| 0 | 0-3 | 0% | 25% | 0% |
| 1 | 4-15 | 10% | 25% | 5% |
| 2 | 16-33 | 25% | 25% | 15% |
| 3 | 34+ | 40% | 40% | 25% |

Pensionistrabatten på pendlerkort foreslås uændret på 45 % og børn under 16 år kan købe pendlerkort til 50% af voksentakst.

Der indstilles ikke en takststigning for øvrige standardbilletter eller specielbilletter.

Enkeltbillet

| Enkeltbillet - Voksen, pensionist | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Togtakst | Takst - FynBus | | | | Takststigning | |
| Antal zoner | 2026 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | Kr. | % |
| 1-2 | 32 | 26 | 27 | 28 | 28 | - | 0,0% |
| 3 | 44 | 36 | 37 | 39 | 39 | - | 0,0% |
| 4 | 58 | 46 | 46 | 49 | 49 | - | 0,0% |
| 5 | 68 | 54 | 54 | 59 | 59 | - | 0,0% |
| 6 | 80 | 64 | 64 | 69 | 69 | - | 0,0% |
| 7 | 98 | 78 | 78 | 79 | 79 | - | 0,0% |
| 8 | 100 | 88 | 88 | 89 | 89 | - | 0,0% |
| 9 | 120 | 102 | 102 | 99 | 99 | - | 0,0% |
| 10 | 130 | 116 | 116 | 109 | 109 | - | 0,0% |
| 11 | 140 | 124 | 124 | 119 | 119 | - | 0,0% |
| 12 | 152 | 140 | 140 | 129 | 129 | - | 0,0% |
| 13 | 160 | 154 | 154 | 139 | 139 | - | 0,0% |
| 14 | 172 | 166 | 166 | 149 | 149 | - | 0,0% |
| Gennemsnit | | | | | | | 0,0% |
| Vægtet takststigning i forhold til alle produkter | | | | | | | 0,0% |

Rejsekort

| Rejsekort - Voksen (trin 0) | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Antal zoner | Togtakst | Takst - FynBus | | | | Takststigning | |
| | 2026 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | Kr. | % |
| 1-2 | 32 | 22,00 | 23,00 | 23,00 | 23,00 | - | 0,0% |
| 3 | 44 | 30,50 | 32,00 | 33,00 | 33,00 | - | 0,0% |
| 4 | 58 | 40,60 | 42,00 | 43,00 | 43,00 | - | 0,0% |
| 5 | 68 | 50,80 | 51,00 | 53,00 | 53,00 | - | 0,0% |
| 6 | 80 | 60,90 | 61,00 | 63,00 | 63,00 | - | 0,0% |
| 7 | 98 | 71,10 | 72,00 | 73,00 | 73,00 | - | 0,0% |
| 8 | 100 | 81,20 | 82,00 | 83,00 | 83,00 | - | 0,0% |
| 9 | 120 | 91,40 | 92,00 | 93,00 | 93,00 | - | 0,0% |
| 10 | 130 | 101,50 | 102,00 | 102,00 | 102,00 | - | 0,0% |
| 11 | 140 | 111,70 | 112,00 | 111,00 | 111,00 | - | 0,0% |
| 12 | 152 | 121,80 | 122,00 | 120,00 | 120,00 | - | 0,0% |
| 13 | 160 | 132,00 | 133,00 | 129,00 | 129,00 | - | 0,0% |
| 14 | 172 | 142,10 | 143,00 | 138,00 | 138,00 | - | 0,0% |
| Gennemsnit | | | | | | | 0,0% |
| Vægtet takststigning i forhold til alle produkter | | | | | | | 0,0% |

Forslaget vil i alt give et estimeret merprovenu på ca. 0,3 mio. kr. på Fyn, hvoraf 0,3 mio. kr. vedrører busser, og 0,0 mio. kr. vedrører Odense Letbane.

# Budgetforslag 2027 og overslagsårene, hovedtal

Indledning ..... 2
Væsentlige forhold og forudsætninger ..... 3
Passagerer, ture og indtægter ..... 3
Kørselsudgifter ..... 4
Fælles- og administrative udgifter ..... 5
Budgetforslag 2027 ..... 5
Buskørsel ..... 6
Åben flextrafik ..... 7
Flextrafik ..... 7
Kontrolindsats ..... 7
Tjenestemænd ..... 8
Budgetforslag 2027 og overslagsårene ..... 9
Nøgletal for Budgetforslag 2027 og overslagsårene ..... 11
Likviditet ..... 11
Finansielle poster ..... 12

## INDLEDNING

FynBus fremlægger budgetforslag for 2027 samt budgetoverslag 2028-2030 til første behandling.

Budgetforslag for 2027 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2026 efter 1. kvartal, tillagt kendte ændringer for 2026, 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 de samlede budgetforslag for FynBus og indeholder ikke budgettal for Odense Letbane.

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

Udkast til ejerspecifikke notater for budgetforslag 2027 bliver udsendt til kommentering hos 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 budgetforslag 2027.

**Passagerer, ture og indtægter**

Buskørsel

Budgetforslag 2027 for passagertallet tager udgangspunkt i forventet regnskab 2026 efter 1. kvartal.

Budgetforslag 2027 for indtægter tager udgangspunkt i forventet regnskab 2026 efter 1. kvartal.

Der er indarbejdet helårseffekter af køreplaner og takstmæssige ændringer herunder rute 12A i Odense, natbuskørsel i Region Syddanmark, gratiskørsel for Svendborgs lokalruter og ophør af gratiskørsel i Nyborg. Desuden er der indarbejdet en takststigning på 0,1 % på pendlertakster.

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

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

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

Indtægtsdelingen mellem FynBus' ejere sker 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 budgetforslaget 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/GoCollective og FynBus ved hjælp af ungdomskortmodellen udarbejdet af COWI.
- Skolekort indtægtsdeles efter udstedte kortdage og antallet af zoner. Indtægterne fordeles ud fra ejerandel, ruter, passagertal og gennemsnitlig dagspris.
- Periodekortindtægterne fordeles til den enkelte ejer ud fra ruter, ejerandel, passagertal og gns. dagspris. Fra 2027 fordeles pendlerindtægterne ud fra samme rejsemønster som relationsrejser[1] med samme gyldige til- og fra-zone som det solgte periodekort.
- 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.

[1] Relationsrejser er rejser på Rejsekort som app, DSB Check ind og Basiskort

Åben flextrafik
Budgetforslag 2027 for turtallet tager udgangspunkt i indmeldinger fra kommunerne.

Flextrafik
Budgetforslag 2027 for turtallet tager udgangspunkt i kommunernes indmeldte aktivitetsniveau.

**Kørselsudgifter**
Buskørsel
Budgetforslag 2027 er udarbejdet på baggrund af den fremtidige køreplan, som forventes at starte i august 2026. Køreplanen kan frem mod det endelige budget blive justeret i mindre omfang. Der er anvendt omkostningsindeks (pr. juni 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 undtagen kontrakten for Svendborg bybusser, de nye kontraktpriser er indarbejdet i budgetforslag, dog for Odense Kommune er der indarbejdet et skøn i budgetforslaget.

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 | |
| 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 70 ud af de i alt 112 mulige ordninger.

Budgetforslag 2027 er udarbejdet på baggrund af kørselsenhedspriser for 1. kvartal 2026 og kommunernes indmeldte antal ture 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 udfasning af de blå punkter og det fysiske rejsekort betyder reduktion i udgifterne til Rejsekort & Rejseplan. Dette er indarbejdet i budgetforslag 2027, dog er besparelsen 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-platform DART (***Da****nmarks D****RT****-Platform*). Budgetforslag 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 %.

## BUDGETFORSLAG 2027

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

I nedenstående tabel ses budget 2026 og budgetforslag 2027 samt ændring fra budget 2026 til budgetforslag 20276 for FynBus' drift.

Samlet set for FynBus reduceres ejerbidraget med ca. 36 mio. kr. fra budget 2026, hvor de største justeringer er ved buskørsel og flextrafik. Ved buskørsel reduceres kørselsudgifterne grundet nye kontrakter, og ved flextrafik reduceres kørselsudgifterne grundet færre ture.

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) | Ændring B26-BF27 |
|---|---|---|---|
| **Buskørsel** | | | |
| Indtægter | -161,3 | -154,3 | 7,1 |
| Kørselsudgifter | 533,5 | 509,8 | -23,6 |
| Fællesudgifter | 86,6 | 85,4 | -1,2 |
| Projekter | 9,2 | 2,4 | -6,8 |
| Buskørsel i alt | 467,9 | 443,4 | -24,5 |
| **Åben flextrafik** | | | |
| Indtægter | -5,1 | -5,4 | -0,3 |
| Kørselsudgifter | 15,1 | 13,5 | -1,7 |
| Fællesudgifter | 8,6 | 8,7 | 0,1 |
| Åben flextrafik i alt | 18,6 | 16,8 | -1,9 |
| **Flextrafik** | | | |
| Indtægter | -8,2 | -7,5 | 0,8 |
| Kørselsudgifter | 89,9 | 78,6 | -11,4 |
| Fællesudgifter | 22,9 | 23,4 | 0,6 |
| Projekter | 0,8 | 1,1 | 0,3 |
| Flextrafik i alt | 105,4 | 95,6 | -9,7 |
| **Kontrolindsats** | | | |
| Indtægter | -24,6 | -24,6 | 0,0 |
| Udgifter | 12,4 | 12,4 | 0,0 |
| Kontrolindsats i alt | -12,2 | -12,2 | 0,0 |
| | | | |
| **Ejerbidrag i alt** | **579,7** | **543,7** | **-36,0** |

Note: - = indtægter / + = udgifter

Buskørsel

Samlet set reduceres budgetforslag 2027 for buskørsel med ca. 24,5 mio. kr. i forhold til budget 2026.

Indtægterne er nedjusteret ca. 7,1 mio. kr. siden budget 2026. Dette skyldes primært færre indtægter for ungdomskortet samt at flere Odense NU og UNG Odense-billetter sælges via Odense Letbanes kanal, hvorfor en større andel af indtægterne tilfalder Odense Letbane. For 2027 er der indarbejdet væsentlige køreplansændringer herunder rute 12A i Odense (t.o.m. 2027) samt natbuskørsel i regionen. Derudover er sidste del af indtægtsdelingsmodellen indarbejdet for pendlerkortindtægter. Dette flytter dels indtægter mellem ejerne, men også en større andel til Odense Letbane. Der er indarbejdet en marginal takstændring på 0,1 % samt ændringer til gratis kørsel i Svendborg og Nyborg Kommune.

Budgetforslag 2027 for kørselsudgifter reduceres med ca. 23,6 mio. kr. fra budget 2026 til budgetforslag 2027, og den primære årsag til reduktionen er nye kontrakter med start januar 2027 eller august 2027, dog modregnes med ca. 29.000 flere køreplantimer som primært skyldes tilføjelse af 12 A i Odense bynet

I budgetforslaget er der indarbejdet ca. 577.000 køreplantimer, hvilket et ca. 29.000 flere køreplantimer end i budget 2026. Antallet af driftsbusser er øget med 1 i forhold til budget 2026, hvilket primært vedrører Odense bynet.

Fællesudgifterne er reduceret med ca. 1,2 mio. kr., som primært skyldes reduktion i budgettet til Rejsekort & Rejseplan. Desuden er der også en reduktion i projekter på ca. 6,8 mio. kr., som primært skyldes den store investering der var i 2025 og 2026 til IDL-udgifter og chaufførbetjent salg.

I forbindelse med udfasning 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.

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

Disse besparelser foreslås i 2027 og 2028 delvis disponeret til andre IT-anskaffelser ved FynBus. FynBus har et ældre køreplansystem og har derfor i samarbejde med andre trafikselskaber indgået i et udbud om et nyt køreplansystem samt modul til afregning af kørslen til entreprenørerne. Desuden pågår 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 så som hosting eksternt.

Der er i budgetforslag 2027 afsat midler til følgende projekter:

- Ny køreplan og afregning system, anskaffelser sker via TITSAM og forventes at påbegynde i 2027. Omkostninger til anskaffelse og drift samt iværksættelser er ikke fastlagt endnu. Der er indarbejdet skønnet anskaffelses omkostninger på 1 mio. kr. i 2027 og 2,5 mio. kr. i 2028. På nuværende tidspunkt forventes løbende driftsomkostninger at kunne holdes ind for den ordinære ramme af fællesudgifterne.
- Serverudskiftning, anskaffelse forventes at ske i 2027. Der er afsat 1,4 mio. kr. i 2027 og 0,5 mio. kr. i 2028.

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

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

| IT omkostninger, mio. kr. | BF2027 (2027-priser) | BO2028 (2027-priser) | BO2029 (2027-priser) | BO2030 (2027-priser) |
|---|---|---|---|---|
| Nyt køreplan og afregningsystem | 1 | 2,5 | | |
| Servereudskiftnig | 1,4 | 0,5 | | |
| Nyt planlæningsystem DART | 1,1 | 1,9 | 4,7 | 5,3 |
| **I alt implementeringsudgifter** | **3,5** | **4,9** | **4,7** | **5,3** |
| | | | | |
| Besparelse Rejsekort/Rejseplan | -3,5 | -7 | -7 | -7 |
| **Nettobesparelse** | **0** | **-2,1** | **-2,3** | **-1,7** |

Åben flextrafik
Budgetforslag for åben flextrafik reduceres med ca. 1,9 mio. kr., hvilket primært skyldes færre ture og lavere kørselsudgifter.

Flextrafik
Budgetforslag for flextrafik falder med ca. 9,7 mio. kr. i forhold budget 2026, hvilket primært skyldes færre ture.

Budgettet for indtægterne reduceres med ca. 0,8 mio. kr. og skyldes en lavere indtægt per tur.

Budgetforslag for fællesudgifterne øges med ca. 0,6 mio. kr., hvilket skyldes ny fordelingsmodel for fællesudgifterne ved flextrafik.

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

Budgetforslag 2027 er med afsæt i nuværende kontrolindsats. Inden budget 2027 fastlægges, vil der være en forventningsafstemning med ejerne omkring kontrolindsatsen i 2027.

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

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

| Kørselsomfang | B2026 (2026-priser) | BF2027 (2027-priser) | Ændring B26-BF27 |
|---|---|---|---|
| **Buskørsel** | | | |
| Passagerer | 10.970.289 | 10.767.000 | -203.289 |
| Køreplantimer | 548.559 | 577.455 | 28.896 |
| Driftsbusser | 300 | 301 | 1 |
| **Åben flextrafik** | | | - |
| Antal ture | 116.387 | 113.581 | -2.806 |
| **Flextrafik** | | | - |
| Antal ture | 585.604 | 567.573 | -18.031 |

Der budgetteres med ca. 200.000 færre passagerer ved buskørsel, svarende til ca. 2 %. Og i forhold til de gældende køreplaner er der indarbejdet ca. 29.000 flere køreplantimer.

Ved visiteret flextrafik budgetteres med ca. 20.000 færre ture, svarende til ca. 3 %.

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 overdragne tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne, påhviler Odense Kommune.

FynBus har udover overdragne tjenestemænd efterfølgende ansat 3 tjenestemænd. En eventuel restforpligtelse for de 3 tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne, påhviler 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 og budgetforslag 2027 samt ændring fra budget 2026 til budgetforslag 2027 for tjenestemænd.

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

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

Budgetforslag 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.

## BUDGETFORSLAG 2027 OG OVERSLAGSÅRENE

I nedenstående tabel ses kørselsomfanget for budgetforslag 2027 og overslagsårene.

**Tabel 6: Kørselsomfang i budgetforslag 2027 og overslagsårene**

| Kørselsomfang | BF2027 | BO2028 | BO2029 | BO2030 |
|---|---|---|---|---|
| **Buskørsel** | | | | |
| Passagerer | 10.767.000 | 10.767.000 | 10.767.000 | 10.767.000 |
| Køreplantimer | 577.455 | 577.455 | 564.120 | 564.120 |
| Driftsbusser | 301 | 301 | 301 | 301 |
| **Åben flextrafik** | | | | |
| Antal ture | 113.581 | 113.581 | 113.581 | 113.581 |
| **Flextrafik** | | | | |
| Antal ture | 567.573 | 567.573 | 567.573 | 567.573 |

Det er i budgetforslaget forudsat, at køreplanen ligger fast i hele perioden.

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 rammestyret, og har over nogle år haft merforbrug i forhold til rammen, som har påvirket likviditeten. I de kommende år forventes 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: Budgetforslag 2027 og overslagsårene i 2027- priser**

| Buskørsel og åben flextrafik Mio. kr. | BF2027 (2027-priser) | BO2028 (2027-priser) | BO2029 (2027-priser) | BO2030 (2027-priser) |
|---|---|---|---|---|
| Indtægter | -159,7 | -158,3 | -159,7 | -159,7 |
| Kørselsudgifter | 523,3 | 494,5 | 496,3 | 494,5 |
| Fællesudgifter | 96,6 | 93,7 | 90,7 | 90,7 |
| I alt | 460,2 | 429,9 | 427,3 | 425,5 |
| **Opkrævet ejerbidrag** | **470,3** | **441,3** | **439,4** | **438,1** |
| Restfinansiering, RSD | 10,1 | 11,5 | 12,2 | 12,7 |
| Budgetsikkerhedsmodel | -0,5 | -3,7 | 0,0 | 0,0 |
| **Likviditet** | **9,7** | **7,8** | **12,2** | **12,7** |
| **Flextrafik Mio. kr.** | **BF2027 (2027-priser)** | **BO2028 (2027-priser)** | **BO2029 (2027-priser)** | **BO2030 (2027-priser)** |
| Indtægter | -7,5 | -7,5 | -7,5 | -7,5 |
| Kørselsudgifter | 78,6 | 78,5 | 78,5 | 78,5 |
| Fællesudgifter | 24,5 | 24,1 | 23,7 | 23,7 |
| I alt | 95,6 | 95,2 | 94,8 | 94,8 |
| **Ejerbidrag** | **95,6** | **95,2** | **94,8** | **94,8** |
| **Likviditet** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** |
| **Kontrolindsats Mio. kr.** | **BF2027 (2027-priser)** | **BO2028 (2027-priser)** | **BO2029 (2027-priser)** | **BO2030 (2027-priser)** |
| Indtægter | -24,6 | -24,6 | -24,6 | -24,6 |
| Udgifter | 12,4 | 12,4 | 12,4 | 12,4 |
| I alt | -12,2 | -12,2 | -12,2 | -12,2 |
| **Ejerbidrag** | **-12,2** | **-12,2** | **-12,2** | **-12,2** |
| **Likviditet** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** |
| **Samlet FynBus Mio. kr.** | **BF2027 (2027-priser)** | **BO2028 (2027-priser)** | **BO2029 (2027-priser)** | **BO2030 (2027-priser)** |
| Indtægter | -191,8 | -190,4 | -191,7 | -191,7 |
| Kørselsudgifter | 614,3 | 585,5 | 587,2 | 585,5 |
| Fællesudgifter | 121,1 | 117,8 | 114,4 | 114,4 |
| I alt | 543,7 | 512,9 | 509,9 | 508,1 |
| **Ejerbidrag** | **553,8** | **524,3** | **522,0** | **520,8** |
| Restfinansiering, RSD | 10,1 | 11,5 | 12,2 | 12,7 |
| Budgetsikkerhedsmodel | -0,5 | -3,7 | 0,0 | 0,0 |
| **Likviditet** | **9,7** | **7,8** | **12,2** | **12,7** |
| | | | | |
| **Tjenestemænd Mio. kr.** | **BF2027 (2027-priser)** | **BO2028 (2027-priser)** | **BO2029 (2027-priser)** | **BO2030 (2027-priser)** |
| Indtægter | 10,9 | 10,9 | 10,9 | 10,9 |
| Udgifter | 23,4 | 23,4 | 23,4 | 23,4 |
| Netto tjenestemænd | 12,5 | 12,5 | 12,5 | 12,5 |
| Præmiebetaling | 1,1 | 1,2 | 1,2 | 1,2 |
| Finansiering | 1,1 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| **Tjenestemænd** | **12,5** | **12,7** | **12,7** | **12,7** |
| **Likviditet, dækkes ved salg af aktier** | **12,5** | **12,7** | **12,7** | **12,7** |

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

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

Nøgletal for Budgetforslag 2027 og overslagsårene

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

**Tabel 8: Nøgletal for budgetforslag 2027 og overslagsårene**

| Nøgletal | BF2027 | BO2028 | BO2029 | BO2030 |
|---|---|---|---|---|
| **Buskørsel** | | | | |
| Indtægt pr. passagerer | 14,33 | 14,20 | 14,33 | 14,33 |
| Kørselsudgift pr. passagerer | 47,35 | 44,68 | 44,84 | 44,68 |
| **Åben flextrafik** | | | | |
| Kørselsudgift pr. tur | 118,63 | 118,63 | 118,63 | 118,63 |
| **Flextrafik** | | | | |
| Kørselsudgift pr. tur | 138,45 | 138,33 | 138,33 | 138,33 |

Likviditet

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

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

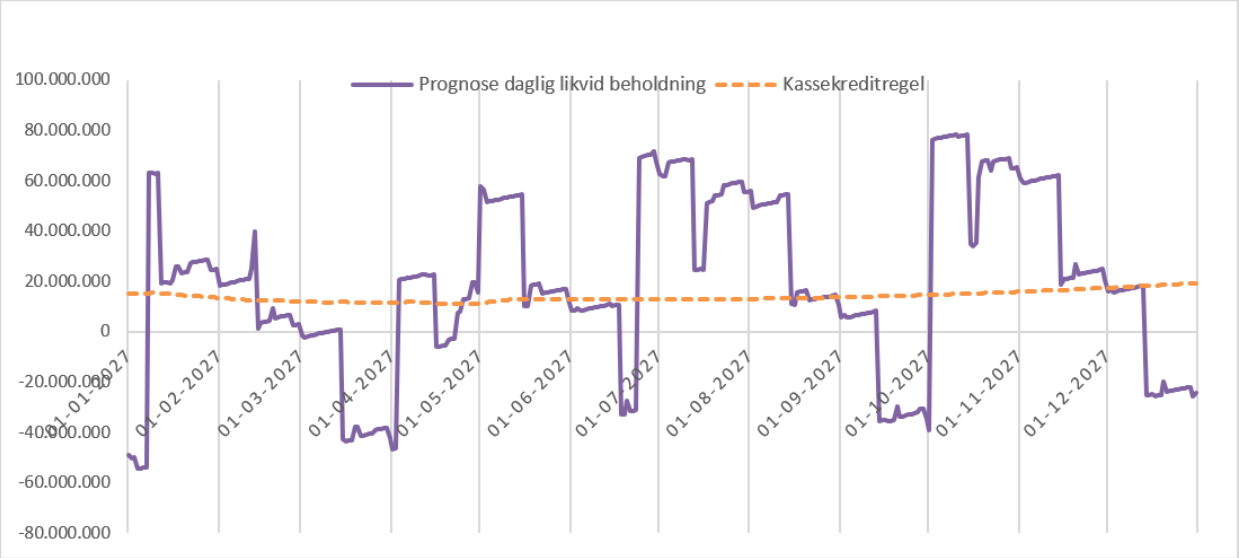
Desuden kan der været anskaffelser, projekter m.m., som i opstartsfasen finansieres af FynBus' kassekredit, og modsat kan der være tilskud fra fx Region Syddanmark eller staten til projekter el.lign. over flere år, men det fulde tilskud tilføres FynBus ved opstart.

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

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

Det forventes med det fremlagte budgetforslag, at der ultimo 2027 har været en gennemsnitlig likviditet over året på 20 mio. kr.

**Figur 1. Udviklingen i likviditeten i 2027**




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.

FYNBUS

# Oversigt over rutenumre fra august 2026

| Regionale ruter | | Odense | | Assens | | FaaborgMidtfyn | | Kerteminde | | Langeland | | Middelfart | | Nordfyn | | Nyborg | | Svendborg | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ny rute | Gl. rute | Ny rute | Gl. rute | Ny rute | Gl. rute | Ny rute | Gl. rute | Ny rute | Gl. rute | Ny rute | Gl. rute | Ny rute | Gl. rute | Ny rute | Gl. rute | Ny rute | Gl. rute | Ny rute | Gl. rute |
| 100A | 100A | 10C | 10C | 510 | 753 | 310 | 310 | 410 | 481 | 620 | 623 | 81 | 401 | 550 | 274 | 71 | 1 | 91 | 230 |
| 101 | 101 | 12A | | 511 | 751 | 311 | 311 | 411 | 483 | 621 | 621 | 82 | 402 | 551 | 551 | 72 | 2 | 92 | 240 |
| 102 | 102 | 25 | 25 | 512 | 752 | 312 | 302 | 412 | 484 | 622 | 622 | 810 | 361 | 552 | 552 | 710 | 709 | 93 | 241 |
| 103 | 103 | 26 | 26 | 520 | 260 | 313 | 305 | 420 | 482 | 630 | 592 | 811 | 371 | 553 | 553 | 711 | 711 | 94 | 250 |
| 110 | 110 | 35 | 35 | 521 | 261 | 314 | 306 | 421 | 485 | 631 | 591 | 812 | 372 | 554 | 554 | 712 | 712 | 910 | 210 |
| 111 | 111 | 45 | 45 | 522 | 262 | 315 | 315 | 422 | 489 | | | 820 | 373 | 555 | 555 | 713 | 713 | 911 | 211 |
| 112 | 112 | 46 | 46 | 523 | 269 | 316 | 316 | 430 | 490 | | | 821 | 374 | 556 | 556 | 714 | 714 | 912 | 215 |
| 120 | 122 | 55A | 55A | 525 | 263 | 320 | 320 | 431 | 491 | | | 822 | 362 | 557 | 557 | 715 | 715 | 920 | 220 |
| 121 | 121 | 56A | 56A | 526 | 264 | 321 | 321 | | | | | 823 | 363 | 558 | 558 | 720 | 688 | 921 | 221 |
| 130 | 130 | 65 | 65 | 530 | 470 | 322 | 322 | | | | | 830 | 405 | 559 | 272 | 730 | 680 | 922 | 222 |
| 131 | 131 | 75 | 75 | 531 | 471 | 323 | 323 | | | | | 840 | 826 | 560 | 560 | 731 | 681 | 923 | 223 |
| 132 | 132 | 85 | 85 | 532 | 472 | 324 | 324 | | | | | 841 | 541 | 561 | 561 | 732 | 682 | 930 | 202 |
| 133 | 133 | | | 535 | 430 | 325 | 325 | | | | | 842 | 542 | 562 | 562 | | | 931 | 201 |
| 134 | 134 | | | 536 | 432 | 330 | 330 | | | | | | | 563 | 563 | | | 940 | 225 |
| 140 | 885 | | | 537 | 433 | 331 | 331 | | | | | | | 564 | 564 | | | 941 | 226 |
| 160 | 162 | | | 540 | 265 | 332 | 332 | | | | | | | 565 | 565 | | | | |
| 161 | 161 | | | 541 | 266 | 333 | 333 | | | | | | | 570 | 270 | | | | |
| 170 | 920 | | | 542 | 267 | 335 | 335 | | | | | | | 571 | 271 | | | | |
| 171 | 921 | | | 545 | 691 | 336 | 336 | | | | | | | 572 | 273 | | | | |
| 180 | 912 | | | 546 | 692 | 337 | 337 | | | | | | | 580 | 566 | | | | |
| 181 | 913 | | | 547 | 693 | 340 | 340 | | | | | | | 581 | 567 | | | | |
| 190 | 195 | | | | | 341 | 341 | | | | | | | | | | | | |
| 191 | 196 | | | | | 345 | 345 | | | | | | | | | | | | |
| 200A | 200A | | | | | 346 | 346 | | | | | | | | | | | | |
| 210 | 814 | | | | | 347 | 347 | | | | | | | | | | | | |
| 211 | 815 | | | | | 348 | 348 | | | | | | | | | | | | |
| 212 | 816 | | | | | 349 | 349 | | | | | | | | | | | | |
| 213 | 818 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 214 | 828 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 220 | 824 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 221 | 821 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 222 | 822 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 223 | 823 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 225 | 825 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 226 | 826 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 227 | 827 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 230 | 833 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 231 | 831 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 240 | 841 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 250 | 852 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 251 | 851 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 260 | 860 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 261 | 861 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 262 | 862 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 263 | 866 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 268 | 268 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 300A | 300A | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 301 | 301 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 400A | 400A | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 403 | 403 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 800A | 800A | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 801 | 801 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 900A | 900A | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Ruter med ændret nummer