

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSE

27. september 2019 kl. 12.00

FynBus, Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C

J.nr.: 201909-27092

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark
Bo Libergren, Region Syddanmark
Flemming Madsen, Svendborg
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Jesper Hempler, Kerteminde
Jan Ole Jakobsen, Langeland
Albert Pedersen, Nyborg
Anders W. Berthelsen, Odense

Repræsentantskabsmedlemmer:

Regitze Tilma, Middelfart
Leif Rothe Rasmussen, Assens

Administration:

Direktør Carsten Hylborg Jensen
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing
Økonomi- og IT-chef Mads Frederik Skjoldborg Medelbye
Planlægnings- og Driftschef Anne Daugbjerg Mortensen

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Budget 2020 og forventet regnskab 2019 efter 6 mdr.....	3
2. Revision af telekørselskonceptet.....	12
3. Udmøntning af takstændring 2020	16
Sager til drøftelse:.....	19
Sager til orientering:.....	19
4. Meddelelser	20
5. Eventuelt.....	20

SAGER TIL BESLUTNING:

1. BUDGET 2020 OG FORVENTET REGNSKAB 2019 EFTER 6 MDR.

Resumé:

Administrationen fremlægger budget 2020 (B2020) med budgetoverslag for 2021-2023 til godkendelse. Derudover fremlægges forventet regnskab 2019 (FR2019) efter 6 mdr. til orientering.

Indtægterne i FR2019 er 0,5 mio. kr. over budget, hvilket skyldes, at passagerfrafald forventes lavere end budgetteret, mens en vandring fra enkeltbilletter til rejsekortprodukter medfører et fald i indtægter pr. påstiger.

Udgifterne til rutekørsel i FR2019 er 0,9 mio. kr. lavere end budget. Der er færre omkostninger til dublering, mens Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks er steget 0,04 % mere end forventet på budgettidspunktet. Endvidere er der en stigning i antal køreplantimer på 2.000 timer i forhold til budget.

Fællesudgifterne i FR2019 er 0,5 mio. kr. højere end budget, hvilket skyldes merudgift til projektlederuddannelse, der skal understøtte arbejdet med de strategiske mål, samt udvikling af datawarehouse. Merforbruget dækkes af rammestyrimodellen, hvor merudgiften finansieres af tidligere års mindreforbrug.

Ejerbidrag til telekørsel er 3,1 mio. kr. lavere end budget, hvilket skyldes lavere aktivitetsniveau end forventet, da nogle kommuner har lukket telependlerordning samt reduceret i de tidsrum, hvor ordningen kan benyttes, samt hævet takster.

Resultatet af Flextrafik (visiteret kørsel) er et mindreforbrug på 0,9 mio. kr., hvilket skyldes en ændring i aktivitetsniveau af de forskellige kørselsordninger.

Der er i B2020 indregnet en uændret passagerudvikling. Kørselsudgifterne er fremskrevet med 1,0 % i henhold til Trafikselskaberne i Danmarks indeksforventning. Produktionsudgifterne er beregnet på baggrund af gældende køreplaner pr. august 2019 og er 5,8 mio. kr. større end FR2019. Fællesudgiftsrammen er prisfremskrevet med 2,5 %, mens udgifterne til rejsekort er fastholdt på niveau med FR2019. Investering af billetudstyr til Odense Letbane på 7,0 mio. kr. er indeholdt i rammestyrimodellen af de ordinære fællesudgifter.

Ejerbidraget i B2020 vedr. telekørsel udgør 21,3 mio. kr., hvilket er 2,9 mio. kr. over FR2019, men på niveau med B2019. Mange kommuner har fastholdt en forventning til et højere turantal grundet det nye telekørselskoncept.

Det samlede ejerbidrag til busdriften i B2020 udgør 395,6 mio. kr., hvilket er 8,8 mio. kr. mere end FR2019. B2020 vedr. flextrafik ligger 8,6 % under FR2019 vedr. turantal. Dette skyldes stigning i handicapkørsel, som modsvares af, at Assens Kommune har hjemtaget dagcenterkørsel og skolekørsel. Ejerbidraget til flextrafik udgør 75,4 mio. kr., hvilket er 6,6 mio. kr. mindre end FR2019.

Sagsfremstilling:

FynBus' administration fremlægger budget 2020 med budgetoverslag for 2021-2023 til godkendelse. Derudover fremlægges forventet regnskab 2019 efter 6 mdr. til orientering.

Budgettet fremsættes, jf. det økonomiske årshjul, således at det kan indgå i budgetforberedelsen i Region Syddanmark samt kommunerne.

Forventet regnskab 2019 er i sagsfremstillingen og bilag 1.1 kommenteret i forhold til budget 2019. Budget 2020 er kommenteret i forhold til forventet regnskab 2019 samt kendte ændringer. Kommenteringen sker ud fra regnskabsmaterialet i bilag 1.2.

Budget 2020 og forventet regnskab 2019 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

FORVENTET REGNSKAB 2019 OG BUDGET 2020

Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørsel fremgår af tabel 1 nedenfor:

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

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

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

Passagerindtægter og passagerudvikling

2019:

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2019 at stige med 0,5 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til en ændring på 0,25 %.

Det er hovedsageligt Odense Kommune og Region Syddanmark, der forventes at opnå en merindtægt.

2020:

Budget 2020 baseres på en fremskrivning af forventet regnskab 2019 justeret med takstændring på 1,9 % fra 2019 til 2020. Desuden forventes der en neutral passagertalsudvikling. Dette medfører en forventet merindtægt på 1,8 mio. kr. i 2020.

Passagerindtægter fordelt på Regionen og kommunerne for perioden regnskab 2017 til budget 2020 ses nedenfor i tabel 2:

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2017 til budget 2020

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

I tabel 3 nedenfor fremgår den ejerfordelte passagerudvikling:

Tabel 3: Ejerfordelte passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2017 til budgetforslag 2020

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

Passagertallet falder med 0,3 mio. passager fra regnskab 2018 til forventet regnskab 2019. Passagertallet afviger med 0,7 mio. passager fra budget 2019 til forventet regnskab 2019, svarende til en afvigelse på 5 %.

Budget 2020 er baseret på en passagerneutral udvikling.

Entreprenørudgifter

Forventet regnskab 2019 og budget 2020 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. I estimatet er indarbejdet allerede kendte ændringer af kørselsudgifter fra august 2019 og frem.

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

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

Tabel 4 herunder viser entreprenørudgifterne for alle ejere:

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2017 til budget 2020

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

2019:

Entreprenørudgifterne forventes i 2019 at blive 0,9 mio. kr. svarende til 0,2 % lavere end budgetteret. Forklaringerne er følgende:

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

2020:

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

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

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

Fællesudgifter

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

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

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

De samlede fællesudgifter fremgår af tabel 5 nedenfor:

Tabel 5: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2017 til budget 2020

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

2019:

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

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

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

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

I september 2017 godkendte bestyrelsen et delvist eksternt finansieret anlægsprojekt til forbedret trafikinformation på de store fynske stationer. Projektet har til formål at klassificere fynske stoppesteder og knudepunkter efter type, betjening, størrelse og antal påstigninger. Projektet strækker sig over 3 år fra 2018 til 2020 og udgør 1 mio. kr. pr. år. Det første år medfinansierer Trafikstyrelsen projektet. På grund af

forsinkelser i projektet afsluttes det eksternt finansierede projekt først i efteråret 2019. Derfor forventes alene anvendt 0,4 mio. kr. af den 1 mio. kr., der var godkendt til anvendelse i år.

Projektet var ved en fejl ikke medtaget i budget 2019, hvilket er hovedårsagen til afvigelsen på 1,4 mio. kr. Den resterende afvigelse skyldes projekter, der er overført fra 2018.

De aktuelle anlægsprojekter forventes at udgøre 2,2 mio. kr. og er specificeret herunder:

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

Der ansøges om overførsel af anlægsprojektmidler vedr.:

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

2020:

FynBus' ramme for de ordinære fællesudgifter PL-reguleres (pris og løn) og udgør i budget 2020 63,7 mio. kr. I forbindelse med etableringen af Odense Letbane skal der, jf. bestyrelsesbeslutning af 8. november 2018, indkøbes rejsekortudstyr for 7 mio. kr. FynBus har i 2019 gennemført en sparerunde, som medfører, at den ordinære ramme kan reduceres med 1 mio. kr. i 2020 og 2 mio. kr. i de efterfølgende år. Det betyder, at investeringen af rejsekortudstyr til Odense Letbane kan finansieres via rammestyring og vil være afdraget i 2023, jf. tabel 6 herunder.

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

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

Tabel 6: Rammestyring vedr. fællesudgifter i perioden regnskab 2017 til budgetoverslag 2023

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

Telekørsel

2019:

Ejerbidraget forventes at udgøre 18,4 mio. kr., hvilket er en mindredgift på 3,1 mio. kr., svarende til et fald på 14 %. Afvigelsen skyldes lukning af telependlerordning, reduceret i de tidsrum, hvor ordningen kan benyttes, samt justerede takster.

2020:

Grundet den forestående revision af telekørselskonceptet har mange kommuner valgt ikke at justere deres budget 2020 væsentligt, da konceptet ikke er endeligt godkendt af bestyrelsen.

I tabel 7 nedenfor ses udviklingen på ejerniveau:

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

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

Flextrafik

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

Tabel 8 nedenfor viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2017-2020:

Tabel 8: Antal personture 2017-2020

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

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

2019:

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

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

Faldet i anden kørsel dækker over indbyrdes forskydninger blandt ejerne. Endvidere har Assens Kommune hjemtaget nogle kørselsordninger, efter budget 2019 var fastlagt. Dette vedrører blandt andet dagcenterkørsel. Der er i løbet af 2018 sket en opstramning af visiteringspraksis, som i 2019 giver udslag i kørselsomfanget med reduktioner inden for lægekørsel, speciallægekørsel, paragrafkørsel og specialskolekørsel. I alle de kommuner, som har lægekørsel hos FynBus, ses efter første halvår 2019 en reduktion i kørselsomfanget i forhold til budget og sidste års regnskab.

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

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af tabel 9 nedenfor:

Tabel 9: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2017 til budget 2020

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

2019:

Ejerbidraget forventes at udgør 82,0 mio. kr. Dette svarer til en mindreudgift på 0,9 mio. kr. i forhold til budgettet. Indbyrdes ejerne imellem er der afvigelser. De store afvigelser kommenteres nedenfor.

I Assens Kommune ses en mindreudgift på 5,6 mio. kr., som skyldes hjemtagelse af kørselsordninger efter vedtagelse af budget 2019 samt en reduktion i kørselsomfanget efter første halvår 2019. De hjemtagne kørselsordninger er dagcenterkørsel (var indeholdt i budget 2019) og specialskolekørsel inden for kommunen, samlet svarende til ca. 60.000 ture årligt.

I Kerteminde Kommune ses en merudgift på 3,7 mio. kr., som skyldes, at der var budgetteret med, at kommunen ville hjemtage genoptræningskørsel, specialiseret genoptræning, aktivitetskørsel, elevkørsel og specialskolekørsel pr. 1. marts 2019. Genoptræning, specialiseret genoptræning og aktivitetskørsel hjemtages dog først pr. august 2019. Elevkørsel og specialskolekørsel ud af kommunen forbliver hos FynBus.

Nordfyns og Odense Kommunes ændringer skyldes ændring i turantal.

2020:

Ovenstående korrektioner er indarbejdet i budget 2020 for Assens Kommune og Kerteminde Kommune. Mange kommuner har opjusteret antallet af handicapture for 2020 grundet stigning i personture over årene, hvor nogle kommuner samtidigt har valgt at åbne op for demente og senhjerneskedede.

Fællesudgifter

2019:

Forventet regnskab efter 1. halvår 2019 for fællesudgifterne er 25,3 mio. kr., hvilket er en merudgift på 0,1 mio. kr.

Der ses et merforbrug på fællesudgifterne, som skyldes færre udgifter til lønninger. Dette modsvares af udgifter til IT i FlexDanmark i forbindelse med NOP (Ny Optimerings Platform) samt udvikling af ny overvågningsapp.

Grundet færre personture har Flextrafik justeret i deres call center (bestilling og trafikstyring) for at kunne reducere i lønudgifter.

2020:

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

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

Af tabel 10 nedenfor fremgår fællesudgifterne for tele- og flexområdet:

Tabel 10: Oversigt fællesudgifter for tele- og flexområdet

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

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender budget 2020 og budgetoverslag 2021-2023,
 - herunder overførelse af 2 anlægsprojekter fra 2019 til 2020, samt nyt anlægsprojekt vedr. løsning af 3. parters salg af produkter i henhold til ny lovgivning,
- tager forventet regnskab 2019 efter 6 mdr. til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 1.1 *Notat forventet regnskab 2019 og budget 2020*

Bilag 1.2 *Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2019 og budget 2020, samt budgetoverslag 2021-2023*

2. REVISION AF TELEKØRSELSKONCEPTET

Resumé:

Indstillingen vedrørende de nye koncepter Flextur og Plustur, der erstatter Teletaxi og Telependler, blev godkendt på bestyrelsesmødet den 22. august 2019. Der blev dog bedt om en nærmere undersøgelse af muligheden for et ekstra tidsmodul om eftermiddagen. Denne undersøgelse præsenteres, og det indstilles, at bestyrelsen beslutter, at det ekstra tidsmodul ikke tilføjes til koncepterne.

Administrationen har gennemgået implementeringsplanen for indførelse af Flextur og Plustur. For at sikre bedst mulig information til kunderne bliver første dag, der kan køres Flextur og Plustur, den 3. februar 2020.

Sagsfremstilling:

Tidsmoduler

I de nuværende Teletaxi-ordninger er der forskellige åbningstider i kommunerne:

Tabel 11: Åbningstider i nuværende teletaxi-ordninger

Tidsmoduler i dag for teletaxi		Assens	Faaborg-Midtfyn	Nordfyn	Svendborg	Kerteminde	Middelfart	Nyborg
Hverdag	9.00-23.00	x	x		x			
	9.00-21.00			x				
	Skoledag, 9.00-13.00					x	x	
	Skoledag, 9.00-14.00							x
	Skoledag, 17.00-21.30					x		
	Skoledag, 17.00-23.00						x	x
	Skolefriday, 9.00-21.30					x		
	Skolefriday, 9.00-23.00						x	
	Skolefriday, 7.00-23.00							x
Weekend	9.00-23.00				x		x	
	9.00-18.00	x	x					x
	9.00-17.00					x		
	Lørdag, 9.00-13.00			x				

Variationen i tabel 1 afspejler kommunernes ønske om at styre efterspørgslen – fx ved at lukke for kørsel på tidspunkter, hvor der er et tilbud om anden kollektiv transport (fx en skolebus).

Med de nye koncepter Flextur og Plustur har det været et mål at gøre konceptet mere enkelt, og dermed også at der skulle være mindre variation i åbningstiderne.

Mindre variation i åbningstiderne har følgende fordele:

- Kundernes overblik over ordningerne bliver bedre,
- Kommunikationen omkring ordningerne bliver lettere (fx call center-medarbejdere, ambassadører m.fl.), og
- Teknikken bagved forenkles, hvilket giver færre tekniske fejl (fx fejl, når kunden benytter selvbetjening).

Der er i udarbejdelsen af det nye koncept set på, hvordan andre trafikkselskaber håndterer Flextur og Plustur. Her er der ligeledes blevet set på åbningstiderne.

Sydtrafik har fx følgende åbningstider:

- Flextur: Åbent fra kl. 06.00 til 24.00
- Plustur: Åbent fra ca. kl. 06.00 til 23.00 (når der kører bus)

Det ses, at Sydtrafik ikke tilbyder kommunerne mulighed for at fravælge tidsmoduler på Flextur og Plustur, hvilket heller ikke er tilfældet hos Nordjyllands Trafikselskab (NT), Midttrafik og Movia.

Plustur er endnu ikke meget udbredt hos Sydtrafik. Hos NT har alle kommuner tilbudt Plustur med åbningstid ca. kl. 06.00-24.00 siden januar 2018 – NT har pt. en kampagne i gang med det formål at få flere til at bruge Plustur. FynBus er det eneste trafikselskab, der giver mulighed for at anvende Periodekort som betaling for Plustur, og derfor er der en bekymring om, hvorvidt skoleelever og andre lokale rejsende vil benytte Plustur til en rejse, som efter koncepterne burde gennemføres som en Flextur.

For FynBus er der i de nye koncepter for Flextur og Plustur indlagt 4 tidsmoduler, som kommunerne kan til- og fravælge:

- Flextur: kl. 06.00-09.00, 09.00-18.00, 18.00-21.00 og 21.00-24.00
- Plustur: kl. 05.30-9.00, 09.00-18.00, 18.00-21.00 og 21.00-24.00

Svendborg og Assens Kommune har i høringen af det nye koncept foreslået, at tidsmodulen kl. 09.00-18.00 opdeles. Fx har Assens Kommune skrevet *"Tidsbåndet 9.00-18.00, er et meget langt tidsbånd, hvis kommunen f.eks. ønsker at lukke for kørsel midt på dagen, for at undgå misbrug af ungdomskortet og generelt regulere udgift til kørsel."* Da det bl.a. drejer sig om at undgå misbrug af Ungdomskort, vedrører opdelingen især Plustur, da Ungdomskort ikke kan bruges til Flextur. Flere kommuner (Faaborg-Midtfyn, Svendborg og Assens Kommune) har fremhævet en bekymring for, at Plustur vil blive misbrugt af skolebørn.

Hvis der ses på fordelingen af Teletaxi-ture i dag, kan Assens Kommune bruges som eksempel, da Assens Kommune i dag har åbent for Teletaxi i tidsrummet kl. 09.00-23.00. Hvis turene fordeles på de tidsmoduler, der tilbydes i konceptet for Flextur og Plustur samt et ekstra tidsmodul om eftermiddagen – modulet kl. 09.00-18.00 opdeles i to, dvs. 09.00-13.00 og 13.00-18.00 – ses følgende fordeling:

Tabel 12: Fordeling af Teletaxi-ture (2018) på tidsbånd

Teletaxiture, 2018, andel		Assens
Alle ugens dage	6.00-9.00 *	1%
	9.00-13.00	39%
	13.00-18.00**	43%
	18.00-21.00	14%
	21.00-24.00	3%

Det fremgår, at der er et højt antal ture i tidsrummet kl. 13.00-18.00, hvor 43 % af turene ligger. Hvis kommunerne ønsker at lukke for kørsel i dette tidsrum, vil det ramme en stor del af de nuværende kunder.

I forhold til *Flextur* er det FynBus' vurdering, at kommunerne med muligheden for at vælge mellem tre prismodeller har et anvendeligt værktøj til at begrænse efterspørgsel uden helt at fjerne borgerens mulighed for mobilitet. I forbindelse med takststigningen på Teletaxi i Nordfyns Kommune pr. august 2018 er høj effekt af takststigningen set i form af et fald i efterspørgsel. Ved sammenligning mellem 2018 og 2019 i brugen af teletaxi i tidsmodulet kl. 13.00-18.00 i Nordfyns Kommune, har takststigningen i perioden januar til juli betydet et fald i efterspørgsel og i udgifter på cirka 20 % pr. måned. Den nye takstmodel for Flextur giver

kommunerne mulighed for at sætte taksten højere end den nuværende takst i Nordfyns Kommune. Det betyder, at kommunerne med en høj prissætning kan begrænse efterspørgslen uden at lukke for kørsel om eftermiddagen.

FynBus har leveret estimater på økonomien i de nye ordninger til alle kommuner. I tabel 3 nedenfor ses, at såfremt kommunen vælger lav takst på Flextur (prismodel 1), vil de samlede udgifter til Flextur og Plustur blive lavere end udgifterne til åben flextrafik i 2018 – på overordnet niveau vurderes, at der vil være plads til en ekstra udgift til Plustur (højere efterspørgsel end estimeret) uden at overskride 2018-udgiften:

Tabel 13: 2018-udgifter til åben flextrafik og estimater på Flextur og Plustur - Alle kommuner

FynBus		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	16.300.000			
	Telecity	700.000			
	Telependler	2.700.000			
	I alt	19.700.000			
Ny model	Plustur		6.700.000	6.700.000	6.700.000
	Flextur, medrejsenderabat		10.585.000	9.770.000	7.280.000
	I alt		17.285.000	16.470.000	13.980.000

Det fremgår af estimaterne i tabel 3, at kommunerne ved valg af lav takst på Flextur vil have ca. 2,4 mio. kr. færre udgifter end i 2018, ved valg af mellem takst ca. 3,2 mio. kr. færre, og ved valg af høj takst ca. 5,7 mio. kr. færre udgifter end i 2018. Det skal bemærkes, at der er en usikkerhed forbundet med beregningerne.

Fordele ved at indføre et nyt tidsmodul på Flextur og Plustur:

- Kommunerne får bedre mulighed for at nedregulere efterspørgslen.

Ulemper ved at indføre et nyt tidsmodul på Flextur og Plustur:

- En lukning af tidsmodulet kl. 13.00-18.00 vil ramme de kunder, som i dag rejser på månedskort i dette tidsrum (ca. 15 % af alle kunder),
- Ordningerne bliver sværere at gennemskue for kunderne,
- Teknikken bliver vanskeligere at administrere,
- Det er endnu ukendt, om der reelt er behov for et ekstra tidsmodul.

På baggrund af ovennævnte vurderes det, at det vil påvirke et stort antal potentielle kunder, hvis både Flextur og Plustur lukkes mellem kl. 13.00 og 18.00. Da bekymringen primært vedrører brugen af skolekort og ungdomskort på Plustur, kunne man i stedet vælge blot at lukke for Plustur i de pågældende tidsrum, og henvise kunderne til Flextur, hvor der skal betales for hver tur.

Da estimatet for kommunernes økonomi viser, at kommunerne har mulighed for at begrænse efterspørgslen ved at vælge en høj takst på Flextur, anbefales det, at der indtil videre ikke indføres et ekstra eftermiddagsmodul.

FynBus evaluerer Flextur og Plustur efter 12 måneders drift, herunder hvorvidt der skulle være behov for at tilføje fx et ekstra tidsmodul.

Første kørselsdag

Administrationen har gennemgået implementeringsplanen for indførelse af Flextur og Plustur. Hvis opstart skal ske til 2. januar 2020, vil der skulle kommunikeres intensivt i december, hvilket er en vanskelig opgave på grund af jul og nytår. Det anbefales derfor, at Flextur og Plustur starter den 3. februar 2020.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen beslutter,

- at tidsmodulet kl. 09.00-18.00 for Flextur og Plustur ikke opdeles, og
- at kommunerne får et månedsvist overblik over udviklingen i antallet af kunder. Hvis der skulle vise sig en voldsom stigning, vil eventuelle handlemuligheder blive drøftet i bestyrelsen.

Vedtagelse:

3. UDMØNTNING AF TAKSTÆNDRING 2020

Resumé:

FynBus' administration fremlægger forslag til takster for 2020, herunder forslag til yderligere harmonisering af pensionstrabatten på pendlerkort i FynBus' takstområde. Der er i budget 2020 indregnet provenu på 1,9 mio. kr.

Nærværende sagsfremstilling vedrører takster for buskørsel. Sag vedrørende takster for SBH-kørsel (kørsel for svært bevægelseshæmmede) vil blive forelagt bestyrelsen den 13. december 2019.

Sagsfremstilling:

Baggrund

Trafikselskaberne og togoperatørerne i Danmark har en fælles aftale om, at der årligt skiftes takster i januar måned. Næste takstændring er 19. januar 2020.

Takstudmøntningen skal ske indenfor statens udmeldte takststigningsloft. Takststigningsloftet i 2020 er 1,9 %. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har desuden meldt ud, at opsparat takststigning fra tidligere år først kan anvendes ved takstreguleringen i 2021. Dette skyldes, at man til 2021 vil gennemføre en større analyse af de takstmæssige konsekvenser, der følger af Takst Vest.

Efter aftale med togoperatørerne og trafikelskaberne i Jylland er der udarbejdet et fælles forslag til takster på pendlerkort (voksne og børn). NT, Sydtrafik, FynBus og togoperatørerne har allerede fælles takster med virkning fra marts 2018.

Det er fortsat det enkelte trafikelskab og togoperatørerne, der fastsætter prisen for enkeltbilletter samt den første rejse på Rejsekortet i henholdsvis bus og tog.

Bindinger

Takst Vest-parterne er underlagt en række bindinger ved fastlæggelsen af takster:

- Et fast prisforhold på maksimum 38 rejser mellem rejsekortsprisen på højeste rabattrin og pendlerkortsprisen for alle zoneafstande
- Bustaksterne for enkeltbilletter skal være lig med eller billigere end togtaksterne på samme zoneafstande
- Rejsekort må ikke være dyrere end prisen for enkeltbillet
- Pensionstrabatten fastsættes til minimum 25 % for pendlerkort

Herudover er intentionen for parterne i Takst Vest, at alle parter over tid får ens priser for pendlerkort. Her er det alene Midttrafik, der på nuværende tidspunkt har afvigende og generelt lavere zonepriser, end de øvrige trafikelskaber.

Pendlerkort

Ved fastlæggelsen af taksterne på pendlerkort i 2020 har der især været fokuseret på Midttrafiks mulighed for at harmonisere taksterne over tid samt andre selskabers ønske om, at takstændringen for de faste kunder skulle være så lav som muligt.

Det foreslås derfor, at pendlerkorttaksten for 2 zoner ændres fra 380 kr. til 384 kr., samt at taksten for 3 zoner ændres fra 510 kr. til 516 kr.

Tabel 1: Pendlerkorttakster voksen og barn 2019 og 2020

Ant. zoner	Voksen				Barn			
	Takst		Takststigning		Takst		Takststigning	
	2019	2020	Kr.	%	2019	2020	Kr.	%
1-2	380	384	4	1,1%	190	192	2	1,1%
3	510	516	6	1,2%	255	258	3	1,2%
4	690	690	-	0,0%	345	345	-	0,0%
5	864	864	-	0,0%	432	432	-	0,0%
6	1.020	1.020	-	0,0%	510	510	-	0,0%
7	1.170	1.170	-	0,0%	585	585	-	0,0%
8	1.350	1.350	-	0,0%	675	675	-	0,0%
9	1.500	1.500	-	0,0%	750	750	-	0,0%
10	1.650	1.650	-	0,0%	825	825	-	0,0%
11	1.830	1.830	-	0,0%	915	915	-	0,0%
12	2.010	2.010	-	0,0%	1.005	1.005	-	0,0%
13	2.160	2.160	-	0,0%	1.080	1.080	-	0,0%
14	2.340	2.340	-	0,0%	1.170	1.170	-	0,0%

Dette giver en gennemsnitlig takststigning på 0,9 % for voksne med pendlerkort og 1,0 % for børn.

Pensionistrabat

Pensionistrabatten er ikke ens for de enkelte trafikkselskaber. Her er yderpunkterne NT med 50 % rabat og togoperatørerne samt Midttrafik med 25 %. Hos Sydtrafik er pensionistrabatten 30 %.

I 2019 foretog FynBus en delvis tilpasning af pensionistrabatten fra 50 % til 45 %. I 2020 kan den resterende del af takststigningsloftet anvendes til en yderligere harmonisering af pensionistrabatten.

Tabel 2 viser konsekvenserne af at reducere pensionistrabatten på pendlerkort fra de nuværende 45 % til 38 %.

Prisen for pensionister stiger med mellem 12,7 % og 14,1 %. Den gennemsnitlige prisstigning er 13,9 %.

Tabel 2: Pendlerkorttakster pensionister 2019 og 2020

Ant. zoner	Takst		Takststigning	
	2019	2020	Kr.	%
1-2	209,00	238,08	29,08	13,9%
3	280,50	319,92	39,42	14,1%
4	379,50	427,80	48,30	12,7%
5	475,20	535,68	60,48	12,7%
6	561,00	632,40	71,40	12,7%
7	643,50	725,40	81,90	12,7%
8	742,50	837,00	94,50	12,7%
9	825,00	930,00	105,00	12,7%
10	907,50	1.023,00	115,50	12,7%
11	1.006,50	1.134,60	128,10	12,7%
12	1.105,50	1.246,20	140,70	12,7%
13	1.188,00	1.339,20	151,20	12,7%
14	1.287,00	1.450,80	163,80	12,7%
Rabat:	45%	38%		

Udnyttelse af takststigningsloft

Samlet set udnytter forslaget til nye pendlerkorttakster til børn og voksne samt forslaget til reduktion i pensionistrabatten ca. 1,7 % af takststigningsloftet. De resterende 0,2 % skal findes ved at hæve taksterne for enkeltbilletter eller Rejsekort Classic.

Togoperatørerne og Sydtrafik forventer ikke at hæve deres enkeltbillettakster i 2020.

FynBus' takster for 2019 ligger meget tæt på prisen for togrejser, og FynBus har på de fleste zoneafstande samme takst som Sydtrafik. Det foreslås derfor, at FynBus' enkeltbillettakster fastholdes i 2020.

Den resterende del af takststigningsloftet foreslås derfor anvendt til en justering i prisen på den første rejse på Rejsekort Classic (1-2 zoner).

Tabel 3: Rejsekorttakster voksen 2019 og 2020

Ant. zoner	Takst		Takststigning	
	2019	2020	Kr.	%
1-2	18,00	18,20	0,20	1,1%
3	27,00	27,00	-	0,0%
4	36,00	36,00	-	0,0%
5	45,00	45,00	-	0,0%
6	54,00	54,00	-	0,0%
7	63,00	63,00	-	0,0%
8	72,00	72,00	-	0,0%
9	81,00	81,00	-	0,0%
10	90,00	90,00	-	0,0%
11	99,00	99,00	-	0,0%
12	108,00	108,00	-	0,0%
13	117,00	117,00	-	0,0%
14	126,00	126,00	-	0,0%

Tabel 3 ovenfor viser, at takstændringen for 1-2 zoner medfører en takststigning på 1,1 % for de helt korte rejser. For alle rejser på Rejsekort Classic er der tale om en takststigning på 0,9 %, hvilket er væsentligt under takststigningsloftet.

Ændringerne i taksterne for pendlerkort, Rejsekort Classic og pensionistrabatten udnytter samlet set takststigningsloftet i 2020 på 1,9 %.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender,

- forslag til pendlertakster for voksne og børn i 2020,
- at der foretages yderligere harmonisering af pensionistrabatten på pendlerkort fra 45 % til 38 %,
- at taksten for Rejsekort Classic 1-2 zoner ændres til 18,20 kr., og
- at ændringerne træder i kraft 19. januar 2020.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 3.1 *Forslag til takster for 2020*

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:

Intet.

4. MEDDELELSER

- Passagerprognose
- Reduktion i normering, FynBus administration

5. EVENTUELT

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem
Flemming Madsen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jakobsen

Bestyrelsesmedlem
Albert Pedersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen