

# REFERAT

## FYNBUS BESTYRELSE – ELEKTRONISK BESTYRELSESMØDE

16. marts 2020 – frist 24. marts 2020

FynBus

J.nr.: 202001-29296

### 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  
Regitze Tilma, Middelfart  
Leif Rothe Rasmussen, Assens  
Anders W. Berthelsen, Odense

### Administration:

Direktør Carsten Hyldborg Jensen  
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing  
Økonomi- og IT-chef Mads Frederik Skjoldborg Medelbye  
Produkt- og Markedschef Jan Gudmann Hansen  
Planlægnings- og Driftschef Anne Daugbjerg Mortensen  
Kommunikationschef Martin Bødker Krogh

## INDHOLD

Sager til beslutning: .....	3
1. FynBus' Strategi 2020 .....	3
2. Efterkalkulation af Takst Vest .....	4
3. Salg af kontantbilletter til Odense Letbane.....	7
Sager til drøftelse:.....	10
Sager til orientering:.....	11
4. Tids- og procesplan for fælles udbud .....	11
5. Udvidelse af bestyrelsen .....	13

## SAGER TIL BESLUTNING:

### 1. FYNBUS' STRATEGI 2020

#### Resumé:

I lighed med tidligere år har FynBus formuleret en strategi, som sætter retningen for FynBus' strategiske indsats i de kommende år. Det overordnede mål for Strategi 2018-2020 er, at det skal være nemt at rejse med FynBus. Strategien er baseret på fire indsatsområder, der alle fokuserer på at gøre det nemt at være kunde i FynBus. Det skal være nemt at finde ud af, hvordan man rejser, det skal være nemt at betale for rejsen, det skal være nemt at forstå, og så skal det være nemt at stole på FynBus.

#### Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelse vedtog i slutningen af 2017 en strategi for FynBus for 2018-2020. Denne strategi er der blevet arbejdet med i 2018 og 2019, og der foreligger nu en revideret strategi dækkende resten af 2020.

Administrationen fremlægger en kort præsentation af strategien til beslutning, hvor hovedmål og aktiviteter er beskrevet. Herefter udarbejder administrationen en detaljeret tids- og handlingsplan som internt arbejdsredskab.

Det samlede mål for strategi 2018-2020 er, at det skal være nemmere at være passager i den kollektive busstrafik på Fyn og Langeland. Det skal være nemt at finde sin rejse, at finde ud af hvilken billet eller kort, der svarer til rejsebehovet, og det skal være let at rejse, således at man føler sig sikker på, at alt går, som det skal.

I strategiperioden 2018-2019 er følgende resultater bl.a. opnået:

- 85,2 % af alle FynBus' rejser foregår på et rejsekort.
- Der er udstedt knap 140.000 rejsekort på Fyn og Langeland.
- Kunderne tilkendegiver, at det allerede ER blevet nemmere at rejse med FynBus.
- Bussernes samlede rettidighed ligger på omkring 95 %,
- FynBus' kunder vurderer den samlede tilfredshed med FynBus som "meget god".

I 2020 fokuseres der fortsat på den kollektive trafik og dens kerneområder: ruter og sammenhæng, produkter og billettering, markedsføring og information, men også klima og miljø er nu skrevet ind i strategien.

Strategien indeholder fire indsatsområder. For hvert indsatsområde er der fastlagt en række mål, som fremgår af vedlagte strategioplæg, se bilag 1.1.

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender Strategi for FynBus 2020.

#### Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

#### Bilag:

Bilag 1.1 "Strategi for FynBus 2020".

## 2. EFTERKALKULATION AF TAKST VEST

### Resumé:

I forbindelse med implementeringen af Takst Vest blev de provenueæssige konsekvenser af takstreformen estimeret. Udgangspunktet var, at trafikselskaberne ikke skulle have væsentlige mer- eller mindreindtægter som følge af reformen. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har fået udarbejdet efterkalkulation for at vurdere de provenueæssige konsekvenser for Takst Vest-parterne. På baggrund af efterkalkulation vurderes Takst Vest overordnet ikke at have haft væsentlige utilsigtede provenuforskydninger. Specifikt i forhold til tallene for FynBus vurderer FynBus, at der har været væsentlige provenuforskydninger. Resultatet af efterkalkulationen og FynBus' vurdering fremlægges.

### Sagsfremstilling:

I forbindelse med implementeringen af Takst Vest den 18. marts 2018 blev de provenueæssige konsekvenser af takstreformen efter aftale estimeret af konsulentvirksomheden Incentive i samarbejde med Takst-parterne og Trafikstyrelsen.

Disse beregninger var behæftet med nogen usikkerhed, hvorfor Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bad Incentive udarbejde procedurer for efterkalkulation for at fastslå, om takstreformen har medført utilsigtede provenuforskydninger, som skal genoprettes ved fremtidige takstjusteringer. Konsekvenserne for provenuet i 2018 er baseret på rejsetal i 2017.

I beregninger foretages en teknisk beregning af trafikselskabernes realiserede provenu før og efter Takst Vest, ligesom der i fællesskab blev vedtaget beregningsmæssige tolerancetærskler. Såfremt værdierne lå inden for disse, blev Takst Vest vurderet til ikke at have haft væsentlige utilsigtede provenuforskydninger.

### Resultatet af efterkalkulationen

Resultatet af efterkalkulationen er nu klar og fremgår af tabel 2. Samlet set holder det realiserede provenu sig inden for tolerancetærsklerne i Incentives beregninger.

Incentive har beregnet et realiseret provenu med udgangspunkt i faktiske rejsetal for henholdsvis 2017 og 2018. Ud fra to beregningstilgange har Incentive beregnet et gennemsnit. Beregningerne viser et realiseret provenu til FynBus på 171 mio. kr., hvilket ligger 7,5 % under den laveste tolerancetærskel på 185 mio. kr.

Selvom der er tale om beregnede tal, er FynBus af den opfattelse, at det er et udtryk for utilsigtet negativ provenuforskydning, som FynBus bør have kompensation for via muligheden for en ekstraordinær forhøjelse af taksterne ud over det statsligt fastsatte takststigningsloft.

Tabel 1: Afvigelser mellem efterkalkulationens realiserede provenu og tolerancetærskel

Trafikselskab	Realiseret provenu 2018 (mio. kr.)	Nærmeste tolerancetærskel (mio. kr.)	Afvigelse fra nærmeste tolerancetærskel i %
DSB	628	631	-0,4 %
Arriva	210	192	9,4 %
Midttrafik	762	761	0,0 %
Sydtrafik	.*	.*	.*
FynBus	171	185	-7,5 %
NT	319	318	0,1 %

\*Sydtrafik har ændret opgørelsesmetode fra 2017 til 2018, og derfor har det ikke været muligt at lave efterkalkulation

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anser efterkalkulationen som afsluttet administrativt, blandt andet med henvisning til at resultatet for FynBus er udtryk for, at de aftalte tolerancetærskler formentlig har været for snævre.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i forhold til de markante udsving i resultaterne for FynBus meddelt, at hvis FynBus kan dokumentere et væsentligt fald i passagerindtægterne fra 2017 til 2018/2019, samt herunder at det kan eftervises, at dette fald skyldes dokumenterbare takstnedsættelser, som ikke var forudset i forbindelse med Takst Vest, kan sagen rejses politisk.

#### FynBus' vurdering af efterkalkulationen

FynBus indførte principper for Takst Vest allerede ved takstskiftet i januar 2017. Forventningen på daværende tidspunkt var, at Takst Vest blev implementeret i 2017, og FynBus ønskede ikke, at kunderne skulle opleve to væsentlige takstskift inden for et år.

Provenutabet for FynBus ved at overgå til Takst Vest-principperne blev anslået til 3-4 mio. kr. årligt og har således haft fuld effekt i hele 2017. De direkte og afledte konsekvenser af Takst Vest har således reelt ikke indgået i regnestykkerne.

FynBus har de seneste år udmøntet det statslige takststigningsloft, men mener, at der er forskellige årsager til, at FynBus reelt ikke har udnyttet takststigningsloftet fuldt ud.

Andelen af kontantbilletter har været ekstraordinær høj i beregningsperioden 2017 og 2018, med 18 % fremfor 14 % i både 2016 og 2019. Mange kunder i 2019 er således flyttet fra rejser på enkeltbillet á 24 kr. til rejser på Rejsekort Classic á maks. 18 kr.

Denne forholdsvis store glidning, der til dels kan tilskrives implementeringen af Takst Vest, er således ikke indeholdt i Incentives beregninger, men giver isoleret den afledte effekt, at FynBus' indtægter for 2019 bliver lavere end forventet i forhold til udnyttelsen af takststigningsloftet.

Rabatten på Rejsekort Classic har været stigende fra 2017 til 2018, men er så igen faldende fra 2018 til 2019. Dette bevirker fx, at der i 2019 vil være flere, der skifter fra Rejsekort Classic til fx Pendlerkort, hvilket medfører en lavere pris pr. rejse end forudsat. Isoleret set betyder dette ligesom ovenfor, at FynBus' indtægter for 2019 bliver lavere.

I hele analyseperioden har FynBus været påvirket af andre væsentlige forhold end Takst Vest, herunder især implementering af rejsekortet og anlæg af Odense Letbane. For at kunne vurdere hvor stor opsparring, FynBus isoleret set har på baggrund af Takst Vest i forhold til takststigningsloftet, vil det kræve et dybere analysearbejde, som Incentive muligvis skal involveres i. FynBus' første umiddelbare beregning viser, at der for FynBus reelt er et udnyttet takstloft på op til 1,7 % (en såkaldt opsparring i takststigningsloftet), svarende til potentielle merindtægter på op til 3,0 mio. kr. årligt.

#### Potentiel udmøntning af opsparring i forhold til takststigningsloftet

En mulig opsparring i forhold til takststigningsloftet vil skulle udmøntes inden for rammerne af Takst Vest-samarbejdet og vil derfor være forbundet med nogle bindinger.

I forhold til Pendlerkort er der aftaler om fælles priser med togoperatøren, hvorfor FynBus ikke her kan hente efterslæb på taksterne. Ved at lægge udmøntningen på enkeltbilletter vil FynBus komme i konflikt med princippet om, at busrejser aldrig må være dyrere end en tilsvarende togrejse.

Det mest realistiske scenarie vil derfor være, at opsparringen alene udmøntes ved at hæve taksterne på Rejsekort Classic, hvor FynBus i forhold til Sydtrafik, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab allerede har de

højeste takster på Rejsekort Classic. At hæve taksterne ekstraordinært på Rejsekort Classic vil ikke støtte op om FynBus' strategi om at få flere kunder over på rejsekortet.

I tabel 2 nedenfor er vist et eksempel med gennemsnitlig takststigning på 5,1 % på Rejsekort Classic, svarende til merprovenu på ca. 2,8 mio. kr. Indtægtsprovenuet vil være fordelt med 50 % til Region Syddanmark, 40 % til Odense Kommune, 5 % til Svendborg og 5 % til de øvrige kommuner.

Tabel 2: Potentiel udmøntning af opsparet takststigningsloftet på rejsekort classic. Takster pr. tur i kr.

Zoner	Arriva/DSB (Vest)	Midttrafik	Nordjylland	Sydtrafik	FynBus	Takststigning 1,7 %	Ændring	%
1-2	23,00	17,60	17,00	18,00	18,20	19,20	1,00	5,5 %
3	30,00	28,00	27,00	24,00	27,00	28,20	1,20	4,4 %
4	40,00	35,00	31,00	32,00	36,00	37,60	1,60	4,4 %
5	47,00	42,00	38,50	39,50	45,00	47,00	2,00	4,4 %
6	59,00	49,00	45,00	47,00	54,00	56,40	2,40	4,4 %
7	74,00	56,00	52,00	55,00	63,00	65,80	2,80	4,4 %
8	81,00	61,00	60,00	63,00	72,00	75,20	3,20	4,4 %
9	95,00	67,00	67,00	71,00	81,00	84,60	3,60	4,4 %
10	109,00	73,00	73,00	79,00	90,00	94,00	4,00	4,4 %
11	115,00	79,00	80,50	86,50	99,00	103,40	4,40	4,4 %
12	128,00	89,00	88,50	94,00	108,00	112,80	4,80	4,4 %
13	142,00	98,00	96,00	101,50	117,00	122,20	5,20	4,4 %
14	152,00	108,00	104,00	109,00	126,00	131,60	5,60	4,4 %

Hvis FynBus retter politisk henvendelse i forhold til opsparring i takststigningsloftet, bør FynBus også være klar til at hæve taksterne ekstraordinært.

Konsekvenserne ved at foretage en isoleret ekstraordinær takststigning som beskrevet vil være, at flere kunder fravælger rejsekortet og i stedet anvender Pendlerkort eller kontantbetaling. Sidstnævnte situation vil ikke være i tråd med FynBus' strategi.

Det vil derfor være at foretrække, at en eventuel ekstraordinær udnyttelse af takststigningsloftet sker over en 2-3-årig periode i forbindelse med den ordinære takststigning.

FynBus vil derfor rette henvendelse til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen med henblik på at få godkendt opsparring i forhold til takststigningsloftet og med supplerende anmodning om en 3-årig periode til indfasning af opsparringen i takststigningsloftet.

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender en hensigt om at hæve taksterne, og
- beder Ministeriet om lov til at foretage en ekstraordinær takststigning ud over det almindelige takststigningsloft.

#### Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

### 3. SALG AF KONTANTBILLETTER TIL ODENSE LETBANE

#### Resumé:

*Kontantbilletter købes i dag i bussen med rede penge, via FynBus-App (Mobile Pay eller betalingskort) eller som print selv-billet. Det vil ikke være muligt at købe billetter med rede penge hverken i letbanetog eller på letbanestationerne.*

*Sagen beskriver de handlemuligheder, der vil være for salg af billetter til Odense Letbane.*

*I henhold til strategi- og handlingsplanen har FynBus fokus på at nedbringe salget af kontantbilletter i busserne. Ud fra udviklingen i perioden fra 2018 til 2019 vurderes det, at antallet af kontantsolgte enkeltbilletter vil være faldet med yderligere mindst 25 % ved letbanens forventede start i 3. kvartal af 2021.*

#### Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 1. februar 2017 har FynBus' bestyrelse vedtaget, at FynBus finansierer selve rejsekortudstyret ("de blå punkter") på letbanestationerne, mens Odense Letbane finansierer installationen på perronerne. Eventuel installation af andet salgsudstyr såsom RVM (rejsekortmaskine til blandt andet optankning af rejsekort og salg af enkeltbilletter via betalingskort) afholdes af Odense Letbane/Odense Kommune.

Odense Kommune har med baggrund i økonomien meddelt, at de ikke ønsker opsætning af RVM-automater på letbanestationerne.

På bestyrelsesmødet den 8. november 2018 blev det præciseret, at Odense Letbane afholder de ekstraordinære udgifter til etablering af rejsekortudstyr på letbanestationerne.

I busserne kan chaufførerne udstede enkeltbilletter på billetudstyret. Samme mulighed er ikke til stede i letbanetogene.

Indtægterne fra kontantbilletter i bybusserne i Odense udgør 7,8 mio. kr., svarende til ca. 12 % af de samlede indtægter i bybusserne i Odense. I bybusserne i Odense er der i 2019 kontantsolgt i alt 350.000 enkeltbilletter. Ca. 80.000 af disse billetter er solgt i busserne på de busruter, der i dag kører parallelt med den kommende letbane på strækningen Tarup-OBC-SDU. Ca. 3/4 af billetterne, svarende til ca. 60.000 billetter, blev solgt på strækningen OBC-SDU.

Disse kunder vil ved implementering af letbanen skulle finde en alternativ billetteringskanal. Nedenfor gives en kort beskrivelse af de muligheder, der vil kunne tilbydes letbanens potentielle kontantkunder.

#### Nuværende løsninger med Rejsekort, mobil-app og webshop

Passagerer i letbanen vil som alternativ til kontant køb af enkeltbilletten ligesom buskunderne i dag kunne vælge at:

- benytte rejsekort, der samtidigt er billigere end en enkeltbillet,
- benytte FynBus mobil-app, eller
- benytte webshop (print selv-billet).

Disse løsninger vil være relevante for langt de fleste kunder, der i dag køber kontantbilletter.

Op til letbanens start vil FynBus have fokus på at markedsføre disse løsninger.

### Kiosksalg

Ud af de godt 6 mio. rejsende årligt i bybusserne i Odense forventes maksimalt 10.000-20.000 rejsende ikke at kunne benytte de nuværende billetteringsformer, hvormed de kan have behov for at kunne købe en billet med rede penge i letbanen.

En supplerende løsning kan derfor være at indgå aftaler med lokale butikker, hoteller, muséer mv. omkring letbanestationerne om udstedelse af FynBus' webshop-billetter. Dette kræver alene, at butikkerne er udstyret med en pc og printer, samt at der indgås aftale med FynBus om provision. Denne løsning vil kunne tilgodese de få kunder, der alene ønsker at betale med kontanter. En sådan løsning, dog uden aftale om provision, anvendes allerede af en del turiststeder rundt omkring på Fyn. Løsningen betyder, at man ikke behøver at begrænse sig til udvalgte stationer.

FynBus vil afklare potentielle salgssteder i forhold til en sådan løsning og vil frem til letbanens start indgå de relevante aftaler.

Halvdelen af de solgte enkeltbilletter på letbanestrækningen sker på stoppesteder, der ligger inden for 300 meters afstand til et FynBus-salgssted.

FynBus' 5 salgssteder på letbanestrækningen (Odense Rutebilstation, Tarup Center, Politikens Kiosk, Rosengårdcentret, Bilka) kunne derfor også potentielt være salgssted for denne løsning, selvom der ikke umiddelbart er planer om at sælge enkeltbilletter på salgsstederne. På et FynBus-salgssted kan kunden fx få tanket sit eksisterende rejsekort op samt købe Rejsekort Anonym.

### RVM-automat

Omkostningen pr. RVM-automat vil være ca. 200.000 kr./stk. FynBus har tidligere præsenteret Odense Kommune for forskellige scenarier for opsætning af RVM-automater, fx på alle stationer eller på de forventede 7-8 største stationer. FynBus vurderer, at investeringen i RVM-automater ikke kan opnå en positiv business case.

I Århus er der opsat RVM-automater på alle letbanestationer. Indtægterne fra salg af enkeltbilletter i RVM-automater udgør ca. 6 % af de samlede indtægter på Århus Letbane. Det relative salg af enkeltbilletter på Århus Letbane er således væsentligt lavere end det nuværende salg af enkeltbilletter i bybusserne i Odense.

Der er ikke i projekteringen af letbanestationerne taget højde for montering af RVM-automater.

Rejsekortselskabet har derudover oplyst, at der kommer nye EU-krav til RVM-automaterne om trådløs betjening, samt at de nuværende RVM-automater ikke opfylder disse krav. Der arbejdes på en opdateret udgave af RVM-automaten. Det er usikkert, hvor lang leveringstiden vil være på de opdaterede automater, men den forventes at være mindst 18 måneder.

Det er ikke planen at opsætte RVM-automater på FynBus' salgssteder eller på letbanestationerne.

DSB har RVM-automater på Odense Station og Hjallesø Station, men disse er alene kodet til at kunne sælge togprodukter. Togbilletter fra disse automater vil kunne bruges i bussen i Odense. Aktuelt er priserne for rejser med bus og tog ens, men kunderne vil kunne risikere, at billetterne til toget bliver lidt dyrere end FynBus' billetter.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender,

- at salg af enkeltbilletter i forbindelse med Odense Letbane sker via mobil-app og webshop, og



- at der indgås aftale med salgssteder nær ved letbanen, hvor det vil være muligt at købe en enkeltbillet kontant.

**Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

**SAGER TIL DRØFTELSE:**

Intet.

## SAGER TIL ORIENTERING:

### 4. TIDS- OG PROCESPLAN FOR FÆLLES UDBUD

#### Resumé:

*FynBus har den 15. marts 2019 og den 13. december 2019 forelagt bestyrelsen muligheden for et fælles udbud omkring 2023-2024, hvor de fleste kommunale kontrakter samt Region Syddanmarks kontrakt om buskørsel udløber.*

*FynBus er på den baggrund i gang med at afdække muligheden for et fælles udbud og vil i den forbindelse vurdere muligheder for omstilling til grøn energi for de forskellige former for buskørsel, som bybuskørsel, regional kørsel og lokalrutekørsel.*

#### Sagsfremstilling:

FynBus har den 15. marts 2019 og den 13. december 2019 forelagt bestyrelsen muligheden for et fælles udbud omkring 2023-2024, hvor de fleste kommunale kontrakter samt Region Syddanmarks kontrakt om buskørsel udløber. Et evt. fælles udbud vil samtidigt kunne omfatte omstilling til grøn energi.

FynBus har brugt de to første måneder af 2020 på bl.a. videnopbygning i forhold til grøn omstilling af buskørsel samt udarbejdelse af en tids- og procesplan for fælles udbud.

FynBus har i januar 2020 orienteret Kommunaldirektørforum og i februar orienteret Borgmesterforum Fyn om rammerne for fælles udbud.

Efter den fastlagte tidsplan for fælles udbud skal kommunerne og regionen i efteråret 2020 træffe beslutning om deres kommende udbud, herunder grøn omstilling af buskørsel, samt om buskørslen skal udbydes i et fælles udbud.

Beslutningerne i kommunerne og regionen vil danne input til udbudsmaterialet, som forventes offentliggjort i januar 2021.

For at sikre en velunderbygget beslutningsproces i kommunerne og regionen vil FynBus i løbet af foråret 2020 afholde tre temamøder omkring fælles udbud og grøn omstilling af buskørsel samt udarbejde et beslutningsgrundlag. Der forventes afholdelse af temamøde i april, maj og juni med deltagelse fra kommunerne og regionen. Endvidere inviteres busentreprenørerne til et dialogmøde med fokus på grøn omstilling af buskørsel samt fælles udbud.

Beslutningsgrundlaget vil redegøre for de juridiske, økonomiske og planmæssige forudsætninger og konsekvenser ved et fælles udbud samt afklare mulighederne for en grøn omstilling af buskørslen i FynBus' område.

Der vil blive nedsat en referencegruppe med kommunale og regionale repræsentanter samt afholdes administrative møder lokalt med kommunerne og regionen, således at kommunerne og regionen løbende er involveret og inddraget i processen.

Forventet tidsplan for 2020:

- Administrative møder i kommunerne og regionen – marts og april 2020
- Dialogmøde med busentreprenørerne – april 2020
- Temamøde for kommuner og regionen – ultimo april 2020
- Præsentation for politiske udvalg – maj 2020
- Temamøde for kommuner og regionen – juni 2020

- Beslutningsgrundlag for fælles udbud forelægges bestyrelsen – 20. august 2020
- Evt. administrative møder i kommunerne og regionen i august og september – 2020
- Politisk beslutning i kommunerne og regionen i september og oktober – 2020

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:**

*Orienteringen taget til efterretning.*

**Bilag:**

Bilag 4.1      *Procesplan for fælles udbud*

## 5. UDVIDELSE AF BESTYRELSEN

### Resumé:

*På bestyrelsesmødet den 13. december 2019 blev det vedtaget, at FynBus skulle ansøge om udvidelse af FynBus' bestyrelse med to medlemmer, således at alle ejerkommuner kunne blive repræsenteret i bestyrelsen. En sådan ansøgning er nu blevet godkendt.*

### Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet i FynBus den 13. december 2019 blev det besluttet, at FynBus skulle ansøge Transport- og Boligministeriet om tilladelse til udvidelse af FynBus' bestyrelse med to medlemmer på baggrund af lov om trafikkselskaber § 2, stk. 1, 3. pkt.

FynBus' administration har efterfølgende afgivet en sådan ansøgning til Transport- og Boligministeriet.

Ansøgningen er blevet godkendt, således at FynBus' bestyrelse fremover består af to repræsentanter fra Region Syddanmark og én repræsentant fra hver ejerkommune; i alt 11 medlemmer. Bestyrelsen er dermed blevet udvidet med to medlemmer.

Ændringen træder i kraft med det samme.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

### Vedtagelse:

*Orienteringen taget til efterretning.*

**Godkendt elektronisk**

---

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  
Regitze Tilma

---

Bestyrelsesmedlem  
Leif Rothe Rasmussen

---

Bestyrelsesmedlem  
Anders W. Berthelsen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen