

# REFERAT

## FYNBUS BESTYRELSESMØDE

19. januar 2024 kl. 12.15

J.nr.: 202308-40057

### Deltagere:

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

### Administration:

Direktør Rasmus Bach Mandø  
Kontrakt og flexchef Ingrid Dissing  
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh  
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen  
Leder af Økonomi og Analyse Julia Egebæk - *afbud*

## INDHOLD

INDHOLD.....	2
Sag til beslutning .....	3
1. Masterplan for de regionale busruter.....	3
2. Udskudt ejerbidrag for Odense kommune.....	7
3. Udmøntning af markedsføringspuljen 2024 .....	8
Sag til drøftelse .....	9
Sag til orientering.....	9
4. Prognose for omkostningsindeks for kontrakter vedr. buskørsel .....	9
5. Meddelelser .....	11
6. Eventuelt.....	11

## SAG TIL BESLUTNING

### 1. MASTERPLAN FOR DE REGIONALE BUSRUTER

#### Resumé:

Forslag til fremtidigt regionalt trafiksystem har været i proces siden januar 2022 og blev sendt i høring 12. september 2023. Der er i høringsperioden indkommet 240 hørings svar til FynBus. På baggrund af høringen samt en marginal bedring i økonomien, indstiller administrationen en udvidelse af pendlerrute 920 til at dække hverdage fra kl. 6-18. Administrationen foreslår ikke yderligere ændringer af høringsoplægget.

Administrationen vil på de kommende bestyrelsesmøder lægge et forslag frem om en gentænkning af rutebegreber, en mere kundevenlig flexkørsel og FynBus' arbejde med mobilitet.

#### Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender at rute 920 udvides til at dække hverdage kl. 6-18
- godkender høringsoplægget herudover
- godkender at input vedr. flextrafik kommer med i den forestående evaluering af plustur og flextur
- godkender at FynBus øger fokus på den generelle mobilitet
- forelægges oplæg til rutebegreber og rutenummerering på førstkommende bestyrelsesmøde

#### Vedtagelse:

Godkendt som indstillet, idet administrationen oplyste, at den er i dialog med relevante kommuner i forhold til en model for et eventuelt tilbagekøb af weekendkørsel. En eventuel aftale vil være under forudsætning af, at det også politisk kan tiltrædes i de enkelte kommuner.

#### Sagsfremstilling:

Bestyrelsen har drøftet og behandlet proces for og oplæg til fremtidigt regionalt trafiksystem på møderne den 24. august 2022, 14. oktober 2022, 17. november 2022, 16. december 2022, 27. januar 2023, 24. marts 2023, 25. august 2023 og 8. september 2023, hvor det endelige høringsoplæg blev godkendt.

Det endelige høringsoplæg blev sendt i offentlig høring 12. september 2023 med høringsfrist 4. december 2023. Det endelige høringsoplæg er vedlagt i bilag 1.1.

Der er indkommet i alt 240 hørings svar fordelt med 9 svar fra FynBus ejerkommuner, 46 svar fra råd, foreninger og institutioner samt 185 svar fra privatpersoner. Hørings svarene er sammenfattet i bilag 1.2. I det følgende opsummeres input fra henholdsvis ejere og øvrige. Samtlige hørings svar kan ses i anonymiseret form i bilag 1.3.

#### Hørings svar ejerkommuner

Hørings svarene fra ejerkommunerne indeholder bl.a. følgende input:

1. Forståelse for problematikken bag høringsoplægget
2. Bekymring for servicereduktioner på pendlerruterne
3. Ønske om at omprioritere ressourcer fra strategiske ruter til pendlerruter
4. Øgede plustursudgifter bør håndteres af regionen
5. Flextrafikløsninger skal gøres mere simple og have reduceret bestillingstiden til 1 time
6. Samarbejder gerne om flere passagerer, herunder knudepunkter, fælles info og evt. genkøb
7. FynBus bør have fokus på flere mobilitetsformer og sikre borgernær inddragelse

8. Udvidelse af pendlerruter 920 til 6-18 på hverdage
9. Forenkling af rutebegreber
10. Kraftig fokus på information og markedsføring af ruteforbedringer på de strategiske ruter

Punkt 3 og 4 strider imod regionens principper for betjening, hvor der i høj grad er fokus på direkte kørsel mellem byer af regional betydning.

Punkt 5 til 10 er alle opgaver, som administrationen tager med i sit videre arbejde med Masterplanen.

#### Høringssvar fra øvrige

Tabel 1 viser høringssvar i forhold til de strategiske ruter, der alle udvides.

*Tabel 1: Høringssvar vedr. strategiske ruter*

Strategisk rute	Input (i alt 24)
140 (Odense-Otterup)	Forlæng til Bogense, betjening af Lumby
141 (Odense-Faaborg)	Ændringer i bustider til og fra OUH
191 (Odense-Bogense)	Natbuskørsel via Morud, betjening af Kirkendrup
151 (Assens-Odense-Kerteminde)	Overflytte ressourcer til pendlerruter 110 og 130
152 (Glamsbjerg-Tommerup-Odense-Kerteminde)	Øg antal afgang, Betjening af Dærup og Brændekilde
930 (Nyborg-Svendborg-Faaborg/Rudkøbing)	Betjening af Gudme, Frørup og Ørbæk

Høringssvarene omfatter bl.a. ønsker om diverse omvejskørsler. De regionale principper tilsiger, at der køres så direkte som muligt, men at der kan foretages mindre omvejskørsler, hvis det samlet set giver et positivt resultat. Konsekvenserne af de enkelte ønsker til omvejskørsler fremgår af bilag 1.4 og at alle omvejene viser en negativ business case, der øger nettoudgifterne.

Administrationen kan dermed ikke anbefale de ønskede omvejskørsler. Kunderne på de ønskede omkørselsstrækninger får således længere gang- eller cykelafstand til stoppestedet, eller henvises til plustur eller flextur.

Tabel 2 viser høringssvar for de enkelte pendlerruter.

*Tabel 2: Høringssvar for de enkelte pendlerruter*

Pendlerrute	Input (i alt 135)
110 (Assens-Haarby-Odense)	Bevar kørsel aften og weekend
111 (Faaborg-Nr. Broby-Odense)	Bevar kørsel hverdage og weekend
130 (Haarby-Aarup-Vissenbjerg-Odense)	Bevar kørsel Aarup-Assens/Haarby, bevar kørsel aften og weekend
195 (Odense-Langeskov-Nyborg)	Bevar kørsel weekend, betjening Langeskov Syd
920 (Nyborg-Ringe-Faaborg)	Bevar kørsel hverdage og weekend, betjening Ryslinge by
921 (Nyborg-Kerteminde)	Bevar kørsel weekend

De generelle input går på at oplægget til servicereduktioner trækkes tilbage. Der er ligeledes ønsker til ruteomlægninger, hvor der har været mange input i forhold til betjening af Ryslinge by og Langeskov Syd. Der er høringssvar fra alle kundegrupper, men især forringede forhold for unge og ældre fylder i høringssvarene.

Konsekvenserne af de enkelte ønsker til omvejskørsler fremgår af bilag 1.4 og viser alle en negativ business case, der øger nettoudgifterne.

Administrationen kan ikke anbefale de ønskede omvejskørsler. Kunderne på de ønskede omkørselsstrækninger får således længere gang- eller cykelafstand til stoppestedet, eller henvises til plustur eller flexstur.

Tabel 3 viser hørings svar for uddannelsesruter og teleruter.

Tabel 3: Hørings svar for uddannelsesruter og teleruter

Uddannelsesrute/telerute	Input (i alt 18)
810 (Rudkøbing-Svendborg-Odense)	Bevar ruten
820 (Ørsted-Aarup-Vissenbjerg-Odense)	Ingen
826 (Vissenbjerg-Brenderup-Middelfart)	Bevar alle ture
827 (Bogense-Brenderup-Middelfart-Erritsø)	Bevar alle ture
832 (Svendborg-Gudme-Nyborg)	Sikre kapacitet i alternativ rute og betjening af Gudme
864 (Nyborg-Oure-Svendborg)	Ingen
Telerute Spodsbjerg	Ingen
Telerute Bøjden	Ønske om busser til Bøjden

De generelle input udtrykker ønske om, at de foreslåede servicereduktioner ikke gennemføres. Især vedrører mange input rute 810, der betyder at uddannelsessøgende skal benytte Svendborgbanen på strækningen Svendborg-Hjallese, som mange finder upålidelig. Desuden påpeger flere, at FynBus skal sikre tilstrækkelig kapacitet, når uddannelsessøgende henvises til øvrige regionale linjer.

Da Svendborgbanen indgår som et led i det samlede kollektive net på Fyn, anbefaler administrationen, at der ikke køres parallelt med en uddannelsesrute. Administrationen vil sikre tilstrækkelig kapacitet i hele systemet samt betjeningen af Gudme til og fra ungdomsuddannelserne.

Betjeningen af strækningen Bøjden-Faaborg varetages i dag af en telerute. Det vil medføre store nettoudgifter at betjene ruten med busser. Derfor anbefaler administrationen ikke, at dette prioriteres.

Derudover er der indkommet forskellige betragtninger, som ikke vedrører specifikke ruter i nettet.

- FynBus modarbejder den grønne omstilling, da flere vil benytte bil i det nye net.
- FynBus bør arbejde mere med fremkommelig, herunder anvende mere differentieret busmateriel (størrelser)
- Ønsker til bybusser og fælleskommunale ruter, der ikke er del af høringen
- Sikre billigere billetter eller gratiskørsel
- Der stilles spørgsmål til og sås tvivl om datamaterialet og forudsætninger
- Opfordring til at tage udgangspunkt i Malmø model og FLOT model i Movia
- Ønske om hurtigrute Nyborg-Ullerslev-Langeskov-Tietgenbyen-Bilka
- Ønske om rute Østfyn-Lindø

Ovennævnte input vil blive taget med videre. To sidstnævnte forslag vil dog ikke være i tråd med de regionale principper, der forudsætter man kører hurtigste vej og betjener de centrale trafikterminaler.

### Foreslået ændring i Masterplanen

For regionens kørsel ser administrationen en lille bedring i økonomien i 2023 i forhold til udgangspunktet, da masterplanen blev sendt i høring. Der er dog fortsat store usikkerheder især på udgiftssiden, hvor fremtiden er uvis i forhold til inflation, renteutvikling og brændstofpriser.

Regionen har accepteret en akkumuleret gæld ved udgangen af 2026 på maks. 20 mio. kr. Pt. forudser prognosen en gæld på 14 mio. kr.

Trods de store usikkerheder vurderer administrationen, at udgiftsniveauet kan hæves marginalt. Tabel 4 viser mulige udvidelser af pendlerruterne. Bestyrelsen besluttede på mødet den 8. september 2023 at udvidelser markeret med grønt skulle inkluderes i høringsoplægget.

Tabel 4: Mulige ruteudvidelser

Rute	Indstigere pr. køreplante	Ungdomskort andel	Tværkom munale rejser	Pris for udvidelse	Udvidelse	Antal tilgodesete passager ved udvidelse	kr./tilgodeset passager
195	16,6	17%	65%	0,7	Hverdage 6-18	38.000	18
				0,4	Hverdage 18-22	25.000	16
130	12,8	24%	41%	0,6	Hverdage 6-18 Odense - Aarup	54.000	11
				1,4	Hverdage 6-18 Odense - Haarby	36.000	39
110	11,4	14%	29%	1,2	Hverdage 6-18	61.000	20
921	11,6	12%	25%	0,3	Hverdage 6-18	24.000	13
920	11,4	12%	20%	0,8	Hverdage 6-18	27.000	30
				0,4	Hverdage 6-18 Nyborg-Ringe	15.000	27
111	10	14%	27%	1,4	Hverdage 6-18	38.000	37

Administrationen indstiller, at hverdagskørslen på rute 920 udvides til 6-18 fra Nyborg til Faaborg. Dette vil øge udgiftsniveauet med ca. 0,8 mio. kr. årligt.

Administrationen anbefaler ikke, at kørslen udvides på rute 111 og rute 130 (Aarup-Haarby) på grund af forholdsvis store udgifter pr passager.

Hvis den foreslåede udvidelse effektueres, vil prognosen for regionens økonomi blive som vist i tabel 5.

Tabel 5: Økonomisk oversigt

Mio. kr.	FR2023	BO2024	BO2025	BO2026
Busudgifter	205,1	211,0	211,0	211,0
Passagerindtægter	-97,1	-103,0	-104,1	-105,1
Reserveret til usikkerhed		3,5	4,5	4,5
Statstilskud - øget indekser - kun i 2023	-2,9	-	-	-
Øvrige omkostninger	38,8	37,8	37,8	37,8
Målrettet markedsføring		1,0	0,5	
Effekt af Masterplan		-5,9	-11,7	-11,7
Indsving på passagerindtægter		3,0	4,0	1,0
Rabat ved kontraktforlængelse	-	-	-13,5	-13,5
Regionalt tilskud	133,0	137,0	137,0	137,0
<b>Driftsresultat</b>	<b>-10,9</b>	<b>-10,4</b>	<b>8,5</b>	<b>13,0</b>
<b>Gæld</b>	<b>25,7</b>	<b>36,1</b>	<b>27,6</b>	<b>14,6</b>

Den økonomiske prognose er fortsat behæftet med store usikkerheder især i forhold til udviklingen i omkostningsindekset.

**Bilag:**

Bilag 1.1	Høringsoplæg af 8. september 2023
Bilag 1.2	Hvidbog om høringssvar
Bilag 1.3	Samtlige høringssvar i anonymiseret form
Bilag 1.4	Konsekvenser af ønskede ruteomlægninger

## 2. UDSKUDT EJERBIDRAG FOR ODENSE KOMMUNE

**Resume:**

*Trafikselskaberne arbejdede i 2023 for at sikre statslig finansiering til den kriseramte kollektive trafik for at undgå servicereduktioner. Eneste resultat af bestræbelserne var en mulighed for at udvide trafikelskabernes kassekreditter, så ejerne kan udsætte betaling frem for at reducere servicen.*

*Denne mulighed ønsker Odense Kommune at udnytte ved at udskyde betalinger fra 2024 til 2026. Derfor foreslår administrationen, at Odense Kommunes ejerbidrag for 2024 reduceres med 15 mio. kr., som skal betales i 2026.*

**Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- beslutter, at ejerbidraget for Odense Kommune for 2024 reduceres med 15 mio. kr., som skal opkræves i 2026.

**Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

**Sagsfremstilling:**

Denne beslutningssag kommer i forlængelse af godkendelse af Budget 2024 på bestyrelsesmødet den 13. oktober 2023.

Indenrigs- og sundhedsministeren har fra 1. juni 2023 i overensstemmelse med KL og Danske Regioners økonomiaftaler for 2024 øget muligheden for kassekredit for Trafikselskaber med 50 kr. pr. indbygger. I aftalen om kommunernes økonomi for 2024 indgår desuden en mulighed for, at trafikelskaberne midlertidigt kan øge deres kassekredit.

Den nye mulighed for at øge kassekrediten vil kunne øge FynBus' kassekredit med 25 mio. kr. På nuværende tidspunkt er der dog ikke behov for at udvide kassekrediten.

FynBus er et § 60 selskab, og har med status af et fælles kommunalt og regionalt § 60 selskab, jf. den kommunale styrelseslov, mulighed for at oprette en kassekredit i forhold til indbyggertallet. Der er ved et indbyggertal på ca. 500.000 (125 kr. pr. indbygger) mulighed for en kassekredit på ca. 62,5 mio. kr.

Foruden mulighed for oprettelse af kassekredit via den kommunale styrelseslov har FynBus værdipapir til dækning af pensionsforpligtelserne for overdragede tjenestemænd fra Odense Kommune, samt garageanlægget på Gammelsø, som stilles som garanti for en samlet kassekredit på 130 mio. kr.

Odense Kommune forventer et underskud på 45 mio. kr. på bybuskørslen i 2024. For at bringe balance i økonomien for bybuskørsel i Odense Kommune, har Odense Kommune besluttet at tilføre ekstra 15 mio. kr. til området, reducere i buskørsel svarende til 15 mio. kr., samt anmodet om reduktion af ejerbidrag for 2024 med 15 mio. kr. som betales i 2026.

Løsningen medfører et ekstra træk på FynBus' kassekredit. Odense Kommune betaler de ekstra renteudgifter.

I Movia har 5 kommuner fået reduceret deres aconto betaling til ejerbidrag i 2024 grundet den nye mulighed.

### 3. UDMØNTNING AF MARKEDSFØRINGSPULJEN 2024

#### Resumé:

*Administrationen indstiller, at der frigives en ramme på kr. 800.000 til kampagne-aktiviteter, der knytter sig til de forandringer af det regionale busnet, der er planlagt til at træde i kraft i august 2024 som følge af implementeringen af de regionale rutetilpasninger.*

*Formålet er at udbrede kendskabet til forandringerne, til de nye muligheder og til det samlede betjeningsstilbud, med fokus på de områder, der oplever forandringerne. Finansieringen af rutenettet er baseret på en passagerfremgang på stamruterne, og det kræver øget markedsføring. Kampagneindsatser falder i tre faser, og indledes i starten af april - maj 2024 og kører frem til udgangen af året.*

#### Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender brug af 800.000 kr. til en målrettet markedsføringskampagne for den regionale buskørsel på Fyn og Langeland.

#### Vedtagelse:

*Godkendt som indstillet.*

#### Sagsfremstilling:

FynBus gennemfører hvert år en række markedsføringsaktiviteter, der enten har til formål at fastholde eksisterende kunder eller at tiltrække nye kunder. I denne sag præsenteres markedsføringsaktiviteter for 800.000 kr.

I budget 2024 er der afsat en pulje på 2,5 millioner kr. til ekstraordinær markedsføring og kampagner. Puljen er finansieret af Odense Kommune og Region Syddanmark med hver 1,25 millioner kr.

#### Kampagne: "Tilpasninger af det regionale rutenet på Fyn og Langeland"

FynBus' bestyrelsen forventes på dagens bestyrelsesmøde at vedtage en række tilpasninger af det regionale busnet på Fyn og Langeland, som skal træde i kraft ved at køreplanskifte i august 2024.

Overordnet set betyder beslutningen, at nogle områder vil opleve reduceret busbetjening, mens andre vil opleve øget busbetjening. I de områder, som oplever en reduceret busbetjening, forventer administrationen en øget brug af Plustur.

For at understøtte disse forandringer, og for at sikre at borgerne er oplyste om konsekvenserne, gennemfører administrationen en række målrettede indsatser, der knytter sig til de berørte områder.



**Indsats i forhold til reduceret tilbud:**

En af konsekvenserne af tilpasninger af busnettet er, at en række områder mister deres busforbindelser midt på dagen og i weekenderne, og i stedet henvises til tilbuddet om Plustur. Her er det vigtigt at sikre borgernes kendskab til Plustur.

**Indsats i forhold til forbedret tilbud:**

En anden konsekvens er at nogle områder vil opleve en øget busbetjening og dermed en forbedring af det kollektive trafiktilbud. Her er det vigtigt at øge kendskabet til det nye trafiktilbud, så flere borgere finder det relevant at benytte bussen.

I begge tilfælde er der brug for god markedsføring, så kunderne kender og forstår deres muligheder.

Kampagneindsatser falder i tre faser:

- Fase 1: Udbredelse af kendskab til tilbuddet om Plustur.
- Fase 2: Generel udbredelse af kendskab til de samlede forandringer.
- Fase 3: Markedsføring af det nye samlede trafiktilbud med henblik på at tiltrække nye kunder.

Kampagneindsats strategiske fokus er på de kunder, der oplever de største forandringer. Målet er at alle relevante kunder skal kende konsekvenserne af forandringerne, samt at nye kunder tiltrækkes af den forbedrede busbetjening.

**Økonomi:**

Der er afsat en ramme på i alt kr. 2,5 millioner kr. til ekstraordinær markedsføring og kampagner i 2024.

Der er tidligere disponeret 500.000 kr. til en markedsføringsindsats i Odense. Hvis indstillingen godkendes, vil der restere 1,2 millioner kr., som endnu ikke er disponeret.

Administrationen indstiller, at der frigives en ramme på 800.000 kr. til dækning af omkostningerne ved en kunderettet kampagne i 2024. Kampagnen vil starte i april 2024. Den afsatte ramme skal primært dække materialer og annoncering, samt evt. bistand fra ekstern samarbejdspartner i forbindelse med kampagneindsats vedr. Plustur.

Kampagnens effekt vil blive vurderet på udviklingen i antal rejsende, samt i kundetilfredsheden.

**SAG TIL DRØFTELSE**

Ingen

**SAG TIL ORIENTERING****4. PROGNOSE FOR OMKOSTNING SINDEKS FOR KONTRAKTER VEDR. BUSKØRSEL****Resume:**

*Administrationen har siden marts 2022 løbende orienteret bestyrelsen om udviklingen i omkostningsindeks, og de økonomiske konsekvenser for budgettet.*

*Der gives en status på udviklingen i omkostningsindeksene 2022 og 2023, samt prognosen for 2024.*

### Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

### Vedtagelse:

Orienteringen blev taget til efterretning.

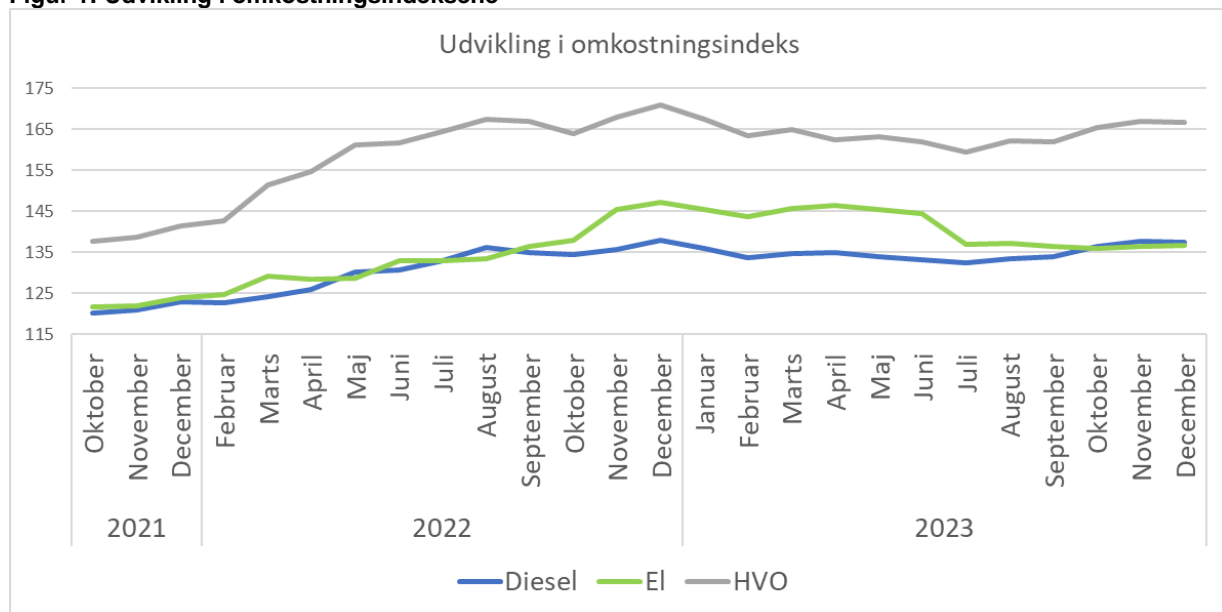
### Sagsfremstilling:

Alle FynBus' kontrakter vedr. buskørsel indeksreguleres i forhold til omkostningsindekser, og reguleringen har dermed betydning for udgifter til buskørsel. De totale udgifter FynBus' til buskørsel er 500 - 550 mio. kr. årligt.

Omkostningsindeksene er fælles med de øvrige trafikselskaber, og udarbejdes af Trafikselskaber i Danmark (TiD). Omkostningsindeksene består af nyeste indeks pr. aktuel måned til afregning samt prognose for de efterfølgende måneder.

Omkostningsindeksene steg kraftigt i foråret 2022, som følge heraf har FynBus løbende fulgt med i udviklingen i omkostningsindeksene.

**Figur 1: Udvikling i omkostningsindeksene**



Som det ses i figur 1, har der siden forår 2022 været markante udsving i omkostningsindeksene, som frem til ca. årsskiftet 2022/2023 steg kraftigt, for at stabilisere sig frem til juli 2023, hvorefter el-omkostningsindekset er faldet igen. Ingen af indeksene er på niveau med tiden før 2022.

Den løbende estimerede udvikling i omkostningsindeksene bygger på nyeste niveau for omkostningsindeksene samt prognoser for resten af året, og skal betragtes som et øjebliksbillede, da prognoserne kan ændres over tid.

Forventninger til og realiserede ændringer i omkostningsindeksene for 2022, viste i starten af året (indeks pr. marts) et estimeret et merforbrug på ca. 19 mio. kr., men regnskab 2022 endte med et merforbrug på ca. 41 mio. kr.

For 2023 gik udviklingen den anden vej, da de estimerede omkostninger ved starten af året (indeks pr. december 2022) viste et merforbrug på ca. 0,6 mio. kr. men regnskab 2023 endte med et mindreforbrug på ca. 11 mio. kr.

De første indikationer for 2024 viser et stigende omkostningsindeks. Pr. december 2023 var der således estimeret et merforbrug på ca. 8 mio. kr., som er blevet nedjusteret med indeks pr. januar 2024 til ca. 3 mio. kr.

De vigtigste årsager til den store afvigelse mellem årets første vurderinger og regnskabet skyldes:

- Prognosen bygger på tendenser bagud, så ændringer i fx løn eller renter tager tid før det giver en effekt i prognosen. Det gælder både når det går op og ned. I de perioder, fx i 2022, hvor der er store ændringer i samfundsøkonomien, går der derfor lang tid før effekten ses i prognosen.
- Der laves prognose for et helt år. Der kan ske mange ændringer i løbet af året, og det bidrager til usikkerheden.

Medio 2023 indgik trafikselskaberne i et samarbejde med Ernst & Young om at revurdere prognosemodellen samt foreslå justeringer af prognosemodellen. Dette arbejde forventes færdiggjort primo 2024.

Den kommende prognosemodel bygger på den forventede vækst fra den halvårslige økonomisk redegørelse fra Økonomiministeriet. Desuden forventes udarbejdet et usikkerhedsbånd. Prognose-modellen bliver præsenteret for bestyrelsen, når den foreligger.

## 5. MEDDELELSER

- Bestyrelsesseminar
- Status på evaluering af flex- og plustur
- Status på Rejsebillet
- Model for kontrolindsats
- Ladestation til Flextrafik på Gammelsø

## 6. EVENTUELT