

FynBus bestyrelse

Referat

Torsdag, den 11. september 2014 kl. 16.00-18.00

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn

Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark

Bestyrelsesmedlem Hans Bjerregaard, Assens

Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart

Afbud

Bestyrelsesmedlem Per Jespersen, Nyborg

Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense

Bestyrelsesmedlem Birger Jensen, Svendborg

Bestyrelsesmedlem Søren Vestergaard, Ærø

Afbud

Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn

Afbud

Repræsentantskabsmedlem Jesper Hempler, Kerteminde

Afbud

Repræsentantskabsmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Sekretariatschef Ingrid Dissing

Regnskabsleder Helle Nørgaard Andreasen

Kundechef Helle Nielsen

DAGSORDEN:

Sager til beslutning:	3
1. Budget 2015 og budgetoverslag 2016-2018	3
2. Den Syddanske vision for kollektiv trafik	10
Sager til drøftelse:	11
3. Studietur til Göteborg.....	11
Sager til orientering:.....	13
4. Halvårsregnskab 2014 og forventet regnskab 2014	13
5. Status vedrørende flextrafik og arbejdsklausuler	18
6. Fælles gå-hjem-møde med Sydtrafiks bestyrelse	19
7. Kundetilfredshedsundersøgelse for flexkørsel	20
8. Meddelelser	21
9. Eventuelt.....	21

Sager til beslutning:**I. Budget 2015 og budgetoverslag 2016-2018****Resumé:**

FynBus fremlægger forslag til budget for 2015, og budgetoverslag for årene 2016-2018.

Sagsfremstilling:**Busdriften**

Ejerbidraget forventes at udgøre 361,8 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 9,0. kroner i forhold til 2014.

Hovedtallene for busdriften fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Forventet regnskab 2014	Budget 2015
Busdrift					
Indtægter	-226,9	-229,3	-239,7	-237,2	-248,5
Bruttoudgifter	491,6	504,4	516,8	510,2	528,8
Busdrift netto	264,6	275,1	277,1	273,0	280,3
Opkrævede fællesudgifter	61,5	63,1	64,7	65,6	65,3
Ejerbidrag Busdrift	326,1	338,3	341,8	338,6	345,7
Ejerbidrag telekørsel	3,7	8,6	9,5	14,2	15,9
Ejerbidrag i alt	329,8	346,8	351,3	352,8	361,8

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Merudgiften på 9,0 mio. kroner sammensætter sig primært af:

- 11,3 mio. kroner i merindtægter:
 - 7,1 mio. kroner på baggrund af passagervækst på 2,4 %, takststigning på 0,6 % og yderligere vækst på 1,3 % for de regionale ruter, som følge af indførelsen af uddannelsesruter
 - 4,2 mio. kroner vedrørende målstyret markedsføring, som er nærmere beskrevet senere i fremstillingen.
- -18,6 mio. kroner i merudgifter busdrift, som primært vedrører:
 - -7,6 mio. kroner til kontraktkørsel:
 - -2,6 mio. kroner i ændret aktivitet, som følge af helårsvirkningerne for køreplanerne, som trådte i kraft i juni og august 2014.
 - -2,0 mio. kroner til realtidssystem
 - -3,0 mio. kroner i pristalsreguleringer.
 - -6,1 mio. kroner dubleringsudgifter, primært vedrørende Odense Kommune, da Odense Kommune pt. arbejder på en strategi for det fremtidige kørselsomfang.

- -4,2 mio. kroner vedrørende målstyret markedsføring.
- 0,3 mio. kroner i mindre opkrævning af fællesudgifter
- -1,7 i øget ejerbidrag til telekørsel:
 - -2,6 mio. kroner som følge af stigning i nettoentreprenørudgifter, som følge af stigende aktivitet
 - 0,4 mio. kroner som følge af fald i fællesudgifter, som følge af selvbetjening. Hver 3. tur forventes at foregå via selvbetjening i 2015

Det budgetterede tilskud for Region Syddanmark og kommunerne er vist i tabel 2.

Tabel 2: Tilskud fordelt på ejere

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Forventet regnskab 2014	Budget 2015
Region Syddanmark	92,1	95,8	96,5	100,1	102,0
Assens	13,8	17,6	17,7	19,2	18,8
Faaborg- Midtfyn	16,0	17,4	18,1	17,8	17,2
Kerteminde	7,0	7,7	8,0	8,0	8,0
Langeland	5,7	5,5	5,5	5,8	6,1
Middelfart	8,5	9,4	9,4	9,6	10,3
Nordfyn	12,5	14,0	14,5	14,4	14,5
Nyborg	13,9	14,3	14,6	14,1	13,4
Odense	128,0	132,6	134,5	131,5	139,1
Svendborg	27,2	27,0	25,9	26,0	25,7
Ærø	5,1	5,5	6,5	6,4	6,6
I alt	329,8	346,8	351,3	352,8	361,8

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Passagerudvikling

FynBus' passagerstrategi opererer med en årlig passagervækst på 2,4 % for bybusserne i Odense og Svendborg, de regionale ruter og de fælles kommunale ruter.

Passagerstrategien omfatter ikke de øvrige kommuner. Det skyldes, at en stor del af passagerne i disse kommuner udgøres af skolebørn.

For 2015-2018 er passagervæksten fastholdt på 2,4 % i henhold til strategien. For 2015 er der desuden indlagt forventet passagervækst på yderligere 1,3 % for Region Syddanmark som følge af øgede køreplantimer til uddannelsesruter.

Passagermålet for 2015 er 19.141.000 passagerer. Det svarer til en stigning på 479.000 eller 2,6 % i forhold til det forventede passagertal for 2014.

Takster for 2015

I 2010 blev "Bekendtgørelsen for takstloft" indført. Bekendtgørelsen betyder, at takstloftet reguleres årligt med prisudviklingen, og at ikke anvendte takststigningsmuligheder kan overføres til kommende år.

For 2015 er takstloftet fastlagt til 0,6 %. Da FynBus har udnyttet takstloft fra tidligere år fuldt ud giver det maksimalt mulighed for en takststigning på 0,6 %. I budgettet er der indregnet takststigningen på 0,6 %.

FynBus indstiller, at taksterne forhøjes med 0,6 %. Det endelige takstforslag, med takstforhøjelsens fordeling på rejsehjemmeltyper, vil blive forelagt bestyrelsen på et senere møde.

Passagerindtægter

Passagerindtægterne for 2015 forventes at udgøre 248,5 mio. kr. Det er en stigning i forhold til 2014 på 11,3 mio. kr. eller 4,8 %.

Indtægterne for 2015 tager udgangspunkt i de forventede indtægter for 2014 efter 1. halvår. Derudover er der væsentligst indregnet:

- Takststigning på 0,6 %.
- Passagervækst på 2,4 % på de regionale ruter, bybusserne i Odense og Svendborg samt de fælleskommunale ruter. For de regionale ruter er desuden tillagt 1,3 %, som følge af de øgede køreplantimer til uddannelsesruter.
- Indtægter fra målstyret markedsføring, jf. særskilt afsnit nedenfor.

Målstyret Markedsføring

Der er i budget 2015 afsat 4,2 mio. kroner til målstyret markedsføring, svarende til 0,25 øre pr. passager¹.

FynBus har i en årrække oplevet en tilvækst i antallet af nye kunder, der overstiger det fastsatte mål på 2,4 % om året. FynBus har i årene gennemført en lang række initiativer, der alle har haft til formål at understøtte ønsket om vækst. Nu melder der sig imidlertid tegn på, at væksten er ved at klinge af og FynBus vurderer derfor, at skal væksten fastholdes og måske endda øges, kræver det både nye metoder og investeringer.

Formålet med målstyret markedsføring er at øge passagervæksten, udover FynBus nuværende vækst mål på 2,4 % årligt, ved at målrette markedsføringen mod følgende målgrupper:

- Erhvervspendlere på regionale ruter.
- Bilister i Odense.
- Ungdomsuddannelsessøgende
- Pensionister.

FynBus' passagerstrategi opererer med en årlig passagervækst på 2,4 % for bybusserne i Odense og Svendborg, de regionale og de fælles kommunale ruter. FynBus forventer 18,7 mio. passagerer² i 2014 og 19,1 passagerer i 2015, hvilket svarer til en passagerstigning på 0,5 mio. For at opnå denne passagerstigning, svarer det til at vi skal have 1.940 nye faste kunder³.

¹ Dog ikke for ruter, der er defineret som skoleruter, da disse ikke indgår i Fynbus strategi for flere passagerer.

² Definition: én passager er lig med én påstiger.

³ Faste kunder er kunder der har periodekort, KVKKort og ungdomskort

Nedenfor i tabel 3 er vist et eksempel på hvor mange faste kunder der skal til indenfor de enkelte målgrupper for at dække de øgede udgifter til markedsføring.

Tabel 3:

	Nye kunder pr. år	Antal årlige rejser pr. kunde	Nye passagerer i alt	Indtægter i alt
Erhvervspendlere	250	432	108.150	1.932.500
Bilister	250	300	75.000	750.000
Ungdoms	200	368	73.600	1.080.450
Pensionister	350	73	25.550	428.729
I alt	1.050		282.150	4.191.679

Note: Det samlede antal faste kunder kan variere afhængende af, hvilken målgruppe der er fokus på.

De endelige mål og midler til kampagner vil blive fastsat efter en nærmere analyse af målgrupperne. Dette arbejde vil foregå i efteråret og der vil for hver kampagne blive lavet en business case pr. målgruppe.

Bruttoudgifter busruter

Udgifterne til busdrift i 2015 forventes at udgøre 528,8 mio. kr. Det er en stigning i forhold til 2014 på 18,6 mio. kr.

Stigningen skyldes primært stigningen i entreprenørudgifter på 7,6 mio. kroner, stigning i dubleringskørsel på 6,1 mio. kroner, som primært kan henføres til Odense Kommune samt udgifter til målstyret markedsføring på 4,2 mio. kroner, jf. særskilt afsnit ovenfor. I stigningen i entreprenørudgifter på 7,6 mio. kroner indgår indeksstigning med 3,0 mio. kroner og udgifter til realtidssystem med 2,0 mio. kroner.

Budget 2015 er opstillet på baggrund af køreplanerne fra juni og august 2014, hvor køreplanerne ændres væsentligt. Dette sker primært som følge af dels den nye folkeskolereform, hvor møde- og sluttider for eleverne koncentrerer på færre tidspunkter end tidligere, dels lukningen af Thomas B. Thriges gade i Odense samt oprettelse af 28 uddannelsesruter.

Køreplantimerne for 2015 bliver med baggrund i ovenstående 606.850 timer, hvilket er 3.259 færre timer, svarende til 0,5 % færre timer end i forventet 2014.

Afdækning af olierisiko:

I juni 2014 besluttede bestyrelsen, at FynBus' administration i forbindelse med budgetlægningen indgår aftale om afdækning af 50 % af risikoen for prisændringer for 2015.

FynBus har den 26. juni 2014 indgået aftale om afdækning af 34,2 mio. kroner svarende til ca. 50 % af risikoen i 2015.

Udgifter til realtid og korrespondancesikring:

Trafikselskaberne udbyder i samarbejde med Rejseplanen et fælles realtidssystem. Det fælles system vil tilgodese større præcision, herunder korrespondancesikring, og forbedre kundernes rejseoplevelse, især på de ruter der i forvejen ikke har realtid.

FynBus planlægger i forlængelse heraf en samlet investering i realtid på 1,1 mio. kroner med årlige driftsudgifter på 0,9 mio. kroner. Udgifterne er indlagt i budgettet under kontraktudgifterne for de enkelte ejere.

Udgifterne var ligeledes budgetteret i 2014, men projektet er blevet forsinket og forventes implementeret primo 2015.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne består af ordinære udgifter og anlægsudgifter.

Ordinære fællesudgifter

Rammen for fællesudgifterne for 2015 er fastlagt på baggrund af rammen for 2014 og reguleret med pris- og lønindekset.

I budgetoverslagene for 2016-2018, er forventede merudgifter i forbindelse med tilslutning til rejsekortet på 4,0 – 9,3 mio. kroner indlagt, således at rammen til fællesudgifterne øges med dette beløb.

Anlægsudgifter

Administrationen tager årligt stilling til behovet for anlægsinvesteringer.

Rammen for anlægsbudgettet for 2015 er fastlagt med baggrund i rammen for 2014 og er pristalsreguleret. Rammen udgør 3,4 mio. kroner. Direktionen indstiller, at bestyrelsen godkender følgende 5 anlægsprojekter på i alt 2,9 mio. kroner:

1. Nyt køreplanssystem – 1,8 mio. kroner
2. Statens arkiver, overførsel af data – 0,5 mio. kroner
3. Drifts- og kvalitetssystemet "Doks", sags- og informationsstyring – 0,3 mio. kroner
4. Chaufførportalen "Vores FynBus" til Flextrafik – 0,2 mio. kroner
5. Sikring af kundecenter i Dannebrogsgade – 0,1 mio. kroner

Anlægsprojekterne er nærmere beskrevet i bilagene 1.1.1 – 1.1.5.

Forskellen mellem rammen og investeringsansøgningerne på 0,5 mio. kroner forventes ikke udnyttet i 2015.

Fællesudgifter i alt

Fællesudgifterne for 2015 vil bestå af rammen for de ordinære fællesudgifter og det i september 2014 godkendte anlægsbudget.

I nedenstående tabel 4 er udviklingen i de samlede fællesudgifter vist som summen af den ordinære ramme og anlægsudgifterne.

Tabel 4: Den samlede ramme for fællesudgifter

Mio. kroner, Årets priser	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Forventet regnskab 2014	Budgetforslag 2015
Ramme for ordinære fællesudgifter	60,1	61,7	61,4	62,7
Anlægsudgifter	1,4	1,4	4,2	2,9
Samlede fællesudgifter	61,5	63,1	65,6	65,6
Korrigeret for overflytning af projekter	0,0	0,9	-0,9	0,0
Samlede fællesudgifter	61,5	64,0	64,7	65,6

Telekørsel

Indtægter, udgifter, ejerbidrag og passagerer for telekørslen fremgår af tabel 5:

Tabel 5: Telekørsel:

(Mio kr.)	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Forventet regnskab 2014	Budget 2015
Indtægter	-0,6	-1,1	-1,0	-1,3	-1,6
Entreprenørudgifter	3,7	8,3	7,1	10,6	13,3
Fællesudgifter	0,5	1,4	3,3	4,8	4,3
Ejerbidrag Telekørsel	3,7	8,6	9,5	14,2	15,9

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel 6.

Tabel 6: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Forventet regnskab 2014	Budget 2015
Telekørsel	34.507	80.329	69.770	100.227	124.383

Antallet af ture udgør i budget 2015 124.383, hvilket er en stigning på 24.156 og 24,1 % i forhold til forventet 2014. Stigningen kan henføres til helårseffekten af nyt telekørselskoncept. Desuden overgår projekt "Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder" i Assens fra 1. august 2015 til almindelig drift.

Ejerbidraget for telekørsel forventes at udgøre 15,9 mio. kroner i 2015. Dette er en merudgift på 1,7 mio. kroner, svarende til en stigning på 12,4 %.

Ejerbidraget stiger procentvis mindre end antallet af ture, årsagerne til dette er forventede lavere fællesudgifter pr. persontur, primært fordi det forventes at hver 3. teletaxakunde i 2015 vil benytte Fynbus' selvbetjeningsløsning. Dette forventes at medføre en reduktion i fællesudgifterne på 1,1 mio. kroner. Derudover forventes der en generel reduktion i fællesudgifterne til telekørsel på 9,6 %, idet driften forventes at være stabiliseret i 2015.

Flexkørsel

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 7.

Tabel 7: Hovedtal for Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Forventet regnskab 2014	Budget 2015
Indtægter	-6,4	-6,3	-6,0	-6,4	-6,4
Entreprenørudgifter	48,5	51,5	93,8	119,7	128,1
Flex udgifter netto	42,1	45,3	87,8	113,2	121,8
Fællesudgifter	24,3	23,0	21,3	27,2	26,5
Ejerbidrag	66,3	68,3	109,1	140,4	148,3

Opgørelsen er ekskl. telekørsel og nettokørselsudgifter til kørsel til siddende patientbefordring. Afregning af kørselsudgifter overfor entreprenørerne for den siddende patientbefordring forestås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab. Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Ejerbidraget forventes at udgøre 148,3 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 7,9 mio. kroner eller 5,6 % i forhold til forventet 2014.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel 8:

Tabel 8: Ejerbidrag for Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Forventet regnskab 2014	Budget 2015
Assens	9,0	8,7	8,5	13,9	16,4
Faaborg-Midtfyn	9,2	9,9	9,8	10,2	10,7
Kerteminde	5,1	5,4	4,8	8,2	8,4
Langeland	2,6	2,2	2,3	2,2	2,1
Middelfart	3,0	3,1	2,7	2,3	2,5
Nordfyn	6,6	10,2	9,8	10,3	12,7
Nyborg	3,3	4,9	12,5	5,0	3,4
Odense	12,9	15,4	51,9	80,0	84,3
Svendborg	6,5	5,5	3,9	2,6	2,2
Ærø	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3
Region Syddan- mark	8,0	2,4	2,7	5,4	5,2
I alt	66,3	68,3	109,1	140,4	148,3

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Aktivitetsniveauet forventes at udgøre 1.045.856 personture i 2015, hvilket er en stigning på 70.681 personture i forhold til forventet 2014.

Entreprenørudgiften pr. persontur er i budget 2015 149 kr. mod 152 kr. i forventet 2014.

Fællesudgifterne fordeles fra 2014 efter en ny fordelingsmodel, som er mere kostægte. Enhedsprisen for hver enkelt kørselsgruppe sammensættes nu af en variabel del og en fast del.

De gennemsnitlige fællesudgifter pr. persontur forventes at falde fra 29,2 kr. i 2014 til 26,3 kr. i 2015. Den positive udvikling er bl.a. udtryk for, at indkøringen af nye kørsels- og styringsopgaver er lykkedes, samt selvbetjening for telekørsel.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender:

- budget 2015 og budgetoverslag 2016-18 herunder:
 - at taksterne øges med 0,6 %, svarende til statens takststigningsloft
 - de 5 forelagte anlægsinvesteringer
 - afsættelse af 4,2 mio. kroner til øget markedsføring

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 1.1.	Notat forventet regnskab 2014 og budget 2015
Bilag 1.1.1-5	Anlægsinvesteringer
Bilag 1.2.	Internt forventet regnskab 2014 og budget 2015
Bilag 1.3	Notat forventet regnskab 2014 og budget 2015, ejerniveau

2. Den Syddanske vision for kollektiv trafik

Resumé:

De syddanske trafikelskaber bad den 13. december 2013 kommuner og region om høringssvar på forslag til fælles vision for den kollektive trafik i Region Syddanmark. Formålet var at lægge grunden til samarbejde om optimering og effektivisering af bustrafikken i regionen.

Høringen indeholdt dels et forslag til fælles vision for den kollektive trafik, dels et forslag om etablering af Syddansk Kollektiv Trafik Forum, besluttet af bestyrelserne.

På baggrund af kommunernes og regionens høringssvar har Sydtrafik og FynBus efterfølgende udarbejdet endeligt forslag til vision til beslutning i de to bestyrelser.

Sagsfremstilling:

Endeligt forslag til vision for den kollektive trafik i Syddanmark skitserer i otte punkter den kollektive trafik som enkel, sammenhængende og effektiv, miljøvenlig, serviceorienteret, og som en transportform, der naturligt indgår i borgernes valg af transport. Endvidere ses den kollektive trafik som en væsentlig forudsætning for borgernes bosætning i regionen. Ambitionen i visionen er, at den kollektive trafik i regionen skal have referencestandard.

Visionen beskriver som overordnet mål en vækst i passagertallet, der understøtter den nationale målsætning om vækst i den kollektive trafik på 50 % indtil 2030.

Visionen indeholder endvidere principper for betjening af borgerne og en række succeskriterier, der gør det muligt at måle på opnåelse af visionens mål og hensigter.

Forslag til en Syddansk vision for kollektiv trafik foreligger i Bilag 2.1.

Endelig indeholder visionen et forslag om at etablere et fælles Syddansk Kollektiv Trafik Forum som samarbejdsorgan for kommuner, region og trafikselskaber. Der er tilrettelagt et forløb aktørerne imellem, med henblik på at udarbejde forslag til de to bestyrelser om etablering af et sådant forum.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender forslag til fælles vision for den kollektive trafik i Syddanmark

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 2.1 Forslag til "Den Syddanske vision for kollektiv trafik" af 3. juni 2014.

Sager til drøftelse:**3. Studietur til Göteborg****Resumé:**

Bestyrelse og chefgruppe gennemførte en studietur til Göteborg den 13. august til den 15. august. Temaerne for turen var anvendelse af alternative drivmidler, markedsføring som middel til at få flere passagerer i den kollektive trafik samt tilgængelighed for alle i den kollektive trafik. Der er udarbejdet en rapport om studieturen.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsens studietur indeholdt besøg hos Movia, Västtrafik – pendant til FynBus i Vestsverige, Göteborgs Färdtjänst – svarende til flextrafik, samt hos Volvo.

Tre umiddelbare indsatsområder tegnede sig ved turens afslutning:

- 1) **Drøftelse af drivmidler i forbindelse med det nærtstående udbud af kørslen i Odense Kommune.** Det står klart, især ifm. besøget ved Volvo, at udviklingen i drivmidler løber hurtigt. Der sker stadige tekniske forbedringer inden for både diesel, gas og eldrift. Der kan være fordele ved at anvende gas til el-produktion frem for som drivmiddel. Et konkret valg af drivmiddel vil derfor have langsigtede økonomiske og miljømæssige konsekvenser. Odense Kommune inddrages mhp. beskri-

velse af de relevante muligheder og prioritering med henblik på det fremtidige udbud af bybuskørslen.

- 2) **Markedsføring som faktor i forbindelse med mål om et øget passagertal.**
Västtrafik viste hvilken effekt, en professionel markedsføringsindsats har på mulighederne for at opnå en passagervækst. FynBus har en vækst på 2,4 % flere passagerer pr. år, og har benyttet markedsføring og kundeorienterede indsatser, men der kan gøres mere ved inddragelse af andre værktøjer og metoder i markedsføringen. Dette medfører behov for nye kompetencer og ressourcer i FynBus. Västtrafik's og FynBus' principielle tilgang til en øget kollektiv trafik er ikke meget forskellige, idet begge parter fokuserer på kundens valg af den kollektive trafik som et *positivt* tilvalg frem for et tvangsmæssigt tilvalg.
- 3) **Viderearbejde med kundeambassadører og "mobility management".**
Färdtjänsten arbejder med særlige rådgivere, der hjælper ældre mennesker med at lære at benytte den kollektive trafik. To ansatte yder en-til-en-vejledning overfor særligt udsatte borgere, og målet er at læse dem at klare sig selv, hvis de kan. Hjælpen ydes enten over telefon eller ved at rådgiveren besøger borgeren med henblik på at træne fx hvordan de benytter bussen.
Rådgivningsarbejdet udføres af to personer og i 2013 henvendte i alt 30 personer sig, for at få rådgivning. I 2014 vurderes tallet at blive lidt højere. Lidt under halvdelen af de personer, der henvender sig, ender med at blive brugere af det system, de har fået træning i.
FynBus arbejder løbende med at udvikle metoder til at få flere seniorer til at benytte den kollektive trafik, og vil naturligvis vurdere, om lignende initiativer kan sættes i gang herhjemme. Odense Kommunes mobilitetsplan indeholder lignende initiativer, hvor man lader særligt uddannede trafikguider hjælpe ældre og guide dem til at benytte fx den kollektive trafik. FynBus har allerede aktiviteter i forhold til de ældre. Via Odense Ældreråd og Ældresagen på Fyn har FynBus arrangeret en række møder, hvor formålet er at præsentere kommunernes seniorer for FynBus og de mange muligheder der er for at planlægge sin rejse og få den rigtige billet. Dette arbejde er en udløber af et projekt om ældre og selvhjælp, som der har været afsat anlægsmidler til i 2014.

Rapporten er vedlagt som bilag 3.1.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter studieturen den 13.-15. august 2014.

Vedtagelse:

Sagen drøftet. Notat af 28. juli 2014 "Syddansk Kollektiv Trafikforum" er vedlagt.

Bilag:

Bilag 3.1

Rapport. Studietur den 13.-15. august 2014.

Sager til orientering:**4. Halvårsregnskab 2014 og forventet regnskab 2014****Resumé:**

FynBus aflægger halvårsregnskab for 2014 samt forventet regnskab 2014 efter 1. halvår. Regnskabet fremlægges til orientering.

Sagsfremstilling:**Busdriften**

Ejerkredsens ejerbidrag til busdriften forventes at udgøre 352,8 mio. kr. Det er en merudgift på 1,5 mio. kr. i forhold til budgettet.

Hovedtallene er vist i tabel 1.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Forventet regnskab 2014	Budget 2015
Busdrift					
Indtægter	-226,9	-229,3	-239,7	-237,2	-248,5
Bruttoudgifter	491,6	504,4	516,8	510,2	528,8
Busdrift netto	264,6	275,1	277,1	273,0	280,3
Opkrævede fællesudgifter	61,5	63,1	64,7	65,6	65,5
Ejerbidrag busdrift	326,1	338,3	341,8	338,6	345,8
Ejerbidrag telekørsel	3,7	8,6	9,5	14,2	15,9
Ejerbidrag	329,8	346,8	351,3	352,8	361,8

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Den samlede merudgift på 1,5 mio. kr. dækker over, at nogle ejere får en merudgift og andre en mindreudgift.

De væsentligste budgetafvigelser knytter sig til merudgifter for Region Syddanmark og Assens kommune på henholdsvis 3,5 og 1,5 mio. kr. samt et mindreforbrug for Odense Kommune på 3,0 mio. kr.

I tabel 2 er vist tilskuddet fordelt på ejere.

Tabel 2: Tilskud fordelt på ejere

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Forventet regnskab 2014	Budget 2015
Region Syddanmark	92,1	95,8	96,5	100,1	102,0
Assens	13,8	17,6	17,7	19,2	18,8
Faaborg-Midtfyn	16,0	17,4	18,1	17,8	17,2
Kerteminde	7,0	7,7	8,0	8,0	8,0
Langeland	5,7	5,5	5,5	5,8	6,1
Middelfart	8,5	9,4	9,4	9,6	10,3
Nordfyn	12,5	14,0	14,5	14,4	14,5
Nyborg	13,9	14,3	14,6	14,1	13,4
Odense	128,0	132,6	134,5	131,5	139,1
Svendborg	27,2	27,0	25,9	26,0	25,7
Ærø	5,1	5,5	6,5	6,4	6,6
I alt	329,8	346,8	351,3	352,8	361,8

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Passagerudvikling busruter

FynBus' passagerstrategi opererer med en årlig passagervækst på 2,4 % for bybusserne i Odense og Svendborg, de regionale ruter og de fælles kommunale ruter.

Passagerstrategien omfatter ikke de øvrige kommuner. Det skyldes, at en stor del af passagerne i disse kommuner udgøres af skolebørn.

Der var i 2013 18,1 mio. passagerer der rejste med FynBus. Passagertallet forventes i 2014 at blive 18,7 mio. Korrigeret for lærerkonflikten i 2013 er det 2,8 % flere passagerer end i 2013.

Den positive udvikling kan især henføres til FynBus' aktiviteter for at øge passagerantallet.

Passagerindtægter busruter

Passagerindtægterne for 2014 forventes at udgøre 237,2 mio. kroner, hvilket er 2,5 mio. kroner lavere end budgetteret. Mindreindtægten skyldes at indtægterne for 2013 ikke helt nåede det niveau der var forventet ved fastlæggelsen af budget 2014. Mindreindtægten opvejes lidt af at passagervæksten forventes at blive 2,8 % mod budgetteret 2,4 %. De lavere indtægter kan primært henføres til Odense Kommune, idet Odense Kommunes indtægter er 1,6 mio. kroner lavere end budgetteret. Dette skyldes at passagervæksten for Odense forventes at blive 1,8 % mod budgetteret 2,4 %. For de øvrige ejere forventes de lavere indtægter kun at give mindre forskydninger i indtægterne i forhold til budget.

Bruttoudgifter busruter

Kørselsomfanget ændrer sig væsentligt for samtlige ejere medio 2014. For busruterne forventes antallet af køreplantimer at blive 610.108 i 2014, hvilket er et fald på 1.297 eller 0,2 % fra budget 2014 til forventet 2014.

For Odense og Region Syddanmark ændrer kørslen sig som følge af lukningen af Thomas B. Thriges gade i Odense. Desuden ændres regionens kørsel sig med baggrund i indførelse af

28 nye uddannelsesruter. For Ærø ændres køreplanen først ultimo september, som følge af ændringer i sejlplanen. For de øvrige kommuner ændres kørselsomfanget som følge af den nye folkeskolereform, hvor møde- og sluttider for eleverne koncentrerer på færre tidspunkter end tidligere. Fra august 2014 køres der som udgangspunkt en morgenafgang og tre eftermiddagsafgange på skoleruterne.

Bruttoudgifterne forventes at udgøre 510,2 mio. kr. i 2014, hvilket er et fald på 6,6 mio. kr. i 2014.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne består af ordinære udgifter og anlægsudgifter.

Ordinære fællesudgifter

I budget 2014 har FynBus nedskrevet den ordinære ramme med 1,5 mio. kroner, med baggrund i at FynBus i perioden 2011-2013 har anvendt en del af rammen til at afdrage på et merforbrug i 2009 og 2010, som nu er afviklet. Rammen er desuden tillagt 0,4 mio. kroner vedrørende stigning i lønsumsafgift, som følge af ændrede lønsumssats. Rammen udgør herefter 61,4 mio. kroner i 2014 og er identisk med de budgetterede udgifter.

Fællesudgifterne forventes i 2014 at være 0,3 mio. kroner højere end de budgetterede udgifter. Merudgiften skyldes investering i udvikling af billetudstyr i forbindelse med Kvikkortet på 0,2 mio. kroner. samt 0,1 mio. kroner til forventet udbetaling af overarbejde ved køreplansskiftet i sommeren. Merudgiften finansieres via tidligere års mindreforbrug.

Anlægsudgifter

FynBus tager årligt stilling til behovet for anlægsinvesteringer.

For 2014 er rammen for anlægsbudgettet fastlagt til 3,4 mio. kroner. Anlægsudgifterne forventes at udgøre 4,2 mio. kroner. Merudgiften på 0,9 mio. kroner skyldes at projekt "Fremtidens stoppesteder" og "Redesign af PBS", der ikke nåede at blive gennemført i 2013, vil blive gennemført i 2014. Der er således tale om en merudgift i 2014, som har været modsvaret af en mindreudgift i 2013.

Fællesudgifter i alt

I nedenstående tabel 3 er udviklingen i de samlede fællesudgifterne vist som summen af den ordinære ramme og anlægsudgifterne.

Tabel 3: Den samlede ramme for fællesudgifter

Mio. kroner, Årets priser	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Forventet regnskab 2014	Budget 2015
Ramme for ordinære fællesudgifter	60,1	61,7	61,4	62,7
Anlægsudgifter	1,4	1,4	4,2	2,8
Samlede fællesudgifter	61,5	63,1	65,6	65,5
Korrigeret for overflytning af projekter	0,0	0,9	-0,9	0,0
Samlede fællesudgifter	61,5	64,0	64,7	65,5

Telekørsel

For telekørslen forventes personturene at udgøre 100.227 i 2014. Dette er en stigning på 30.457 passagerer fra budget 2014 til forventet 2014. Det er en stigning på 43,7 %. Stigningen skyldes primært indførelsen af det fælles telekørselskoncept samt udvidet kendskab til ordningen.

Ejerbidraget for telekørsel forventes at udgøre 14,2 mio. kroner i 2014. Dette er en merudgift på 4,7 mio. kroner, svarende til en stigning på 49,7 %. Merudgiften sammensætter sig primært af stigning i entreprenørudgifterne med 3,5 mio. kroner og i fællesudgifterne med 1,5 mio. kroner. Merudgiften kan henføres til det højere aktivitetsniveau.

Flextrafik

Hovedtal for Flextrafik fremgår af nedenstående tabel 4.

Tabel 4: Hovedtal Flextrafik

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Forventet regnskab 2014	Budget 2015
Indtægter	-6,4	-6,3	-6,0	-6,4	-6,4
Entreprenørudgifter	48,5	51,5	93,8	119,7	128,1
Flex udgifter netto	42,1	45,3	87,8	113,2	121,8
Fællesudgifter	24,3	23,0	21,3	27,2	26,5
Ejerbidrag	66,3	68,3	109,1	140,4	148,3

Opgørelsen er ekskl. telekørsel og nettokørselsudgifter til kørsel til siddende patientbefordring. Afregning af kørselsudgifter overfor entreprenørerne for den siddende patientbefordring forestås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab. Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Ejerbidraget forventes at udgør 140,4 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 31,3 mio. kroner eller 28,7 % i forhold til budget 2014.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel 5:

Tabel 5: Ejerbidrag for Flextrafik

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Forventet regnskab 2014	Budget 2015
Assens	9,0	8,7	8,5	13,9	16,4
Faaborg-Midtfyn	9,2	9,9	9,8	10,2	10,7
Kerteminde	5,1	5,4	4,8	8,2	8,4
Langeland	2,6	2,2	2,3	2,2	2,1
Middelfart	3,0	3,1	2,7	2,3	2,5
Nordfyn	6,6	10,2	9,8	10,3	12,7
Nyborg	3,3	4,9	12,5	5,0	3,4
Odense	12,9	15,4	51,9	80,0	84,3
Svendborg	6,5	5,5	3,9	2,6	2,2
Ærø	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3
Region Syddanmark	8,0	2,4	2,7	5,4	5,2
I alt	66,3	68,3	109,1	140,4	148,3

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Den forventede merudgift på 31,3 mio. kroner i 2014 skyldes hovedsagelig:

- 28,1 mio. kroner i merudgift til Odense Kommune. FynBus har i 2014 overtaget "anden kørsel" fra Odense Kommune. Tidligere har de enkelte kørselsordninger været administreret i forskellige forvaltninger i Odense Kommune. Kørslen har været udført af flere entreprenører og en stor del af planlægningsarbejdet har ligget hos entreprenørerne. Endelig har effekten af kørselskoordinering i FynBus og re-visitering i Odense Kommune været ubekendte faktorer ifm. budgetlægningen, hvorfor der har været stor usikkerhed til budgettet.
I forbindelse med overtagelsen af kørslen har kørslen været i udbud. Det har vist sig at udbuddet har givet væsentligt højere priser end Odense Kommune tidligere har betalt. De højere priser har særligt været på fast-fast kørsel⁴ under dagcenter-, akti-vitets- og specialskolekørsel. Desuden har turantallet vist sig at være budgetteret væsentlig lavere end den forventede kørsel. Samlet set betyder det forventede merudgifter for entreprenørudgifterne på 24,6 mio. kroner og for fællesudgifterne på 3,6 mio. kroner i forhold til budget 2014.
- 9,3 mio. kroner i merudgifter til Assens, Kerteminde og Nordfyn Kommuner, hvil- ket primært skyldes et øget aktivitetsniveau i form af nye kørselsordninger.
- -8,8 mio. kroner i mindredrift til Nyborg og Svendborg Kommuner, hvilket pri- mært skyldes at Fynbus varetager færre kørselsordninger for kommunerne end for- udsat på budgettidspunktet.
- 2,7 mio. kroner i merudgifter til Region Syddanmark. Heraf skyldes 2,1 mio. kroner, at der efter budgettidspunktet er ændret afregningsprincip for Region Syddanmark angående udgifter til Flex Danmark. Det betyder, at samtlige administrative udgifter til at håndtere patientbefordring på Fyn, nu indgår i FynBus' regnskab. Tidligere har Region Syddanmarks udgifter til FlexDanmark været afregnet via Sydtrafik. Der er derfor ikke tale om en merudgift til Region Syddanmark.

Aktivitetsniveauet forventes at udgøre 975.176 personture i 2014, hvilket er en stigning i forhold til budget på 185.590 personture. Stigningen skyldes primært, at overtagelsen af anden kørsel i Odense, har vist sig at indeholde flere ture end budgetteret.

Entreprenørudgiften pr. persontur forventes i 2014 at være 152 kroner, hvilket er på ni- veau med budget.

Fællesudgifterne fordeles fra 2014 efter en ny fordelingsmodel, som er mere kostægte. En- hedsprisen for hver enkelt kørselsgruppe sammensættes nu af en variabel del og en fast del. De gennemsnitlige administrative udgifter pr. persontur forventes at falde fra 37,0 i 2013 til 29,2 i 2014. Forventet 2014 er ikke helt på niveau med budget 2014 på 28,1 kr. Dette til- skrives, at den meget store stigning i aktivitetsniveau har krævet ekstra ressourcer for at sikre stabil drift.

Den positive udvikling er bl.a. udtryk for, at indkøringen af nye kørsels- og styringsopgaver samt overgang til nyt IT-system i 2012 er lykkedes, og at stordriftsfordelene i et vist om- fang realiseres i 2014. De forbedrede produktivitets- og effektivitetstal er tillige begrundet

⁴ Fast-fast kørsel er kørsel med samme chauffør og samme vogn til alle kørsler til en specifik kunde.

i, at Siddende patientbefordring" og "Anden kørsel" for Odense Kommune kræver færre ressourcer hos FynBus end øvrige ordninger, idet ejerne håndterer bestillingsdelen af opgaverne.

Bemærk, at bilagene er de samme, som vedrørende pkt. 1, Budget 2015.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:

Orientering taget til efterretning.

Bilag:

Bilag 1.1.	Notat forventet regnskab 2014 og budget 2015
Bilag 1.2.	Internt forventet regnskab 2014 og budget 2015
Bilag 1.3	Notat forventet regnskab 2014 og budget 2015, ejerniveau

5. Status vedrørende flextrafik og arbejdsklausuler

Resumé:

Den fælles fynske arbejdsklausul blev vedtaget på Borgmesterforum den 24. juni 2014. Arbejdsklausulen forpligtiger leverandøren til at sikre, at ansatte har løn og ansættelsesforhold, der ikke er mindre gunstige end dem der gælder på den egn hvor arbejdet udføres – jf. ILO konvention nr. 94. Klausulen giver samtidig mulighed for, at kommunerne indhenter dokumentation herfor. FynBus vil samarbejde med alle fynske kommuner om overholdelse af klausulen. Ansvar for kontrol opgaven ligger i de respektive kommuner og kan ske ved planlagte stikprøver eller mistanke om manglende overensstemmelse med sædvanlige løn- og arbejdsvilkår i branchen.

Sagsfremstilling:

FynBus har den 18. august 2014 opfordret alle vognmænd, der havde kontrakt om flexkørsel med Midttrafik, Sydtrafik og FynBus, med kontraktstart 1. marts 2014, til frivilligt at acceptere arbejdsklausulen. Det har 38 ud af 42 vognmænd med kontrakt med FynBus gjort. Disse vognmænds flexkørsel udgjorde ca. 94 % af den samlede omsætning i 2. kvartal 2014.

Den fynske arbejdsklausul vil som standard bliver indskrevet i næste rammeaftale om flexkørsel marts 2015.

Ansvar for kontrollen af løn- og ansættelsesvilkår ligger ifølge lovgivningen om Taxi- og buskørsel hos den udstedende myndighed af OST bevillinger og taxi bevillinger, dvs. Trafikstyrelsen og kommunerne.

Kontrolgruppen i Odense vil dog i samarbejde med FynBus lave stikprøver af løn- og ansættelsesforhold hos en eller flere vognmænd på baggrund af indberetninger med mistanke om brud på klausulen. I forbindelse med den første kontrol udarbejdes der en standard-procedure og oversigt over hvilke data, der skal indhentes fra entreprenøren. Der er endnu ikke lavet aftaler med andre kommuner om kontrol af løn- og ansættelsesforhold.

Ud over kontrol af løn- og ansættelsesvilkår har FynBus fortsat løbende kontroller af vogne og chauffører. Der kontrolleres ca. 800 vogne årligt, og senest har 30 chauffører i august været indkaldt til kontrol, og i har den forbindelse bl.a. fremvist gyldigt erhvervskørekort.

Bestyrelsen vil løbende blive underrettet ved kontroller og initiativer til overholdelse af arbejdsklausulen.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning.

Vedtagelse:

Orientering taget til efterretning.

6. Fælles gå-hjem-møde med Sydtrafiks bestyrelse

Resumé:

Der afholdes fælles gå-hjem-møde med Sydtrafiks bestyrelse og interesserede medarbejdere fra begge trafikselskaber den 21. oktober 2014.

Sagsfremstilling:

Sydtrafik og FynBus har aftalt at afholde et "gå-hjem-møde" den 21. oktober kl. 15:00 med trafikforsker Per Homann Jespersen, Roskilde Universitet som oplægsholder.

Formålet med gå-hjem mødet er at se på de udfordringer, den kollektive bustrafik står overfor og hvilke virkemidler, trafikselskaberne har til rådighed for at nå de mål, der er formuleret for den kollektive trafik. Mødet vil bygge på korte oplæg fra Per Homann Jespersen og mulighed for at drøfte og stille spørgsmål til temaerne.

Følgende temaer vil blive drøftet:

1. Status for den kollektive trafik/bustrafikken
 - Statistik vedr. udviklingen
 - Målsætninger for den kollektive trafik – nationalt, regionalt og lokalt (tyndt befolkede områder)

- De aktuelle diskussioner, herunder bl.a. Trængselskommissionen
2. Udfordringer for den kollektive trafik; FynBus og Sydtrafik
 - Bussen som en del af det samlede (private og kollektive) trafiksystem
 - Hvordan gør man bustrafikken attraktiv?
 - Hvordan gør man det 'smart' at bruge bussen?
 3. Nogle virkemidler som FynBus/Sydtrafik kan arbejde med
 - 'R-bus'-koncept
 - Nettokontrakter
 - Flextrafik o.l.
 - Trafikinformation
 - Stationsudvikling
 - 'Mobility management'

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning.

Vedtagelse:

Orientering taget til efterretning.

7. Kundetilfredshedsundersøgelse for flexkørsel**Resumé:**

Kundetilfredshedsundersøgelse for Flextrafik 2014 er fremsendt til Bestyrelsen den 21. august 2014, og rapporten er efterfølgende offentliggjort.

Sagsfremstilling:

FynBus har gennemført en kundetilfredshedsundersøgelse, der viser brugernes tilfredshed med flextrafik. Undersøgelsen er blevet udviklet i et samarbejde mellem Sydtrafik, FynBus og Wilke A/S, og er gennemført af Wilke, der har foretaget telefoninterviews med brugerne i perioden fra 1. maj til 6. juni 2014.

Formålet var at undersøge den overordnede tilfredshed blandt dem, der sidder i vognen, at af-dække tilfredsheden på de forskellige kontaktpunkter og at identificere vigtige indsatsområder for at forbedre opfattelsen af flextrafik.

Wilke skriver blandt andet i rapporten: "Frem for alt skal det fremhæves, at tilfredsheden med Flextrafik i FynBus' område er meget høj på stort set alle forhold!"

I rapporten ses tilfredsheden opdelt på Handicapordningen, Åben kørsel (Telekørsel) og kommunalt visiteret kørsel.

FynBus har sendt rapporten til kommunale interessenter og entreprenører, og har desuden udsendt en pressemeddelelse og offentliggjort rapporten på fynbus.dk.

Rapportens konklusioner vil blive gennemgået på mødet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:

Orientering taget til efterretning.

8. Meddelelser

- Klage fra Arrivas advokat i forbindelse med Odense udbuddet.
- Udbud af flexkørsel den 26. september 2014 – møde med udvalgte vognmænd den 16. september.
- Status på flexkørsel i Odense.
- Høring om Letbane lov.
- Forslag til mødeplan for bestyrelsen i 2015.
- Overenskomstsager – Trafikstyrelsen. Notat af 9. september 2014 fra Trafikstyrelsen er vedlagt.

9. Eventuelt

SIGNERET

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Hans Bjerregaard

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Per Jespersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem
Birger Jensen

Bestyrelsesmedlem
Søren Vestergaard

Bestyrelsesmedlem
Kristian Grønbæk Andersen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Syddansk Kollektiv Trafikforum

I forbindelse med udarbejdelsen af en fælles vision for den kollektive trafik i den syddanske region har der været fremlagt et forslag om etablering af et syddansk kollektiv trafikforum.

En stor del af kommunerne og regionen har i høringsvarene udtrykt interesse for at etablere et forum, men der er også stillet spørgsmål ved formål og opgaver i et fælles forum.

På baggrund af tilbagemeldingerne vil Sydtrafik og FynBus foreslå, at der nedsættes en mindre arbejdsgruppe, der kan udarbejde et forslag til drøftelse.

Baggrund

Udviklingsbehov

Der er et øget fokus på, at der skal udvikles et sammenhængende kollektivt trafiksystem, som tilbyder kunderne et reelt alternativ til bilen.

Eksempelvis kan nævnes:

- Indførelsen af Rejsekortet, som er det eneste eksisterende landsdækkende rejsehjemmel i Europa
- Udviklingen af Rejseplanen, som er det eneste landsdækkende informationssystem i Europa
- Den statslige investering i jernbanens udbygning ("Time-modellen")
- Aftale mellem Danske Regioner og Staten om at vurdere, hvad der kræves af den lokale og regionale busstrafik for at understøtte timemodellen
- Etableringen af en letbane i Odense
- Etableringen af en regional togforbindelse til Billund
- "Den sammenhængende rejse". Et udviklingsprojekt der kombinerer telekørsel / flexitur med bus- og togrejser

Nogle af de spørgsmål, der rejser sig i den forbindelse, er:

- Hvordan sikres, at der etableres et S-togslignende lokaltog med mindst halvtimesdrift, som forbinder de større byer og de lokale stationer i regionen?
- Hvordan kan den lokale- og regionale busstrafik bedst støtte op om timeplanen og landsdelstrafikken?
- Hvilke infrastrukturinvesteringer kræves, og hvordan skal de finansieres?
- Hvordan skal de tyndt befolkede områder betjenes med kollektiv trafik?

Strategiske udviklingsplaner i den syddanske region

Den strategiske udvikling i den syddanske region er sat på dagsorden i flere forskellige sammenhænge og fora, eksempelvis:

- Byregion Fyn: "Strategi Fyn 2014-17"

- Byregion Trekanten: "Vores fremtid, - Trekantsområdet vækststrategi"
- Region Syddanmark: Den regionale udviklingsplan 2012-15, "Det gode liv som vækstskaber"
- FynBus: "Trafikplan 2014-17"
- Sydtrafik: "Trafikplan 2014-2018"

Desuden arbejder foreningen Trafikselskaberne i Danmark samt samarbejdsorganet BUS&TOG på at sikre bedre rammevilkår for udviklingen af den kollektive trafik.

Strategiplanerne forholder sig på forskellig måde til udviklingen af den kollektive trafik, og der er behov for at se nærmere på, om større fælles udfordringer i højere grad bør håndteres i fællesskab, eller under en fælles strategisk paraply.

Organisatorisk samarbejde

De svenske trafikselskaber fremhæves ofte som det gode eksempel, når det drejer sig om at skabe udvikling i den kollektive trafik. De svenske trafikselskaber er kendetegnet ved at have solide strategier og et tæt samarbejde mellem kommuner og regioner. I Danmark har trafikselskaberne haft en lidt mere uklar rolle, specielt på det strategiske område, samtidigt med at kollektiv trafik drøftes i forskellige fora uafhængigt af hinanden. Den nylig reviderede Lov om Trafikselskaber påpeger vigtigheden af et tæt samarbejde mellem stat, regioner og kommuner om den kollektive trafik, og der peges på, at det er vigtigt, at der er langsigtede økonomiske planer.

Lov om Trafikselskaber giver endvidere også mulighed for at trafikselskaberne kan deltage i udbygningen af infrastruktur, som stoppesteder og trafikterminaler.

Det vil derfor være oplagt, at et kollektiv trafikforum forankres i Sydtrafik og FynBus.

Opgaver for et kollektiv trafikforum

Et kollektiv trafikforum kan først og fremmest sikre, at der er sammenhæng på tværs af de strategier, der udarbejdes for udviklingen af den syddanske region, herunder:

- Sætte fokus på den kollektive trafiks betydning for mobilitet, vækst og miljø
- Sikre at der er en fælles forståelse for, hvordan den kollektive trafik skal udvikles
- Varetage regionens interesser i forhold til statslige planer og beslutninger
- Følge op på mål for den kollektive trafik
- Foreslå fælles, bindende aftaler om den kollektive trafik i regionen (fx rutenet/evt. "basisnet", betjeningsstandarder)

Proces

For at sikre at der er opbakning til et Syddansk Kollektiv Trafikforum, foreslås det, at Region Syddanmark, Byregion Fyn, Trekantområdet og KKR-Syddanmark indgår i en arbejdsgruppe, der sammen med Sydtrafik og Fynbus skal udarbejde oplæg til etablering, organisering og opgaver i et Syddansk Kollektiv Trafikforum. Oplægget skal efterfølgende drøftes i de to trafikselskabers bestyrelse.

28. juli 2014

Carsten Hyldborg Jensen

Direktør for FynBus

Lars Berg

Direktør for Sydtrafik

Bestyrelsesmødet 11. september 2014

Meddelelsesliste

Meddelelser:

- Klage fra Arrivas advokat i forbindelse med Odense udbuddet.
- Udbud af flexkørsel den 26. september 2014 – møde med udvalgte vognmænd den 16. september.
- Status på flexkørsel i Odense.
- Høring om Letbane lov.
- Ærø Kommune
- Forslag til mødeplan for bestyrelsen i 2015.
- Overenskomstsager – Trafikstyrelsen (+bilag)

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon
Fax 7262 6790

www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato 9. september 2014

Overenskomstsager på Ep-, OST – og busområdet siden marts 2011:

Iværksat bl.a. efter henstilling fra trafikelskaberne 71

Iværksat efter anmeldelse 11

Status:

Sager afsluttet med følgende resultat:

Overenskomstforhold fundet OK 34

Pålæg om at følge en overenskomst 4

Ingen ansatte chauffører 21

Skærpet tilsyn 1

Virksomheder ophørt inden afslutning af undersøgelse 7

Sager under behandling 15