

## **FynBus bestyrelse**

### **Dagsorden**

**Torsdag, den 19. juni 2014 kl. 16.00-18.00**

**Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense**

#### **Deltagere:**

Formand Morten Andersen, Nordfyn  
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark  
Bestyrelsesmedlem Hans Bjerregaard, Assens  
Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart  
Bestyrelsesmedlem Per Jespersen, Nyborg  
Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense  
Bestyrelsesmedlem Birger Jensen, Svendborg  
Bestyrelsesmedlem Søren Vestergaard, Ærø  
Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn  
Repræsentantskabsmedlem Jesper Hempler, Kerteminde  
Repræsentantskabsmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland

Direktør Carsten Hyldborg Jensen  
Sekretariatschef Ingrid Dissing  
Drift- & Kvalitetschef Jan Gudmann Hansen  
Regnskabsleder Helle Nørgaard Andreasen  
Kundechef Helle Nielsen

**DAGSORDEN:**

Sager til beslutning: .....	3
1. Fælles telekørsels koncept.....	3
2. Årsberetning 2013 .....	4
3. Forventet regnskab 2014, budgetforslag 2015 og budgetoverslag 2016-2018.....	5
Sager til drøftelse: .....	11
Sager til orientering:.....	11
4. Selvbetjeningsløsninger ved flextrafik .....	11
5. FynBus' tværgående eksterne samarbejde .....	13
6. Løn og ansættelsesforhold – Flexkørsel .....	14
7. Meddelelser .....	14
8. Eventuelt.....	14

## Sager til beslutning:

### I. Fælles telekørsels koncept

#### **Resumé:**

*FynBus' bestyrelse godkendte på mødet den 24. oktober 2013 forslag om fælles telekørselskoncept, hvor det bl.a. blev besluttet, at betaling for kørslen med teletaxi kan ske kontant samt med periodekort.*

*FynBus' bestyrelse besluttede efterfølgende på mødet den 21. november 2013, at telekørsel ikke kan finde sted, hvis der kører bus på strækningen og kommunerne kan opsætte restriktioner med hensyn til områder og tidspunkter.*

*Administrationen har efterfølgende afholdt møder med kommunerne omkring implementering af det fælles telekørselskoncept, hvor der blev fremsat ønsker om justering af det fælles telekørselskoncept.*

#### **Sagsfremstilling:**

På møder med kommunerne er der fremsat ønsker om justering af fælles telekørselskoncept på 3 områder, nævnt nedenfor:

*Udvidelse af tidsperioden i modul 1 og 2:*

I de nuværende principper er modul 1 fastsat til perioden fra kl. 9.00 -12.00 og modul 2 fra kl. 12.00 -17.00.

Den lokale rutekørsel er fokuseret på skolekørsel tilpasset folkeskolereformen, hvilket betyder, at der i de fleste kommuner ikke er behov for mange busafgange omkring middag.

På den baggrund ønsker kommunerne en tilpasning af teletaxiens moduler, så de vil kunne bruges som erstatning for de manglende busafgange.

Det foreslås, at modul 1 udvides til perioden fra kl. 9.00 -13.00 og modul 2 rykkes til kl. 13.00 -17.00.

*Valgfrit om det er tilladt at rejse i 2 eller 3 områder:*

Det fremgår af det fælles telekørselskoncept, at man skal kunne køre mellem 2 og 3 områder i den enkelte kommune.

Dette ønsker kommunerne gjort valgfrit, således at hver enkelt kommune bestemmer, hvorvidt de ønsker at tillade rejser i 3 områder eller det udelukkende skal være tilladt at køre mellem 2 områder.

Det foreslås, at kommunerne selv beslutter om de ønsker at tillade rejser i 2 eller 3 områder.

*Skal Ungdomskort kunne bruges som gyldig betalingsform:*

Ungdomskortet, der anvendes af bl.a. unge tilknyttet en ungdomsuddannelse, er gyldig betalingsform ved både Tele Pendler (abonnement på en fast, gentaget kørsel, typisk til bus

og/eller tog) og Tele Basis (individuel dør til dør rejse, der overvejende består af ærinde- og fritidsrejser).

En analyse omkring brugen af teletaxi til og fra Vestfyns Uddannelsescenter viser, at teletaxi anvendes en del, også selv om der er et rutebus tilbud. For at reducere kommunens udgifter til teleløsningen, ønskes brugen af teletaxi begrænset.

Det forslås, at det fastlægges som en forudsætning for at kunne bruge Ungdomskort som betaling i forbindelse med telekørsel, at kunden skal være tilknyttet Tele Pendler. En del af tilmeldingen til Tele Pendler består i at oplyse ønskede kørselstidspunkter, og i forbindelse med administrationens oprettelse af kørslen kontrolleres for mulige alternative bustilbud. Tele Basis vil på den baggrund ikke kunne benyttes i forbindelse med Ungdomskort.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen vedtager, at:

- Modul 1 udvides til perioden fra kl. 9.00 -13.00 og modul 2 rykkes til kl. 13.00 - 17.00.
- Den enkelte kommune beslutter om de ønsker at tillade rejser i 2 eller 3 områder.
- For at kunne benytte Ungdomskort i telekørslen, skal kunden være tilknyttet Tele Pendler.

#### **Vedtagelse:**

## **2. Årsberetning 2013**

#### **Resumé:**

*FynBus' Årsberetning 2013 foreligger nu til godkendelse.*

#### **Sagsfremstilling:**

Årsberetning for 2013 forelægges bestyrelsen med henblik på godkendelse, således at årsberetningen kan udsendes til interessenter mv.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender Årsberetning 2013.

#### **Vedtagelse:**

#### **Bilag:**

Bilag 2.1

Årsberetning 2013 (Fremsendes kun som almindelig post grundet omfang)

### 3. Forventet regnskab 2014, budgetforslag 2015 og budgetoverslag 2016-2018

#### Resumé:

Orientering om 1. kvartalsregnskab 2014, budgetforslag 2015 og budgetoverslag 2016-2018 fremlægges for bestyrelsen.

Busdriften resulterer i forventet 353 mio. kroner mod budgetteret 351,3 mio. kroner.

Passagertallet er steget til forventet 18,8 mio. passagerer mod budgetteret 18,1 mio. passagerer svarende til en vækst på 3,8 %.

Passagerindtægterne for 2014 forventes at udgøre 241,8 mio. kroner, hvilket er 1,1 mio. kroner højere end budget. Merindtægten skyldes primært uddannelsesruter og øgede indtægter fra telekørselsordninger.

Kørselsomfanget ændrer sig væsentligt for samtlige ejere medio 2014. For busruterne forventes antallet af køreplantimer at blive 609.808 i 2014 og 605.626 i 2015, et fald på hhv. 0,3 % og 0,7 %. For telekørslen forventes personturene at udgøre 104.503 i 2014 og 142.583 i 2015. Dette er en stigning på 34.733 ture fra budget 2014 til forventet 2014 og yderligere 38.080 ture i 2015.

De ordinære fællesudgifter forventes i 2014 at være 0,2 mio. kroner højere end budgetteret. Fællesudgifter og anlægsudgifter vil i alt for 2014 bestå af budgetrammen for de ordinære fællesudgifter og det til september godkendte anlægsbudget.

#### Sagsfremstilling:

FynBus aflægger kvartalsregnskab forventet regnskab 2014 efter 1. kvartal og budgetforslag for 2015.

Forventet regnskab fremlægges til orientering, mens budgetforslaget fremsættes med henblik på behandling i Region Syddanmark og kommunerne for vedtagelse i sin endelige form på bestyrelsens møde i september 2014.

Budgetforslaget er ledsaget af budgetoverslag for årene 2016-2018.

#### Busdriften

Ejerkredsens ejerbidrag til busdriften forventes at udgøre 353,0 mio. kroner. Det er en merudgift på 1,7 mio. kroner i forhold til budgettet. I 2015 forventes ejerbidraget at udgøre 361,5 mio. kroner, hvilket er en yderligere merudgift på 8,5 mio. kroner.

Hovedtallene er vist i tabel 1.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften i 2012 - 2015

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Forventet regnskab 2014	Budgetforslag 2015
Indtægter	-227,5	-230,3	-240,7	-241,8	-249,6
Bruttoudgifter	495,8	514,0	527,2	529,2	545,0
<b>Busdrift netto</b>	<b>268,3</b>	<b>283,7</b>	<b>286,5</b>	<b>287,4</b>	<b>295,4</b>
Opkrævede ordinære Fællesudgifter	60,1	61,7	61,4	61,4	62,7
Opkrævede anlægsud- gifter	1,4	1,4	3,4	4,2	3,4
<b>Ejerbidrag</b>	<b>329,8</b>	<b>346,8</b>	<b>351,3</b>	<b>353,0</b>	<b>361,5</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

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	Budgetforslag 2015
Region Syddanmark	92,1	95,8	96,5	101,1	103,2
Assens	13,8	17,6	17,7	18,8	18,5
Faaborg-Midtfyn	16,0	17,4	18,1	18,4	19,0
Kerteminde	7,0	7,7	8,0	7,9	7,9
Langeland	5,7	5,5	5,5	5,8	6,1
Middelfart	8,5	9,4	9,4	9,3	9,8
Nordfyn	12,5	14,0	14,5	13,9	13,5
Nyborg	13,9	14,3	14,6	14,0	13,5
Odense	128,0	132,6	134,5	131,6	138,2
Svendborg	27,2	27,0	25,9	25,8	25,3
Ærø	5,1	5,5	6,5	6,4	6,5
<b>I alt</b>	<b>329,8</b>	<b>346,8</b>	<b>351,3</b>	<b>353,0</b>	<b>361,5</b>

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.

Der var i 2013 18,1 mio. passagerer der rejste med FynBus. Passagertallet forventes i 2014 at blive 18,8 mio. Korrigeret for konflikten i 2013 og køreplanændringer i 2014 er det 3,8 % flere passagerer end i 2013.

For 2015-2018 er passagervæksten fastholdt på 2,4 % i henhold til strategien. For 2015 er der også taget højde for årseffekten af køreplanændringerne.

### 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 budgetoverslaget er takststigningen på 0,6 % indregnet. Der er stadig usikkerhed mht. taksten for den landsdækkende enkeltbillet.

FynBus indstiller, at taksterne forhøjes med 0,6 %.

Den endelige udmøntning af takststigningen beslattes på bestyrelsens møde i september 2013 i forbindelse med budgetbehandlingen.

### **Passagerindtægter**

Passagerindtægterne for 2014 forventes at udgøre 241,8 mio. kroner, hvilket er 1,1 mio. kroner højere end budget. Merindtægten skyldes primært opstart af regionale uddannelsesruter med 0,5 mio. kroner og øgede indtægter fra telekørselsordninger med 0,4 mio. kroner. Passagerindtægterne for 2015 forventes at udgøre 249,6 mio. kroner, hvilket er en stigning i forhold til forventet 2014 på 7,8 mio. kroner.

Indtægterne i 2015 er beregnet med udgangspunkt i de forventede indtægter for 2014 efter 1. kvartal. I beregningerne er indregnet:

- Takststigning på 0,6 %.
- Passagervækst på 2,4 % i de regionale ruter, bybusserne i Odense og Svendborg samt de fælles kommunale ruter. For de regionale ruter er desuden tillagt ca. 1,3 %, som følge af de øgede køreplantimer til uddannelsesruter.
- En forventet stigning i telekørselsture på 30,3 %, svarende til 4.336 ture.

### **Bruttoudgifter busruter og telekørsel**

Kørselsomfanget ændrer sig væsentligt for samtlige ejere medio 2014. For busruterne forventes antallet af køreplantimer at blive 609.808 i 2014 og 605.626 i 2015, hvilket er et fald på 1.598 køreplantimer svarende til 0,3 % fra budget 2014 til forventet 2014, og yderligere et fald på 4.182 køreplantimer/0,7 % i 2015.

For telekørslen forventes personturene at udgøre 104.503 i 2014 og 142.583 i 2015. Dette er en stigning på 34.733 ture fra budget 2014 til forventet 2014 og yderligere 38.080 ture i 2015.

For Odense og Region Syddanmark ændrer kørslen sig som følge af lukningen af Thomas B. Thriges Gade i Odense. Desuden ændrer 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.

Telekørslen forventes desuden at stige i flere kommuner, primært på grund af indførelsen af det fælles telekørselskoncept samt udvidet kendskab til ordningen.

Bruttoudgifterne forventes at udgøre 529,2 mio. kroner i 2014 og 545,0 i 2015, hvilket er en stigning på henholdsvis 2,0 mio. kroner i 2014 og yderligere 15,8 mio. kroner i 2015.

### Afdækning af olierisiko:

I februar 2013 vedtog bestyrelsen FynBus' finansielle politik. I politikken indgår afdækning af olierisiko.

For at mindske den økonomiske risiko til udsving i brændstofpriserne, som FynBus indirekte har via entreprenørkontrakternes pristalsregulering, indeholder politikken en anvisning på, hvorledes FynBus kan reducere risikoen gennem indgåelse af olie-swapaftaler med FynBus' bankforbindelse.

En olieswap er en fastprisaftale. Fastprisaftalen indgås for at undgå risikoen for markedsudsving. I en olieswap er der ikke tale om udveksling af varer. I princippet er der tale om at banken formidler en fast pris mellem køber og sælger på et aftalt fremtidigt tidspunkt.

Vilkårene i entreprenørkontrakterne og pristalsreguleringen heraf betyder, at ud af FynBus' samlede betaling til entreprenørerne er ca. 68,5 mio. kroner i 2015 betaling for olie. Det betyder at en olieprisstigning på 10 % vil udløse en merudgift på 6,9 mio. kroner.

Da der ikke er tale om spekulation, men udelukkende om budgetsikkerhed kan aftalen indgås med fuld afdækning af risikoen, men da det er usikkert hvorvidt der i forbindelse med udbuddet i Odense, vil være en andel af busser der overgår til gas, anbefaler administrationen, at bestyrelsen godkender, at administrationen i indgår aftale om afdækning af 50 % af olierisikoen for 2015. Aftalen indgås i forbindelse med budgetlægningen i august 2014.

Aftalen vil betyde, at det fremlagte budget i september er afdækket således, at en olieprisstigning på 10 % alene vil udløse merudgifter på 3,4 mio. kroner.

### **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 ændret lønsumssats. Rammen udgør herefter 61,4 mio. kroner i 2014 og er identisk med de budgetterede udgifter.

Fællesudgifterne forventes i 2014 at være 0,2 mio. kroner højere end de budgetterede udgifter. Merudgiften skyldes investering i udvikling af billetudstyr i forbindelse med KVIKKortet på 0,2 mio. kroner. Udgiften var ikke kendt på budgettidspunktet. Merudgiften finansieres via tidligere års mindreforbrug.

Fællesudgifterne for 2015 forventes at svare til fællesudgifterne i 2014. Rammen og fællesudgifterne er i 2015 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

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, ønskes gennemført i 2014. Der er således tale om en merudgift i 2014, som har været modsvaret af en mindreudgift i 2013.

Projekt "Redesign af PBS" på 0,5 mio. kroner er godkendt overført til 2014 i oktober 2013. Administrationen indstiller at 0,4 mio. kroner til projekt "Fremtidens stoppesteder" anvendes i 2014.

Rammen for anlægsbudgettet for 2015 er ligeledes reguleret med pris- og lønindekset og er fastlagt til 3,4 mio. kroner.

Rammen vil helt eller delvist blive udmøntet i et anlægsbudget bestående af en række projekter. Projektbeskrivelserne vil blive forelagt til konkret godkendelse i forbindelse med budgettet i september 2014.

#### Fællesudgifter i alt

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

I nedenstående tabel 3 er udviklingen i de samlede fællesudgifter 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	Budgetforslag 2015
Ramme for ordinære fællesudgifter	60,1	61,7	61,4	62,7
Anlægsudgifter	1,4	1,4	4,2	3,4
Samlede fællesudgifter	61,5	63,1	65,6	66,1
Korrigeret for overflyt- ning af projekter	0,0	0,9	-0,9	0,0
Samlede fællesudgifter	61,5	64,0	64,7	66,1

#### **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	Budgetforslag 2015
Indtægter	-6,4	-6,3	-6,0	-6,0	-6,3
Entreprenørudgifter	48,5	51,5	93,8	117,7	120,9
<b>Flex udgifter netto</b>	<b>42,1</b>	<b>45,3</b>	<b>87,8</b>	<b>111,7</b>	<b>114,6</b>
Fællesudgifter	24,3	23,0	21,3	24,8	23,6
<b>Ejerbidrag</b>	<b>66,3</b>	<b>68,3</b>	<b>109,1</b>	<b>136,6</b>	<b>138,1</b>

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.

Ejerkredsens udgifter forventes at udgør 136,6 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 27,5 mio. kroner eller 25,2 % i forhold til budget 2014.

Ejerbetalingen for kommunerne og Region Syddanmark er vist i nedenstående tabel 5:

Tabel 5: Ejerbetaling for Flextrafik

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Forventet regnskab 2014	Budgetforslag 2015
Assens	9,0	8,7	8,5	14,2	14,4
Faaborg-Midtfyn	9,2	9,9	9,8	9,1	10,1
Kerteminde	5,1	5,4	4,8	7,7	7,7
Langeland	2,6	2,2	2,3	1,8	2,1
Middelfart	3,0	3,1	2,7	2,0	2,5
Nordfyn	6,6	10,2	9,8	11,3	12,8
Nyborg	3,3	4,9	12,5	4,2	3,3
Odense	12,9	15,4	51,9	78,7	78,0
Svendborg	6,5	5,5	3,9	2,1	1,8
Ærø	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3
Region Syddanmark	8,0	2,4	2,7	5,3	5,1
<b>I alt</b>	<b>66,3</b>	<b>68,3</b>	<b>109,1</b>	<b>136,6</b>	<b>138,1</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Den forventede merudgift på 27,5 mio. kroner i 2014 skyldes hovedsagelig:

- 26,7 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. Desuden har effekten af kørselskoordinering i FynBus og re-visitering i Odense Kommune været ubekendte faktorer, 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 kørsel under dagcenter-, aktivitets- 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 24,4 mio. kroner og for administrationsudgifterne på 2,4 mio. kroner i forhold til budget 2014.

- 10,1 mio. kroner i merudgifter til Assens, Kerteminde og Nordfyn Kommuner, hvilket primært skyldes et øget aktivitetsniveau i form af nye kørselsordninger.
- -10,1 mio. kroner i mindredgift til Nyborg og Svendborg Kommuner, hvilket primært skyldes at Fynbus varetager færre kørselsordninger for kommunerne end forudsat 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 1.058.740 personture i 2014, hvilket er en stigning i forhold til budget på 149.485 personture. Stigningen skyldes primært at overtagelsen af anden kørsel i Odense, har vist sig at indeholde flere ture end budgetteret. I 2015 forventes der at være 1.169.436 personture.

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 administrative udgifter pr. persontur forventes at falde fra 37,0 i 2013 til 27,2 i 2014 og falde yderligere til 24,9 i 2015.

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 omfang realiseres i 2014. De forbedrede produktivits- og effektivitetstal fra 2011 til 2014 er tillige begrundet i, at "Siddende patientbefordring" og "Anden kørsel" for Odense Kommune kræver færre ressourcer hos FynBus end øvrige ordninger, idet sygehusene håndterer bestillingsdelen af opgaverne.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager forventet regnskab for 2014 til efterretning, herunder godkender:
  - At der anvendes anlægsmidler på 0,4 mio. kroner til projekt "Fremtidens stoppesteder" i 2014.
- Godkender budgetforslag 2015 og budgetoverlag 2016-2018, herunder godkender:
  - Takststigning på 0,6 %
  - Afdækning af olierisiko med 50 %

### **Vedtagelse:**

#### **Bilag:**

Bilag 3.1	Notat. Forventet regnskab 2014 samt budgetforslag 2015.
Bilag 3.1.1	Anlægsprojekt Fremtidens stoppesteder.
Bilag 3.2	Internt Regnskab 1. kvartal 2014.

### **Sager til drøftelse:**

Intet.

### **Sager til orientering:**

## **4. Selvbetjeningsløsninger ved flextrafik**

**Resumé:**

FynBus har på flextrafik området mulighed for at tilbyde kommuner og borgere forskellige selvbetjeningsløsninger, og flere er på vej. Selvbetjeningsløsningerne giver mulighed for forbedring af borgernes mulighed for selv at bestille kørsler på nettet og afledt heraf, skabe forenkling og besparelse for alle parter, hvilket vil sige borger, kommune og trafikskab. FynBus har på den baggrund sat flere tiltag i gang:

- Forespørgsel via mail til alle kommuner indenfor FynBus' område om hvilke selvbetjeningsmuligheder de ønsker at gøre brug af. Der er til dette formål udarbejdet en businesscase for hver kommune med beskrivelse af forenklings- og besparelsesmulighederne.
- Informationstiltag overfor handicap-kunder.

**Sagsfremstilling:**

Flextrafik varetager administration og håndtering af kørsler for handicapkørsel, lægekørsel, institutionskørsel og telekørsel, og der er nu eller bliver i løbet af 2014 mulighed for selvbetjeningsløsninger til alle de nævnte kørselstyper. Administrationen har i mail af 23. maj 2014 informeret kommunerne om mulighederne, og bedt kommunerne om at give svar på hvilke selvbetjeningsløsninger, de er interesserede i at komme i gang med på nuværende tidspunkt.

Formålet med selvbetjening er at forbedre borgernes tilgang til selv at kunne bestille kørslerne i Flextrafik og dermed understøtte den igangværende digitaliseringsstrategi i kommunerne. En afledt effekt af selvbetjeningsløsningerne vil være at minimere administration og nedsætte risikoen for fejl. Borgerne vil tilsvarende få mulighed for at søge oplysninger om bestilte kørsler og for selv at aflyse bestilte ture.

I den nye mere kostægte fordelingsmodel for kommunernes administrative udgifter til FynBus på Flextrafikområdet indgår faste udgifter og variable udgifter.

Der er i det udsendte materiale om selvbetjening vedhæftet en kommunespecifik businesscase, der viser kommunens mulighed for at spare på de variable udgifter til FynBus. Den samlede administrative besparelse for alle kommuner på følgende 3 områder vil være:

- Handicapkørsler: 0,4 mio.kr.
- Lægekørsler: 1,0 mio.kr.
- Telekørsel: 0,4 mio.kr.

Samlet besparelse vil være 1,8 mio. kr. Kommunens besparelse vil løbende medføre en effektivisering af FynBus' administration.

Selvbetjeningsløsningerne på de 3 områder består i følgende:

*Handicap-kørsel:* Kommunen har mulighed for at overtage registrering af stamdata i FynBus' system. Dette vil spare en arbejdsgang hos kommunen, og er allerede efterspurgt af flere kommuner.

Borgere/pårørende/institutioner kan bestille kørsel direkte via internettet. FynBus har igangsat flere initiativer, der skal informere borgerne om denne mulighed.

*Lægekørsel:* Kommunen har mulighed for at overtage registrering af stamdata i FynBus' system, og kan f.eks. via borgerservice overtage modtagelse af kørselsbestillinger fra borgere.

*Telekørsel:* Ved indførelse af nyt fælles telekørselskoncept, vil der i 2014 blive mulighed for, at borgerne kan bestille og betale deres kørsel online.

*Institutionskørsel:* På området vedrørende faste kørsler arbejdes der på løsninger, og disse forventes at kunne iværksættes i slutningen af 2014.

Vedlagt er den samlede økonomiske oversigt over besparelserne som følge af kommunernes businesscase ved selvbetjeningsløsninger på handicapkørsler, lægekørsler og telekørsler (bilag 4.1), eksempel på businesscase vedr. Nordfyns Kommune (bilag 4.2) samt de beskrivelser af henholdsvis handicapkørsel (bilag 4.3) og lægekørsel (bilag 4.4), der var vedhæftet mail af 23. maj 2014 til kommunerne.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning.

#### **Vedtagelse:**

#### **Bilag:**

Bilag 4.1	Overblik samlede besparelse opdelt på kommuner og kørselstyper
Bilag 4.2	Businesscase: Besparelser ved selvbetjeningsløsninger: Nordfyn Kommune
Bilag 4.3	Beskrivelse af håndtering af visiteret lægekørsel
Bilag 4.4	Beskrivelse af håndtering af handicapkørsel

## **5. FynBus' tværgående eksterne samarbejde**

#### **Resumé:**

*Orientering om FynBus' eksterne, tværgående samarbejdsflader.*

#### **Sagsfremstilling: Udkast**

FynBus indgår i en række eksterne samarbejdsrelationer og –fora.

Da trafikselskaberne i Danmark blev etableret den 1. januar 2007 jf. Lov om Trafikselskaber var det nødvendigt at tilpasse samarbejdet på området for kollektiv servicetrafik. Der var allerede etablerede trafikselskaber fra tiden før 2007, for eksempel Sydtrafik, mens der fx på Fyn ikke havde været trafikselskaber før 2007.

Vedlagte notat redegør for samarbejdet i følgende fora:

- Trafikselskaberne i Danmark
- Bus & Tog
- TITSAM
- Rejseplanen

- Ankenævn for Bus, Tog og Metro
- FlexDanmark
- Vestdansk Takstsamarbejde
- Rejsekort A/S

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning.

**Vedtagelse:****Bilag:**

Bilag 5.1                      Notat FynBus' tværgående eksterne samarbejde.

**6. Løn og ansættelsesforhold – Flexkørsel****Sagsfremstilling:**

FynBus anmodede i november og december 2013 Trafikstyrelsen om, at vurdere løn- og ansættelsesforhold for ansatte hos i alt 42 vognmænd, der udfører flexkørsel for FynBus.

FynBus har modtaget oversigt med status på sagerne, hvoraf det fremgår at:

Status	Antal
Sagen under behandling	8
Afsluttet- ingen OST-tilladelse på undersøgelsestidspunktet	16
Pålæg om at ændre ansættelseskontrakter – fornyet gennemgang	1
Afsluttet – følger overenskomst	6
Afsluttet – efterfølgende genoptaget	2
Afsluttet – ingen ansatte	10

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager sagen til efterretning

**Vedtagelse:****7. Meddelelser**

- Rygeforbud på Odense BanegaardCenter
- Møde med Ældresagen

**8. Eventuelt**

---

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