

## **FynBus bestyrelse**

### **Dagsorden for møde**

**Torsdag, den 14. april 2011 kl. 16.00 – 18.00**

**Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense**

#### **Deltagere:**

Formand Torben Andersen, Kerteminde

Næstformand Lasse Krull, Region Syddanmark

Afbud

Bestyrelsesmedlem Lars Kristian Pedersen, Assens

Bestyrelsesmedlem Kasper Westh, Odense

Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart

Bestyrelsesmedlem Kim Johansen, Nordfyn

Bestyrelsesmedlem Bruno Hansen, Svendborg

Bestyrelsesmedlem Peter Jordhøj, Nyborg

Bestyrelsesmedlem William Jensen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Niels Peter Ellegaard, Faaborg-Midtfyn

Repræsentantskabsmedlem Peter Lund, Ærø

Repræsentantskabsmedlem Bjarne Møller Petersen, Langeland

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Drifts & Kvalitetschef Jan Gudmann Hansen

Økonomichef Benny H. Hansen

Sekretariatsleder Ingrid Dissing

Kommunikationsleder Martin Bødker Krogh

Planleder Søren Junker

Ledelseskonsulent Lars Tidemann

**DAGSORDEN**

1. Meddelelser .....	3
Sager til beslutning: .....	3
2. Udførelse af siddende patientbefordring Region Syddanmark .....	3
3. Revision af FynBus' rejseregler. ....	4
4. Direktionens repræsentationsudgifter .....	5
Sager til drøftelse: .....	6
5. Redegørelse vedr. FynBus' 'turismeprodukter' .....	6
Sager til orientering:.....	7
6. Miljøgodkendelse ifm. Odense Bybussers busser .....	7
7. Strategi for flere pasagerer og vækstsmål 2011-2015 .....	8
8. Øget tilfredshed med FynBus siden 2010 .....	9
9. Eventuelt.....	10

## I. Meddelelser

1. Passagerstatistik
2. Hypercard
3. Region Syddanmarks tilskudsfordeling

## Sager til beslutning:

### 2. Udførelse af siddende patientbefordring Region Syddanmark

#### Sagsfremstilling:

Sydtrafik og FynBus har efter anmodning fra Region Syddanmark udarbejdet fælles oplæg til, hvordan trafikselskaberne i fællesskab kan løse opgaven med siddende patientbefordring i Region Syddanmark.

Opgaven løses i dag af 2 sammenslutninger af vognmænd, hvoraf Taxa Fyn løser den del af kørslen, der foregår på Fyn.

Opgaven vil for FynBus' vedkommende skulle løses igennem FynBus' system til håndtering af SBH kørsel samt øvrige kommunale kørselsordninger og telekørsel med henblik på at sikre den bedst mulige koordinering. Hos Sydtrafik løses opgaven tilsvarende af BEKTRA.

Som en del af oplægget vil FynBus i løbet af efteråret 2011 vurdere mulighederne for at indtræde i BEKTRA samarbejdet.

Opgaven omfatter i alt 490.000 ture, hvoraf ca. 200.000 ture fremover vil skulle udføres af FynBus, såfremt Regionen vælger at lade trafikselskaberne løse opgaven. I dag udfører FynBus ca. 260.000 ture for kommunerne og regionen.

Ved at lade trafikselskaberne overtage opgaven, forventes en årlig besparelse for regionen på 35-55 mio. kr., ved at kørslen sker koordineret med trafikselskabernes øvrige kørsel, samt ved at kørslen udbydes til alle vognmænd i trafikselskabernes bestillingssystemer.

Trafikselskaberne har i fællesskab fremsendt oplæg til regionen den 1. april 2011 med forbehold for godkendelse af oplægget i de to trafikselskabers bestyrelser. Regionen forventes at træffe endelig beslutning om opgavens placering fra 1. maj 2012 på regionsrådets møde i maj 2011.

#### Indstilling:

Administrationen indstiller, at

- Oplæg vedrørende planlægning og udførelse af siddende patientbefordring for Region Syddanmark godkendes.

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

Bilag 2.1: Oplæg vedrørende planlægning og udførelse af siddende patientbefordring for Region Syddanmark.

**3. Revision af FynBus' rejseregler.****Sagsfremstilling:**

Siden seneste revision af rejsereglerne pr. 16. januar 2011 er der behov for yderligere justering i forhold til FynBus' tilbud om SMS billetter. Det sker på baggrund af kundehenvendelser og nye erfaringer med produktets praktiske anvendelse.

Spærring af mulighed for SMS billetter

Trafikstyrelsen har i sidste runde bevilget kr. 155.000,- til forbedring af den eksisterende sms-billet hos FynBus. Forbedringerne indbefatter blandt andet en bedre kontrol med snydere, og giver mulighed for at kontrollørerne kan vælge at spærre for en kundes mulighed for at købe sms-billet.

Inden denne mulighed introduceres officielt er der behov for at det via rejsereglerne tydeliggøres, at FynBus har denne mulighed.

Derfor foreslås det at nuværende formulering:

*Misbrug*

*Det betragtes som misbrug af billetter og kort, hvis man for eksempel:*

- *bruger billetter og kort, der er udstedt til andre eller*
- *ændrer i afstempling eller tekst*

*Misbrugte billetter og kort inddrages. Passagerer, der har rejst på bagudbetalt rejsehjemmel, vil blive opkrævet forbruget, såfremt FynBus kan dokumentere det. Ved misbrug af personlige kort som periodekort, uddannelseskort, SU-kort og E/P-kort kan man miste retten til at købe disse kort. Ved mistanke om forfalskning eller andet strafbart misbrug overgives sagen til politiet.*

Ændres til:

*Misbrug*

*Det betragtes som misbrug af billetter og kort, hvis man for eksempel:*

- *bruger billetter og kort, der er udstedt til andre eller*
- *ændrer i afstempling eller tekst*

Misbrugte billetter og kort inddrages. Passagerer, der har rejst på bagudbetalt rejsehjemmel, vil blive opkrævet forbruget, såfremt FynBus kan dokumentere det. Ved misbrug af personlige kort som periodekort, uddannelseskort, SU-kort og E/P-kort kan man miste retten til at købe disse kort, ligesom man ved misbrug af sms-billet kan miste retten til at købe denne billettype. Ved mistanke om forfalskning eller andet strafbart misbrug overgives sagen til politiet.

Som det nye system er indrettet, orienteres brugeren via sms, såfremt FynBus spærrer for køb af sms-billet. Ligeledes orienteres brugeren via sms, hvis FynBus vælger at ophæve spærringen.

#### Flere rejsende på én SMS billet (gruppe SMS)

FynBus har nu de tekniske muligheder på plads for at tilbyde kunderne at rejse flere på én sms billet (gruppe SMS).

Ifølge aftale indgået mellem Forbrugerombudsmanden og teleselskaberne er maksimumbeløbet for en overtakseret sms på kr. 225,-. Anmodninger der overstiger dette beløb afvises ved billetkøbet.

#### **Indstilling:**

Administrationen indstiller, at

- Der indføres mulighed for spærring af adgangen til at købe SMS-billetter ved gentagen misbrug.
- Kunderne tilbydes SMS gruppebillet inden for rammerne af aftalen med Forbrugerombudsmanden og telefonselskaberne.

#### **Vedtagelse:**

## **4. Direktionens repræsentationsudgifter**

#### **Sagsfremstilling:**

Direktionens repræsentationsudgifter for 2010 fremsendes til godkendelse.

#### **Indstilling:**

Administrationen indstiller, at

- Bestyrelsen godkender repræsentationsudgifter 2010 for direktionen.

#### **Vedtagelse:**

#### **Bilag:**

Bilag 4.1: Repræsentationsopgørelse – direktøren 2010.

**Sager til drøftelse:****5. Redegørelse vedr. FynBus' 'turismeprodukter'****Sagsfremstilling:**

FynBus har modtaget konkrete henvendelser fra fynske turistattraktioner, der foreslår forskellige former for billetsamarbejder, hvor kunderne opnår en samlet rabat på entre og transport. Rabatten kunne fx fremkomme ved, at FynBus giver rejsen t/r til en reduceret pris, mod at kunden foreviser gyldig billet til attraktionen, eller at FynBus tilbyder rejser til en særlig pris, knyttet til fynske attraktioner som fx:

- Egeskov Slot
- Fjord og Bælt Center
- Odense Zoo
- Naturama
- Terrariet

Der har i tiden før FynBus' etablering som trafikelskab I, januar 2007 eksisteret den type billetsamarbejder, men der eksisterer ingen sådanne aftaler i dag. Erfaringen fra tidligere forsøg var, at omkostningerne ved at administrere en ordning, der indbefattede billetsamarbejde og indtægtsfordeling, lå højere, end den omsætning initiativet opnåede. Det gav hverken flere indtægter eller mærkbart flere passagerer.

Når FynBus i dag vælger at rejse spørgsmålet igen, skyldes det, at teknologien nu har muliggjort, at sådanne aftaler kan indgås uden særlig administrativ byrde for FynBus. Herudover har FynBus også formuleret et klart mål om flere passagerer i bussen, og her kan man argumentere for, at det kunne være en vej at gå.

De fleste turistattraktioner oplever højsæson i sommerhalvåret, som passagermæssigt for FynBus til gengæld er tyndere besat, samtidig vil den typiske turist rejse på tidspunkter, der ikke nødvendigvis er myldretid. I den forbindelse kan man argumentere for, at 'turistbilletter' vil kunne belaste bussystemerne på afgang, der i forvejen er tyndt besat, og dermed vil turistbilletterne kunne virke som et mersalg i forhold til en normalsituation.

FynBus' bestyrelse har i juni og august 2010 givet administrationen beføjelser til at administrere en særlig Eventbillet-ordning, som knytter sig til større events indenfor FynBus' område. På samme måde kan en turistbillet-ordning etableres. I givet fald vil administrationen udarbejde forslag til konkret udmøntning, herunder fælles rabatkoncept, som vil kunne tilbydes de fynske turistattraktioner, der i forvejen betjenes af kollektiv bustrafik.

Før FynBus foretager sig yderligere i sagen, ønskes bestyrelsens holdning til spørgsmålet om, hvorvidt trafikelskabet skal gå ind i at rabattere billetter til fynske turistattraktioner.

**Indstilling:**

Administrationen indstiller, at

- Sagen drøftes.

**Vedtagelse:****Sager til orientering:****6. Miljøgodkendelse ifm. Odense Bybussers busser****Sagsfremstilling:**

Odense Byråd har pr. 1. juli 2010 indført Miljøzone i Odense Kommune. Miljøzonen omfatter midtbyen indenfor Ringgaden.

Ved anvendelse af dieselskøretøjer i Miljøzonen med bruttovægt over 3,5 tons er der krav om, at køretøjet har påmonteret et partikelfilter, med mindre køretøjet pr. 1. juli 2010 opfylder EURO 4 motornormen.

EURO normerne er et udtryk for den grad af forurening med kulilte, kulbrinte mv. der tillades fra nye køretøjer. Oversigt over Euro normerne, som de har udviklet sig frem mod gældende Euro 5 norm for nye køretøjer ses nedenfor. EEV \* er forløberen til Euro 6, som ventes i 2012 – 2014, og er ikke et lovkrav nu.

## Oversigt Euro normer

<b>Euro norm</b>	<b>Gældende fra</b>	<b>Co Kulilte</b>	<b>HC Kulbrinte</b>	<b>Nox Kvælstof-ilter</b>	<b>Partikler pr. milli-liter</b>
Euro 0	01-10-1990	11.20	2.40	14.40	
Euro 1	01-10-1993	4.50	1.10	8.00	0.36
Euro 2	01-10-1996	4.00	1.10	7.00	0.15
Euro 3	01-10-2001	2.10	0.66	5.00	0.10
Euro 4	01-10-2006	1.50	0.46	3.50	0.02
Euro 5	01-10-2009	1.50	0.46	2.00	0.02
EEV*		1.50	0.25	2.00	0.02

Odense Bybusser indkøbte januar 2008 10 nye bybusser, alle af mærket Volvo B7 RLE, EURO 4 EW m/ katalysator. Busserne har ikke monteret partikelfilter men opfylder EURO 4 normen. Busserne synes hvert år med henblik på miljøgodkendelse.

FynBus håndterer miljøkrav til busser ved hjælp af kravspecifikationer vedrørende busmateriellet. Som eksempel kan nævnes kontrakten med Arriva Danmark A/S vedrørende den regionale kørsel 2010 – 2016. Heri specificeres krav til bussernes røggasemissioner på Euro norm 5 og EEV-niveau. Ligeledes specificeres krav til emissionsreducerende udstyr med hensyn til udledningen af partikler svarende til EEV-normen samt med hensyn til kvælstofilter. Entreprenøren skal på eget initiativ tage skridt til overholdelse af grænseværdierne, hvis der konstateres problemer med at overholde kravet samt indsende dokumentation for, at

kravene overholdes. Ud over den årlige miljøgodkendelse af samtlige busser specificerer kontrakten en stikprøvekontrol på tre af FynBus udvalgte busser pr. år.

Der henvises til vedlagte notat mhp. yderligere tekniske informationer.

**Indstilling:**

- Administrationen indstiller, at orientering tages til efterretning.

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

Bilag 6.1:	Notat partikelfilter
Bilag 6.2:	Eksempel, Synsrapport

**7. Strategi for flere pasagerer og vækst mål 2011-2015****Sagsfremstilling:**

FynBus har udarbejdet en strategi for flere passagerer i busserne for perioden 2010 – 2015. Der er heri angivet et overordnet mål for passagerfremgang på 15 pct. i forhold til 2009. Passagerfremgangen skal udmøntes på de regionale ruter samt ruterne i Odense Kommune.

På FynBus-niveau vil vækstforventningerne for Region Syddanmark og Odense Kommune betyde en vækstforventning på 11,9 pct. Omsat til passagertal, betyder dette en årlig stigning på mellem 329.000 til 361.000 passagerer. Opfyldes forventningerne i perioden 2010-2015, forventes passagertallet for 2015 at blive 18,1 mio. Vækstforventningerne er korrigeret for reduktionen i køreplantimerne på de regionale ruter pr. 1. august 2010, med et forventet passagertab på 20 pct.

For Region Syddanmarks vedkommende, forventes vækstplanerne at medføre et passagertal på 6,3 mio. i 2015, og den årlige vækst forventes at være mellem 131.000 og 147.000 passagerer. Korrigeret for passagertabet i forbindelse med reduktionen af køreplantimerne, er der sket en passagerfremgang på 434.000, svarende til 287.000 flere end vækst målet.

En årlig vækst på 2,4 pct. betyder en forventet passagerfremgang på mellem 193.000 og 217.000 i Odense Kommune. Indfrielse af vækstforventningerne vil betyde, at det samlede passagertal i 2015 vil være på 9,4 mio. Den realiserede vækst på 32.000 påstigere i Odense Kommune er 161.000 passagerer under det forventede vækst mål i perioden. Dette betyder, at Odense vil have et residual i forhold til vækstforventninger, som dog forventes at blive indhentet i de følgende år.

Samlet set blev vækst målet for 2010 opfyldt til fulde, således var der en realiseret vækst på 1 mio. passagerer i forhold til 2009, hvilket var 663.000 flere end vækst målet. Det bør dog bemærkes, at der er sket en væsentlig stigning i registreringskvaliteten i samme periode, hvorfor væksthiveauet ikke er helt retvisende på aggregeret niveau.



**Indstilling:**

- Administrationen indstiller, at orientering tages til efterretning.

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

Bilag 7.1: Notat vækst mål 2011-2015

**8. Øget tilfredshed med FynBus siden 2010****Sagsfremstilling:**

Analysefirmaet Wilke har i marts 2011 på vegne af FynBus gennemført den årligt tilbagevendende kundetilfredshedsundersøgelse i de regionale busser, samt i Odense bybusser, og undersøgelse viser en generel fremgang i tilfredsheden:

Den overordnede tilfredshed med FynBus er steget siden undersøgelsen i marts 2010, og der opnås et flot resultatet i denne måling.

Den overordnede tilfredshed opnår en indeks score på 71 af 100 mulige. Dette er en positiv udvikling siden sidste års måling fra en score på 69, og forskellen er signifikant, hvilket betyder, at det er en reel udvikling. Samtidig svarer dette til en "god" vurdering på en generel fortolkning af skalaen.

Tilfredsheden er dog stadig signifikant lavere end det højeste niveau målt i marts 2008 (indeksscore på 75). Dette indikerer, at der stadig er meget arbejde for FynBus i forhold til at forbedre opfattelsen af FynBus efter den negative omtale i slutningen af 2008 og starten af 2009.

Det seneste års positive udvikling fremgår også af, at passagererne i højere grad oplever, at deres forventninger til FynBus er blevet indfriet. Her er sket en forholdsvis markant udvikling det seneste år. Til gengæld ligger FynBus stadig forholdsvis langt fra et 'ideal omkring et trafikselskab' til trods for en fremgang på dette punkt. På spørgsmålet opnås en indeksscore på 58, hvilket er en signifikant stigning siden målingen i marts 2010. Dette hænger formentlig sammen med FynBus' samlede image, som også påvirker opfattelsen af FynBus som det ideelle trafikselskab. Den forholdsvis lave score på "det ideelle trafikselskab" er medvirkende til en forholdsvis lav score på den "totale tilfredshed", som er en gennemsnitvurdering af tre tilfredshedsspørgsmål.

Når tilfredsheden med FynBus opdeles på undergrupper er der følgende markante resultater:

- Passagerer i bybusser er signifikant mere tilfredse end passagerer i regionalbusser

- Kvinder har en tendens til at være mere tilfredse med FynBus end mænd
- Der er markante forskelle på tilfredsheden afhængig af alder, hvor tilfredsheden stiger med alder. Specielt de yngste passagerer på 15-19 år er mindre tilfredse end andre aldersgrupper.

Den endelige rapport vedlægges som bilag.

**Indstilling:**

- Administrationen indstiller, at Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

**Bilag:**

Bilag 8.1: Kundetilfredshedsundersøgelse marts 2011

**9. Eventuelt**

---

Formand  
Torben Andersen

---

Næstformand  
Lasse Krull

---

Bestyrelsesmedlem  
Lars Kristian Pedersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Kasper Westh

---

Bestyrelsesmedlem  
Niels Bebe

---

Bestyrelsesmedlem  
Kim Johansen

---

Bestyrelsesmedlem  
Bruno Hansen

---

Bestyrelsesmedlem  
Peter Jordhøj

---

Bestyrelsesmedlem  
William Jensen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen

31. marts 2011

# Oplæg vedrørende planlægning og udførelse af siddende patientbefordring for Region Syddanmark



## Resume og anbefaling

Trafikselskaberne tilbyder en løsning på det korte sigt fra maj 2012 og på det lange sigt fra maj 2013/2014.

**På det korte sigt** kan Sydtrafik og FynBus tilbyde en løsning, hvor den siddende patientbefordring pr. 1. maj 2012 udbydes gennem trafikselskaberne. Løsningen er baseret på 2 systemer, dog således at det enkelte sygehus alene vil skulle håndtere ét system. Løsningen vil indebære fuld koordinering af 91 % af kørslen, det vil sige al kørsel internt i Jylland og på Fyn, i hvert af områderne er koordineret med andre kommunale kørselsformer, mens 9 % af turene, der køres over Lillebælt, koordineres i mindst samme omfang som i dag.

Trafikselskaberne udbyder løbende kørslen. Første gang for siddende patientbefordring i efteråret 2011.

**På det lange sigt**, med en tidshorizont, der rækker frem mod 2013/2014, gennemføres en vurdering af mulighederne for én samlet løsning til Region Syddanmark baseret på ét system, således at også turene over Lillebælt kan indgå i en samlet koordinering.

Trafikselskaberne udbyder kørslen i efteråret 2012 el. 2013 med henblik på ét fælles system.

Den samlede besparelse for Region Syddanmark ved at overdrage opgaven med siddende patientbefordring til Sydtrafik og FynBus vurderes i størrelsesordenen 35-55 mio. kr. årligt i forhold til den nuværende kørsel. Løsningen med ét fælles system vil give Region Syddanmark en marginalt større besparelse end løsningen med 2 systemer.

Finansministeriet har i rapport af 15. februar 2011 underbygget, at den siddende patientbefordring kan reduceres med 30 % ved at lade trafikselskaberne udføre kørslen.

Efter trafikselskabernes opfattelse giver både den kortsigtede som den langsigtede løsning Region Syddanmark mulighed for, at indrette sin bestillings- og visitationsmodel, som ønsket, uden væsentlige administrative ulemper for Region Syddanmark, specielt fordi der kan sikres løsninger, hvor det enkelte sygehus alene skal håndtere ét system.

Sydtrafik og FynBus har således alle forudsætninger for at kunne løfte opgaven med den siddende patientbefordring i Region Syddanmark.

En alternativ løsning med at lade Sydtrafik udføre den samlede opgave med siddende patientbefordring for Region Syddanmark vurderes ikke mulig i henhold til lovgivningen.

## Baggrund

Region Syddanmark besluttede i efteråret 2010 at gennemføre en undersøgelse af mulighederne for at udbyde den siddende patientbefordring i regi af et regionalt trafikselskab.

Beslutningen blev taget på grundlag af en sammenlignende undersøgelse af udgifter til og praksis ved udførelse af siddende patientbefordring i de danske regioner.

Undersøgelsen, særligt sammenligningen til Region Midtjylland, indikerede, at der kunne være et effektiviseringspotentiale i forhold til den nuværende udbudsform for kørslen (økonomi) og i forhold til praksis vedrørende visitation til kørsel.

Den siddende patientbefordring i regionen er i dag udbudt som 4 kontrakter dækkende kørslen i henholdsvis den jyske (3 kontrakter) og den fynske (1 kontrakt) del af regionen. I alle områder har det været vanskeligt at opnå en reel konkurrencesituation, idet antallet af bydere, der kan løfte opgaven, er begrænset. Derudover er den siddende patientbefordring ikke koordineret med andre offentlige kørselsformer.

Lov om trafikselskaber (§5, stk. 3 jfr. Stk. 1) giver trafikselskaberne mulighed for at løse opgaver for ejerne af trafikselskaberne inden for eget geografiske område. Det vil sige at Sydtrafik kan løse opgaver for Region Syddanmark som fx siddende patientbefordring og for kommunerne i Sydtrafiks område. Ligeledes kan FynBus løse tilsvarende opgaver for region Syddanmark og for kommunerne i FynBus' område.

## Trafikselskabernes forslag til løsningsmodeller

### Kørselsopgaven med siddende patientbefordring

En oversigt over kørslerne i hele Region Syddanmark i 2009, med opdeling af kørsler indenfor og mellem sygehusområderne, viser, at det samlede antal kørsler udgør 490.000, hvoraf 43.000 (9 %) krydser Lillebælt.

Ifølge Region Syddanmark udføres der (2009) 490.000 enkeltrejser pr. år, der fordeler sig således:

	i alt	indenfor området	%	kørsler til OUH	Kørsler udenfor RSD	Kørsler udenfor område men indenfor RSD	udenfor området i alt*	%	Kørsler der krydser Lillebælt	%	straks 40%**
Sønderjylland	103.000	69.000	67 %	16.000	1.500	16.500	34.000	33 %	16.000	16 %	41.200
Sydvestjylland	99.000	69.000	70 %	9.500	1.500	19.000	30.000	30 %	9.500	10 %	39.600
Trekantsområdet	112.000	96.000	86 %	10.500	2.500	3.000	16.000	14 %	10.500	9 %	44.800
Fyn	176.000	168.000	95 %		1.000	7.000	8.000	5 %	7.000	4 %	70.400
I alt	490.000	402.000	82 %	36.000	6.500	45.500	88.000	18 %	43.000	9 %	196.000

\*) Indeholder også ture til regionerne udenfor Region Syddanmark

\*\*) Ifølge erfaringer fra Midttrafik udgør bestillinger og ændringer på kørselsdagen ca. 40 %.

31. marts 2011

## Nuværende kørselsopgaver og systemer i trafikskaberne

Sydtrafik tilbyder, med basis i den lovpligtige handicapkørsel, at udføre andre kørselsopgaver for ejerne (kommunerne og Region Syddanmark). Kørslerne udbydes og koordineres samlet sammen med Midttrafik og via BEKTRA, der er et samarbejde om blandt andet IT, udbud og drift af Flextrafik mellem trafikskaberne i Jylland og på Sjælland.

I 2011, som er det første hele driftsår, forventer Midttrafik/Sydtrafik et samlet kørselsvolumen på 800.000 ture heraf 180.000 i Syd- og Sønderjylland. Sydtrafik forventer en omsætning i Flextrafik på 43,8 mio. kr. Fordelt med 32 mio. til handicapkørsel, 11 mio. kr. til kørselsopgaver for kommunerne og 0,8 mio. kr. til de åbne ordninger Flextur og tilkalderruter. I indeværende udbud er der aftaler med 148 vognmænd med 1.797 vogne heraf 54 vognmænd med 527 vogne der har hjemsted i Sydtrafiks område.

BEKTRA har med basis i IT-systemet Planet gennem mere end 10 år håndteret koordineret kørsel herunder handicapkørsel, kørsel for kommuner og ikke mindst siddende patientbefordring (Region Nordjylland, Region Midtjylland og Region Sjælland).

FynBus tilbyder, ligeledes med basis i den lovpligtige handicapkørsel, at udføre andre kørselsopgaver for ejerne (kommunerne og Region Syddanmark). FB udførte ca. 266.000 ture i 2010. Kørslerne udbydes og koordineres samlet.

FynBus omsætter for ca. 43 mio. kr. på behovsstyret kørsel, fordelt ca. 24 mio. kr. lovpligtig handicapkørsel og ca. 19 mio. kr. anden kørsel for kommunerne, omfattende lægekørsel, centerkørsler (genoptræning, dagcenter- og aktivitetskørsel), diverse §-kørsler og elevkørsler. Hertil kommer at FynBus i løbet af 2010/2011 sammen med 6 kommuner og regionen har etableret telekørselsordninger, et område som er i vækst. Kørslen varetages dagligt blandt en samlet pulje på 25 vognmænd og 325 biler.

FynBus anvender et velgennemprøvet og fleksibelt administrations- og planlægningssystem (SBH), der er udviklet og løbende udbygges til de forekommende kørselsopgaver, og som siden 2003 har løst de ovennævnte opgaver fuldt tilfredsstillende.

SBH indeholder flere faciliteter end der anvendes til håndtering af den nuværende kørsel. Det vil være nødvendigt for Fynbus at aktivere disse faciliteter vedrørende blandt andet ændringer i planlægningsrutinen og kommunikationen til vognene, for at FynBus kan varetage opgaven med den siddende patientbefordring. Faciliteterne findes i systemet, men er p.t. ikke implementeret. SBH-systemet er siden ibrugtagningen i 2003 i flere omgange udviklet/omlagt til varetagelse af nye opgavetyper. FynBus har derfor stor erfaring i at teste og idriftsætte nye faciliteter, herunder tilpasning af nye snitflader. Udvikling og implementering af faciliteter til patienttransport vil derfor kunne ske relativt hurtigt og uden tekniske problemer.

BEKTRA og SBH vil kunne understøtte Region Syddanmarks ønsker til visitation og booking, og vil kunne levere en samlet, rationel og koordineret planlægning. Begge systemer leverer fuld datasikkerhed og vil kunne levere detaljeret dokumentation for den udførte kørsel mv. Begge trafikskaber håndterer kørslen gennem udbud, hvor alle vognmænd, der har indgivet et konditionsmæssigt korrekt tilbud, indgår i kørselstildelingen.

Udbudsmodellen i trafikskaberne betyder at alle tilmeldte vognmænd på daglig basis deltager i konkurrencen om at udføre alle dagens kørselsopgaver, herunder den siddende patientkørsel, og at

31. marts 2011

planlægningssystemerne altid sikrer den samlet set billigste løsning. Dette er i modsætning til modellen i dag, hvor kørslen alene udføres af 2 sammenslutninger af vognmænd.

Puljen med de mange vognmænd og vogne øger samtidig den daglige forsyningssikkerhed for både region og kommuner.

For løbende at sikre den bedste/rigtige pris på kørslen afholdes der udbud hvert 1-1½ år.

### **Modeller for trafikelskabernes håndtering af siddende patientbefordring**

Trafikelskaberne leverer kørselsordningerne og Region Syddanmark foretager visitation af patienterne og fastsætter de serviceparametre, der skal være gældende for kørslen. Visitationen og bestillingen af kørslen til sygehuset kan ske fra ét eller flere bestillingskontor(er) under Region Syddanmark. Bestillingen af returkørslen kan ske fra bestillingskontorerne eller fra de enkelte sygehusafdelinger.

Bestillingerne indgår straks efter indtastning i den løbende kørselsoptimering hos trafikelskaberne på baggrund af de serviceparametre til ventetid med videre som Region Syddanmark definerer.

Trafikelskaberne har vurderet følgende løsningsmodeller til håndtering af den siddende patientbefordring, der alle kan understøtte Region Syddanmarks modeller for visitation og bestillingskontor:

- Fælles system (BEKTRA)
- 2 systemer (BEKTRA og SBH)
- Sydtrafik på Fyn (BEKTRA)

#### Model 1: Fælles system

Etablering af et fælles bestillingssystem vil betyde at de regionale kørselsbestillere vil skulle arbejde i samme IT system og der vil kunne sikres maksimal koordineringsgevinst for Region Syddanmark, på Fyn og i Syd- og Sønderjylland og på tværs af Lillebælt.

Etableringen af et fælles system vil alene kunne ske ved at FynBus tilslutter sig BEKTRA samarbejdet.

Denne model kan ikke praktisk realiseres inden maj 2012, men FynBus vil vurdere mulighederne for at indtræde i BEKTRA-samarbejdet, så snart FynBus kender betingelserne herfor. FynBus forventer dog tidligst at kunne indtræde i samarbejdet i 2013.

Modellen giver Region Syddanmark frit valg for modeller for bestillingsfunktionen.

#### Model 2: 2 systemer

Fra opstarten i maj 2012 kan trafikelskaberne tilbyde en model med to bestillingssystemer hvor BEKTRA håndterer kørsel i Jylland og SBH håndterer kørsel på Fyn. Begge systemer håndterer tillige kørslen på tværs af Lillebælt.

Denne løsning vil sikre maksimal koordinering af 91 % af turene, mens turene over Lillebælt vil kunne koordineres med samme effektivitet som i dag. Økonomisk skønnes denne løsning dog kun at være marginalt dårligere end model 1 med et fælles system.

Denne model vil tilsvarende kunne give Region Syddanmark frit valg med bestillingsfunktionen, men vil dog have visse begrænsninger i forhold til model 1.



31. marts 2011

Med ét fælles bestillingskontor for hele regionen, vil bestillingskontoret skulle håndtere to IT systemer, og tage stilling til om en kørsel skal håndteres af BEKTRA eller SBH. Det kan enten være kundens bopælsadresse eller placeringen af behandlingssygehuset der kan afgøre, hvor ordren går hen. Den organisatorisk mest hensigtsmæssige løsning vil formentlig være at lade behandlingssygehusets geografiske placering styre ordrens placering.

Ved to eller flere bestillingskontorer, vil det enkelte bestillingskontor kun skulle håndtere ét IT system, idet det på forhånd vil kunne fastlægges om en kørsel skal håndteres af BEKTRA (Syd- og Sønderjylland) eller af SBH (Fyn).

Såfremt bestillingerne af hjemkørslen decentraliseres til fx de enkelte sygehusafdelinger, vil løsningen kunne sikre at disse kun skal håndtere det system som deres sygehus er koblet op på.

### Model 3: Sydtrafik på Fyn

Trafikelskaberne har ligeledes vurderet en løsning, hvor Sydtrafik varetager den samlede opgave for Region Syddanmark, herunder også den siddende patientbefordringen på Fyn, hvilket vil sikre en løsning med kun ét bestillingssystem.

Denne model vurderes ikke at ligge inden for rammerne af lov om trafikelskaber, jf. responsum fra Karsten Revsbech<sup>1</sup>, primært fordi Region Syddanmark ikke er omfattet af kommunalfuldmagten. Bilag I viser uddrag af ovennævnte responsum.

## Økonomi

På baggrund af konkrete kørselsdata fra Region Syddanmark for den siddende patientbefordring fra november 2010 har Fynbus og Sydtrafik analyseret transportarbejdet i de to trafikelskabers områder.

Afhængig af forudsætningerne om servicetid<sup>2</sup> og ud fra et kørselsniveau som i 2009 vil Region Syddanmark kunne opnå en samlet besparelse på 35-55 mio. kr. årligt. Tilbyder FynBus og Sydtrafik på sigt ét fælles bestillingssystem, vil RSD kunne opnå yderligere en besparelse ved at også rejserne over Lillebælt kan koordineres fuldt ud og at der er et samlet udbud med mulighed for maksimal konkurrenceudsættelse.

Ovennævnte besparelsesmuligheder underbygges af rapport fra Finansministeriet<sup>3</sup>, der blandt andet nævner;

*”Trafikelskaberne har bedre vilkår og større fokus på at realisere koordineringspotentialer på tværs af befordringsområder. Dels fordi de varetager et større kørselsvolumen, der giver et større koordineringsgrundlag, dels fordi de anvender dynamiske trafikplanlægningssystemer”.*

Rapporten dokumenterer et besparelspotentiale på op til 30 % ved at lade trafikelskaberne udføre den siddende patientbefordring.

Skemaet viser analyseresultaterne i oversigtform. Bilag 2 giver en mere detaljeret beskrivelse af den økonomiske analyse.

---

<sup>1</sup> Karsten Revsbech, professor.dr.jur. i Offentlig Ret ved Århus Universitet har i responsum af 11. september 2008 for trafikelskaberne svaret på spørgsmålet om et trafikelskab kan overtage opgaver fra et andet trafikelskab

<sup>2</sup> Den gennemsnitlige servicetid for siddende patientbefordring i Region Midtjylland er 5,8 minutter

<sup>3</sup> Kortlægning og analyse af befordringsordninger, Finansministeriet, 15. februar 2011 (udført af Deloitte)

31. marts 2011

<b>Analyse af kørsel i november 2010</b>	<b>I alt</b>
Ture (befordring af patient fra A til B. En returkørsel er altså 2 ture).	44.846
Km (transportarbejdet opgjort som direkte rejselængde for en PatientTur, dvs. hvis patienten var kørt solo og direkte mellem A og B)	1.709.117
Estimeret kørselsomkostning (1.000 kr.)	10.600
Estimerede omkostninger med 6 min servicetid (1.000 kr.)	1.700
Administration * (1.000 kr.)	899
<b>Omkostninger i alt ved 6 min Servicetid (1.000 kr.)</b>	<b>13.199</b>
Betaling til taxa, SP og Taxa Fyn (1.000 kr.)	18.500
<b>Samlet besparelse november 2010</b>	<b>5.301</b>

\*) I beløbet "Administration" er ikke indregnet omkostninger til etablering af opsamlingscentraler på de enkelte sygehuse, idet eventuelle opsamlingscentraler forventes finansieret gennem reduktioner på servicetid ved afhentning/aflevering på sygehuset.

## Den fortsatte proces

Ved overdragelse af opgaven til trafikelskaberne i maj 2012 er der en række aktiviteter, der skal gennemføres inden. Disse aktiviteter er overordnet beskrevet i nedenstående tids- og aktivitetsplan:

### 2011

- Maj-juni Beslutning i Regionsrådet om overdragelse af opgaven til trafikelskaberne
- Aug-okt Opmåling af alle afleveringssteder på sygehuse med henblik på fastsættelse af servicetider i forbindelse med aflevering og afhentning af patienter
- Aug-nov FynBus vurderer en indtræden i BEKTRA samarbejdet fra maj 2013
- Aug-dec FynBus etablere indtastningsnitflade til SBH på baggrund af ønskerne fra Region Syddanmark.
- okt-dec Udbudsproces i trafikelskaberne, herunder endelig fastlæggelse af Region Syddanmarks serviceparametre

### 2012

- jan-mar FynBus foretager endelige systemjusteringer
- feb-apr Trafikelskaberne implementerer udbudsresultatet i bestillingssystemerne
- mar-apr Trafikelskaberne sikrer oplæring af personale på visitationskontorer og på de enkelte sygehusafdelinger i trafikelskabernes område.
- Maj-jun Trafikelskaberne sikre bistand ved driftsstart

31. marts 2011

Af hensyn til især udbudsprocessen er det afgørende at regionsrådet tager endelig stilling til overdragelsen af opgaven med siddende patientbefordring til trafiksekskaberne inden sommerferien 2011

**Bilag I      Uddrag af resposum af 11. september 2008 fra professor, dr. Jur. Karsten Revsbech om retlige problemstillinger i trafikselskaberne**

14. Kan et trafikselkskab overtage opgaver fra et andet trafikselkskab?

Jeg har (ved e-mail af 3. september 2008 fra FynBus) modtaget følgende supplerende spørgsmål, som har relation til spørgsmål 12 og 13: "Kan et trafikselkskab udarbejde og gennemføre udbud for et andet trafikselkskab eller eks. varetage personaleadministrationen for et andet trafikselkskab? Der tænkes ikke på en situation, hvor der samarbejdes men hvor man overtager opgaven. Gør det nogen forskel, at et trafikselkskab udbyder eks. buskørslen efter Forsyningsvirksomhedsdirektivet?"

Efter min opfattelse er det ikke lovligt, at et trafikselkskab overtager opgaver som de nævnte fra et andet trafikselkskab.

En mulighed til overvejelse er de ulovbestemte såkaldte betjeningsoverenskomster, som kommuner traditionelt har indgået, og som indebærer, at en kommune mod en vis betaling udfører opgaver for en anden kommune. Som det fremgår af afsnit 12 ovenfor, er det min opfattelse, at trafikselkskaber ikke uden lovhjemmel kan indgå betjeningsoverenskomster.

Det gør ingen forskel, at det trafikselkskab, som udfører opgaven for et andet trafikselkskab, ikke tager betaling herfor, idet det udførende trafikselkskab herved anvender midler betalt af brugerne og skatteyderne (i kommunerne) inden for trafikselkskabets geografiske område til fordel for et andet trafikselkskab, hvilket kun kan ske med lovhjemmel (som ikke foreligger).

Yderligere en mulighed, der kan overvejes, er lov nr. 548 af 8. juni 2006 om kommuners udførelse af opgaver for andre offentlige myndigheder og kommuners og regioners deltagelse i selskaber, kap.2. hvor det i § 2, stk. 1, l. pkt., er bestemt, at "Kommuner kan udføre sådanne opgaver for andre offentlige myndigheder, som kommunerne kan løse for sig selv."

Som det fremgår af den citerede bestemmelse (og lovens titel) giver loven imidlertid kun hjemmel til, at kommuner (og ikke regioner og trafikselkskaber med deltagelse af regioner) kan udføre opgaver for andre myndigheder.

Der er efter min opfattelse ikke andre relevante muligheder til overvejelse, og min konklusion er således - som allerede nævnt - at et trafikselkskab ikke kan overtage opgaver som de i spørgsmålet omtalte.

Det ændrer efter min opfattelse ikke svaret, at et trafikselkskab udbyder f. eks. buskørslen efter forsyningsvirksomhedsdirektivet, men for en ordens skyld gør jeg (som også anført i afsnit 10) opmærksom på, at jeg ikke er specialist i EU-ret.

**Bilag 2      Resultat af økonomisk analyse**

<b>Analyse af kørsel i november 2010</b>	<b>Syddjylland</b>	<b>Fyn</b>	<b>I alt</b>
Ture (befordring af patient fra A til B. En returkørsel er altså 2 ture).	27.012	17.834	44.846
Km (transportarbejdet opgjort som direkte rejselængde for en PatientTur, dvs. hvis patienten var kørt solo og direkte mellem A og B)	1.298.935	410.182	1.709.117
Tid (transportarbejdet opgjort som direkte rejsetid for PatientTur i timer)	18.685		
Estimeret kørselsomkostning (1.000 kr.)	7.700	2.900	10.600
med 6 min servicetid (1.000 kr.)	8.800	3.500	12.300
med 12 min servicetid (1.000 kr.)	9.900	4.100	14.000
Administration* (1.000 kr.)	539	360	899
Driftsomkostninger i alt ved 6 min Servicetid (1.000 kr.)	9.339	3.860	13.199
Betaling til taxa, SP og Taxa Fyn (1.000 kr.)	12.800	5.700	18.500
Samlet besparelse i 1.000 kr. november 2010	3.492	1.840	5.301
Samlet besparelse i 1.000 kr. på årsbasis (ved ren opskalering til 2009 niveau med 490.000 ture)			57.920

\*) I beløbet "Administration" er ikke indregnet omkostninger til etablering af opsamlingscentraler på de enkelte sygehuse, idet eventuelle opsamlingscentraler forventes finansieret gennem reduktioner på servicetid ved afhentning/aflevering på sygehuset.

**Beregningsforudsætninger**

På baggrund af kørselsdata fra november 2010 fra de nuværende operatører, har Fynbus og Sydtrafik analyseret transportarbejdet i de to trafikelskabers områder. Der er tale om et foreløbigt skøn, hvor trafikelskaberne, pga. forskellige systemløsninger, har haft forskellige muligheder for at analysere data.

De løbende administrationsomkostninger til trafikelskabet er tilsvarende anslået ud fra henholdsvis BEKTRA-modellen (baseret på de eksisterende erfaringer med patientbefordring i Midttrafik), og Fynbus' erfaringer med administration af andre kørselstyper. Her er også tale om et foreløbigt skøn. En mere præcis business case kan først udarbejdes, når endelig løsningsmodel er på plads.

Syddjylland

Samtlige ture i datamaterialet er ud fra adresserne koblet til de databaser som Planet benytter til at beregne afstande og tidsforbrug i kørselsplanlægningen. Derved er det muligt at opgøre transportarbejdet i tid, som er den faktor vognmanden faktisk afregnes efter i Flextrafik. Dette er sammenholdt med de realiserede omkostninger pr. direkte rejseminut i Midttrafik, som er 6,83 kr.

31. marts 2011

I Midttrafik er turene gennemsnitligt på 29,3 km og har taget 42,4 minutter at udføre. I Sydjylland er turene gennemsnitligt på 48,1 km og har taget 47,0 minutter at udføre.

Forskellen i tidsforbrug skyldes primært en stor andel bykørsel i Midttrafik (Aarhus), hvor tidsforbruget pr. km er relativt stort.

De i alt 353.000 rejser med/uden servicetid i Midttrafik fordeler sig således for 2010:

- 276.000 rejser med 'servicetid'
- 77.000 rejser uden tildelt servicetid, heraf 5.700 rejser bestilt som solorejser

Den gennemsnitlige servicetid i Midt er på 5,8 min. pr. tur

#### Fyn:

Datamaterialet for Fyn (inklusive ture til Rigshospitalet, Århus, Hammel, Give, Vejle, Haderslev m.fl.) omhandler 17.834 ture. Samtlige adresser er gennemgået og valideret på grund af manglende postnumre og andet.

Turene er dag for dag indlagt i et testsystem og koordineret, idet der er regnet med 60 % planlagte ture og 40 % "straks-ture" jf. erfaringerne fra Midttrafik. Mellem 3 % og 5 % af turene er indregnet som soloture (tilfældigt udvalgt).

Resultatet af analysen viser, at turene i gennemsnit er ca. 23 km (PatientKm).

Med vognpriser gældende i indeværende kontraktperiode viser analysen, at kørselsomkostningerne (eksklusive servicetid) er ca. 5,8 kr./PatientKm.

Ved estimering af omkostningerne til servicetid (henholdsvis 6 og 12 minutter/tur) er anvendt den gennemsnitlige minutpris for servicetid for samtlige vogne i indeværende kontraktperiode.

For at vurdere effekten ved en koordinering af patientbefordringen med andre (kommunale) kørsler på Fyn er der for en enkelt dag indlæst og koordineret det samlede volumen af alle kørsler kørselstyper (ca. 1.800 ture).

Denne simulering indikerer, at der må forventes et yderligere effektiviseringspotentiale ved en samlet koordinering med øvrig kørsel på Fyn.

Uanset ovenstående er det i tabellen valgt at anvende et "konservativt" estimat på 7 kr./PatientKm.

#### Implementering og licenser

BEKTRA har lavet et oplæg til overordnet implementeringsplan for henholdsvis Sydjylland og hele Regionen, da det endnu er usikkert hvilken model der vælges. Dels for at allokere egne ressourcer. Dels for at kunne give et omkostningsestimat til Region Syddanmark. Estimaterne er i sagens natur baseret på en udrulning efter BEKTRA-modellen. Hvis BEKTRA får besked senest ultimo juni, kan udrulning nås til 1. maj 2012.

Overordnet forventes Jylland at kræve 1435 timer á 600 kr. (= 861.000 kr.), mens hele regionen er estimeret til 2461 timer (= 1.476.600 kr.). Der ligger et stort arbejde på Fyn bl.a. fordi en masse nye bestillingscentraler og vognmænd skal være klar til at kunne kommunikere med Planet osv.

Hertil kommer indkøb af licenser á 6 kr. pr. tur. Dette er en engangsomkostning. Hvis årligt kørselsvolumen forøges betales de tilsvarende ekstra licenser.

**Opgørelse over direktørens repræsentationsudgifter 2010****Rejseudgifter**

Fremtidens Transport	Kr.	850,00
Kollektiv Trafikforum	Kr.	500,00
Taxa:	Kr.	581,00
Tog:	Kr.	<u>18.656,00</u>
I alt	Kr.	<u>20.587,00</u>

**Hotel/restaurant/cafe**

Forplejning - div.	Kr.	823,00
I alt	Kr.	<u>823,00</u>

**Repræsentation**

Diverse gaver	kr.	3.175,25
I alt	Kr.	<u>3.175,25</u>
Total	Kr.	<u><u>21.410,00</u></u>

Ovenstående er direktørens udgifter til rejser, repræsentation m.m for 2009.  
Ved fællesudgifter med deltagelse fra andre i administrationen eller bestyrelsen,  
som fx. studieturer, er direktørens del forholdsmæssigt beregnet ud fra den samlede  
udgift og antal deltagere.

## Bilag

### Notat

#### Miljøzone / partikelfilter

#### Miljøzone i Odense Kommune

Odense Byråd har pr. 1. juli 2010 indført Miljøzone i Odense Kommune. Miljøzonen omfatter midtbyen indenfor Ringgaden.

Ved anvendelse af dieseldrøjetøjer i Miljøzonen med bruttovægt over 3,5 tons er der krav om, at køretøjet har påmonteret et partikelfilter, med mindre køretøjet pr. 1. juli 2010 opfylder EURO 4 motornormen.

Odense Bybusser indkøbte januar 2008 10 nye bybusser, alle af mærket Volvo B7 RLE, EURO 4 EW m/ katalysator. Busserne er desuden monteret med NO<sub>x</sub> reducerende anlæg som benytter AdBlue<sup>1</sup>. Busserne har ikke monteret partikelfilter men opfylder EURO 4 normen.

Alle busserne er miljøgodkendt og forsynet med et miljøzonenmærke, og busserne bliver synet hvert år med dette. (Se eventuelt vedlagte eksempel på synsrapport.)

Kommer der krav om EURO 5 motornorm i miljøzonen, er det nødvendigt at montere partikelfilter, som vil koste i størrelsesorden ca. kr. 70.000,- pr. bus.

---

<sup>1</sup> **Hvad er AdBlue til lastbiler, busser og terrængående, tunge erhvervskøretøjer?**

Til tunge erhvervskøretøjer anvendes AdBlue sammen med selektiv katalytisk reduktion (SCR) til at reducere emission af nitrogenoxider (NO<sub>x</sub>) i udstødningssgas fra tunge dieseldrøjetøjer. AdBlue er en 32,5 % opløsning af urea af høj renhed i demineraliseret vand, der er klar, ugiftig og sikker at arbejde med. AdBlue kombineret med SCR giver en brændstofeffektiv løsning med begrænsede CO<sub>2</sub>-emissioner.



*Frens /*

## SYNSRAPPORT

Til ejeren af **Volvo B 7 stor personbil, reg.nr. VS88482, stel.nr. YV3R6K6228A123705, kørt 134.000 km.**

Den 26. oktober 2009 kl. 12.17 har vi ved periodesyn, og førstegangssyn, synet Deres køretøj med følgende resultat:

***Køretøjet er godkendt***

Ved synet konstaterede vi ingen fejl ved køretøjet.

Synet er foretaget af bilsagkyndig Per Nielsen Lund, Applus+ Bilsyn, synshal Odense S, Teknikvej 47, 5260 Odense S. Hvis De har spørgsmål om synet, er De velkommen til at kontakte os på telefon 70131212 mandag – fredag i tidsrummet 09:00 - 14:00. De kan læse mere om synet på bagsiden af denne rapport.

### **SERVICEBEMÆRKNINGER**

Bilen er forsynet med miljøzonemærke Nr. C 125460.

**NR.:C125460**

Skal din bil til omsyn? Husk du er altid velkommen hos os.  
Du behøver ikke engang bestille tid – du skal bare komme forbi, så omsyner vi hurtigst muligt.

### **GEM SYNSRAPPORTEN**

Synsrapporten kan anvendes som dokumentation til myndigheder.

**Bilag**

**Notat**

**Konkretisering af vækst mål i perioden 2010-2015**

Nærværende notat har til formål kort at belyse de faktiske mål for den ønskede passagervækst hos FynBus. Som et led i det overordnede strategiarbejde, arbejder FynBus på at der i perioden 2010-2015 vil ske en passagerfremgang på 15 pct. i forhold til 2009, som er udgangspunktet. Fremgangen på 15 pct. forventes udmøntet på de regionale ruter samt lokalruterne i Odense Kommune. For de øvrige ejeres vedkommende er der ikke beregnet vækst mål, ligesom fælleskommunale ruter og ruter med tilkøb er udeladt.

Grundet ændringer i FynBus' serviceniveau, forstået som det udbudte antal køreplantimer, er der behov for at korrigere i vækstforventningerne. Korrektionen sker dog kun på regionsniveau, hvor der er blevet skåret knap 35 pct. af køreplantimerne fra pr. 1. august 2010<sup>1</sup>, med et forventet passagertab på 20 pct. Der korrigeres ikke yderligere for andre ejere på nuværende tidspunkt, dog vil der på sigt blive korrigeret for det potentielle passagerfald som følge af beslutningen om udfasning af Servicebusserne i Odense.

På FynBus-niveau vil vækstforventningerne for Region Syddanmark og Odense Kommune udgøre 11,9 pct. Omsat til passagertal betyder dette en årlig stigning på mellem 329.000 til 361.000 passagerer. Opfyldes forventningerne i perioden 2010-2015 forventes passagertallet for 2015 at blive 18,1 mio. som vist i tabel 1.

Vækstmålet for 2010 blev klart opfyldt, således var der en realiseret vækst på 0,8 mio. passagerer i forhold til 2009, hvilket var 411.000 flere en vækstmålet. Det bør dog bemærkes at der er sket en væsentlig stigning i registreringskvaliteten i samme periode, hvorfor væksthiveauet ikke er helt retvisende på aggregeret niveau.

**Tabel 1: Vækstmål i FynBus**

Antal i tusinde	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Antal registrerede passagerer	17.392	17.403	17.587	-	-	-	-	-
Korrektion for køreplanskift	-	-	-567	-1.360	-1.360	-1.360	-1.360	-1.360
Årlig vækst	-	-	340	329	337	345	353	361
Forventede passagerer	-	-	17.176	16.711	17.048	17.392	17.745	18.106
<b>Realiseret vækst</b>	-	-	<b>751</b>	-	-	-	-	-
<b>Realiseret vækst, ift. mål</b>	-	-	<b>411</b>	-	-	-	-	-

Differentieringen af vækstmålene mellem den regionale kørsel, Odense Kommune og øvrige kommuner medfører en højere detaljeringsgrad på ejer niveau, som er nyttig ved segmentering og den efterfølgende målopfølgning.

<sup>1</sup> Derfor indregnes korrektionen kun i de sidste fem måneder af 2010, hvorefter korrektionsresidualet, 793.000 passagerer, overføres til 2011. Dette betyder derfor, at den forventede tilvækst i 2011-2012 er lavere end tilsvarende i 2010.

For Region Syddanmarks vedkommende forventes vækstplanerne at medføre et passagertal på 6,3 mio. i 2015 og den årlige vækst forventes at være mellem 131.000 og 147.000 passagerer. Korrigeret for passagertabet i forbindelse med reduktionen af køreplantimerne er der sket en passagerfremgang på 434.000, svarende til 287.000 flere end vækst målet, jf. tabel 2.

Korrektionen for faldet i køreplantimer pr. 1. august 2010 betyder, at det forventede passagertal i 2015 vil være lavere end 2009-niveauet.

**Tabel 2: Vækstmål i Region Syddanmark**

Antal i tusinde	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Antal registrerede passagerer	6.348	6.802	6.669	-	-	-	-	-
Korrektion for køreplanskift	-	-	-567	-1.360	-1.360	-1.360	-1.360	-1.360
Årlig vækst	-	-	147	131	134	138	141	144
Forventede passagerer	-	-	6.382	5.719	5.854	5.991	6.132	6.276
<b>Realiseret vækst</b>	-	-	<b>434</b>	-	-	-	-	-
<b>Realiseret vækst, ift. mål</b>	-	-	<b>287</b>	-	-	-	-	-

I Odense Kommune vil en årlig vækst på 2,4 pct. betyde en forventet passagerfremgang på mellem 193.000 og 217.000. Indfrielse af vækstforventningerne vil betyde, at det samlede passagertal i 2015 vil være på 9,4 mio. jf. tabel 3. Grundet de forestående besparelser i Odense Kommune er det meget tænkeligt, at der her vil blive behov for en korrektion.

Den realiserede vækst på 32.000 påstigere i Odense Kommune er 161.000 passagerer under det forventede vækst mål i perioden. Dette betyder, at Odense vil have et residual i forhold til vækstforventninger, som dog forventes at blive indhentet i de følgende år.

**Tabel 3: Vækstmål i Odense Kommune**

Antal i tusinde	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Antal registrerede passagerer	9.802	8.215	8.247	-	-	-	-	-
Årlig vækst	-	-	193	198	202	207	212	217
Forventede passagerer	-	-	8.408	8.606	8.808	9.015	9.227	9.444
<b>Realiseret vækst</b>	-	-	<b>32</b>	-	-	-	-	-
<b>Realiseret vækst, ift. mål</b>	-	-	<b>-161</b>	-	-	-	-	-

Grundet den relativt lille mængde kørsel i alle andre kommuner end Odense samt ændringer i registreringskvaliteten, er det ikke hensigtsmæssigt at sondre på kommuneniveau, for så vidt angår andre kommuner end Odense. Derfor samles disse under betegnelsen øvrige kommuner.

Tabel 4 viser at der ikke er påregnet passagervækst i de øvrige kommuner, dog er der konstateret en væsentlig passagerfremgang – en fremgang der i høj grad kan tilskrives registreringskvaliteten.

**Tabel 4: Vækstmål i øvrige kommuner**

Antal i tusinde	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Antal registrerede passagerer	1.242	2.386	2.671	-	-	-	-	-
Årlig vækst	-	-	-	-	-	-	-	-
Forventede passagerer	-	-	2.386	2.386	2.386	2.386	2.386	2.386
<b>Realiseret vækst</b>	-	-	<b>285</b>	-	-	-	-	-
<b>Realiseret vækst, ift. mål</b>	-	-	<b>285</b>	-	-	-	-	-