

FynBus bestyrelse

Dagsorden for møde

Torsdag, den 24. oktober 2013 kl. 16.00-18.00

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense

Deltagere:

Formand Torben Andersen, Kerteminde

Næstformand Lasse Krull, Region Syddanmark

Bestyrelsesmedlem Lars Kristian Pedersen, Assens

Bestyrelsesmedlem Kasper Westh, Odense

Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart

Bestyrelsesmedlem Niels Peter Ellegaard, Faaborg-Midtfyn

Bestyrelsesmedlem Kim Johansen, Nordfyn

Bestyrelsesmedlem Peter Jordhøj, Nyborg

Bestyrelsesmedlem William Jensen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Bruno Hansen, Svendborg

Repræsentantskabsmedlem Jens Groth-Lauritsen, Ærø

Repræsentantskabsmedlem Bjarne Møller Petersen, Langeland

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Sekretariatschef Ingrid Dissing

Drifts- og Kvalitetschef Jan Gudmann Hansen

Kundechef Helle Nielsen

Planchef Søren Junker

DAGSORDEN

Sager til beslutning:	3
1. Rammer for udbud af buskørsel i Nyborg.....	3
2. Høringssvar vedr. fælles telekoncept på Fyn	3
3. Ændringer til budget 2013 vedr. anlægsprojekt	7
4. Tidsplan for Trafikplan 2014-17.....	8
Sager til drøftelse:	9
Sager til orientering:.....	9
5. Plan for udarbejdelse af vision i Syddanmark.....	9
6. Kundecenter Svendborg	10
7. Meddelelser	11
8. Eventuelt	11

Sager til beslutning:

I. Rammer for udbud af buskørsel i Nyborg

Resumé:

FynBus bestyrelse skal i henhold til vedtægternes § 21 godkende rammerne for de udbud der gennemføres af FynBus. Den åbne rutekørsel i Nyborg Kommune skal udbydes d. 25. oktober 2013, med kontraktstart i august 2014. Rammerne for udbuddet er aftalt med Nyborg Kommune. Rammerne forelægges til bestyrelsens godkendelse.

Sagsfremstilling:

Den åbne rutekørsel i Nyborg Kommune udbydes med henblik på kontraktstart ved køreplanskifte i august 2014.

Den nuværende kontrakt udløb oprindeligt til køreplanskift i august 2012, men det blev besluttet at udnytte optionerne på 2 x1 års forlængelse i forbindelse med Nyborg Kommunes ændringer af skolestrukturen, hvor der skete en udvidelse af kørslen.

Kontrakten skal genudbydes i henhold til forsyningsvirksomhedsdirektivet, med kontraktstart i august 2014.

FynBus har drøftet rammerne for udbuddet med Nyborg Kommune.

Rammerne for det kommende udbud af buskørsel i Nyborg Kommune er beskrevet i vedlagte bilag I.1 "Rammerne for EU-udbud af Kommunal kørsel i Nyborg Kommune"

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Vedtager rammer for udbud af åben rutekørsel i Nyborg Kommune.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag I.1 Notat Rammer for udbud af kommunal kørsel i Nyborg Kommune

2. Høringssvar vedr. fælles telekoncept på Fyn

Resumé:

Bestyrelsen vedtog på mødet den 23. maj 2013 at udsende et udkast til fælles koncept for teletaxa i høring hos kommunerne. Høringssvarene viser, at der generelt er opbakning bag et fælles koncept bestående af en basisløsning og en løsning til brug for daglige pendlere. I høringssvarene efterlyses der yderligere beregninger af kommunernes udgifter ved indførelse af ordningen, ligesom der ønskes en vis fleksibilitet i konceptet, således at kommunerne kan foretage en tilpasning til lokale forhold.

Administrationen fremlægger på den baggrund et korrigeret og udbygget forslag til fælles telekoncept til beslutning.

Sagsfremstilling:

Baggrund

Bestyrelsen besluttede den 23. maj 2013 at sende forslag om fælles koncept for telekørsel i høring blandt ejerkommunerne med høringsfrist 16. september 2013. Høringsnotatet er vedlagt som bilag 2.1.

Administrationen peger i høringsmaterialet af 6. juni 2013 på en række forhold der bevirker, at der kan forudses ændringer i behovet for offentlig transport, herunder blandt andet

- En ønsket vækst i antallet af buspassagerer på 50 % frem til 2030, som forventes udmøntet især på rejser mellem større byer og i større byer;
- Forsat stagnation eller tilbagegang af rutekørsel med bus i landområderne;
- Yderligere reduktion af skolekørslen med bus som følge af en kommende folkeskolereform.

En økonomisk vurdering peger derfor på, at telekørsel med fordel kan benyttes som kollektivt trafiktilbud, i stedet for den traditionelle rutekørsel i lokalområdet.

Hørings svar

Der er den 17. oktober 2013 indkommet høringssvar fra 7 kommuner. Høringssspørgsmålene til ejerkommunerne lød:

1. *Har kommunen generelle bemærkninger til forslaget?*
2. *Har kommunen bemærkninger til forslag om konceptet ”Telekørsel Basis”?*
3. *Har kommunen bemærkninger til forslag om at etablere forsøg med konceptet ”Telekørsel Pendler”?*

Hørings svarene er refereret herunder i kort form. Vedlagt er bilag 2.2 med længere uddrag af høringssvarene fra de enkelte kommuner.

Ad 1. Har kommunen generelle bemærkninger til forslaget?

Kommunerne finder det generelt positivt, at der etableres en fælles ramme for telekørsel på Fyn og øerne, og man er generelt også enige om, at fleksibiliteten i telekørslen (i modsætning til traditionel rutekørsel) er ønskværdig og nødvendig.

Det bemærkes, at det er nødvendigt med nærmere beregninger af de økonomiske forudsætninger for indførelsen af de to koncepter.

Det bemærkes også, at blandt andet skolereformen vil medføre ændringer i lokalkørslen, at det er svært at tage stilling til de konkrete forslag, før ændringer i lokalkørslen er nærmere beskrevet, og at der skal være plads til geografiske og strukturelle forskelligheder blandt kommunerne i telekonceptet.

Endelig bemærkes det, at et fælles koncept vil gøre koordinering over kommunegrænser nemmere.

Der peges på, at en bestillingsfrist på to timer er for lang.

Ad 2. Har kommunen bemærkninger til forslag om konceptet ”Telekørsel Basis”?

Der lægges vægt på, at kommunerne selv vælger antallet af moduler, for derved at kunne fastlægge serviceniveauet.

Nogle kommuner ønsker, at takststrukturen gøres fleksibel med henblik på overensstemmelse med øvrige takster.

FynBus opfordres til at tænke omstigning mellem telekørsel og regionale busser ind i rejse-hjemmelløsningerne med henblik på sammenhæng mellem trafikformerne.

Ad 3. Har kommunen bemærkninger til forslag om at etablere forsøg med konceptet ”Telekørsel Pendler”?

Generelt er kommunerne positive overfor forslag om pendlerkonceptet i forbindelse med telekørsel. Der peges dog på behov for mere analyse af behov og omkostninger.

Forslag til fælles telekoncept

Der er på baggrund af høringen udarbejdet forslag til fælles koncept for telekørsel. Forslaget i sin helhed er vedlagt som bilag 2.3.

Det fælles koncept indebærer:

1. Den enkelte kommune træffer selv beslutning om indførelse af teletaxa.
2. Ved indførelse og udbygning af teletaxa i den enkelte kommune tages udgangspunkt i et valg blandt de moduler der indgår i den fælles koncept.
3. Servicestandarder, priser, betaling og rejseregler fastsættes af FynBus' bestyrelse.
4. Områdeinddeling og – størrelse besluttes af kommunen.
5. Kørsel på tværs af kommunegrænser kan finde sted efter aftale mellem kommunerne.

Derfor foreslås der indført 2 koncepter for telekørsel:

1. **Telekørsel Basis** der håndterer individuelle ”dør-til-dør” rejser, der overvejende består af variable ærinde- og fritidsrejser. Det foreslås, at der kan vælges mellem 4 moduler afhængigt af det servicetilbud den enkelte kommune ønsker at tilbyde. Der gælder de samme retningslinjer for alle modulerne med hensyn til
 - Dør-til-dør princip
 - Betaling
 - Bestilling
 - Serviceniveau
2. **Telekørsel Pendler** der håndterer kørsel i forholdsvis korte faste ruteforløb.

Telekørsel Pendler indebærer, at kunderne kan blive kørt fra hjemadressen til bestemte stoppesteder eller punkter, hvor der vil være korrespondance med anden kollektiv trafik. Kommunerne kan også vælge, at kunder kan transporteres direkte til arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner. Om eftermiddagen kan der planlægges et lignende tilbud retur. Tilbuddet gælder personer, der har mindst 2 kilometer

fra hjem til stoppested og som er visiteret på forhånd, ligesom turene er bestilt på forhånd af kunderne. Forsøget er beskrevet i bilag 2.3.2.

Formålet er at forbedre den kollektive trafik i de tyndt befolkede områder, og reducere den samlede rejsetid.

Økonomiske konsekvenser

Vurdering af økonomiske konsekvenser ved Telekørsel Basis og Telekørsel Pendler er nærmere beskrevet i bilag 2.3.1.

De økonomiske konsekvenser er beskrevet ud fra den præmis, at telekørsel er behovsstyret. Der er derfor alene er tale om overslag og vurderinger, idet netop behovsstyring medfører en mindre budgetsikkerhed end ved rutekørsel, hvor udgifterne kan fastlægges, når kommunen har fastlagt serviceniveauet og kørselskontraktens priser er kendt.

Assens kommunes telekørselsløsning er i stor udstrækning benyttet som model for beregninger og vurderinger, idet kommunens telekørselsløsning ligger tæt op ad Telekørsel Basis. Kommunen indgår tilsvarende i forsøg med uddannelsesruter, hvor tilslutningsløsninger med telekørsel har dannet grundlag for udviklingen af Telekørsel Pendler. Erfaringerne fra Assens Kommune bruges således som grundlag for at vurdere udgifterne i de øvrige fynske kommuner, hvis det fælles koncept indføres.

Telekørsel Basis

Idet der henvises til bilag 2.3.1. med detaljerede beregninger og vurderinger vises her et overslag for de enkelte kommuners økonomiske konsekvenser af Telekørsel Basis med tilvalg af alle moduler alle dage. Beregningen er vist i tabel I herunder.

Tabel I, Telekørsel Basis i alle landdistrikter inkl. administrationsudgifter ved 50 % selvbetjening

Ejerbidrag	Hverdage				Weekend				I alt
	9-12	12-17	17-23	23-02	9-12	12-17	17-23	23-02	
Assens	902.229	1.237.093	457.376	-	123.031	168.695	62.369	0	2.950.793
Faaborg-Midtfyn	1.122.388	1.538.965	568.984	-	153.053	209.859	77.589	0	3.670.837
Kerteminde	519.330	712.081	263.269	-	70.818	97.102	35.900	0	1.698.500
Langeland	280.788	385.003	142.343	-	38.289	52.500	19.410	0	918.334
Middelfart	400.474	549.111	203.016	-	54.610	74.879	27.684	0	1.309.774
Nordfyn	638.033	874.841	323.445	-	87.005	119.297	44.106	0	2.086.727
Nyborg	325.239	445.952	164.877	-	44.351	60.812	22.483	0	1.063.714
Odense	160.032	219.429	81.127	-	21.823	29.922	11.063	0	523.395
Svendborg landdistrikt	540.617	741.268	274.060	-	73.720	101.082	37.372	0	1.768.120

Telekørsel Pendler

Beregninger og vurderinger er begrænset af, at servicetilbuddet ikke er besluttet andre steder end i forbindelse med forsøget med direkte uddannelsesruter i Assens kommune. Der kan derfor ikke opstilles et budget. Desuden er der endnu ikke aftalt indtægtsfordeling mellem Assens Kommune og Region Syddanmark.

Herunder vises derfor et regneeksempel for betjening af I location med I opsamlingsrute.

Regneeksemplerne er inklusive administrationsudgifter forudsat, at 50 % af kunderne benytter nyt selvbetjeningsmodul.

Tabel 2, udgifter Telekørsel Pendler, 1 opsamlingsrute 1 tur morgen 2 eftermiddag

1+2	Ture	Dage	Gennemførelse af ture i %	Gennemsnitlig udgift pr. tur	Årligt ejerbidrag
Morgen	1	220	99,5%	395	86.459
Eftermiddag	2	220	57,1%	196	49.271
				Sum	135.730

Det foreslås, at det fælles koncept indføres successivt i takt med beslutninger i kommunerne, herunder i takt med, at eksisterende kontrakter udløber.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Vedtager forslag om fælles koncept for telekørsel på Fyn, Ærø og Langeland

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 2.1	Notat af 3. juni 2013 Fælles koncept for telekørsel
Bilag 2.2	Notat Høringsvar vedr. fælles telekørselskoncept på Fyn, Ærø og Langeland.
Bilag 2.3	Forslag vedrørende fælles koncept for telekørsel
Bilag 2.3.1	Vurdering af de økonomiske konsekvenser Telekørsel Basis og Telekørsel Pendler.
Bilag 2.3.2	Beskrivelse af forsøg med Telekørsel Pendler

3. Ændringer til budget 2013 vedr. anlægsprojekt

Resumé:

Et anlægsprojekt "Redesign af PBS" budgetteret i 2013 med kr. 500.000 foreslås redefineret og overført til Budget 2014 med henblik på afslutning i 2014. Projektet vedrører dataoverførsel og funktionaliteten i systemet, blandt andet betaling over Nets (PBS). Forslaget lægger mindre vægt på det oprindelige formål (Redesign af PBS) til fordel for overflytning af oprindelige funktionaliteter til FynBus' nye database TMS-Bus.

I den forbindelse ønskes bestyrelsens godkendelse af ændringer i projektfokus og overførsel af tildelte 2013-midler til 2014-budgettet.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen gav i forbindelse med 2012-budgettet tilslutning til et anlægsprojekt, "Udfasning af dele af Magic" med kr. 500.000, der havde til formål at sikre et sikkert og stabilt flow af transaktionsdata fra bussen til FynBus' centrale system, TMS.

Bestyrelsen tildelte i forbindelse med anlægsbudget 2013 kr. 500.000 i anlægsmidler til "Redesign af PBS", der er en fortsættelse af projektet vedrørende udfasning af dele af Magic, men med fokus på redesign af PBS.

Programmeringssproget Magic er kernen i overførslen af data fra busserne til databasen TMS, en meget central funktion i FynBus' billetterings-, dokumentations- og afregningssystem. Magic medfører dog dataspild og dataændringer, således at kvaliteten af de data, der bruges til blandt andet beskrivelse af foretagne rejser mv. ikke er tilfredsstillende. Endvidere er der kun meget få personer, der kan arbejde med dette programmeringssprog, hvilket gør det til en flaskehals for FynBus.

FynBus har nu sammen med leverandøren revurderet situationen på baggrund af både 2012-projektet og 2013-projektet og de systemændringer, projekterne skal understøtte. Der er stadig brug for en del funktioner, der er knyttet op på Magic/TMS. Administrationen vurderer derfor nu, at det vil have væsentlig større værdi for FynBus at overflytte funktioner til den nye centrale database TMS-Bus, som FynBus implementerede i 2009 sammen med KVikkortet, før der foretages et mere gennemgribende redesign af PBS.

Administrationen ønsker derfor at nedtone 2013-projektindholdet med hensyn til at redesigne PBS, og i stedet fokusere på også at overføre de oprindelige funktionaliteter til TMS-Bus, og først derefter redesigne PBS.

Det vurderes, at det oprindelig godkendte budget på kr. 500.000 til redesign af PBS med dette forslag vil blive anvendt med dels ca. kr. 300.000 til overførsel af funktioner og dels ca. 200.000 til redesign af PBS.

Det vurderes herunder, at et redesign af PBS for ca. kr. 200.000 vil kunne give et tilfredsstillende funktionsniveau for PBS-funktionaliteten, for den resterende periode inden systemet overflødiggøres af Rejsekort-tilslutningen.

Projektets samlede økonomiske ramme vil være uændret, dvs. i alt kr. 500.000.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender

- At anlægsprojektets indhold justeres
- Overførsel af anlægsmidler fra 2013 til budget 2014 ifm. anlægsprojektet.

Vedtagelse:

4. Tidsplan for Trafikplan 2014-17

Resumé:

Trafikplan 2014-2017 er under udarbejdelse i samarbejde med ejerkredsen. Der har blandt andet været afholdt to strategiseminarer i foråret 2013. Udarbejdelsen af forslag til trafikplan er blevet forsinket. Planen skulle have været forelagt for bestyrelsen på mødet den 24. oktober 2013. Efter aftale med formanden forelægges udkastet i stedet på mødet den 16. november 2013. Den nuværende bestyrelse godkender den færdige plan medio januar 2014.

Sagsfremstilling:

Arbejdet med Trafikplan 2014-17 blev forsinket i august 2013. Efterfølgende er der indgået politisk forlig om timemodellen, der eksempelvis vil kunne få betydning for de lokale togstationer på Fyn og for korrespondancer mellem det regionale rutenet og det øgede antal linytøg i Odense. Samtidig har Odense Kommune besluttet at udarbejde en ny Mobilitetsplan, hvori indgår en strategi for den kollektive trafik.

Med inddragelse af disse elementer i arbejdet vil Trafikplanen nu komme til bedre at beskrive sammenhænge mellem kollektiv bustrafik og jernbanen, samt indeholde de dele af Odense Kommunes planlægning som udarbejdes i løbet vinteren 2013.

Udkast til trafikplanen forelægges bestyrelsen på mødet den 16. november 2013, hvorefter den sendes i høring hos ejerne.

Planen forventes vedtaget af den afgående bestyrelse i midten januar 2014.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Godkender ny tidsplan for udarbejdelse af Trafikplan 2014-17.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 4.1

Tidsplan for beslutningsproces ifm. Trafikplan 2014 - 2017.

Sager til drøftelse:

Intet.

Sager til orientering:

5. Plan for udarbejdelse af vision i Syddanmark

Resumé:

FynBus og Sydtrafik har påbegyndt arbejdet med en fælles vision for den kollektive trafik i Syddanmark. Oplægget forelægges bestyrelsen til godkendelse i mødet den 14. november 2013. Herefter sendes oplægget til høring hos kommunerne og Region Syddanmark, med svarfrist i februar/marts 2014.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med behandlingen af forslaget om sammenlægning af Sydtrafik og FynBus (behandlet af FynBus repræsentantskab den 10. juni 2013 og bestyrelsen den 20. juni 2013) bekræftede FynBus et tidligere ønske om, at der udarbejdes en fælles vision for den kollektive trafik. Udtalelse fra FynBus' repræsentantskab er vedlagt som bilag 5.1.

Arbejdet påbegyndtes den 12. august 2013, efter aftale mellem Torben Andersen, formand for FynBus og Poul Rosendahl, formand for Sydtrafik. Et oplæg, godkendt af de to formænd forelægges FynBus bestyrelse til drøftelse og godkendelse den 21. november 2013.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 5.1 Udtalelse fra FynBus' repræsentantskab af 10. juni 2013.

6. Kundecenter Svendborg

Resumé:

I forbindelse med fraflytningen af FynBus' Kundecenter i Svendborg er det aftalt med Svendborg Kommune, at kommunen finansierer istandsættelse af lokaler i DSB's stationsbygning. Grundet en meget presset tidsplan er kommunen anmodet om, at fraflytningen fra Jessens Mole kan udskydes til medio november.

Sagsfremstilling:

Overleveringsforretning og udflytning fra nuværende Kundecenter på Jessens Mole er af Svendborg Kommune fastsat til den 30. oktober 2013.

Kommunens Økonomiudvalg har på møde den 1.oktober 2013 besluttet at finansiere en istandsættelse af lokalerne i DSB stationsbygningen.

Det forudsættes, at Svendborg Kommune indgår en lejemålskontrakt med DSB.

Lokalerne er den 10. oktober besigtiget af FynBus, Svendborg Kommune og DSB for at udarbejde af en plan for istandsættelse og indflytning.

Da processen er presset på tid, er der den 2. oktober fremsendt en anmodning til Svendborg kommune om muligheden for udsættelse af fraflytningen fra Jessens Mole og gerne til midten af november for at minimere risikoen for ikke at kunne betjene kunderne til månedsskiftet oktober/november.

Det kritiske i processen vil være kabelføring og etablering af ny internetforbindelse.

Arriva gør i dag brug af lokaliteterne på Jessens Mole til frokost og toiletfaciliteter for buschaufførerne, men har derudover indgået et lejemål i DSB stationsbygningen på 1. sal ovenover det kommende lejemål for FynBus.

Arriva chaufførerne og personalet i kundecentret har et tæt samarbejde omkring kunderne i Svendborg og det nye lejemål til kundecentret i Svendborg giver mulighed for et bofælles-

skab, hvorfor Arriva planlægger opsigelse af lejemål på 1. sal. Arriva vil derfor kunne bidrage til en del af lejen i de nye lokaler.

FynBus planlægger en formel og festlig indvielse af lokalerne i Svendborg på 1. åbningsdag med invitation af lokale politikere, sagsbehandlere fra Svendborg Kommune, DSB og kunder.

Der vil allerede nu, til information af kunderne blive opsat skilte i Svendborg om flytningen.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:**7. Meddelelser**

-

8. Eventuelt

Formand
Torben Andersen

Næstformand
Lasse Krull

Bestyrelsesmedlem
Lars Kristian Pedersen

Bestyrelsesmedlem
Kasper Westh

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Niels Peter Ellegaard

Bestyrelsesmedlem
Kim Johansen

Bestyrelsesmedlem
Peter Jordhøj

Bestyrelsesmedlem
William Jensen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Notat

Rammer for EU-udbud af kommunal kørsel i Nyborg Kommune

Baggrund

Den åbne rutekørsel i Nyborg Kommune skal i udbud med henblik på kontraktstart ved køreplansskifte i august 2014.

Kontrakten udløb oprindeligt i 2012, men det blev besluttet, at udnytte optionerne på 2 x1 års forlængelse i forbindelse med Nyborg Kommunes ændringer af skolestrukturen, hvor der skete en udvidelse af kørslen.

FynBus' bestyrelse vedtog i 2007 "Udbudspolitik for FynBus", som fastlægger de overordnede rammer for arbejdet med udbud i FynBus, herunder de principbeslutninger, som bestyrelsen skal træffe i forbindelse med hvert enkelt udbud.

I henhold til FynBus' udbudspolitik fastlægger bestyrelsen rammerne for udbuddet, det vil sige:

- Udbudsform
- Tildelingskriterium
- Entrepriseopdeling
- Kravspecifikation, herunder Serviceniveau og busovertagelse
- Medarbejdere
- Kontraktlængde

I de nedenstående afsnit stilles konkrete forslag til indholdet i de enkelte punkter.

Politisk proces i kommunen

Administrationen har drøftet rammerne for udbud med Nyborg Kommune.

Kommunens krav til serviceniveau blev behandlet på Teknik- og Miljøudvalgsmøde i Nyborg Kommune den 30. september 2013 og i byrådet den 8. oktober 2013.

Administrationen har i oplæg til Teknik- og Miljøudvalget opstillet servicemæssige scenarier, som udvalget kunne tage stilling til. Oplægget er lavet på baggrund af dialog med Nyborg Kommune.

Nyborg Kommune har besluttet at afprøve FynBus' fælles teletaxakoncept udenfor Nyborg By. Det medfører, at telebuskørslen i Ørbæk overgår til denne ordning.

Kørselsomfanget er tilpasset Nyborg Kommunes forventninger til de befordringsmæssige konsekvenser af folkeskolereformen.

Udbudsform

Ved udbud i henhold til forsyningsvirksomhedsdirektivet er det muligt at anvende udbudsformerne offentligt udbud, begrænset udbud og udbud efter forhandling.

Ved "offentligt udbud" kan alle interesserede tilbudsgiver, der er konditionsmæssige, afgive tilbud.

Ved "begrænset udbud" vil der blive prækvalificeret et antal tilbudsgivere, der efterfølgende opfordres til at afgive tilbud.

Ved "udbud efter forhandling" vil der tilsvarende blive prækvalificeret et antal tilbudsgivere, der efterfølgende opfordres til at afgive tilbud.

Til forskel fra de 2 øvrige udbudsformer, er det muligt ved "udbud efter forhandling" at indlede forhandlinger med de prækvalificerede om eventuelle ændringer i deres tilbud. Det er således muligt at få tilrettet såvel udbyders krav som tilbudsgiverens tilbud efter konkret forhandling, herunder krav til det udbudte busmateriel, antal af busser, ændringer i køreplantimer m.m.

FynBus udbød i 2012 med succes buskørslen i Svendborg efter "udbud efter forhandling", ligesom andre trafikelskaber med fordel har udbudt buskørsel efter "udbud efter forhandling".

Administrationen indstiller, at udbuddet i Nyborg Kommune udbydes efter "udbud efter forhandling".

Tildelingskriterium

Kontrakter udbudt efter Forsyningsvirksomhedsdirektivet kan udbydes efter tildelingskriterierne "laveste pris" eller "økonomisk mest fordelagtige tilbud".

Ved tildelingskriteriet "økonomisk mest fordelagtige tilbud" konkurreres ud over på prisen også på elementer som kvalitet, kvalitetssikring, busudskiftningsplan o.lign. Der skal desuden opstilles og vægtes underkriterier.

FynBus anvender følgende underkriterier med den angivne vægtning:

- Pris (60-70 %)
- Kvalitet af busmateriel (10-20 %)
- Kvalitet af drift (10-20 %)

Ved "**pris**" forstås prisen for udført kørsel, herunder priser for "chaufføromkostninger", "øvrige omkostninger" og "busafhængige omkostninger".

Ved "**kvalitet af busmateriel**" skal tilbudsgiver beskrive det tilbudte busmateriel, herunder

- Fremsende oversigt over det tilbudte materiel, med oplysninger om alder, type, indretning, vedligehold m.m.

Ved "**kvalitet af drift**" skal tilbudsgiver beskrive den tilbudte kvalitet af drift, herunder

- Tilbudsgivers egenkontrol af den leverede samlede ydelse
- Tilbudsgivers procedurer for håndtering af interne fejl og klager
- Tilbudsgivers sikring af forsyningsikkerhed i forhold til udførelse af kørslen, herunder reservekapacitet.

Administrationen indstiller, at tildelingskriteriet ”økonomisk mest fordelagtige tilbud” anvendes.

Entrepriseopdeling

Udbuddet omfatter 14.000 køreplantimer og 15 busser. På grund af omfanget samt sammensætningen af den udbudte kørsel finder administrationen ikke, at det er relevant at entrepriseopdele kørslen.

Administrationen indstiller, at der ikke sker entrepriseopdeling af kørslen.

Det bemærkes at teletaxakørslen udbydes i forbindelse med de tilbagevenden udbud af Flextrafik, hvor FynBus indgår i et samarbejde med Sydtrafik og Midttrafik.

Kontraktlængde

FynBus har i de seneste udbud, udbudt buskørslen med en kontraktlængde på 6 år med mulighed for forlængelse i 2 x 1 år.

Udbuddet i Nyborg Kommune sker på et tidspunkt, hvor grænsedragningen mellem åben lokalru-tekørsel og andre kommunale kørsler formodes at ændres. Desuden kendes konsekvenserne af folkeskolereformens betydning for brug af SFO, og andre forhold der kan påvirke det resulterende omfang, endnu ikke.

For at sikre Nyborg Kommune størst mulig fleksibilitet foreslår administrationen en kontrakt med 4 års løbetid og med mulighed for forlængelse på 2x1 år.

I alle kontrakter indbygges et udsvingsbånd, som regulerer størrelsen på ændringer, som entreprenør er forpligtet til at tåle på uændrede vilkår i kontraktperioden. Ændringer udover udsvingsbåndet skal forhandles med entreprenør. Administrationen har aftalt et udsvingsbånd på 20 % med Nyborg Kommune.

Kravspecifikation

Serviceniveau

Kørselsomfanget er opgjort til 14.000 timer fordelt på 15 driftsbusser.

Det bemærkes, at kørselsomfanget vil ændres i forbindelse med den konkrete planlægning, da en del af kørslen er skolebuskørsel og derfor vil blive påvirket af folkeskolereformen. Konsekvenserne for elevbefordringen er endnu ikke endeligt udmøntet i Nyborg Kommune.

Herudover noteres, at 2 af de 15 driftsbusser kun skal bruges til enkelte morgenture, og at de derfor vil kunne indgå i entreprenørens eventuelle anden kørsel.

Administrationen har derudover drøftet krav til det fremtidige serviceniveau for buskørslen med Nyborg kommune. Kravene til serviceniveau fremgår nedenfor.

Busmateriel, generelt

Idet der er tale om en kort kontrakt, stilles der ikke krav til anvendelse af nye busser.

FynBus har i samarbejde med Rejseplanen anskaffet en realtidsløsning, der skal anvendes i alle busser. Løsningen baseres på en tablet-PC, der også vil blive anvendt til andre informations- og kommunikationsformål. FynBus leverer og vedligeholder software til de forskellige løsninger, men ansvaret for tidsvarende og tilstrækkelig hardware transporteres via kontrakten til entreprenør.

Busmateriel, bybuskørsel samt rute 688

De 3 busser der betjener Nyborg By på rute 1 og 2 skal være 10,6 m laventrébusser, svarende til kravene til busserne i den eksisterende kontrakt.

3 busser betjener rute 688 og skal være 12 m laventrébusser.

Der vil være krav om, at busserne skal males i FynBus farver, og ikke må anvendes til anden brug end kørsel i Nyborg.

Miljømæssigt skal busserne opfylde EURO-norm 5. Dette er samme standard som bruges på ruterne i dag.

Der er ikke stillet krav til busoverdragelse i den eksisterende kontrakt, og der vil ikke blive stillet krav om busovertagelse ved kontraktens udløb.

Administrationen indstiller på den baggrund, at der stilles minimumskrav om indsættelse af 6 EURO V 5 laventrébusser i kontrakten.

Busmateriel, lokalkørsel

FynBus' bestyrelse har tidligere besluttet, at der principielt skal anvendes laventre-busser. Til skolebuskørsel prioriterer mange dog siddepladser af hensyn til børnene.

De 9 busser der betjener lokalruterne skal primært anvendes til skolekørsel, hvor der vil være behov for mange sæder. Derfor forslår FynBus en traditionel 12 m. bus med plads til 47 siddende passagerer.

Nyborg Kommune har været forelagt om der stilles krav om sikkerhedsseler. Nyborg Kommune ønsker ikke dette krav, og der må som følge heraf være stående passagerer.

På den baggrund indstiller administrationen, at busserne skal være højgulvsbusser med minimum EURO 4.

FynBus' bestyrelse har desuden tidligere truffet beslutning om, at der ikke kræves bemaling i FynBus' farver af busser, der udfører skolebuskørsel eller kører mindre end 1000 timer pr. år.

Administrationen indstiller på den baggrund, at der ikke stilles krav om bemaling af busser, der udfører kommunal kørsel.

Der vil ikke blive stillet krav om busovertagelse af højgulvsbusserne ved kontraktens udløb.

Medarbejdere

Såfremt der hos nuværende entreprenør er medarbejdere, som skal overføres til en eventuel ny entreprenør, vil dette ske efter reglerne i Lov om medarbejderes rettigheder i forbindelse med virksomhedsoverdragelse.

Tidsplan for gennemførelse af udbuddet

- Offentliggørelse af udbudsbekendtgørelse samt prækvalifikationsmateriale om udførelse af buskørsel i Nyborg Kommune 25. oktober 213
- Frist for anmodning om prækvalifikation 25. november 2013 kl. 12.00
- Fremsendelse af opfordring til at afgive tilbud og offentliggørelse af udbudsmateriale Uge 48 2013
- Frist for afgivelse af tilbud 16. januar 2014 kl. 12.00
- Forhandlingsperiode Januar/marts 2014
- Forventet accept og afslag Marts/april 2014
- Dato for kontraktstart Køreplanskifte august 2014

Forelæggelse for Bestyrelsen

Det fremgår af FynBus Udbudspolitik, at følgende beslutningstemaer forelægges Bestyrelsen:

- Fastlæggelse af de overordnede rammer for et udbud
- Godkendelse af det samlede udbudsmateriale
- Valg af entreprenør

Prækvalifikationsmateriale forventes offentliggjort 25. oktober 2013. Udbudsmaterialet forventes offentliggjort i uge 48 2013 hvorefter ny entreprenør forventes at blive valgt i marts/april 2014.

Af hensyn til udarbejdelse af trafikplaner, udbudskøreplaner og det samlede udbudsmaterialet, der er tidskrævende processer, forslås at Bestyrelsen giver administrationen mandat til, at der på baggrund af beslutning i bestyrelsen den 24. oktober 2013 udarbejdes endeligt udbudsmateriale med henblik på forhandling i perioden ultimo januar 2014 – marts 2014.

Udbudsmaterialet vil på den baggrund ikke blive forelagt Bestyrelsen til endelig godkendelse.

Indstilling

Administrationen indstiller, at

- Udbudsformen er udbud efter forhandling.

- Tildelingskriteriet er ”økonomisk mest fordelagtige pris”.
- Udbuddet ikke entrepriseopdeles
- Kravspecifikation, herunder krav til serviceniveau fastsættes i overensstemmelse med de enkelte kommuners ønsker herom, herunder at
 - Der stilles krav om EURO V lavgulvsbusser til bybuskørsel og kørsel på rute 688
 - Der stilles krav om højgulvsbusser med minimum Euro 4 til lokalkørslen
 - Der stilles krav om anvendelse af FynBus’ realtidsløsning
 - Der ikke stilles krav om bemaling af busser til lokalkørslen.
- Reglerne i Lov om medarbejderes rettigheder i forbindelse med virksomhedsoverdragelse finder anvendelse i de situationer, hvor medarbejdere skal overføres til ny entreprenør.
- Der indgås en 4 årig kontrakt med option på 2x1 års forlængelse og 20 % udsvingsbånd,
- FynBus udarbejder på baggrund af beslutning i Bestyrelsen den 24. oktober 2013, endeligt udbudsmateriale med henblik på forhandling i perioden ultimo januar 2014 – marts 2014.
- Sagen forelægges Bestyrelsen på møderne i marts eller april 2014 med henblik på valg af entreprenør.

Notat

Fælles koncept for telekørsel

Baggrund for forslag til fælles koncept

Rutekørsel med bus i de tyndt befolkede områder har oprindeligt udgangspunkt i skolebuskørsel, som kun var åben for skolesøgende børn. I forbindelse med etablering af trafikselskaber i slutningen af 1970'erne og starten af 1980'erne besluttede mange kommuner at åbne ruterne for offentligheden i almindelighed.

Da ruterne var blevet åbnet opstod der ønsker om at udvide driftsomfanget, således at der også var afgang om formiddagen og om aftenen. De supplerende afgang kunne driftsmæssigt begrundes i, at det var en bedre udnyttelse af busserne, som jo ellers stod ubenyttede hen i store dele af døgnet.

I offentligheden har der gennem årene løbende været rejst kritik af, at der kørte store tomme busser rundt i landområderne, da de ekstra afgang generelt set har været dårligt udnyttet.

Med inspiration fra blandt andet Sverige, begyndte man i Danmark først i 1990'erne at indføre telekørsel, hvor busserne betjente større områder, frem for at køre ad en bestemt rute. Forudbestilling var en forudsætning, og med mobiltelefonens udbredelse blev det muligt at ringe direkte til bussen.

På Fyn har der således tidligere været såvel rute- som områdebaseret telekørsel.

Efter strukturreformen hvor kommunerne har fået en større del af ansvaret for kørslen i de tyndt befolkede områder, og hvor Regionen har reduceret busbetjeningen uden for hovedfærdselsårenerne, er der kommet øget fokus på telekørsel. FynBus har således, sammen med kommunerne etableret en række ordninger baseret på vognmænd med taxabevillinger og koordineret via de IT-systemer som i forvejen betjener SBH-kørslen.

Den rutebaserede buskørsel er således reduceret i betydeligt omfang i landdistrikterne.

I forbindelse med trafikplanen i 2009 gennemførte FynBus analyser af hver enkelt kommunes samlede trafikbetjening. Dette resulterede i, at der de seneste år er indført flere forsøg med teletaxa i forskellig udformning. På Langeland er der indført teletaxa til betjening af færgen mellem Rudkøbing og Marstal og mellem Spodsbjerg og Tårs.

Teletaxa er især udbredt i Nordjylland (Nordjyllands Trafikselskab) og på Sjælland (Movia). Her er der tale om et standardkoncept under betegnelsen "Flextur", som kommunerne kan til- eller fravælge. På Fyn er der valgt forskelligartede løsninger med forholdsvis stor valgfrihed for kommunerne. Der er dog følgende fællestrekk:

- Teletaxa er overvejende et fladedækkende tilbud. Det vil sige at kørslen ikke foregår ad ruter, men at kunderne kan hentes og bringes til og fra et hvilket som helst punkt i teleområdet.
- Da teletaxa erstatter rutekørsel med bus er prisen fastsat svarende til prisen på en kontantbillet. Alle personlige rejsehjemler kan benyttes, skolekort dog undtaget.
- Da der er tale om et lokalt tilbud har hver kommune i dag fastsat grænser for hvor i hvilket område man kan køre, fastsættelse af tidspunkter for kørsel og om der er faste start- eller slutpunkter som f.eks. kan være en station eller et bycentrum.
- Kørslerne gennemføres så vidt mulig som samkørsel. Kunder skal derfor bestille 1-2 timer før og være indstillet på en vis omvejskørsel.

Den største forskel er de tidsrum hvor ordningen kan benyttes.

Som en del af den kommende trafikplan har FynBus' bestyrelse den 14. februar og 23. maj 2013 drøftet rammerne for at samle de forskellige løsninger i ét koncept for at gøre servicetilbuddet bedre, forenkle administration og gøre konceptet lettere at forstå for kunderne.

Perspektiver for rutekørsel i landdistrikter

I "En grøn transportpolitik" der blev vedtaget af en bred politisk forligskreds i Folketinget forudsættes en vækst i antallet af buspassagerer på 50 % frem til 2030 – svarende til 2,5 % pr. år.

I "Busvisionen 2030" vurderer Kommunernes Landsforening, Region i Danmark og Trafikselskaberne i Danmark i fællesskab, at væksten forventes at ske i rejser mellem de mindre og de større byer, samt internt i de større byer.

Det vil på Fyn sige regionale ruter til og fra Svendborg og Odense fra de omkringliggende bysamfund. Der må også forventes en vækst i antallet af bybuspassagerer i Odense og Svendborg, og i mindre omfang i Middelfart og Nyborg.

For landområderne forventes en stagnation eller endda en yderligere tilbagegang for rutekørslen. Som det fremgår af tabel 1 er den lokale buskørsel i dag stort set skolekørsel, der består af 1-2 kørsler til skole om morgenen og 3-4 hjemkørsler om eftermiddagen. Ruterne er målrettet skoleelever og planlagt ud fra en kortlægning af, hvor de kørselsberettigede elever bor.

Tabel 1, FynBus ruter grupperet efter primært betjeningsformål

Region Syddanmark	Odense Kommune	Svendborg Kommune	Nyborg Kommune	Middelfart Kommune	Assens Kommune	Faaborg- Midtfyn Kommune	Nordfyn Kommune	Kerteminde Kommune	Langeland Kommune	Ærø Kommune
110-111	21-22	230	1	401	260	381	271	481	912-913	790
130-132	31-32	240	2	402	265	382	272	482	590	
140-141	40-42	250	680	361	266	383	273	483	591	
151-152	51-52	200	681	363	267	384	274	484	621	
190-191	61	201	682	371	268	385	551	485	622	
911	71-72	210	688	372	430	386	552	489	623	
920	81-83	211	709	373	431	387	553	490		
930-932	91-92	212	711	374	432	501	554	491		
268	10	215	712	405	433	502	555	492		
810	11	216	713	541	470	503	556			
825-826	28-29	220	714	542	471	504	557			
912-913		221	715	825	472	505	560			
925		222			691	506	561			
935		223			692	507	562			
945		280			693	610	563			
Fælleskommunale ruter		281			751	611	564			
121					752	612	565			
122						614	567			
161-162						615				
885						616				
						617				
23 ruter (grupper) understøtter ærinde, fritids og pendlingsformål						618				
10 ruter servicerer overvejende ungdomsuddannelser						619				
20 ruter servicerer overvejende grundskoler, 10. klasse og gymnasier						731				
91 ruter servicerer næsten udelukkende grundskoler						732				
5 ruter med andre formål						733				

FynBus forventer, at en kommende folkeskolereform vil bidrage yderligere til, at buskørslen i landdistrikterne reduceres, da det, der hidtil er beskrevet om helheds- / heldagsskolen vil resultere i, at behovet for elevbefordring reduceres til 1 tilkørsel om morgenen og 2 hjemkørsler om eftermiddagen.

De analyser der er foretaget på lokalruterne til brug for køreplansskiftet i august 2013 viser samstemmende, at antallet af passagerer på skoleruterne, ud over skoleelever, er meget beskedent.

Derfor vil en økonomisk vurdering pege på at telekørsel i højere grad skal benyttes som kollektivt trafiktilbud, hvis kommunerne prioriterer, at der skal være betjening overhovedet.

3 gode grunde til teletaxi

FynBus mener, at teletaxi i landdistrikterne er en god løsning hvis kommunerne vil:

- Understøtte bosætning ”på landet” ved at tilbyde en fleksibel kollektiv trafik
- Tilbyde et alternativ til bil nr. 2 eller et tilbud dem der ikke kan eller må køre bil
- Tilbyde et alternativ til visiterede ordninger så borgerne længst muligt kan klare sig selv

Telekørsel kan karakteriseres som ”offentlig servicetrafik for alle”.

I praksis er rutekørsel forbeholdt de borgere, der bor i en afstand på 0-1 km fra den lagte rute. Teletaxien kan komme rundt alle steder.

Hvis teletaxien skal tilbyde samme service som rutekørsel, der kører alle dage i størsteparten af døgnet, skal den tilgodese de rejser og formål, der er vist i tabel 2.

Tabel 2, typer af rejser og tidsrum

Tidsrum	Pendlerrejser: Fast rejsemønster mellem bopæl og job / uddannelsessted	Fritidsrejser til aktiviteter: Fast rejsemønster mellem bopæl og aktivitetssted	Ærinderejser: Varierende rejsemønster mellem bopæl og butik eller servicevirksomhed	Fritidsrejser til forlystelser: Varierende rejsemønster mellem egen og venners/families bopæl, biograf, restaurant med mere
5-6	Telekørslen bringer mandag til fredag kunder til bus eller tog for længere rejser eller til job lokalt.			
6-7				
7-8				
8-9		Til skole og lokal ungdomsuddannelser er der bus		
9-10			Telekørslen bringer i butikstiden kunder udenfor arbejdsmarked og uddannelse til og fra indkøb, behandling, frisør, bank osv..	Telekørslen bringer lørdag og søndag kunder på lokale besøg, på restaurant, til koncert med videre.
10-11		Telekørslen bringer mandag til fredag kunder udenfor arbejdsmarked og uddannelse til og fra lokale undervisning- sociale- eller idrætsaktiviteter.	Til mere specialiserede tilbud i Odense, Svendborg, Middelfart og Nyborg bringes kunder til bus eller tog	Mandag til fredag er kunderne overvejende udenfor arbejdsmarkedet
11-12				
12-13				
13-14				
14-15	Som i tidsrummet 5-10			
15-16		Telekørslen bringer mandag til fredag alle kunder til og fra lokale undervisning- sociale- eller idrætsaktiviteter.		
16-17				
17-18				Telekørslen bringer alle ugedage kunder på lokale besøg, på restaurant, i biografen til koncert med videre.
18-19				
19-20				
20-21				
21-22				
22-23				Telekørslen bringer fredag og lørdag kunder hjem fra lokale besøg, restaurant, biograf med videre
23-24				
00-01				
01-02				

I den foretagne gruppering er der naturligvis overlap. For eksempel har nogle medarbejdere aften- week-endvagter og efterspørger derfor pendlerrejser i tidsrum uden for normal erhvervs pendling. Butikkernes åbningstider bliver mere og mere varierede, hvilket påvirker tidsrummet for ærinderejser og så videre. Derfor er tabellen et udgangspunkt for, at kommunen kan beslutte hvilken service der ønskes tilbudt.

Der er selvsagt mange borgere i landdistrikterne, der har adgang til en bil. Alligevel er der også mange som ikke har denne adgang. Som eksempel er bilrådigheden i Assens Kommune vist i tabel 3.

Tabel 3, bilrådighed i Assens Kommune i 2012, kilde Danmarks Statistik

Assens	2012		
	Familier med		
Assens 2012	Familier	2 eller flere voksne	1 voksen
Familier uden bil i alt	5.247	2.878	2.369
Familier med 1 personbil	9.813	5.382	4.431
Familier med 1 firmabil	151	83	68
Familier med 1 varebil	352	193	159
Familier med 2 biler i alt	3.798	3.798	0
Familier med 3 biler i alt	459	459	0
Familier med flere end 3 biler	74	74	0
Familier i alt	19.894	12.866	7.028

Som det fremgår af tabellen er det 25 % af familierne i Assens Kommune, der ikke har bil.

Godt 75 % af familierne har 1 bil, og hvis der ikke er bus i nærheden betyder det, at far eller mor må køre til børns fritidsaktiviteter, og ikke selv kan deltage i aktiviteter hver for sig.

Det betyder, at hvis kommunerne også ønsker en stor mobilitet for borgerne i landdistrikterne, er der fortsat et behov for kollektiv trafik, trods det stigende antal biler. – og som nævnt vurderer FynBus at telekørsel vil være en bedre løsning end rutekørsel.

Koncepter for teletaxi.

Telekørsel indgår i den samlede pulje af kørsel, som FynBus koordinerer. Både af hensyn til kørselskoordinationen og forsinkelser i trafikken er det nødvendigt med et vist spillerum for ankomst- og afhentningstidspunkter.

I den nuværende telekørsel tilbydes kunderne følgende servicevinduer for turen:

- Kunden skal bestille tidligst 14 dage før og senest 2 (1) time før den køres
- Kunden får opgivet forventet afhentningstidspunkt ved bestillingen og bliver hentet +/- 15 min. i forhold til opgivet tid.
- Kunden kan bestille til at være "senest fremme", det vil sige kunden er fremme ved rejsens slutmål tidligst 30 min. før og senest til bestilt tid
- Ved tilslutningsrejser anbefaler rejsereglerne, at kunden indlægger 15 min.' overgangstid til tog eller bus

Den nuværende telekørsel har været rettet mod ærinde- og fritidsrejser, primært på de tidspunkter hvor der tidligere var busforbindelser.

Hvis telekørsel også skal være et brugbart tilbud til pendlere, skal der udvikles en pendlerløsning med garanterede korte omstigningstider og faste daglige bestillinger for en længere periode ad gangen.

Et sådant koncept vil desuden kunne udvikles til at blive brugt til transport til faste fritidsaktiviteter.

Derfor foreslås der indført 2 koncepter:

1. **Telekørsel basis** der håndterer individuelle "dør-til-dør" rejser, der overvejende består af variable ærinde- og fritidsrejser.
2. **Telekørsel pendler** der håndterer kørsel i forholdsvis korte faste ruteforløb.

Telekørsel basis

Det foreslås, at der kan vælges mellem 4 moduler afhængigt af det servicetilbud, kommunerne ønsker at tilbyde.

Modul 1, 2 og 3 svarer stort set til den eksisterende løsning i Assens Kommune. Modul 1 og 3 svarer til servicen i Svendborg og Kerteminde Kommuner

Tidsrum, gyldige rejsehjemler, takster og bestillingsmuligheder er vist i tabel 3.

Tabel 3, principper for telekørsel basis

Tidsrum	Telekørsel basis hverdage	Telekørsel basis weekend	Rejsehjemler	Takst	Bestilling
5-6					
6-7					
7-8					2 timer før rejsens start på:
8-9					
9-10	Modul 1	Modul 1-3	Kontant betaling Mobilbilletter Print-selv billetter SMS-kvittering på kort / netbetaling	Kontanttakst + tillæg for yderligere områder	App Internet Telefon
10-11					
11-12					
12-13					
13-14	Modul 2				
14-15					
15-16					
16-17					
17-18	Modul 3		Som modul 1 og 2 + personlige kort		
18-19					
19-20					
20-21					
21-22					
22-23	Modul 4	Modul 4	Som modul 1 og 2	2 X kontanttakst	
23-24					
00-01					
01-02					

Det foreslås at betaling for teletaxa i modul 1 til 4 som udgangspunkt er kontant betaling, og at prisen svarer til en enkeltbillet til bus samt, at der er en tillægstakst for hvert ekstra område.

Det kan overvejes at indføre en rabatordning for hyppigt rejsende. Her kan for eksempel anvendes et almindeligt FynBus månedskort, til voksen pris.

Til gengæld kan Hypercard, skolekort samt Turkort og Kvikkort ikke benyttes.

Det foreslås desuden, at ejerne kan vælge størrelsen på de enkelte teleområder, samt hvor mange områder der kan rejses i.

Ejerne kan beslutte at indføre geovisitering, det vil sige, at man kan angive områder eller rejser, der ikke ønskes betjent.

Princippet kunne være, at man ikke vil tilbyde telekørsel i en 2 km.'s bufferzone omkring en bus- eller togs-trækning, hvor der er betjening både hverdage og weekend.

Systemet kan desuden kodes så fleksibelt, at fra eller til adresser i bufferzonen kan kørsel tillades, hvis start eller slut er i en zone, hvor telekørsel er tilladt.

Tilsvarende kan områder (adresser) helt udelukkes i hele eller dele af året. Det kunne fx være sommerhusområder, hvor man vil tilbyde kørsel i turistsæsonen men ikke udenfor.

Tabel 4 viser "eksempelkommuner" med forholdsvis store forskelle i størrelsen på de enkelte teleområder.

Tabel 4, nøgletal for kommuner

Kommune	Januar og februar 2013				Pr. rejse i januar og februar 2013			
	Rejser	Indtægter	Kørselsudgifter	Administrationsudgifter	Indtægter	Kørselsudgifter	Administrationsudgifter	Netto-udgift pr. rejse
Assens	2.882	43.870	294.562	57.640	15	102	20	107
Faaborg Midfyn	1.615	23.175	160.774	32.300	14	100	20	105
Kerteminde	1.158	17.555	115.187	23.160	15	99	20	104
Nordfyn	509	11.835	60.926	10.180	23	120	20	116
Svendborg	921	10.230	98.394	18.420	11	107	20	116

Tabellen viser, at forholdsvis store områder i Nordfyns kommune også medfører en relativt højere gennemsnitlig kørselsudgift pr. rejse end i de øvrige kommuner. Omvendt er netop centerbystrukturen med Otterup, Bogense og Sønder sø de centrale rejsemål, hvor flest servicefaciliteter er placeret, og der er gode tilslutningsmuligheder til anden kollektiv trafik.

Derfor giver en lokalt fastsat størrelse for teleområder god mening.

Tabel 4 viser, at administrationsudgifter i 2013 udgør ca. 15 % af de samlede udgifter.

I 2014 overgår flextrafik til en mere kostægte fordeling af administrationsudgifter. Det medfører, at administrationsudgifterne vil stige, men til gengæld forventes det at øget selvbetjening kan reducere udgifterne betragteligt.

For at minimere administrationsudgifterne skal der indføres et velfungerende WEB-baseret bestillingsmodul, en tidlig udgave er allerede i drift hos MOVIA og i Midttrafik. Løsningen foreslås hurtigst muligt udbygget med dankortbetaling og andre webshoplignende løsninger.

I netbetalingsløsningerne foreslås evt. rabator dninger indført for de hyppige brugere, hvis anvendelsen af månedskort tillades.

Telekørsel pendler

Det foreslås, at der etableres forsøg med kørsel for pendlere og til faste aktiviteter som for eksempel ældregymnastik, håndboldtræning, ungdomsskole og lignende.

For at gøre kørslen så billig som mulig etableres den som centerkørsel, hvor der udvikles et borgerrettet modul svarende til selvbetjeningsmodulet for dagcentre og skoler, som er under udvikling, og forventes færdig i løbet af 2013.

Tabel 5 viser principperne for betjeningsomfang, rejsehjemler og takster.

Tabel 5, principper for telekørsel pendler

Tidsrum	Telekørsel pendler hverdage	Rejsehjemler	Takst	Bestilling		
5-6				3 dage før 1. kørsel		
6-7				App Internet Telefon i opstartfase		
7-8						
8-9						
9-10						
10-11						
11-12						
12-13					Personlige kort Dankortbetaling i WEBshop	Kvikkorttakst Gebyr for forgæves kørsel
13-14						
14-15						
15-16						
16-17						
17-18						
18-19						
19-20						
20-21						
21-22						
22-23						
23-24						
00-01						
01-02						

Kørslen er fast rutekørsel og den etableres først når kunderne har oprettet et abonnement på tilbagevendende kørsel.

Som udgangspunkt er pendlermodulet tænkt som en tilbringerløsning til regionale- og lokale ruter, samt togstationer. Der køres fra bopæl til nærmeste stoppested. Den faste rutekørsel medfører, at kørslen udføres efter forholdsvis faste tidspunkter stort set som det kendes fra buskørsel i rute. Der skal etableres gode og trygge omstigningsmuligheder på udvalgte steder.

Det foreslås at der indføres et afstandskriterium, således at korte ture undgås. For eksempel en minimumsafstand til destinationen på 2 km.

Desuden kan ejerne vælge geovisitering som beskrevet ovenfor i basisløsningen.

Kommunerne kan desuden beslutte, at løsningen også kan anvendes til udvalgte fritidsaktiviteter.

Som betalingsmiddel foreslås fastprisprodukterne Hypercard og månedskort.

Til gengæld accepteres ikke éngangsture og kontant betaling.

Notat:

Hørings svar vedrørende forslag om fælles telekørselskoncept på Fyn,
Ærø og Langeland*

Hørings- spørgsmål Kommune	Generelle bemærkninger	Telekørsel Basis	Telekørsel Pendler
Assens	<p>Byrådet finder det meget positivt, at der skaffes fælles rammer for telekørslen i hele Fyn-Bus område.</p> <p>Byrådet er enig i, at telekørsel giver en mere fleksibel kollektiv trafik, som understøtter bosætningen i landdistrikterne og giver et godt tilbud til borgere uden egen bil.</p>	<p>"Telekørsel Basis" er stort set som den eksisterende teleordning i Assens Kommune og der er ingen bemærkninger, da det vurderes, at vi har en velfungerende teleordning.</p> <p>Det er dog en forudsætning, at det er den enkelte kommune, der gennem valg af de foreslåede moduler, selv fastlægger serviceniveauet lokalt.</p>	<p>I forbindelse med forsøget med uddannelsesruter i Assens Kommune er der givet erhvervspendlere mulighed for, at benytte den etablerede tilbringerkørsel. Dette forsøg giver dog ikke et retvisende billede af behovet for faste teleruter.</p> <p>Forsøget som beskrevet i "Telekørsel Pendler" kan Assens Kommune derfor anbefale gennemført.</p>
Faaborg-Midtfyn	<p>Vi er meget tilfredse med at der kommer en ensartet koncept for den kollektive telekørsel på Fyn. Det gør det nemmere at overskue ordningen og informere brugerne om mulighederne for at benytte telekørslen. Samtidig giver det bedre mulighed for at aftale kørsler på tværs over kommunegrænserne, hvilket vi gerne ser fremmet.</p>	<p>Det er beklageligt at fristen for bestilling forlænges fra 1 til 2 timer, men vi erkender at kan være nødvendigt for at begrænse udgifterne ved at det giver bedre tid til at koordinere kørslen.</p> <p>For nuværende vil vores valg af serviceniveau for telekørslen være dækket af modul 1 og 2 med uændret områdeopdeling og mulighed for sammenhængende kørsel i to områder. Ændringer i dette vil være en beslutning, der sker i forbindelse med fastlæggelse af kommunens budget.</p>	<p>Pendlerkørslen kan også være et godt supplement til rutekørslen og vi ser frem til resultaterne fra igangværende ordninger som kan danne baggrund for en vurdering om fordele/ulemper.</p>
Kerteminde	<p>Kommunen meddeler, at man er positiv overfor forslaget om fælles telekoncept samt at endelig stillingtagen bl.a. afventer de økonomiske forudsætninger.</p>		
Langeland			
Middelfart	<p>I udgangspunktet er det en god ide med en mere ensartet løsning for telekørslen. På nuværende tidspunkt kan kom-</p>		<p>Af oplægget fremgår, at man vil foreslå brugen af rejsehjemmel indskrænket, så man fremover kun kan rejse med teletaxi ved</p>

Notat:

Høringsvar vedrørende forslag om fælles telekørselskoncept på Fyn,
Ærø og Langeland*

Hørings- spørgsmål Kommune	Generelle bemærkninger	Telekørsel Basis	Telekørsel Pendler
	<p>munen ikke forholde sig til, i hvilket omfang, det ønskes indført.</p> <p>Bl.a. pba. i den nye skolereform, vil det være nødvendigt, i nogen grad, at nytænke lokal-kørslen i kommunen. Lokal-kørslen omfatter primært kørsel af skoleelever og kommunen finder det derfor ikke relevant, at forholde os til en ændring af telekørslen, før omfanget af den ændrede kørsel med skoleelever kendes.</p> <p>Med et bedre økonomisk grundlag menes blandt andet, hvad de enkelte moduler vil kunne koste.</p> <p>Der bør kigges mere på, hvad den reelle forskel på "fri" kørsel, som i Assens Kommune og "køreplanlagt" kørsel har af betydning for budgetsikkerheden.</p> <p>Der bør ske en analyse af, om der ved indførelse af en udvidet telekørselsordning, i alle kommunerne under FynBus, vil være biler nok til rådighed.</p> <p>Hovedparten af kommunerne har store landområder som opland, og det kan her være svært at lave Samkørsel. Det er derfor vigtigt, at der i forvejen er lavet beregninger på, hvor mange biler/ bevillinger de reelt vil være behov for, både set i forhold til økonomi men også i forhold til den tilbudte kørsel.</p>		<p>at betale kontant eller have et FynBus periodekort til voksenpris.</p> <p>Det vil betyde, at uddannelsessøgende ikke længere vil kunne benytte ungdomskort og periodekort til børn som rejsehjemmel. Det kan have en uheldig effekt, da man formentlig vil kunne opleve, at elever på for eksempel ungdomsuddannelser og øvrige videregående uddannelser vil skulle betale for at komme det sidste stykke hjem, i det tilfælde, at der sker markante ændringer i kørslen ved indførelse af den nye skolereform.</p> <p>Det fremgår, at elever kan tilmeldes en pendlerordning, hvis denne indføres. Det vil dog kræve, at de unge mennesker på forhånd har tilmeldt sig ordningen for en periode og der derfor ikke er samme fleksibilitet i ordningen, hvis man en dag har lyst til at lave lektier eller andre aktiviteter på skolen.</p> <p>Et koncept for pendlere med telekørsel er et spændende forslag. Det vil dog igen bero på en nærmere analyse af, hvor stort behovet vil være og hvad det kan have af økonomiske konsekvenser.</p>
Nordfyn	<p>Positiv indstillet over for et fælles koncept. Vigtigt, fortsat at fastholde fleksibilitet ift. hvilke tidsrum, der køres telekørsel i kommunen.</p>	<p>Modulerne skal gøres mere fleksible, så det fortsat er muligt frit at vælge serviceniveau, eksempelvis fastsætte faste ankomsttider.</p>	<p>Spændende muligheder i forslaget om telekørsel for pendlere, men afventer de økonomiske forudsætninger for denne ordning.</p>

Notat:

**Hørings svar vedrørende forslag om fælles telekørselskoncept på Fyn,
Ærø og Langeland***

Hørings- spørgsmål Kommune	Generelle bemærkninger	Telekørsel Basis	Telekørsel Pendler
	Ønsker, at der kan tages højde for de geografiske og strukturelle forskelligheder, der er imellem FynBus' ejerkommuner, så vi kan tilpasse tilbuddet til vores borgere.	Vigtigt, at takststrukturen gøres fleksibel, så prisen på turene kan fastsættes i lighed med øvrige takster.	
Nyborg	<p>Udvalget anmoder om en beregning på, hvad det forventes at koste Nyborg Kommune ved valg af de enkelte moduler, under såvel "telekørsel basis" som "telekørsel pendler".</p> <p>Endvidere ønskes oplyst, hvad telebusordningen i Ørbæk koster i den nuværende kontrakt, ligesom det ønskes oplyst, hvad det forventes at koste, såfremt "Ørbæk-ordningen" i den kommende kontrakt for kollektiv trafik udvides til at omfatte hele kommunen, eksklusiv Nyborg by.</p> <p>Udvidelsen i den nordlige del af kommunen vil i givet fald skulle have centerpunkt i Nyborg by (Nørrevoldgade og Nyborg Station) og Ullerslev (Lundsager).</p> <p>Sluttelig ønskes oplyst, hvilke administrationsudgifter der vil være ved de enkelte ordninger.</p>		
Odense			
Svendborg	Svendborg finder forslaget meget positivt og ser det som positivt og kundemindet, at der udarbejdes et fælles koncept for telekørsel under trafikselskabet FynBus.	"Basis" er som kommunen kender telekørslen i dag. Det er positivt, at der kan vælges mellem moduler og at det stadig giver kommunerne mulighed for at fastlægge serviceniveauet i den enkelte kommune, isf. at gøre det til en enten-eller løsning.	Positivt og fornuftigt, at der arbejdes hen imod at gøre kørslen så billig som muligt for kommunen ved tilbagevendende kørsler. Svendborg Kommune kan kun anbefale, at dette gennemføres.

Notat:

**Hørings svar vedrørende forslag om fælles telekørselskoncept på Fyn,
Ærø og Langeland***

Hørings- spørgsmål Kommune	Generelle bemærkninger	Telekørsel Basis	Telekørsel Pendler
		Svendborg Kommune opfordrer dog FynBus til at tænke omstigning fra teletaxa til regional bus eller omvendt ind i rejsehjemmeløsningen for at understøtte, at telekørslen er en del af den øvrige kollektive trafik.	
Ærø			

* Teksten i skemaet er tilpassede formuleringer af hensyn til pladsen. De fulde formuleringer i kommunernes hørings svar vedlægges sagen som bilag 2.1.1 – 2.1.10.

Fælles koncept for telekørsel i FynBus

Efter høring i kommunerne foreslås indført et fælles koncept for telekørsel i de fynske kommuner.

Det fælles koncept indebærer:

1. Den enkelte kommune træffer selv beslutning om indførelse af teletaxa.
2. Ved indførelse og udbygning af teletaxa i den enkelte kommune tages udgangspunkt i et valg blandt de moduler der indgår i den fælles koncept.
3. Servicestandarder, priser, betaling og rejseregler fastsættes af FynBus's bestyrelse.
4. Områdeinddeling og – størrelse besluttet af kommunen.
5. Kørsel på tværs af kommunegrænser kan finde sted efter aftale mellem kommunerne.

Derfor foreslås der indført 2 koncepter:

1. **Telekørsel basis** der håndterer individuelle ”dør-til-dør” rejser, der overvejende består af variable ærinde- og fritidsrejser.
2. **Telekørsel pendler** der håndterer kørsel i forholdsvis korte faste ruteforløb.

De økonomiske konsekvenser er beskrevet i bilag 2.3.1.

Telekørsel basis

Det foreslås, at der kan vælges mellem 4 moduler afhængigt af det servicetilbud den enkelte kommune ønsker at tilbyde. Modulerne er defineret ved tidsrum. Der gælder de samme retningslinjer for alle modulerne:

”Dør-til-dør”

Kunderne kan transporteres fra ”dør-til-dør”, med afhentning og afsætning ved gadedør.

Betaling

Der betales kontant i taxaen. Prisen fastsættes til kr. 20,00 ved kørsel inden for et takstområde. Ved kørsel i flere områder betales kr. 40,00 for 2 takstområder og kr. 50,00 for 3 takstområder.

Omstigning fra og til anden kollektiv trafik er uden beregning hvis passageren har en gyldig kontantbillet (inkl. SMS-billet og SmartPhone-billet), print-selv billet eller DSB-billet.

Bestilling

Turen bestilles tidligst 14 dage før og senest 2 timer før afrejse

Serviceniveau

- Afhentningstidspunkt: 5 minutter før, og 15 minutter efter aftalt afhentningstidspunkt
- Omvejskørsel: Kunden kan opleve en omvejskørsel på op til 100 % af den tid det tager at køre den direkte vej.
- Afsætningstidspunkt: Tidligst 20 minutter før, og senest 5 minutter før aftalt tidspunkt.

Basis Moduler

Telekørsel Basis består af følgende moduler:

Modul 1: kl. 09:00 - 12:00

Modul 2: kl. 12:00 - 17:00

Modul 3: kl. 17:00 - 22:30

Modul 4: kl. 22:30 - 02:00

Modulerne fordeles over dagen jf. følgende tabel:

Tabel: Oversigt over Telekørsel Basis

Tidsrum	Telekørsel basis hverdage	Telekørsel basis weekend	Rejsehjemler	Takst	Bestilling
5-6					
6-7					
7-8					
8-9					
9-10	Modul 1	Modul 1	Kontant betaling Smartphone- og SMS -billetter Print-selv billetter	20 kr 1 zone 40 kr 2 zoner 50 kr 3 zoner	1 time før rejsens start.
10-11					
11-12					
12-13	Modul 2	Modul 2			
13-14					
14-15					
15-16					
16-17					
17-18	Modul 3	Modul 3			
18-19					
19-20					
20-21					
21-22					
22-23					
23-24	Modul 4	Modul 4		3 x kontanttakst	
00-01					
01-02					

Telekørsel Pendler

Telekørsel Pendler er et forsøg med at indføre rutebaseret kollektiv trafik som tilbringerkørsel til regionale ruter, jernbanestationer, uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser. Telekørsel Pendler er nærmere beskrevet i bilag 1.

Kundens rejse er planlagt på forhånd, og består af en udrejse om morgenen og en eventuel hjemrejse om eftermiddagen. Tidsrum aftalens nærmere med den enkelte kommune, som også beslutter og der skal være både ud- og hjemkørsel. Omfanget af hjemkørsel kan blandt andet afhænge af om der er andre relevante tilbud, for eksempel Telekørsel Basis.

Telekørsel Pendler gennemføres som forsøg i Assens Kommune i forbindelse med indførelse af hurtigruter for uddannelsessøgende. Konceptet vil derfor kunne ændres når der indhøstes erfaringer med sammenhængen mellem serviceniveau og omkostninger mv. Forsøget er nærmere beskrevet i bilag 2.3.2.

Indtil videre gælder følgende regler:

Udrejse: Fra dør til punkt

Kunden afhentes på hjemadressen og køres til et aftalt punkt, som tilbydes af FynBus. Det kan være et stoppested, en station, en arbejdsplads eller en uddannelsesinstitution.

Hjemrejse: Fra punkt til dør

Hjemrejse foregår fra afsætningspunktet til hjemadressen.

Betaling

Transporten forudsætter at kunden har et gyldigt månedskort eller Ungdomskort. Der kan ikke betales kontant eller benyttes nogen anden form for rejsehjemmel.

Bestilling

Der skal bestilles for en periode ad gangen (minimum 14 dage).

Der skal bestilles senest dagen før første transport.

Kunden har pligt til at aflyse hurtigst muligt, hvis transport ikke ønskes.

Serviceniveau

- Afhentningstidspunkt: 5 minutter før, og 15 minutter efter aftalt afhentningstidspunkt
- Omvejskørsel: Kunden kan opleve en omvejskørsel på op til 50 % af den tid det tager at køre den direkte vej.
- Afsætningstidspunkt: 7 minutter før bus- eller togafgang.
- Afhentningstidspunkt for returkørslen er koordineret med anden kollektiv trafik.
- Der er korrespondancegaranti mellem Tele Pendler og anden kollektiv trafik.
- Arbejdspladspendlere må acceptere et andet serviceniveau, da kørslen tilrettelægges i forhold til bus- og togekøreplaner.

Bilag:

Bilag 2.3.1: Vurdering af de økonomiske konsekvenser ved indførelse af Telekørsel Basis og Telekørsel Pendler.

Bilag 2.3.2: Beskrivelse af forsøg med Telekørsel Pendler

Notat

Vurdering af økonomiske konsekvenser Telekørsel Basis og Telekørsel Pendler

Indledning

Da telekørsel er behovsstyret er der alene er tale om overslag og vurderinger, idet netop behovsstyring medfører en mindre budgetsikkerhed end ved rutekørsel, hvor udgifterne kan fastlægges, når kommunen har fastlagt serviceniveauet og kørselskontraktens priser er kendt.

Assens Kommune har besluttet en telekørselsløsning, der ligger tæt op ad Telekørsel Basis. Kommunen indgår tilsvarende i forsøg med uddannelsesruter, hvor tilslutningsløsninger med telekørsel har dannet grundlag for udviklingen af Telekørsel Pendler.

Erfaringerne fra Assens Kommune bruges i det følgende som grundlag for at vurdere udgifterne i de øvrige fynske kommuner, hvis det fælles koncept indføres.

Konklusion

Beregninger er gennemgået på de omstående sider.

Tabellen herunder viser antal rejser i **Telekørsel Basis**, hvis rejsefrekvensen pr. indbygger i landdistrikter er den samme som i Assens.

Table A, beregnet antal rejser i Telekørsel Basis

Rejser	Hverdage				Weekend				I alt
	9-12	12-17	17-23	23-02	9-12	12-17	17-23	23-02	
Assens	8.198	11.241	4.156		1.118	1.533	567		26.812
Faaborg-Midtfyn	10.198	13.984	5.170		1.391	1.907	705		33.355
Kerteminde	4.719	6.470	2.392		643	882	326		15.433
Langeland	2.551	3.498	1.293		348	477	176		8.344
Middelfart	3.639	4.989	1.845		496	680	252		11.901
Nordfyn	5.797	7.949	2.939		791	1.084	401		18.961
Nyborg	2.955	4.052	1.498		403	553	204		9.665
Odense	1.454	1.994	737		198	272	101		4.756
Svendborg landdistrikt	4.912	6.735	2.490		670	918	340		16.066

Table B viser de beregnede udgifter ud fra antal rejser, nye takster, administrationsudgifter som vedtaget i forbindelse med budget 2014 og forudsat at 50 % af kunderne benytter nyt selvbetjeningsmodul.

Table B, beregnede udgifter

Ejerbidrag	Hverdage				Weekend				I alt
	9-12	12-17	17-23	23-02	9-12	12-17	17-23	23-02	
Assens	902.229	1.237.093	457.376	-	123.031	168.695	62.369	0	2.950.793
Faaborg-Midtfyn	1.122.388	1.538.965	568.984	-	153.053	209.859	77.589	0	3.670.837
Kerteminde	519.330	712.081	263.269	-	70.818	97.102	35.900	0	1.698.500
Langeland	280.788	385.003	142.343	-	38.289	52.500	19.410	0	918.334
Middelfart	400.474	549.111	203.016	-	54.610	74.879	27.684	0	1.309.774
Nordfyn	638.033	874.841	323.445	-	87.005	119.297	44.106	0	2.086.727
Nyborg	325.239	445.952	164.877	-	44.351	60.812	22.483	0	1.063.714
Odense	160.032	219.429	81.127	-	21.823	29.922	11.063	0	523.395
Svendborg landdistrikt	540.617	741.268	274.060	-	73.720	101.082	37.372	0	1.768.120

Til sammenligning viser tabel C, de beregnede merudgifter hvis kommunerne indfører alle moduler.

Tabel C, merudgifter ved valg af alle moduler

	Forventet regnskab 2013	Beregnet Tele Basis alle moduler	Merudgift
Assens	2.914.012	2.950.793	36.781
Faaborg-Midtfyn	979.583	3.670.837	2.691.254
Kerteminde	1.083.066	1.698.500	615.434
Langeland	93.468	918.334	824.866
Middelfart	317.880	1.309.774	991.894
Nordfyn	391.918	2.086.727	1.694.809
Nyborg	19.050	1.063.714	1.044.664
Odense	293	523.395	523.102
Svendborg landdistrikt	574.635	1.768.120	1.193.485

I forbindelse med den kommende revision af den lokale rutekørsel forventes et mindre kørselsomfang bestemt af elevbefordringen som følge af folkeskolereformen.

FynBus foreslår derfor, at kommunerne vurderer eventuel indførelse af det fælles koncept sammen med de nye lokale køreplaner.

I **Telekørsel Pendler** udpeger kommunerne de punkter (fx stationer, centrale busstop, virksomheder, uddannelsesinstitutioner med mere), som ønskes betjent.

Da servicetilbuddet ikke er besluttet andre steder end i forbindelse med forsøget med direkte uddannelsesruter i Assens, kan der ikke opstilles et budget. Desuden er der endnu ikke aftalt indtægtsfordeling mellem Assens Kommune og Region Syddanmark.

Herunder vises derfor regneeksempler for betjening af 1 location med 1 opsamlingsrute samt forsøget i Assens, hvor der i øjeblikket er 7 opsamlingsruter.

Regneeksemplerne er inklusive administrationsudgifter forudsat, at 50 % af kunderne benytter nyt selvbetjeningsmodul.

Tabel D, udgifter Telekørsel Pendler, 1 opsamlingsrute 1 tur morgen 2 eftermiddag

1+2	Ture	Dage	Gennemførelse af ture i %	Gennemsnitlig udgift pr. tur	Årligt ejerbidrag
Morgen	1	220	99,5%	395	86.459
Eftermiddag	2	220	57,1%	196	49.271
				Sum	135.730

Tabel E, udgifter Telekørsel Pendler, 7 opsamlingsruter 1 tur morgen 2 eftermiddag, Assens

7+14	Ture	Dage	Gennemførelse af ture i %	Gennemsnitlig udgift pr. tur	Årligt ejerbidrag
Morgen	7	220	99,5%	395	605.214
Eftermiddag	14	220	57,1%	196	344.894
				Sum	950.108

Telekørsel Basis

Telekørsel Basis er et tilbud i de tyndt befolkede landområder.

Kommunerne har i de nuværende Teletaxiordninger forskellige serviceniveauer. Det afspejler sig også i antal rejser og ejerbidraget, som det fremgår af tabel 1, der viser det forventede resultat i 2013 på baggrund af årets første 9 måneder.

Tabel 1, nøgletal for telekørsel 2013 efter 9 måneder

Forventet regnskab for telekørsel 2013								
	Rejser	Kørsels- udgift	Indtægt	Netto kørsels- udgift	Kørsels- udgift pr. rejse	Admini- stration	Ejerbidrag	Ejerbidrag pr. rejse
Assens	26.812	2.727.425	349.653	2.377.772	89	536.240	2.914.012	109
Faaborg-Midtfyn	10.057	899.685	121.243	778.443	77	201.140	979.583	97
Kerteminde	9.375	1.024.118	128.552	895.566	96	187.500	1.083.066	116
Langeland	679	95.718	15.830	79.888	118	13.580	93.468	138
Middelfart	3.219	283.500	30.000	253.500	79	64.380	317.880	99
Nordfyn	3.595	386.493	66.475	320.018	89	71.900	391.918	109
Nyborg	164	18.159	2.389	15.770	96	3.280	19.050	116
Odense	8	428	295	133	17	160	293	37
Svendborg bybystaxi	10.304	753.253	75.100	678.153	66	206.080	884.233	86
Svendborg landdistrikt	5.553	521.228	57.660	463.568	83	111.067	574.635	103
Ærø	1.464	211.832	73.975	137.857	94	29.280	167.137	114
Region Syddanmark	3.936	646.527	108.877	537.650	137	78.720	616.370	157

Udover det besluttede serviceniveau påvirker kommunernes indbyggertal, bustilbud med mere det antal borgere, der skal betjenes og dermed også økonomien.

Tabel 2 viser indbyggertal i de enkelte kommuner. I Middelfart, Nyborg, Svendborg og Odense byer er alene indbyggertallet for landområderne medtaget, da Telekørsel Basis ikke forventes tilbudt i byerne.

Tabel 2, indbyggertal i kommunerne, kilde Danmarks Statistik BEF 44

	Indbyggere	Rejser pr. indbygger
Assens	41.325	0,65
Faaborg-Midtfyn	51.409	0,20
Kerteminde	23.787	0,39
Langeland	12861	0,05
Middelfart *	18.343	0,18
Nordfyn	29.224	0,12
Nyborg *	14.897	0,01
Odense *	7.330	0,00
Svendborg bybystaxi	33.534	0,31
Svendborg landdistrikt	24.762	0,22
Ærø	6.527	0,22

* indbyggertal er ekskl. de store byer

Tabel 2 viser desuden antallet af rejser pr. indbygger på baggrund af en sammenstilling af antal indbyggere med antallet af rejser fra tabel 1.

Erfaringer viser, at højere serviceniveau medfører at flere rejser.

Som nævnt i indledningen har Assens Kommune det mest fleksible servicetilbud, som er bedre end tilbudet i Svendborg og Kerteminde Kommuner. For alle 3 kommuner gælder, at telekørslen i den nuværende

udformning er startet i eftersommeren 2012, og derfor måske ikke er hos alle potentielle kunder endnu. I Assens Kommune har der været en markant vækst siden starten, og selv om væksten synes at stagnere, kan det endnu ikke konkluderes, om et stabilt niveau er nået.

Takstmæssigt bygger de nuværende løsninger på, at teletaxaen er gratis, hvis kunden har et periodekort.

I det foreslåede fælles koncept skal betales, med mindre kunden omstiger med en gyldig billet fra bus, tog eller mobilbillet. Det medfører, at indtægterne øges i forhold til de gældende ordninger, hvor kunden rejser gratis på fx månedskort.

Tabel 3 viser en beregning fra Assens Kommunes nuværende sammensætning af indtægter fra 2. kvartal opregnet til helårsvirkning efter de nye takster. I beregningen er forudsat at 10 % af de nuværende "gratiskunder" fortsat rejser på kontant- eller mobilbillet, og stiger om fra busser eller tog. De øvrige kunder betaler 25 kr..

Tabel 3, indtægter efter nye takster

Assens opregnede indtægter			
Nuv. takst	Rejser	Andel	Opregnet
0 eller 10 kr	2.595	48%	290.928
20 kr	1.909	35%	237.800
40 kr	877	16%	174.794
I alt	5381		703.522

Som det fremgår ved sammenligning af indtægter i tabel 1 og tabel 3 fordobles indtægterne ved at indføre kontant betaling.

Normalt vil en overgang fra gratis kørsel eller en takststigning medføre et passagerfrafald. Det er IKKE medtaget i beregningerne, idet det forudsættes at passagerfrafaldet modsvares af en fortsat vækst som følge af, at kendskabet til tilbuddet øges.

Tabel 4 viser fordelingen af rejser på ugedage i Assens Kommune ud fra en analyse foretaget på baggrund af 2. kvartal 2013.

Tabel 4, rejser fordelt på ugedage

Assens 2. kvartal		
Ugedag	Rejser	Andel
Mandag	745	14%
Tirsdag	1114	21%
Onsdag	1032	19%
Torsdag	1063	20%
Fredag	815	15%
Lørdag	309	6%
Søndag	303	6%
I alt	5381	

Af tabel 4 fremgår, at aktivitetsniveauet er størst midt i ugen og mindst i weekenden. Det bemærkes, at der ikke kan køres efter 17 lørdag og søndag, det påvirkes måske den forholdsvis lave brug.

Tabel 5 viser fordelingen af rejser i de enkelte moduler.

Tabel 5, rejser fordelt på moduler

Assens 2. kvartal, hverdage		
Modul	Rejser	Andel
Modul 1, 9-12	1657	35%
Modul 2, 12-17	2272	48%
Modul 3, 17-23	840	18%
I alt	4769	

I gennemsnit pr. time er brugen størst fra 9-12 og mindst om aftenen.

På baggrund af det gennemsnitlige antal rejser pr. indbygger i Assens fra tabel 2, de øvrige kommuners indbyggertal og fordelingen af rejser fra tabel 4 og 5 er antallet af rejser i kommunerne beregnet i tabel 6. Af tabellen fremgår rejser i de enkelte moduler hverdage og weekend.

Tabel 6, rejser i kommuner fordelt på moduler

Rejser	Hverdage				Weekend				I alt
	9-12	12-17	17-23	23-02	9-12	12-17	17-23	23-02	
Assens	8.198	11.241	4.156		1.118	1.533	567		26.812
Faaborg-Midtfyn	10.198	13.984	5.170		1.391	1.907	705		33.355
Kerteminde	4.719	6.470	2.392		643	882	326		15.433
Langeland	2.551	3.498	1.293		348	477	176		8.344
Middelfart	3.639	4.989	1.845		496	680	252		11.901
Nordfyn	5.797	7.949	2.939		791	1.084	401		18.961
Nyborg	2.955	4.052	1.498		403	553	204		9.665
Odense	1.454	1.994	737		198	272	101		4.756
Svendborg landdistrikt	4.912	6.735	2.490		670	918	340		16.066

Det forudsættes, at det gennemsnitlige antal rejser pr. indbygger vil være det samme, som er konstateret i Assens i 2013.

Som nævnt kan denne forudsætning påvirkes af mange faktorer, for eksempel hvilket tilbud de regionale ruter udgør, da de kører i hele driftsdøgnet.

Der er ikke vurderet rejser i modul 4 fra 23-02, da FynBus ingen erfaringer har med teletaxi i dette tidsrum.

Hvis der sammenlignes med brugen af natbusser fredag og lørdag nat vil efterspørgslen være beskedent.

Ærø er ikke medtaget, da telekørsel eksisterer i en lokal løsning sammen med et forsøg med udvidet busbetjening af færgeafgange.

Fra 2014 ændres FynBus administrationsudgifter til et mere kostægte princip. Herudover forventes selvbetjening indført i løbet af 1. halvår af 2014, og der arbejdes på, at halvdelen af bestillingerne sker som selvbetjening.

Tabel 7 viser konsekvenserne med udgangspunkt i tal fra Assens.

Tabel 7, nøgletal med administrationsudgifter

	Rejser	Kørsels-udgift	Indtægt	Netto kørsels-udgift	Kørsels-udgift pr. rejse	Administrations-udgift pr. rejse 2014	Administrations-udgift pr. rejse 2014 50 % selvbetjening
Assens	26.812	2.727.425	735.848	2.023.903	75	48	35

På grund af beregningerne opstillet i tabel 6 og 7 kan et overslag for de enkelte kommuners økonomiske konsekvenser af tilvalg af alle moduler alle dage opstilles. Beregningen er vist i tabel 8.

Tabel 8, Telekørsel Basis i alle landdistrikter inkl. administrationsudgifter ved 50 % selvbetjening

Ejerbidrag	Hverdage				Weekend				I alt
	9-12	12-17	17-23	23-02	9-12	12-17	17-23	23-02	
Assens	902.229	1.237.093	457.376	-	123.031	168.695	62.369	0	2.950.793
Faaborg-Midtfyn	1.122.388	1.538.965	568.984	-	153.053	209.859	77.589	0	3.670.837
Kerteminde	519.330	712.081	263.269	-	70.818	97.102	35.900	0	1.698.500
Langeland	280.788	385.003	142.343	-	38.289	52.500	19.410	0	918.334
Middelfart	400.474	549.111	203.016	-	54.610	74.879	27.684	0	1.309.774
Nordfyn	638.033	874.841	323.445	-	87.005	119.297	44.106	0	2.086.727
Nyborg	325.239	445.952	164.877	-	44.351	60.812	22.483	0	1.063.714
Odense	160.032	219.429	81.127	-	21.823	29.922	11.063	0	523.395
Svendborg landdistrikt	540.617	741.268	274.060	-	73.720	101.082	37.372	0	1.768.120

Tabel 9 viser de samlede økonomiske konsekvenser i forhold til forventet ejerbidrag i 2013, hvis alle moduler vælges.

Tabel 9, merudgifter ved valg af alle moduler

	Forventet regnskab 2013	Beregnet Tele Basis alle moduler	Merudgift
Assens	2.914.012	2.950.793	36.781
Faaborg-Midtfyn	979.583	3.670.837	2.691.254
Kerteminde	1.083.066	1.698.500	615.434
Langeland	93.468	918.334	824.866
Middelfart	317.880	1.309.774	991.894
Nordfyn	391.918	2.086.727	1.694.809
Nyborg	19.050	1.063.714	1.044.664
Odense	293	523.395	523.102
Svendborg landdistrikt	574.635	1.768.120	1.193.485

Som nævnt er beregning lavet på baggrund af nøgletal fra Assens og de indbyggertal i kommunerne, der forventes at blive omfattet af et fælles koncept.

Beregningen er desuden lavet ud fra uændrede kørselsudgifter og de administrationsudgifter, der er vedtaget i forbindelse med budget 2014 med en selvbetjeningsgrad på 50 %.

Det foreslås, at kommunernes eventuelle valg af moduler foretages i en samlet vurdering af den fremtidige lokalrutebetjening, der planlægges til det kommende skoleår ud fra kommunernes implementering af folkeskolereformen.

FynBus forventning er, at omfanget den tilbudte af rutekørsel vil være mindre, når reformen indføres, da den forventes at resultere i færre til- og fra kørsler til skolerne.

Telekørsel Pendler

Som nævnt i indledningen danner tal fra "tilbringerne" i forbindelse med forsøget med uddannelsesruter i Assens grundlag for beregningerne i Telekørsel Pendler.

Forsøget startede 5. august. Fra midten af august ser brugen ud til at have nået et stabilt niveau. Det er derfor tal fra midt i august til udgangen af september, der ligger til grund for beregningerne.

Ordningen baserer sig på periodekortkunder, der har tilmeldt sig kørsel. Der er ikke aftalt indtægtsfordeling mellem Region Syddanmark og Assens Kommune, så beregningerne omfatter kun udgifter.

For at kørslen bliver billigst mulig tilrettelægges den som centerkørsel. Det er et princip der bygger på, at der laves "ruter" til minibusser, der samler kunderne op i lokalområdet, og kører til centrale busstop der er udpeget på forhånd. Kørslen tilpasses i takt med, at nye kunder kommer til, eller eksisterende kunder forsvinder.

Som i Telekørsel Basis bygger ordningen desuden på, at der kun køres, hvis der rent faktisk er kunder – altså ikke som rutekørsel, hvor der både køres og betales ligegyldigt om der er kunder eller ej. Tilsvarende betales kun for den tid kørslen varer den enkelte dag, det vil sige afhængigt af om alle tilmeldte skal med eller der er afbud.

Beregningerne bygger på konstaterede kørselsudgifter tillagt administrationsudgifter efter fordelingsprincippet vedtaget i forbindelse med budget 2014.

Til Telekørsel Pendler arbejdes også på et selvbetjeningsmodul. Derfor regnes med 50 % selvbetjening som i Telekørsel Basis.

Tabel 10 viser de enkelte "ruter" om morgenen.

Tabel 10, udgiftsfordeling morgen

Telependler morgen, til uddannelsesruter, 50 % selvbetjening					
"Rute"	Gennemsnitlig kørselsudgift pr. rejse	Gennemsnitlig udgift pr. tur	Gennemsnitlig udgift pr. rejse	Gennemførelse af ture i %	Gennemsnitlige kunder pr. kørt tur
209	120	355	148	97%	2,4
210	60	604	87	100%	6,9
214	114	192	142	100%	1,4
217	62	392	90	100%	4,4
218	65	598	93	100%	6,4
219	59	359	87	100%	4,1
219B	65	261	93	100%	2,8
Alle ture	69	395	97	99,5%	4,1

Af tabel 10 fremgår, at der er forholdsvis stor spredning på udgifterne for turene, altså den "omgang" minibussen kører på de enkelte "ruter". Forventeligt er der en sammenhæng mellem antallet af kunder og udgiften, idet flere kunder typisk medfører en længere tur rundt for at samle op.

Af tabel 7 fremgår, at gennemsnitsudgiften pr. rejse (udgiften pr. kunde i minibus eller taxa) er 110 kr. i Telekørsel Basis, så produktionsprisen i Telekørsel Pendler er 10 % lavere, selv om der i Telekørsel Pendler ingen indtægter er medregnet.

Af tabel 10 ses desuden, at den gennemsnitlige turpris på rute 210 og 218 er meget tæt på buskørselens timepris inklusive fællesudgifter – det er altså tæt på break-even mellem telekørsel og rutekørsel. Der foretages derfor løbende vurdering af, hvornår buskørsel er optimal.

Tilsvarende morgenkørslen er eftermiddagskørslen vist i tabel 11.

Tabel 11, udgiftsfordeling eftermiddag

Telependler eftermiddag, fra uddannelsesruter, 50 % selvbetjening					
"Rute"	Gennemsnitlig kørselsudgift pr. rejse	Gennemsnitlig udgift pr. tur	Gennemsnitlig udgift pr. rejse	Gennemførelse af ture i %	Gennemsnitlige kunder pr. kørt tur
209	143	170	170	21%	1,0
210	94	233	122	89%	1,9
214	115	168	143	45%	1,2
217	65	186	93	50%	2,0
218	102	205	130	61%	1,6
219	58	189	86	66%	2,2
219B	80	180	108	68%	1,7
Alle ture	84	196	112	57,1%	1,7

Tabel 11 illustrerer telekørselens fordele. Hver dag tilbydes 2 hjemkørsler, men i gennemsnit er det kun godt halvdelen af kørslerne, der gennemføres.

Ved sammenligning med tallene i tabel 10 er der også færre kunder pr. tur. Det vil sige, at der er ikke så mange kunder, der kører med hjem.

Interviews i busserne antyder, at nogle får kørelejlighed, andre har fritidsjob i Odense, besøger venner i Odense eller lignende. Hvorvidt det giver anledning til en vis brug af den almindelige telekørsel senere på dagen er endnu ikke kortlagt.

Sammenligning mellem den gennemsnitlige udgift pr. rejse på eftermiddagsmodulet og udgiften i tabel 7 viser stort set samme gennemsnitlige produktionsudgift.

Sammenlignet med buskørsel er udgiften væsentligt mindre.

I det fælles koncept lægges op til, at kommunerne bestemmer hvilke punkter, der ønskes kørsel til.

Det kan fx være en station et centralt busstoppested, hvor der kan skiftes til tog eller bus. Måske ønsker nogle kommuner løsningen til uddannelsesinstitutioner eller virksomheder, hvor tilbuddet kan optimeres mod møde- og sluttider, når busserne enten ikke kører eller ikke passer.

Ud over beslutning om hvor der skal køres til, skal kommunerne også tage stilling, hvor tit der skal køres. I Assensforsøget tilbydes 1 afgang og 2 hjem om eftermiddagen, men det er måske i underkanten, hvis for eksempel Ejby eller Ringe Station skal betjenes optimalt.

Da servicetilbuddet ikke er besluttet, kan der ikke opstilles et budget. Tabellerne herunder viser derfor eksempler på udgifter, hvis ordningen etableres med 1, 7 eller 10 ruter og 1 tur om morgenen og 2 om eftermiddagen.

Tabel 12, udgifter Telekørsel Pendler 1 opsamlingsrute 1 tur morgen 2 eftermiddag

1+2	Ture	Dage	Gennemførelse af ture i %	Gennemsnitlig udgift pr. tur	Årligt ejerbidrag
Morgen	1	220	99,5%	395	86.459
Eftermiddag	2	220	57,1%	196	49.271
				Sum	135.730

Tabel 13, udgifter Telekørsel Pendler 7 opsamlingsruter 1 tur morgen 2 eftermiddag (Assensforsøget)

7+14	Ture	Dage	Gennemførelse af ture i %	Gennemsnitlig udgift pr. tur	Årligt ejerbidrag
Morgen	7	220	99,5%	395	605.214
Eftermiddag	14	220	57,1%	196	344.894
				Sum	950.108

Tabel 14, udgifter Telekørsel Pendler 10 opsamlingsruter 1 tur morgen 2 eftermiddag, fx stationsbetjening i Faaborg-Midtfyn Kommune

10+40	Ture	Dage	Gennemførelse af ture i %	Gennemsnitlig udgift pr. tur	Årligt ejerbidrag
Morgen	10	220	99,5%	395	864.592
Eftermiddag	20	220	57,1%	196	492.706
				Sum	1.357.298

Bilag 2.3.2

Forsøg med Telekørsel Pendler

Der gennemføres i efteråret 2013 et forsøg med telekørsel i Assens Kommune, som har til formål at forbedre den kollektive trafik i de tyndt befolkede områder, og som skal reducere den samlede rejsetid.

Forsøget består af nogle direkte regionale busruter fra forskellige områder i Assens Kommune til 2 uddannelsesinstitutioner i Odense (Syddansk Erhvervsskole og Kold College). Som føderute til etableres et antal lokale ruter der forbinder forskellige områder i Assens Kommune med de regionale ruter. Der er tale om lokal rutekørsel udført af taxibiler, hvor ruten tilrettelægges efter kundernes bopæl. Der således tale om en løbende justering af ruteforløb i forhold til kundernes behov.

For størstedelen af kommunerne i FynBus' område består den kollektive trafik af regionale busser, der forbinder de større fynske byer, samt et lokalbussystem, der primært kører for at bringe skolebørn til og fra skole, morgen og eftermiddag. Uden for disse tidspunkter kører der mange steder ikke længere lokalbusser. Lokalbusserne er i stedet erstattet af Telekørsel om formiddagen, sidst på eftermiddagen eller om aftenen, da dette tilbud i nogle tilfælde er billigere end bus, og i alle tilfælde er til gavn for en større del af befolkningen i de tyndt befolkede områder.

Forsøget introducerer en ny form for kollektiv trafik tidligt om morgenen, på tidspunkter hvor der normalt ikke har været et kollektiv trafiktilbud.

Telekørsel er behovsstyret kørsel. Det vil sige et kørselstilbud, typisk i en taxi, der kun aktiveres, når en borger har bestilt den på forhånd, i modsætning til bussen som kører uanset om der er passagerer eller ej.

Det nye telekørsels-tilbud tilbyder, at kunderne kan blive kørt fra hjemadressen til stoppestedet, hvorefter bussen kan bringe dem ind til Odense. Om eftermiddagen eksisterer et lignende tilbud retur. Tilbuddet gælder personer, der har over 1 kilometer fra hjem til stoppested og man visiteres på forhånd, ligesom turene er bestilt på forhånd af kunderne.

UDVIDET TIDSRUM

En af nyhederne i tilbuddet om telekørsel til uddannelsesruterne er, at der her tilbydes lokalkørsel før skolebusserne begynder at køre om morgenen, i et tidsrum hvor der ikke tidligere har været kollektiv trafik.

STØRRE MÅLGRUPPE KAN BENYTTTE ORDNINGEN

En anden nyhed er, at tilbuddet om telekørsel retter sig til pendlere. Normalt har pendlere selv måtte finde ud af at komme til stoppestedet om morgenen. FynBus vil gerne have afprøvet om tilbringer-løsninger for pendlere i de tyndt befolkede områder kan øge antallet af faste kunder på de regionale ruter.

”GRATIS” FOR FASTE KUNDER

Har man et personligt buskort med foto (fx periodekort eller Ungdomskort) kan den omtalte

ordning benyttes "gratis". Hvis transporten i stedet forgik med bus, ville transporten også være "gratis". Turen er betalt via månedskortet.

TELEKØRSEL IKKE TAXI-KØRSEL

Telekørsel foregår som regel i taxier, men som erstatning for en bus. Igennem et udbud har trafikselskabet indgået samarbejde med en eller flere taxi-entreprenører, der udfører kørslen. Kørslen foregår som samkørsel, der koordineres af FynBus, så der sikres en så høj grad af optimering som mulig. Fordelen ved denne løsning er lavere omkostninger end ved fx almindelige taxikørsel. Kunden skal acceptere at køre sammen med andre, og skal acceptere en vis omvejskørsel.

Tilbuddet om uddannelsesruter mellem Assens og Odense foregår i samarbejde med Trafikstyrelsen, Region Syddanmark, Assens Kommune og FynBus og har til formål at undersøge, om et bedre trafiktilbud kan få flere unge mennesker til at gennemføre en ungdomsuddannelse. Samtidig undersøges om tilbringer-ordningen kan øge antallet af faste kunder. Forsøget løber i to år og evalueres løbende af projektets parter.

Task Name	Duration	Start	Finish	Predecessors	Assigned To
<input type="checkbox"/> 1. behandling - bestyrelsen	6	14-11-13	21-11-13		
Udkast fremsendes	1	14-11-13	14-11-13		Carsten Hylborg
Udkast behandles	1	21-11-13	21-11-13		
<input type="checkbox"/> Høring i kommunerne	20	22-11-13	19-12-13		
Udkast fremsendes	1	22-11-13	22-11-13		Carsten Hylborg
Høring afsluttes	1	19-12-13	19-12-13		
Udkast tilgængelig på web	20	22-11-13	19-12-13		Mikkel Maier Henriksen
<input type="checkbox"/> 2. behandling - bestyrelsen	4	13-01-14	16-01-14		
Udkast fremsendes	1	13-01-14	13-01-14		Carsten Hylborg
Godkendelse	1	16-01-14	16-01-14		

Udtalelse fra FynBus' repræsentantskab - vedtaget den 10. juni 2013

Repræsentantskabet for FynBus har drøftet indstillingen fra styregruppen om at gennemføre den i konsulentrapporten beskrevne Model I (Sammenlægning af administrationerne under én direktør og etablering af et koordineringsorgan med deltagelse af KKR).

Repræsentantskabet har besluttet at afvise Model I.

Repræsentantskabet kan tilslutte sig, at samarbejdet mellem selskaberne bør øges, for at fremme den kollektive trafik og for at sikre en omkostningseffektiv administration.

Repræsentantskabet finder dog at beslutningskompetencen i selskaberne suverænt ligger i bestyrelse og repræsentantskab i hvert af de to selskaber, og at denne kompetence ikke kan delegeres til et koordinerende organ inden for rammerne af den gældende lovgivning. Repræsentantskabet finder derfor at kommunerne skal sikre sin indflydelse gennem medlemskab af bestyrelse og repræsentantskab.

Repræsentantskabet kan imidlertid tilslutte sig, og vil aktivt arbejde for, at der udarbejdes en fælles vision for den kollektive trafik i den Syddanske region. Der er i allerhøjeste grad behov for, at det strategiske ledelsesniveau i kommuner og region i stigende grad fokuserer på de udfordringer, som den kollektive trafik står over for, hvis den ønskede vækst på 2,5 % om året frem til 2030 skal realiseres.

Repræsentantskabet foreslår derfor at der etableres et Syddansk Råd for Kollektiv Trafik, som gennem deltagelse af interessenter fra kommuner, region, erhvervsliv og organisationer skal drøfte visioner og strategier for udviklingen af den kollektive trafik. Rådet ledes og sekretariatsbetjenes i et samarbejde mellem trafikelskaberne.

Blandt aktuelle emner kan nævnes:

- Hvordan skal det regionale toget se ud i 2030? Kan der etableres et højfrekvent net som forbinder tog og baneforbindelse i Odense og en bane til Billund Lufthavn?
- Hvilke ønsker og krav har regionen til en eventuel investering i modernisering af det landsdækkende jernbanenet?
- Hvordan kan de regionale- og kommunale busruter bedre understøtte lokale jernbanestationer?
- Hvordan etableres der bedre og mere tidsvarende terminaler og stoppesteder?

Disse eksempler kræver en stærk, og ikke en splittet alliance, for at kunne påvirke de centrale beslutningstagere.

Repræsentantskabet kan også tilslutte sig, at administrationen af den kollektive trafik skal være så omkostningseffektiv som mulig, men repræsentantskabet stiller tvivl om hvorvidt den angivne besparelse på 20 stillinger kan opnås inden for en overskuelig fremtid, al den stund at rapporten beskriver Sydtrafik som et selskab med behov for en strategisk og organisatorisk udvikling, og

FynBus som et velfungerende selskab, som opnår passagervækst gennem en fokuseret markedsorienteret indsats. En styrkelse af Sydtrafik, som repræsentantskabet kun kan hilse velkommen, må ikke ske på bekostning af et forretningsmæssig fokus i FynBus. Repræsentantskabet er derfor af den opfattelse af både FynBus og Sydtrafik er bedst tjent med en fokuseret indsats begge steder, som svarer til de behov og udfordringer, som hvert af selskaberne står overfor.

Repræsentantskabet peger på, at der allerede eksisterer et godt samarbejde, blandt andet inden for Flextrafik, og har tillid til at bestyrelser og ledelse i fællesskab kan udbygge et effektivt samarbejde.

FynBus har været i gennem en omstilling, fra et selskab i krise til et selskab hvor tingene fungerer, og hvor der er basis for at skabe et gennembrud for den kollektive trafik på Fyn. Der er behov for politisk ro omkring selskabet og administrativ fokus på at skabe de forventede resultater. Der er ikke kræfter til at deltage i opbygningen af Sydtrafik, især ikke samtidig med urealistiske forventninger om store besparelser.

Repræsentantskabet tager initiativ til snarest muligt, at invitere borgmestre og udvalgsformænd til et møde, hvor udviklingen i den kollektive trafik på Fyn og den fremtidige organisering af FynBus drøftes.

På vegne af repræsentantskabet

Torben Andersen