

## **FynBus bestyrelse**

### **Dagsorden for møde**

**Torsdag, den 14. februar 2013 kl. 16.00**

**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  
Økonomichef Benny H. Hansen  
Kundechef Helle Nielsen  
Sekretariatsleder Ingrid Dissing  
Planchef Søren Junker  
Drift- & Kvalitetschef Jan Gudmann Hansen

## DAGSORDEN

|   |    |
|---|----|
| Sager til beslutning: .....   | 3  |
| 1. Finansiell politik.....  | 3  |
| Sager til drøftelse: .....  | 4  |
| 2. Koncept for telekørsel i FynBus .....  | 4  |
| 3. Status vedrørende alternative drivmidler .....   | 6  |
| Sager til orientering:.....   | 7  |
| 4. Status vedrørende køreplansskifte 20. januar 2013 .....  | 7  |
| 5. Status vedrørende udbud af flextrafik .....  | 8  |
| 6. Redegørelse vedrørende betjening af Morud .....  | 8  |
| 7. Analyse af de regionale trafikkselskabers varetagelse af offentlige befordringsordninger ..... | 10 |
| 8. Meddelelser .....  | 11 |
| 9. Eventuelt .....  | 11 |

## Sager til beslutning:

### I. Finansiell politik

#### **Resumé:**

*FynBus' aktiviteter, forpligtelser, kontrakter mv. indebærer en række risici. FynBus' finansielle politik har som mål at beskrive og vurdere risici samt foretage handlinger, der kan håndtere risici i forhold til regnskabsmæssige værdier og forpligtelser. Politikken beskriver konkrete risici på 8 områder samt forholdsregler imod disse. FynBus har en række eksisterende retningslinjer som suppleres med nye politikker for olierisiko og investeringer. Udkast til samlet finansiell politik foreligger til beslutning.*

#### **Sagsfremstilling:**

Forslag til finansiell politik for FynBus omfatter identifikation af væsentlige risikoområder og en beskrivelse af, hvorledes FynBus forholder sig til disse risici.

Den finansielle politik beskriver væsentlige risici i forhold til FynBus' regnskabsmæssige værdier og forpligtelser. Otte områder er beskrevet i politikken. For hvert enkelt område er beskrevet hvorledes FynBus forholder sig til risici i forbindelse med området.

FynBus' finansielle politik dækker følgende områder:

1. Likviditetsplacering
2. Tilgodehavender
3. Entreprenørkontrakter
4. Ejerbidrag
5. Pensionsforpligtelser (Tjenestemænd)
6. Værdipapirer (Investeringer)
7. Ejendomme
8. Sampension

Politikken er sammensat af dels eksisterende retningslinjer og politikker, dels nye politikker for afdækning af olierisiko og investeringer. Begge nye politikker er beskrevet yderligere under punkt 3 Entreprenørkontrakter og punkt 6 Værdipapirer (Investeringer) i bilag til FynBus' finansielle politik.

#### *Investeringer*

Den nye politik for investeringer udvider den eksisterende politik, som alene omfattede obligationer til tillige at omfatte aktier og virksomhedsobligationer i investeringsforeningsregi.

#### *Afdækning af olierisiko*

Den nye politik for afdækning af olierisiko forholder sig til den økonomiske risiko FynBus bærer som følge af entreprenørkontrakternes prisregulering. FynBus' entreprenørkontrakter indeholder blandt andet bestemmelser om prisregulering af olie. Det betyder, at udsving i oliepriser kan få stor betydning for FynBus' budgetsikkerhed.

For at mindske den økonomiske risiko til udsving i brændstofpriserne, indeholder politikken en anvisning på, hvorledes FynBus kan reducere risikoen gennem fastprisaftaler (olieswapaftaler).

Politikken er ny for FynBus, men en tilsvarende har i en årrække blandt andet været anvendt i DSB.

**Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Godkender udkast til finansiel politik for FynBus

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

Bilag I.1

Notat FynBus' finansielle politik

**Sager til drøftelse:****2. Koncept for telekørsel i FynBus****Resumé:**

*Telekørsel som model for offentlig trafik i tyndt befolkede områder har været afprøvet på forskellig måde i de fynske kommuner, på Langeland og Ærø, og der er nu behov for at vurdere de koncepter, der har været anvendt for denne type kørsel. Kommunerne imellem er der en række fælles-træk men også en række forskelle mellem tele-løsningerne. Formålet med et fælles koncept for telekørsel er blandt andet at understøtte bosætning "på landet" med åben offentlig servicetrafik, at sikre en nem og lige tilgængelighed for kunderne og sikre, at der sker koordinering med øvrige kommunale og regionale kørselsordninger. Et endeligt koncept ønskes fremlagt for bestyrelsen i marts måned med efterfølgende behandling og beslutning i de kommunale organer. Sagen drøftes med henblik på det videre arbejde med koncept, serviceniveau, økonomi mv.*

**Sagsfremstilling:****Baggrund**

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 trafikelskaber 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. Inspireret af svenskerne begyndte man først i 90'erne at tænke i kørselskoordinering, og idéen om at lade bussen betjene større områder med stor fleksibilitet opstod. Samtidig blev mobiltelefoni udbredt, og man kunne ringe til bussen. Telekørslen var født.

På Fyn tog udviklingen for alvor fart med indførelsen af de regionale principper, der betød, at kommunerne overtog ansvaret for en større del af kørslen i de tyndt befolkede områder. I forbindelse med trafikplanen i 2009 gennemførte FynBus sammenhængende analyser af kommunernes trafikbetjening, og det har resulteret i, at der de seneste år er indført forsøg med teletaxa i forskellig udformning i alle de fynske kommuner, Langeland og Ærø.

Forsøgene har vist, at efterspørgslen efter kollektiv trafik uden for myldretiden (pendling til og fra uddannelse og arbejde) i de tyndt befolkede områder er forholdsvist begrænset. Det kan således økonomisk set bedst betale sig at betjene disse områder med teletaxa.

Telekørsel kan karakteriseres som offentlig servicekørsel til alle. I praksis er rutekørsel forbeholdt de borgere, der bor i en afstand på 0-1 km fra den lagte rute. Teletaxaen kommer rundt alle steder.

Erfaringer med de nuværende forsøgsordninger i kommunerne med forskelligartede løsninger har vist, at ordningerne er svære at forstå for borgerne, og svære at administrere for bestillingscentralen.

### Status

På Fyn er der valgt forskelligartede løsninger med forholdsvis stor valgfrihed for ejerne. Der er dog følgende fællestræk.

- 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.

Formålet med et nyt koncept vil være at

- understøtte bosætning "på landet" med åben offentlig servicetrafik
- tilbyde demokratisk løsning, der ligestiller alle borgere
- sikre en nem tilgængelighed for kunder
- sikre at der sker koordinering med øvrige kommunale og regionale kørselsordninger
- sikre, at der skabes mulighed for selvbetjening

- sikre stærk og ensartet branding af telekørsel som et lokalt trafiksystem i tyndt befolkede områder

Der er den 14. januar 2013 afholdt temadag for de fynske kommuner med fokus på den fremtidige koordination og styring af kommunale kørselsordninger. På dette møde blev ideerne til det nye koncept drøftet. Ideoplægget fra dette møde er vedlagt som bilag.

Der er igangsat et projekt i FynBus, der skal komme med forslag til nyt koncept for telekørsel. Endeligt koncept forventes fremlagt i bestyrelsen for FynBus i marts 2013 og efterfølgende til godkendelse i kommunernes økonomiudvalg og byråd.

Af hensyn til budgetplanlægning forventes, at et nyt koncept først implementeres i januar 2014.

#### **Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter nyt koncept for telekørsel med henblik på det videre arbejde med
  - Konceptbeskrivelse med forslag til fælles koncept for alle kommuner
  - Beskrivelse af serviceniveau sammenholdt med økonomisk beregning
  - Beskrivelse af mulighederne for selvbetjeningsløsninger
  - Forslag til branding/kommunikationsplan

#### **Vedtagelse:**

#### **Bilag:**

Bilag 2.1

Oplæg fra seminar den 14. januar 2013 om Flextrafik.

### **3. Status vedrørende alternative drivmidler**

#### **Resumé:**

*Det er aftalt med Odense Kommune, at FynBus udarbejder oplæg om fremtidig brug af alternative drivmidler som erstatning for diesel. Målet er, at Odense Kommune har mulighed for at træffe beslutning som grundlag for ny kontakt for buskørsel i Odense, der træder i kraft sommeren 2015. Der afholdes seminar den 14. februar 2013 om gasbusser. Sagen drøftes.*

#### **Sagsfremstilling:**

FynBus har aftalt med Odense Kommune, at der i foråret 2013 skal foreligge et beslutningsoplæg til Odense Kommune vedrørende valg af drivmiddel i den kommende kontraktperiode for bybusserne i Odense fra sommeren 2015.

I oplægget vurderes mulighederne for anvendelse af gasbusser, elbusser og hybridbusser.

Som en del forarbejdet bliver der forud for bestyrelsesmødet den 14. februar 2013 afholdt et seminar om gasbusser.

På bestyrelsesmødet laves kort opsamling på seminaret, ligesom der gives en kort generel status.

**Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter sagen.

**Vedtagelse:****Sager til orientering:****4. Status vedrørende køreplansskifte 20. januar 2013****Resumé:**

*Køreplansskiftet den 20. januar 2013 – og herunder implementering af nye takster og zoneændringer – er forløbet efter planen og uden nævneværdige problemer. Der gives en samlet status for køreplansskiftet i mødet.*

**Sagsfremstilling:**

Søndag den 20. januar 2013 gennemførte FynBus følgende ændringer overfor kunderne:

- det årlige køreplansskift på de regionale ruter og bybusserne i Svendborg og Odense.
- de nye takster for 2013 blev implementeret og
- der blev gennemført ændringer i zonesystemet, primært som følge af opdelingen af zone 10 i Odense

Både køreplansskiftet og takstskiftet er forløbet planmæssigt og der har efterfølgende kun været få kommentarer fra kunder og chauffører. I forhold til zoneændringerne har der været enkelte datamæssige problemstillinger omkring manglende gyldiggørelse af zoner på fx HyperCard. Denne problemstilling er dog blevet løst i løbet af ugen efter skiftet.

På mødet vil administrationen give en samlet status på ændringerne.

Alt i alt er de mange ændringer implementeret efter planen.

**Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning.

**Vedtagelse:**

## 5. Status vedrørende udbud af flextrafik

### **Resumé:**

Tilbudsfristen i forbindelse med udbud af Flextrafik 2013 udløb den 14. januar 2013 og de indkomne bud er vurderet. Udbuddet er fælles for FynBus, Midttrafik og Sydtrafik. Bestyrelsen vil blive orienteret om resultatet af udbuddet i mødet.

### **Sagsfremstilling:**

De nuværende kontrakter med entreprenører vedr. handicapkørsel og øvrig kommunal kørsel udløber i henhold til seneste udbud den 28. februar 2013.

FynBus har siden 2012 haft udbudsfællesskab med Sydtrafik og Midttrafik.

Tilbudsfristen for det 2. fælles udbud for Flextrafik, Variabel kørsel og Garantikørsel i Region Midtjylland og Region Syddanmark var den 14. januar 2013.

Tilbuddene er blevet vurderet i henhold til tildelingskriteriet "laveste pris", ligesom tilbuddene er vurderet i forhold til konditionsmæssighed samt i forhold til, om der eventuelt skulle være tale om "unormalt lave bud" blandt de afgivne tilbud, hvilket er vurderet ikke at være tilfældet.

Tildelingslisterne for de variable vogne er offentliggjort på Midttrafiks, Sydtrafiks og FynBus' hjemmesider i uge 5.

Offentliggørelse af tildelingslister på garantivogne er sket den 1. februar 2013.

Der vil blive orienteret nærmere om resultatet af udbuddet i mødet.

### **Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

### **Vedtagelse:**

## 6. Redegørelse vedrørende betjening af Morud

### **Resumé:**

Nordfyns Kommunes beslutning om at gennemføre et forsøg med busbetjening i Morud med flere køreplantimer er igangsat i forbindelse med køreplansskiftet den 20. januar 2013. Forsøget løber i 2 år og giver flere afgang på hverdage og i weekender. Forsøget er etableret i samarbejde mellem kommunen, Busbanden 5462 og FynBus. Til orientering.



**Sagsfremstilling:**

I forbindelse med tilpasningen af ruter til de regionale principper overgik betjeningen af Morud i 2010 til rute 122, en fælleskommunal rute drevet i et samarbejde mellem Nordfyns og Odense Kommuner. Morud i Nordfyns Kommune har ca. 1.500 indbyggere.

Indtil 2010 blev der kørt på rute 122 både hverdage i dag- og aftentimer samt lørdage og søndage. Fra køreplansskiftet i august 2010 besluttede de involverede kommuner at nedlægge betjeningen hverdags formiddage og -aftener samt i weekenden på grund af et beskedent passagertal.

Siden nedlæggelsen af betjeningen har "Busbanden 5462", der er en afdeling af Morud lokalråd, arbejdet for en forbedret service.

Nordfyns Kommune ser Morud/Bredbjerg som et udviklingsområde, og i 2012 besluttede kommunen at bevillige 500.000 kr. pr. år til et 2-årigt forsøg, der skal afdække om, der er passagerunderlag til mere kørsel i Morud.

I første halvår 2012 har der været et tæt samarbejde mellem "Busbanden 5462" og FynBus for at tilvejebringe den bedst mulige tekniske løsning indenfor de økonomiske rammer. Den lokale repræsentation er bredt sammensat, og der har været lavet omhyggelige brugerundersøgelser for at fastlægge, hvornår afgange kunne placeres optimalt af hensyn til efterspørgsel og de produktionstekniske muligheder i køreplanen.

Resultatet er blevet 5-6 afgange hverdage og weekend ved at forlænge bybusruten, der har endestation i Slukefter. Det har medført en beskedent forringelse af bybusbetjeningen på Kalørvej, der er gennemført med Odense Kommunes accept.

Ved køreplansskiftet den 20. januar 2013 blev rute 23 indviet.

For FynBus er det interessant at få afklaret, hvad effekten af et tæt samarbejde med lokalbefolkningen er, og om det er en relevant fremgangsmåde i forbindelse med udvikling af den kollektive trafik.

Blandt andre Morudborgerne har lagt mange frivillige kræfter i tilvejebringelsen af resultatet samt markedsføring af ruten med lokale ambassadørers besøg hos alle husstande i Morud og Bredbjerg. Tilsvarende har FynBus investeret relativt mange ressourcer i samarbejde om, og markedsføring af, forsøget.

På mødet fremlægges de første erfaringer og passagertal.

**Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning.

**Vedtagelse:**

## 7. Analyse af de regionale trafikskabers varetagelse af offentlige befordringsordninger

### Resumé:

I forlængelse af rapporten vedrørende effektiviseringspotentialer ifm. offentlige befordringsordninger samt regeringens økonomiaftale for 2013 igangsættes et analysearbejde vedrørende trafikskabernes opgavevaretagelse på området. Analysen med implementeringsplaner mv. skal være færdiggjort ultimo april 2013.

### Sagsfremstilling:

Regeringen og KL aftalte i forbindelse med Økonomiaftalen for 2013, at der skal gennemføres en analyse af konkrete muligheder for at indhøste de skønnede effektiviseringsgevinster ved offentligt finansierede befordringsordninger.

Analysen gennemføres af Deloitte med henblik på at ”opstille konkrete forslag til modeller for, hvordan det opgjorte effektiviseringspotentialer kan indhøstes, herunder ved en overdragelse af ansvaret for udbud, kørselsplanlægning og trafikstyring til de regionale trafikskaber eller ved implementering af lokale løsninger.” som det er formuleret i Projektoplæg af 25. januar 2013 fra Deloitte Consulting (oplægget er ikke vedlagt her).

Analyserne vedrører trafikskaberne med hensyn til følgende fire hovedspor:

- Baseline for administrationsomkostninger
- IT-understøttelse og konkurrenceudsætning af denne
- Øget transparens ift. udgifter og bedre styringsinformation
- Forretningsmodel for fast rutekørsel
- Konkrete modeller, herunder business cases og implementeringsplan

Arbejdet med analysen startes ultimo januar og afsluttes med rapportering af implementeringsplaner og business cases ultimo april 2013.

Repræsentanter fra trafikskaberne og FlexDanmark indgår i mødeforberedelserne.

### Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning.

### Vedtagelse:

### Bilag:

Bilag 7.1: *Kommissorium for analyse af de regionale trafikskabers varetagelse af offentlige befordringsordninger af 9. januar 2013.*

**8. Meddelelser**

- Evaluering af trafikselskaber i Danmark
- Passagerstatistik 2012
- Månedsrapport januar 2012

**9. 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

**Bilag I.1**

**Notat**  
FynBus' finansielle politik

**Mål og hensigter**

FynBus finansielle politik omfatter en identifikation af væsentlige risikoområder og en beskrivelse af, hvorledes FynBus forholder sig til disse risici.

Gennemgangen beskriver væsentlige risici i forhold til FynBus' regnskabsmæssige værdier og forpligtelser. Under hvert enkelt punkt beskrives, hvorledes FynBus forholder sig til risici.

FynBus' finansielle politik dækker følgende områder:

1. Likviditetsplacering
2. Tilgodehavender
3. Entreprenørkontrakter
4. Ejerbidrag
5. Pensionsforpligtelser (Tjenestemænd)
6. Værdipapirer (Investeringer)
7. Ejendomme
8. Sampension
9. Fælles for FynBus' finansielle politik

## Indhold

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| Mål og hensigter.....          | 1  |
| 1. Likviditetsplacering.....   | 4  |
| Baggrund og målsætning .....   | 4  |
| Risiko .....                   | 4  |
| Afkast.....                    | 4  |
| Rapportering .....             | 4  |
| 2. Tilgodehavender .....       | 5  |
| Identifikation af risiko.....  | 5  |
| Risiko .....                   | 5  |
| Rapportering .....             | 6  |
| 3. Entreprenørkontrakter ..... | 7  |
| Baggrund og målsætning .....   | 7  |
| Risiko - Busdrift.....         | 7  |
| Risiko – Flextrafik .....      | 8  |
| Rapportering .....             | 9  |
| 4. Ejerbidrag .....            | 10 |
| Baggrund og målsætning .....   | 10 |
| Risiko .....                   | 10 |
| Rapportering .....             | 10 |
| 5. Pensionsforpligtelser.....  | 11 |
| Baggrund og målsætning .....   | 11 |
| Risiko .....                   | 11 |
| Rapportering .....             | 11 |
| 6. Værdipapirer.....           | 12 |
| Baggrund og målsætning .....   | 12 |
| Risiko .....                   | 12 |
| Afkast.....                    | 13 |
| Etiske retningslinjer .....    | 13 |
| Rapportering .....             | 13 |
| 7. Ejendom.....                | 14 |
| Baggrund og målsætning .....   | 14 |
| Risiko .....                   | 14 |
| Rapportering .....             | 14 |
| 8. Sampension.....             | 15 |
| Baggrund og målsætning .....   | 15 |
| Risiko .....                   | 15 |
| Rapportering .....             | 15 |

|  |    |
|--|----|
| 9. Fælles for FynBus' finansielle politik.....           | 16 |
| Ansvar og beslutningstagere.....                         | 16 |
| Vedtagelse og opfølgning.....                            | 16 |
| Bilag 1 – Kreditvurdering af pengeinstitutter .....      | 17 |
| Bilag 2 – BDO meddelelse.....                            | 18 |
| Bilag 3 – Eksempel på afkast ved investeringsramme ..... | 20 |

## 1. Likviditetsplacering

### Baggrund og målsætning

Målet med den finansielle politik for FynBus' likviditetsplacering er at sikre FynBus' valg af primær og sekundære pengeinstitutter sker ud fra en vurderet risiko og til konkurrencedygtige priser.

FynBus' likvide midler er i dag placeret på én kassekredit på konkurrencedygtige vilkår. FynBus' likviditet kan have store udsving over året. Typisk er der ud- og indbetalinger på 40 mio. kr. på månedsbasis.

FynBus er, som alle andre, dækket af Indskydergarantifonden, som dækker almindelig indlån op til 100.000 € svarende til ca. 750.000 kr. Det betyder, at FynBus udsættes for en økonomisk risiko, hvis pengeinstituttet går konkurs eller i betalingsstandsning, når indestående overstiger dette beløb.

### Risiko

*Valg af pengeinstitut*

Minimum hvert 5. år udbyder FynBus sit pengeinstitutengagement for valg af FynBus' primære pengeinstitut.

FynBus forudsætter, at finansielle aftaler indgås med pengeinstitutter, der opfylder følgende krav, når aftalen indgås:

- Pengeinstituttet rates over Ba af kreditvurderingsbureauet Moody's

Se desuden Bilag I – Kreditvurderinger af pengeinstitutter

FynBus' finansielle strategi i forhold til overskudslikviditet er, at der indenfor en påbegyndt måned højst må være et indlån på 30 mio. kr. i et enkelt pengeinstitut. Overskydende likviditet spredes til andre pengeinstitutter. Hvis indlånet løber over en længere periode end én måned spredes overskudslikviditet over 10 mio. kr. til andre pengeinstitutter. Overskudslikviditeten kan FynBus supplerende placere i værdipapirer i henhold til FynBus finansielle politik for værdipapirer. Placeringen i værdipapirer er ikke udsat for konkursrisiko og sikrer derved FynBus lavest mulig risiko.

I praksis betyder det, at FynBus' økonomaifdeling hver måned skal tage stilling til, om overskudslikviditeten skal spredes til flere pengeinstitutter og/eller om likviditeten skal placeres i værdipapirer.

FynBus forudsætter, at de sekundære pengeinstitutter opfylder samme krav som det primære pengeinstitut. Det vil sige, at de på aftaletidspunktet er rated over Ba af kreditvurderingsbureauet Moody's.

### Afkast

Når overskudslikviditeten er så høj, at den skal spredes til flere pengeinstitutter indhenter FynBus konkrete tilbud fra minimum 3 af de sekundære pengeinstitutter minimum kvartalsvis. Det pengeinstitut, der stiller de bedste priser vælges.

### Rapportering

Der rapporteres ikke selvstændigt for denne politik.



## 2. Tilgodehavender

### Identifikation af risiko

FynBus' risici i forhold til tilgodehavender kan henføres til:

- Tabsrisiko på FynBus' eksterne salgssteder
- Tabsrisiko på KVIKkort-kunder
- Tabsrisiko på entreprenører vedrørende salg i bussen
- Tabsrisiko på øvrige debitorer
- Tabsrisiko af passagerindtægter som følge af nedbrud i det elektroniske billetteringssystem

En evt. realiseret risiko overføres til ejerne i forhold til den fordeling af indtægter, der er vedtaget for det pågældende område.

### Risiko

#### *FynBus' eksterne salgssteder*

I 2012 har FynBus 21 eksterne salgssteder i Odense og 1 i Rudkøbing. Som udgangspunkt er FynBus' eksterne salgssteder placeret i kædevirksomheder, som antages at have en tilfredsstillende betalingsevne. Salgsstederne har i løbet af de seneste år haft en faldende omsætning på salg af FynBus produkter. I 2012 forventes der en samlet omsætning på ca. 14 mio. kr. hos de eksterne salgssteder.

FynBus' risiko i forhold til eksterne salgssteder er, om salgsstedet kan overholde sine kreditaftaler med FynBus. For at minimere denne risiko afregner salgsstederne med FynBus månedsvis. Det betyder, at FynBus senest sidste arbejdsdag i den efterfølgende måned har afregnet med det enkelte salgssted.

Ved indgåelse af nye aftaler forholder FynBus sig til, i hvilket omfang bankgaranti anses nødvendigt.

#### *KVIKkort-kunder*

FynBus' rejsehjemmel KVIKkort er bagudbetalt, hvor kunden afregnes efter forbrug. Kunden bliver opkrævet via Nets senest 2 måneder efter forbrug. Hvis det ikke er muligt at opkræve kundens forbrug via Nets (eksempelvis hvis kunden afviser betalingen), igangsættes FynBus' rykkerprocedure iht. FynBus' kasse- og regnskabsregulativ.

Hver måned fakturerer FynBus for ca. 49.000 kr. til ca. 200 kunder, der har afvist/afmeldt Netsbetaling. Erfaringsmæssigt betales ca. halvdelen af fakturaerne, mens den øvrige halvdel sendes til inddrivelse hos SKAT iht. FynBus' kasse- og regnskabsregulativ. Beløbet er stigende i takt med KVIKkortets udbredelse. Hver måned følger FynBus op på den samlede tabsprocent i form af udstedte fakturaer til kunder, hvor betaling via Nets er blevet afvist. FynBus vurderer, at så længe tabsprocenten er under 3 % af månedens KVIKkortindtægt anses risikoen ved det bagudbetalte rejsehjemmel som forsvarlig.

#### *Salg i bussen*

Når der foretages et salg i bussen (kontantbilletter eller turkort) medføre det at FynBus får et tilgodehavende hos entreprenøren. Salg i bussen udgjorde i 2011 ca. 62 mio. kr.

FynBus' risiko i forbindelse med salg i bussen er derfor relateret til entreprenørens mulighed for at indfri tilgodehavende til FynBus. For at minimere denne risiko modregner FynBus indtægterne ved hjælp af et estimeret acotobeløb i den månedlige afregning FynBus sender til entreprenøren. For

at sikre, indtægterne opgøres korrekt, afstemmer FynBus indtægterne i forhold til de elektroniske billetregistreringer, hvorefter det korrigeres i den efterfølgende afregning til entreprenøren. Herudover stiller entreprenøren sikkerhed i form af bankgaranti, som også dækker denne risiko (se endvidere under punktet Entreprenørkontrakter).

#### *Øvrige debitorer*

FynBus' øvrige debitorer består væsentligst af offentlige institutioner og kunder, der har modtaget en kontrolafgift.

FynBus vurderer, at de offentlige institutioner, som væsentligst udgøres af FynBus' ejerkreds, er sikre betalere.

I forhold til kunder, der har modtaget en kontrolafgift, er risikoen forbundet til kundens betalings-evne. Denne anses at være en normal forretningsrisiko og uvæsentlig for FynBus' samlede økonomi.

#### *Elektronisk billetteringssystem*

FynBus anvender et elektronisk billetteringssystem. For rejsehjemlerne enkeltbillet, KVIKKort, værdikort og turkort er FynBus udsat for en risiko i de situationer, hvor FynBus' billetteringssystem måtte blive uvirksomt som følge af nedbrud.

FynBus foretager ikke nødbillettering ved nedbrud af billetteringssystemet. I disse undtagelsessituationer er det ikke realistisk, at FynBus kan håndtere en manuel betalingsrutine, hvorfor FynBus mister denne del af passagerindtægterne

Sikkerhedsproceduren herfor er beskrevet i Fynbus' IT-sikkerhedspolitik, som er under udarbejdelse. Den finansielle risiko vurderes til maksimalt 50.000 kr. pr. dag og en reetableringstid på maksimalt 5 dage.

### **Rapportering**

Der rapporteres forskelligt for de enkelte risici.

For eksterne salgssteder vil det blive rapporteret i kvartals- og årsregnskaberne, hvis der realiseres et større tab.

Tabrisikoen på KVIKKort-kunder synliggøres i FynBus' månedsrapport om trafik- og passagernøgletal.

Tabrisikoen for salg i bussen er på et absolut minimum, hvorfor der ikke rapporteres om dette.

Såfremt der indtræffer et nedbrud i det elektroniske billetteringssystem, der medføre et større indtægtstab vil dette blive rapporteret i FynBus' kvartals- og årsregnskaber. Det samme gør sig gældende for tab på øvrige debitorer.

### 3. Entreprenørkontrakter

#### **Baggrund og målsætning**

FynBus' buskørsel udføres af forskellige entreprenører. Entreprenørkontrakterne har en løbetid på typisk 5-7 år. De samlede kontraktudgifter udgør ca. 500 mio. kr. årligt svarende til 1-2,5 mia. kr. akkumuleret over kontrakternes løbetid.

FynBus' bestilte kørsel i Flextrafik udføres af et større antal vognmænd. Kontrakterne har en løbetid på et år og udgør i 2012 ca. 55 mio. kr. Forpligtelsens omfang er en naturlig følge af et trafik-selskabs ordinære drift.

#### **Risiko - Busdrift**

Risici til entreprenørkontrakterne for busdriften knytter sig til:

- Entreprenørens betalingsevne, eksempelvis i en konkurssituation
- Den løbende regulering af kontrakter iht. omkostningsindeks

#### *Entreprenørens betalingsevne*

Risikoen knytter sig blandt andet til den aftalte kredittid. Der findes 2 typer entreprenørkontrakter. Den ene type af kontrakter er indgået inden 1. august 2012, mens den anden type er indgået fra 1. august 2012.

For kontrakter indgået inden 1. august 2012 betaler FynBus entreprenøren den 10. bankdag i måneden før entreprenøren har udført kørslen. Der er således tale om en forudbetaling på ca. 20 dage. Denne risiko er afdækket ved, at entreprenøren stiller en bankgaranti på anfordringsvilkår.

For kontrakter, der er indgået efter 1. august 2012 afregner FynBus entreprenøren den 10. bankdag i måneden efter kørslen er udført. Ved disse kontrakter er der således tale om, at FynBus efterbetaler for kørslen, hvorfor FynBus ikke udsættes for en risiko i forhold til entreprenørens betalingsevne. Der kræves derfor ikke bankgaranti i disse aftaler.

Der kan tillige oprettes forudbetalte kontrakter efter 1. august 2012. Dette vil forudsætte at bankgarantien stilles af et pengeinstitut, der er rated over Ba og opfylder FynBus' krav til pengeinstitutter jf. bilag 1 – kreditvurdering af pengeinstitutter.

#### *Den løbende regulering af kontrakter iht. omkostningsindeks*

Trafikselskaberne i Danmark har i samarbejde med Danske Busvognmænd og Dansk kollektiv Trafik udviklet landsdækkende omkostningsindeks, som danner grundlag for kontraktreguleringer.

I FynBus er der to typer af kontrakter, der reguleres efter hvert deres omkostningsindeks. Kontrakter indgået før den 1. marts 2010 reguleres efter et halvårligt indeks, mens kontrakter indgået efter 1. marts 2010 reguleres efter et månedligt indeks. De 2 omkostningsindeks er sammensat af 5 indeks jf. nedenstående tabel.

|                   | <b>Indgået før 1. marts 2010</b> | <b>Indgået efter 1. marts 2010</b> |
|-------------------|----------------------------------|------------------------------------|
| Omkostningsindeks | Vægt i %                         | Vægt i %                           |
| Løn               | 62 %                             | 60 %                               |
| Diesel            | 6 %                              | 17 %                               |
| Forbrug           | 10 %                             | 8 %                                |
| Maskiner          | 11 %                             | 9 %                                |
| Rente             | 11 %                             | 6 %                                |

FynBus' risici i forhold til disse indeks er, at indeksene udvikler sig forskelligt fra budgettet og ejerkredsens normale prisregulering af tilskud og den årlige takstregulering af passagerindtægterne.

Indeksene løn, forbrug, maskiner og rente følger tæt det generelle inflationsniveau og forventes ikke at give betydelige risici.

Det forholder sig anderledes med indekset for diesel. Historisk har oliepriser haft store udsving som typisk kan være på +/- 10 % indenfor et regnskabsår, men større udsving ses også.

FynBus' olierisiko (olieeksponering) udgør i 2012 ca. 60 mio. kr. Derved betyder et udsving på 10 % i oliepriserne en budgetafvigelse +/- 6 mio. kr. for ejerne. Som det ses i tabellen, udgør diesel en større andel i de nye kontrakter end tidligere. Det betyder, at ejerne er udsat for en stigende risiko i forhold til udsving i oliepriser.

Der er mulighed for at reducere denne budgetrisiko gennem indgåelse af såkaldt olie-swapaftale.

En olie-swapaftale indebærer, at FynBus kan indgå aftale om olie-"budget" for hele budgetåret ved årets start. Hver måned afregner pengeinstituttet forskellen mellem FynBus' købspris og dagsprisen på olie. Det betyder, at hvis FynBus i en given måned får en merudgift i henhold til entreprenørkontrakterne, som følge af stigning i dieselindekset, vil denne stigning i udgiften blive helt eller delvist kompenseret gennem månedsafregningen fra pengeinstituttet, da prisen på den olie FynBus har budgetteret med ved årets start for den pågældende måned, også er steget. Falder indekset/priserne i forhold til det budgetterede betaler FynBus omvendt differencen til banken. Ejerne berøres ikke i nogen af tilfældene af svingningerne i priserne, og en swap-aftale er derfor en form for budgetsikkerhedsmodel.

Indgåelse af sådanne aftaler er lovmæssigt tilladt jf. love og bestemmelser anført i bilag 2 – BDO meddelelse.

I budgetprocessen indgår FynBus aftaler med det primære pengeinstitut for afdækning i det kommende budgetår. FynBus' risikoprofil kan opgøres over flerårige perioder. FynBus vælger at afdække oliepriserne for 1 år, svarende til det kommende budgetår. Første gang for budgetåret 2014.

Budgetforslaget, som godkendes af FynBus' bestyrelse i maj/juni måned, indeholder administratio- nens anbefalinger af risikoafdækningens størrelse.

FynBus' administration foretager den i budgetforslaget besluttede afdækning i august måned i forbindelse med budgetudarbejdelsen.

### **Risiko – Flextrafik**

FynBus afregner entreprenøren senest den 20. i måneden efter kørslen er udført. Afregningen er baseret på det bestilte tidsforbrug registreret i FynBus' systemer, hvor der tages højde for ind-

meldte korrektioner samt entreprenørens kontraktpris. Det betyder, at der ikke er risiko forbundet til entreprenørens betalingsevne og til den enkelte fakturas størrelse.

### **Rapportering**

Udgiften og/eller indtægten for olieafdækning indgår som en integreret del af de interne kvartals- og årsregnskaber.

## 4. Ejerbidrag

### Baggrund og målsætning

I henhold til FynBus' vedtægter afregner ejerkredsen forskellen mellem de budgetbestemte acontobetalinger og det endelige ejerbidrag opgjort i årsregnskabet umiddelbart efter årsregnskabet fremlæggelse. Det betyder, at ejernes budget for kollektiv trafik afviger med dette beløb og kan give anledning til tillægsbevillinger. For at reducere dette problem og skabe budgetsikkerhed for ejerne har FynBus i 2009 indført en budgetsikkerhedsmodel for afregning af forskel mellem ejernes acontobetalt ejerbidrag og det endelige ejerbidrag opgjort ved regnskabsårets afslutning.

FynBus opererer med 2 mulige ordninger. I begge ordninger betaler ejerne for ordningerne i form af en rentebetaling, som svarer til FynBus' rentebetalinger.

### Risiko

#### Ordning 1

Modellen indebærer, at et eventuelt regnskabsmæssigt over- eller underskud i forhold til de budgetterede acontobetalinger overføres, og indgår i næste års budgetlægning.

Modellen kan kort skitseres således:

1. År 1 (budgetåret) sker der løbende acontobetalinger for den aftalte kørsel
2. År 2 opgøres det endelige regnskab for år 1, og afregningsbeløbet indgår i budgetlægningen for år 3
3. År 3 sker endelig afregning for år 1

#### Ordning 2

Modellen indebærer, at ejeren bidrager med et fast årligt beløb, hvortil FynBus tilpasser aktivitetsniveauet. FynBus finansierer over- eller underskud svarende til rammestyringsprincippet, hvor det accepteres at forskellen mellem ejerbidraget og acontobetalingerne finansieres af FynBus gennem en kortere årrække.

Uanset ejerens valg af ordning har FynBus reelt ingen risiko idet skyldnerne alene udgøres af ejerkredsen, og at ordningerne forudsætter at FynBus har det fornødne likviditetsmæssige råderum.

### Rapportering

Ejerbidraget rapporteres i kvartals- og årsregnskaber.

## 5. Pensionsforpligtelser

### Baggrund og målsætning

I forbindelse med etableringen af FynBus overdrog Odense Kommune pr. 1. juli 2007 pensionsforpligtelserne for 107 tjenestemænd i Odense Bybusser til FynBus. Til at dække denne pensionsforpligtelse modtog FynBus i henhold til aktuaropgørelse tilsvarende værdier, der bestod af garageanlægget Gammelsø til vurderet pris, buspark uden leasingforpligtelser, gældsbrief fra Odense Kommune og et kontant beløb.

FynBus administrere risici i forbindelse med pensionsforpligtelserne for Odense Kommune. Det betyder, at ved endelig opgørelse af pensionsordningen har Odense Kommune den fulde risiko. Denne konklusion indgår i "Aftale om betaling for forsikringspræmie for aktive tjenestemænd", der er under udarbejdelse mellem Odense Kommune og FynBus.

FynBus' tjenestemandforpligtelser aktuaropgøres minimum hvert 5. år ifølge Indenrigs- og Sundhedsministeriets Bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. Herved synliggøres i hvilket omfang de reservede midler til pensionsforpligtelser dækker FynBus' forpligtelser, når forpligtelserne sammenholdes med FynBus' værdier i form af:

- Investeringer i værdipapirer
- Garageanlægget Gammelsø
- Forsikringsordning hos Sampension

### Risiko

I forhold til aktuaropgørelsen er usikkerhederne relateret til lønniveau, civil status samt pensionisternes forventede levetid.

Når den sidste pensionist modtager den sidste pension ophører "pensionskassen" og det endelige regnskab opgøres og en evt. ubalance afregnes med Odense Kommune i henhold til administrationsaftale.

### Rapportering

Bestyrelsen modtager minimum hvert 5. år rapport over forpligtelsen i form af aktuaropgørelsen. Opgørelsen vil blive sammenholdt med en opgørelse af værdier af de reservede midler.

## 6. Værdipapirer

### Baggrund og målsætning

Formålet med FynBus' værdipapirer er, at investere midler til afdækning af FynBus' pensionsforpligtelser overfor tjenestemænd. Det forventes, at værdipapirerne genererer et afkast, indenfor en acceptabel risikoprofil, så FynBus kan overholde sine forpligtelser på længere sigt. Investeringerne administreres af FynBus for Odense Kommune. Ved en endelig opgørelse af pensionsordningen har Odense Kommune den fulde risiko.

Denne finansielle politik dækker investeringer i værdipapirer. Håndtering af disse værdipapirer varetages af FynBus' primære pengeinstitut, der er valgt på baggrund af kravspecifikationen i den finansielle politik om likviditetsplacering. FynBus' værdipapirer udgør pt. 103 mio. kr.

Forvaltningen af FynBus' værdipapirer sker under hensynstagen til "Bekendtgørelse om anbringelse af fondsmidler". Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 367 af 11. maj 2004<sup>1</sup>.

### Risiko

FynBus ønsker at risikosprede sine investeringer og derfor er nedenstående investeringsramme opstillet. Rammen er foreslået af FynBus' pengeinstitut og lignende anvendes af størstedelen af landets kommuner.

| Investeringsmulighed              | Minimum | Maksimum |
|-----------------------------------|---------|----------|
| <b>Obligationer</b>               |         |          |
| Danske obligationer               | 0 %     | 100 %    |
| Udenlandske obligationer          | 0 %     | 0 %      |
| <b>Kreditobligationer</b>         | 0 %     | 20 %     |
| Investment Grade obligationer     | 0 %     | 20 %     |
| High Yield obligationer           | 0 %     | 20 %     |
| Emerging Market Debt obligationer | 0 %     | 20 %     |
| Senior Secured Bank Loans         | 0 %     | 20 %     |
| <b>Kontant</b>                    | 0 %     | 10 %     |
| <b>Aktier</b>                     |         |          |
| Danske aktier                     | 0 %     | 20 %     |
| Udenlandske aktier                | 0 %     | 0 %      |
| Emerging Market aktier            | 0 %     | 0 %      |
| Hedge Funds                       | 0 %     | 0 %      |
| Alternative investeringer         | 0 %     | 0 %      |

<sup>1</sup> **Obligationer:** Det er endvidere en betingelse, at der er tale om en obligationstype, der er omfattet af ministeriets praksis i forhold til, hvilke obligationer, der kan anses for at falde indenfor § 44 i lov om kommunernes styrelse. Dette omfatter fx stats- og realkreditobligationer, men ikke fx erhvervsobligationer og indekserede obligationer.

**Investeringsbeviser:** Det er bl.a. i forhold til anbringelse af kommunale midler i udenlandske foreninger en betingelse, at foreningen er omfattet af EU/ EØS-lovgivning svarende til lov om investeringsforeninger mv. (lovbekendtgørelse nr. 904 af 5. juli 2010 med senere ændringer), jf. § 7, stk. 1, i anbringelsesbekendtgørelsen.



Under hensynstagen til pengeinstituttets markedsforventninger sammensættes investeringsporteføljen indenfor ovenstående investeringsramme.

Investeringerne i kreditobligationer og aktier kan alene foretages via investeringsforeninger. Herved sikres, at FynBus reducerer risikoen til enkeltsselskaber.

De forskellige investeringsformer har forskellig risikoprofil. Pengeinstituttet vurderer konkret om merrenten i forhold til en risikofri investering er fordelagtig.

Ifølge investeringsrammen kan maksimalt 10 % af porteføljen placeres kontant. Denne placering vil være udsat for pengeinstituttets mulige konkursrisiko. Grænsen på 10 % tillægges grænserne for styring af overskudslikviditet beskrevet under FynBus' finansielle politik for likviditetsplacering.

### **Afkast**

Den valgte investeringsramme betyder, at FynBus kan forvente et højere afkast uden at øge risikoen væsentligt. Det betyder, at FynBus maksimerer sine muligheder for at opfylde sine pensionsforpligtelser. I bilag 3 er dette anskueliggjort gennem et eksempel.

### **Etiske retningslinjer**

FynBus ønsker at sikre, at de finansielle dispositioner ikke krænker FNs Human Rights Norms for Business.

Retningslinjer for ansvarlige investeringer indarbejdes i FynBus' kontrakter med det pengeinstitut, der varetager FynBus' investeringer.

FynBus forventer, at det pengeinstitut, der forvalter FynBus' investeringer løbende vurderer om FynBus' etiske retningslinjer overholdes. Hvis ikke retningslinjerne overholdes, skal pengeinstituttet med det samme oplyse FynBus herom og tilrette investeringen med henblik på snarest muligt at opfylde FynBus' krav.

### **Rapportering**

Afkast af investeringer indgår i FynBus' kvartals- og årsregnskaber.

## 7. Ejendom

### **Baggrund og målsætning**

Til dækning af tjenestemandsforsikringerne oparbejdet frem til 2007 overtog FynBus blandt andet garageanlægget Gammelsø fra Odense Kommune.

Garageanlæggets anvendelse indgår i FynBus' kontrakt med den eksterne entreprenør for drift af bybusserne i Odense. I udbudsmaterialet fastlægges lejens størrelse og vedligeholdelsesforpligtelse for lejer.

Gammelsø blev i 2007 vurderet til 52,7 mio. kr., og ejendomsværdien i 2011 udgør 30,5 mio. kr.

FynBus administrerer risikoen for Odense Kommune, der ved endelig opgørelse af pensionsordningen har den fulde risiko.

### **Risiko**

Risikoen består i at ejendommen nedslides før tid og realværdien dermed ikke opretholdes.

Ved indgåelse af nye entreprenørkontrakter reguleres lejen således, at nettoafkastet udgør min. 2 mio. kr. i 2007 priser. FynBus har i 2012 indgået administrationsaftale med Odense Kommune om udarbejdelse og administration af vedligeholdelsesplan, således at ejendommens realværdi forventes opretholdt.

Garageanlæggets værdi indgår som en del af "pensionskassens" aktiver. I "pensionskassens" sidste år skal dette aktiv gøres likvid. Der er i den forbindelse ikke taget stilling til om ejendommen afhændes eller belånes.

### **Rapportering**

Rapportering sker i kvartals- og årsregnskaber.

## 8. Sampension

### **Baggrund og målsætning**

Fra 1. januar 2008 er FynBus' fremadrettede forpligtelser i forbindelse med overtagelsen af 107 tjenestemænd afdækket ved en forsikringsaftale med Sampension.

### **Risiko**

Risici kan henføres til Sampensions evne til at forrente FynBus' indestående.

Sampension beregner årligt forslag til, hvor stor procentdel af lønnen som bør indbetales. Hvert år tager FynBus stilling til indbetalingens størrelse. Ved beslutning herom tager FynBus også hensyn til aktuaropgørelsens resultat.

### **Rapportering**

Indbetalinger til Sampension er anført i kvartals- og årsregnskaberne.

FynBus udarbejder årligt revisorattesteret rapport til Odense Kommune. I rapporten er Odense Kommunes indbetalinger til Sampension specificeret pr. tjenestemand.

## 9. Fælles for FynBus' finansielle politik

### **Ansvar og beslutningstagere**

FynBus' bestyrelse vedtager FynBus' finansielle politik.

Det er FynBus' økonomichef, der har ansvaret for, at FynBus' finansielle politik overholdes.

Indenfor den gældende finansielle politik kan FynBus' økonomichef træffe daglige beslutninger.

### **Vedtagelse og opfølgning**

Denne politik indstilles til godkendelse af FynBus bestyrelse den 14. februar 2013.

Politikken kan til en hver tid tages op til revurdering og vil løbende blive fulgt op af FynBus' Økonomiafdeling. FynBus' bestyrelse vil revurdere politikken minimum hvert 5. år.

## Bilag 1 – Kreditvurdering af pengeinstitutter

FynBus' likviditetsrisiko knytter sig til pengeinstituttets betalingsevne. Til at kreditvurdere pengeinstitutter anvender FynBus anderkendte kreditvurderingsbureauer. På markedet findes Moody's, Standard & Poor's eller Fitch.

FynBus har foretaget en gennemgang af kreditvurderinger foretaget af de 3 kreditvurderingsbureauer og sammenlignet resultaterne for de enkelte pengeinstitutter. Overordnet viser gennemgangen, at de 3 kreditvurderingsbureauer vurderer hvert pengeinstitut ens. Moody's er det kreditvurderingsbureau, der vurderer flest skandinaviske banker med danske filialer, hvorfor FynBus vælger, at kreditvurderingerne (ratings) foretaget af bureauet Moody's er repræsentative til FynBus formål.

Generelt viser kreditvurderingsbureauernes ratings, at jo bedre rating et pengeinstitut har jo større evne har pengeinstituttet for at overholde sine forpligtelser.

Kreditvurderingsbureauerne benytter sig af en skala, der går fra A til C. Under hver kategori kan der gives et dobbelt eller tredobbelt bogstav samt et tal fra 1-3 eller +/- alt efter bureauet.

Aaa er den højeste rating, der kan opnås. Denne rating bliver kun tildelt pengeinstitutter med ekstrem stærk betalingsevne. Jo lavere rating et pengeinstitut får, jo dårligere vurderes betalingsevnen.

Ved Baa går grænsen for det der bliver betegnet som investeringseget. Denne rating tildeles pengeinstitutter med en tilstrækkelig betalingsevne, men hvor en forandret økonomisk situation må forventes at kunne føre til svækket betalingsevne.

Alt under denne grænse er klassificeret som spekulative grader af ratings og hvor pengeinstituttet er påvirket af udviklingen i samfundsøkonomien.

I nedenstående tabel er der opstillet en beskrivelse af Moody's ratings.

| Rating    | Beskrivelse   |
|-----------|---|
| Aaa       | God kvalitet  |
| Aa (1-3)  | Lavest kredit risiko  |
| A (1-3)   | Mellemgod til bedre kvalitet<br>Lav kreditrisiko                                    |
| Baa (1-3) | Mellemgod kvalitet<br>Risiko for ændringer i fremtiden kan skabe betalingsproblemer |
| Ba (1-3)  | Spekulative elementer og signifikant kreditrisiko                                   |
| B (1-3)   | Spekulative elementer og med høj kreditrisiko                                       |
| Caa (1-3) | Ringe kvalitet og meget høj kreditrisiko  |
| Ca        | Yderst spekulativ   |
| C         | Lavest kreditvurdering  |

## Bilag 2 – BDO meddelelse



Att.:  
Benny Hermann Hansen,  
Fynbus

10. januar 2013

### Spørgsmål

Fynbus ledelse ønsker at reducere budgetrisikoen ved at indgå fastprisaftaler omkring brændstof for et år af gangen. Det er hensigten, at Fynbus vil indgå en fastprisaftale (olie-swapaftale) med et pengeinstitut. Er det muligt indenfor lovgivningens rammer?

### Baggrund

Fynbus indgår kontrakter med en række entreprenører om varetagelse af busdriften. Kontrakten med entreprenørerne indeholder bestemmelser om prisregulering af de elementer som driver entreprenørens omkostning, herunder brændstof som et væsentligt element. Idet entreprenøren kompenseres for udsving i brændstofpriserne, bærer Fynbus og dermed ejerne hele den økonomiske risiko for udsving i brændstofpriserne.

For Fynbus er muligheden for at indgå aftaler om finansielle instrumenter er reguleret i Styrelsesloven og Lånebekendtgørelsen med tilhørende vejledning. Lovgivning og lånevejledning er dog ikke meget specifikke, men det daværende Indenrigs- og Sundhedsministeriet har i juni 2011 udgivet en udvalgsrapport om blandt andet anvendelse af finansielle instrumenter. Heri fremgår det at:

Det er ikke en kommunal opgave at foretage handel med valuta alene med det formål at skaffe kommunen en kurs- og/eller rentegevinst. En kommune vil således alene kunne anvende finansielle instrumenter i det omfang, anvendelsen heraf tjener et kommunalt formål og har en direkte sammenhæng med en konkret kommunal disposition af økonomisk eller forretningsmæssig karakter<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Se side 371 i Lov om kommunernes styrelse med kommentarer, 2010.

### Svar

Det er på baggrund af det oplyste, vores vurdering, at Fynbus lovligt kan indgå de ønskede olie-swap aftaler, idet det tjener en kommunal opgave og har en direkte sammenhæng med en konkret kommunal disposition.

Vi skal dog samtidig henvise til, at der med den seneste ajourføring af lånebekendtgørelsen er sket en række stramninger i hvilke finansielle instrumenter der kan anvendes. Heraf fremgår det blandt andet af § 10 stk. 3 at der ikke længere må anvendes valuta- og renteoptioner. Endvidere præciseres, at kommuner ikke må være sluteksponeret i anden valuta end danske kroner eller euro.

### Materiale

Bekendtgørelse nr. 1238 om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier.

Lov om kommunernes styrelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1440 af 1. november 2010 med de ændringer, der følger af § 1, nr. 3, 4 og 6, i lov nr. 510 af 6. juni 2007<sup>1)</sup>, lov nr. 156 af 26. februar 2011, § 1 i lov nr. 606 af 14. juni 2011, § 1 i lov nr. 387 af 24. april 2012 og § 18 i lov nr. 547 af 18. juni 2012.

Udvalgsrapport om: Kommunernes lån til energirenovering og større IT investeringer samt om kommunernes anvendelse af valutalån og finansielle instrumenter, juni 2011. Indenrigs- og Sundhedsministeriet.

Med venlig hilsen

THOMAS PEITERSEN Ledende  
revisor  
Mobil: +45 24 29 51 00  
[tpi@bdo.dk](mailto:tpi@bdo.dk)

BDO Kommunernes Revision Godkendt revisionsaktieselskab Fælledvej 1  
DK-5100 Odense C Tlf.: +45 33  
12 65 45 [www.bdo.dk](http://www.bdo.dk)

### Bilag 3 – Eksempel på afkast ved investeringsramme

FynBus' valgte investeringsramme betyder, at FynBus kan forvente et højere afkast uden at øge risikoen væsentligt.

Det betyder, at FynBus maksimerer sine muligheder for at opfylde sine pensionsforpligtelser.

I nedenstående eksempel vises et forventet årsafkast ved et aktieafkast på +/- 20 % og en ændring i renten på +/- 0,5 %.

| Aktier |         |        |        |       |       |       |
|--------|---------|--------|--------|-------|-------|-------|
| Rente  |         | - 20 % | - 10 % | 0 %   | 10 %  | 20 %  |
|        | -0,50 % | -1,3 % | 0,5 %  | 2,2 % | 4,0 % | 5,7 % |
|        | -0,25 % | -1,6 % | 0,2 %  | 1,9 % | 3,7 % | 5,4 % |
|        | 0,00 %  | -1,9 % | -0,1 % | 1,6 % | 3,4 % | 5,1 % |
|        | 0,25 %  | -2,3 % | -0,5 % | 1,2 % | 3,0 % | 4,7 % |
|        | 0,50 %  | -2,7 % | -0,9 % | 0,8 % | 2,6 % | 4,3 % |

Opgjort af Danske Bank 08.10.2012

FynBus' aktuelle portefølje med investeringer i obligationer med kort løbetid har eksempelvis et forventet afkast på 0,7 % p.a. hvilket er lavere end inflationen som pt. udgør ca. 2,5 %.

Den foreslåede investeringsramme vist i denne finansielle politik kan forventes at give et afkast på 1,6 %, hvis renten og aktiekursen forbliver på sit nuværende niveau. Hvis renten eller aktiekursen ændres betyder det, at FynBus' afkast også ændres. Hvis aktiekursen øges med 20 % og renten falder med 0,50 % øges FynBus' afkast til 5,7 %. Modsat hvis aktiekursen falder med 20 % og renten øges med 0,50 % falder FynBus' afkast til -2,7 %.



# **Teletaxa eller Flextur?**

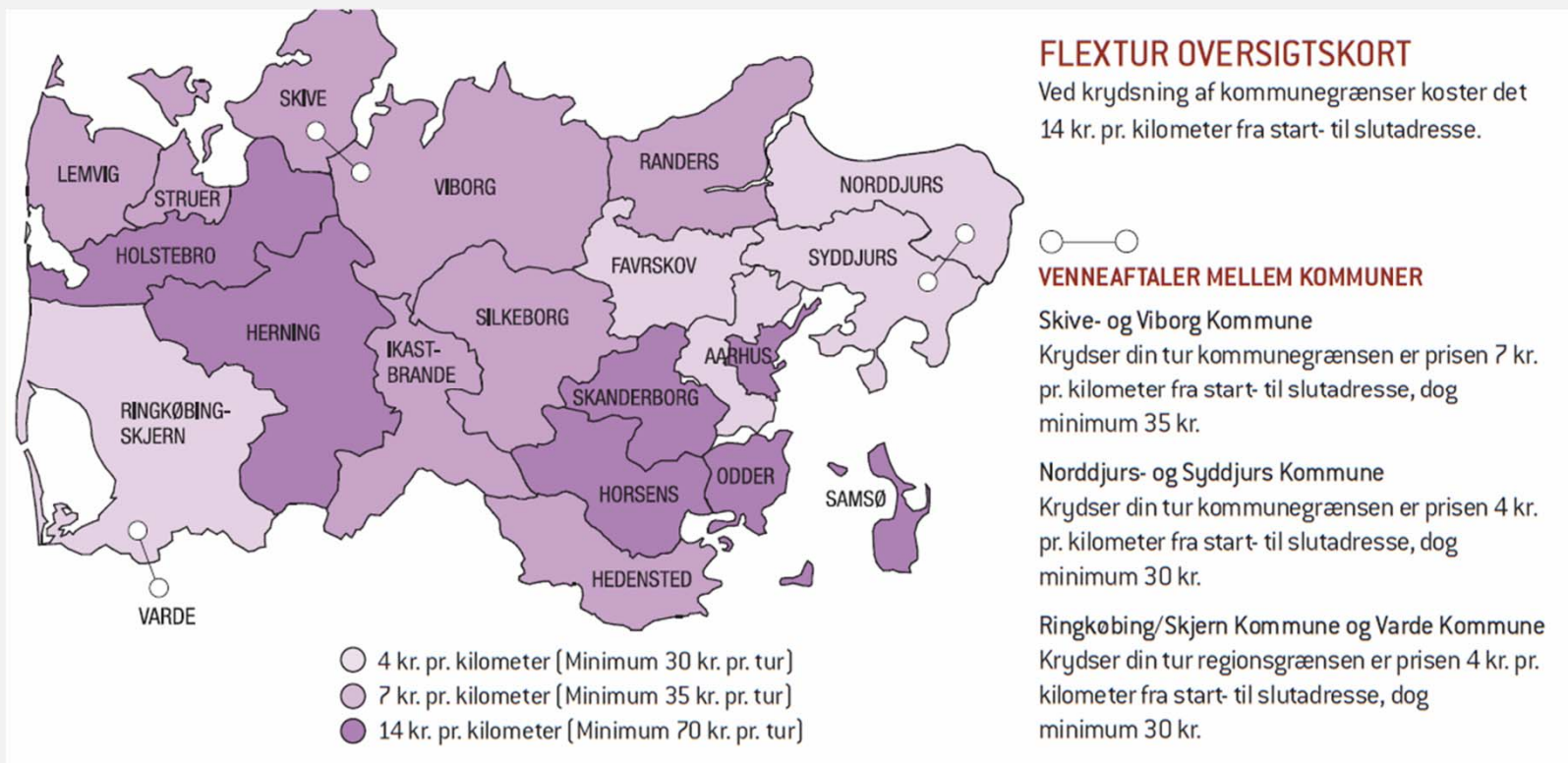
**Kært barn har mange navne**

v/Planchef Søren Junker

# Flextur fx fra Midttrafik

Kollektivt trafiktilbud ”i konkurrence med rutekørsel”:

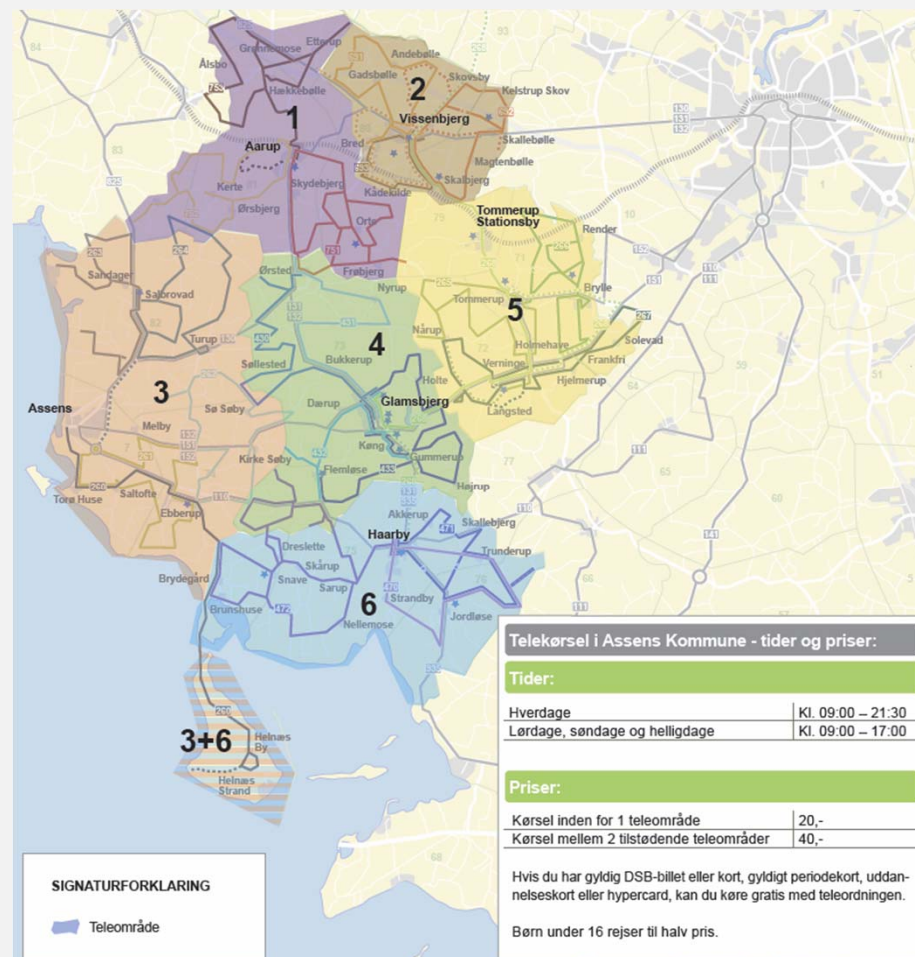
- Koordineret kørsel
- Dør til dør tilbud
- Selvstændigt takstsystem, dyrere end bussen



# Teletaxa fra Fyn

Et supplement til rutekørsel:

- Koordineret kørsel
- Dør til dør tilbud
- En del af FynBus takstsystem



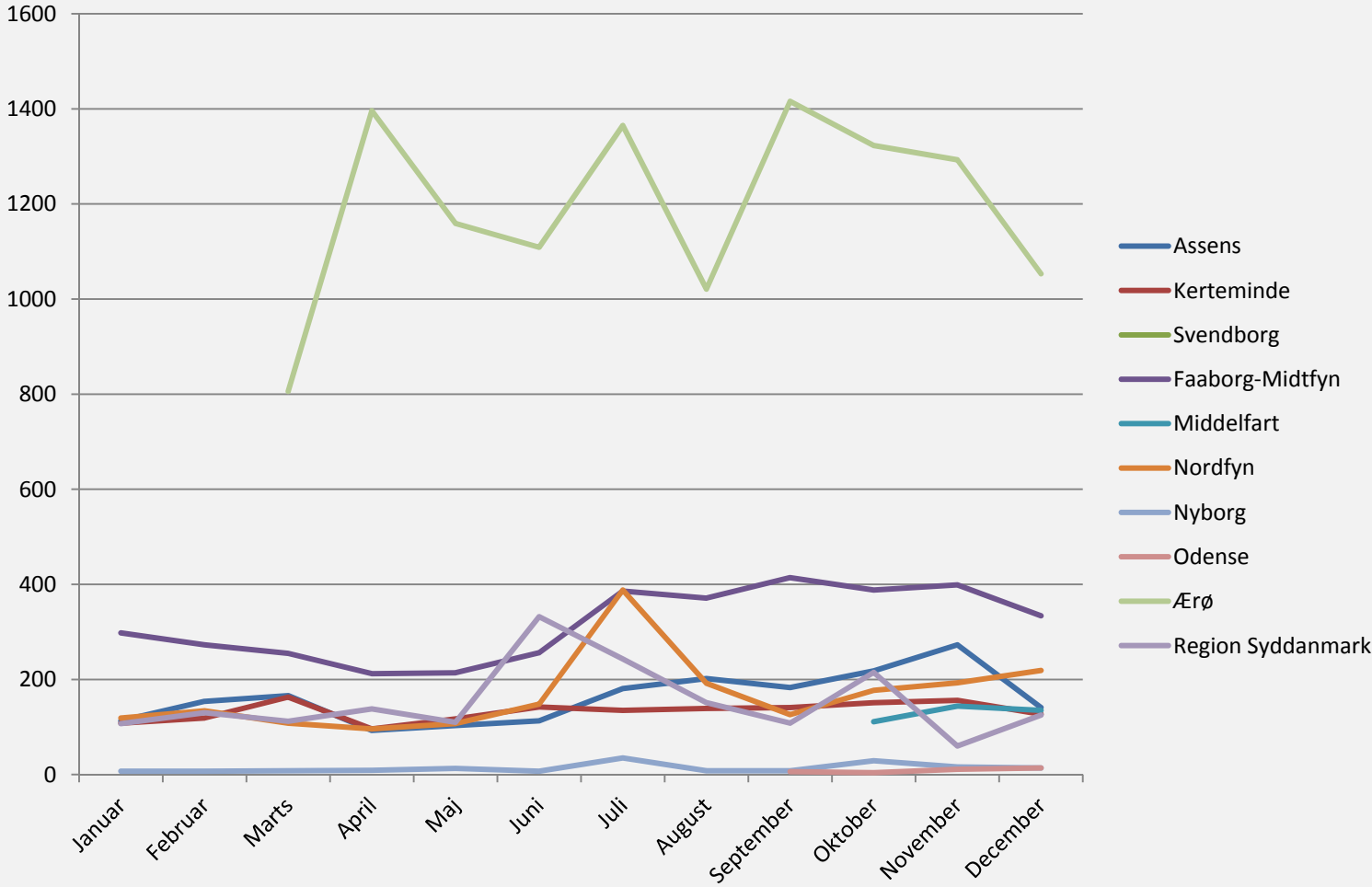
# Hvad er der sket på Fyn?

## Hver ejer sin løsning:

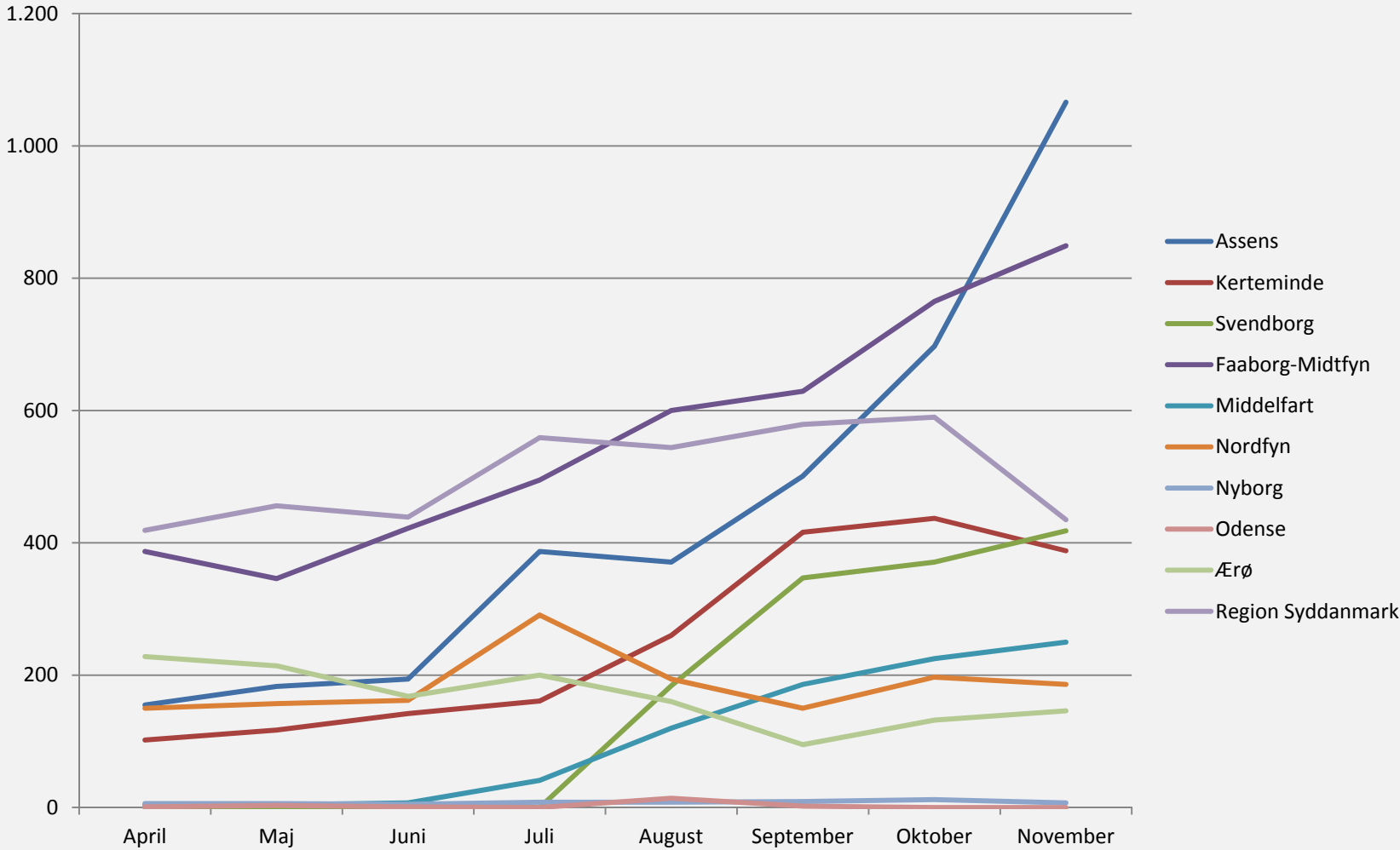
- Dør til dør i områder og tidsbånd:  
Assens  
Kerteminde og Svendborg
- Centertidspunkter i hovedbyer  
Faaborg-Midtfyn, Nordfyn, Middelfart og Nyborg
- "Køreplan" i områder:  
Odense
- Teletaxa som busrute  
Region Syddanmark
- Ærø og Langeland



# Rejser pr. måned i 2011



# Rejser pr. måned i 2012



## Udvikling 2011-2012

|                    | September-november |       |           |
|--------------------|--------------------|-------|-----------|
|                    | 2011               | 2012  | Udvikling |
| Assens             | 674                | 2.264 | 336%      |
| Kerteminde         | 448                | 1.241 | 277%      |
| Svendborg          | 0                  | 1.136 |           |
| Faaborg-Midtfyn    | 1201               | 2.243 | 187%      |
| Middelfart *       | 255                | 475   | 186%      |
| Nordfyn            | 496                | 533   | 107%      |
| Nyborg             | 53                 | 28    | 53%       |
| Odense             | 21                 | 2     | 10%       |
| Ærø                | 4032               | 373   | 9%        |
| Region Syddanmark  | 383                | 1.604 | 419%      |
| * oktober-november |                    |       |           |

- Servicen er forbedret markant i Assens, Kerteminde og Faaborg Midtfyn
- Tilbuddet i Svendborg er nystartet
- Servicen er forbedret i Middelfart og Nordfyn
- Servicen på Ærø er forringet markant
- Udviklingen hos RSD skyldes erstatning af buskørsel

| <b>Ejerbetaling (basis FynBus forventede regnskab 2012 efter 9 måneder)</b> |            |  |  |                           |                           |
|---|------------|--|--|---------------------------|---------------------------|
|   | Indbyggere | Netto busdrift<br>inkl. fællesudgifter<br>(tusind kr.) | Netto telekørsel<br>inkl. bestilling<br>(tusind kr.) | Busdrift pr.<br>indbygger | Teletaxa pr.<br>indbygger |
| <b>Assens</b>   | 41.402     | 13.156   | 379  | 318                       | 9,15                      |
| <b>Kerteminde</b>   | 23.788     | 6.623  | 389  | 278                       | 16,35                     |
| <b>Svendborg</b>  | 58.485     | 26.468   | 545  | 453                       | 9,32                      |
| <b>Faaborg-Midtfyn</b>  | 51.562     | 14.958   | 570  | 290                       | 11,05                     |
| <b>Middelfart</b>   | 37.704     | 8.274  | 285  | 219                       | 7,56                      |
| <b>Nordfyn</b>  | 29.264     | 12.264   | 222  | 419                       | 7,59                      |
| <b>Nyborg</b>   | 31.394     | 13.809   | 9  | 440                       | 0,29                      |
| <b>Odense</b>   | 191.692    | 132.969  | 2  | 694                       | 0,01                      |
| <b>Ærø</b>  | 6.607      | 4.700  | 375  | 711                       | 56,76                     |
| <b>Region Syddanmark</b>  | 484.903    | 93.419   | 783  | 193                       | 1,61                      |
| <b>Langeland</b>  | 13.005     | 5.693  |  | 438                       | 0,00                      |



## Tiden er inde til ét koncept

### **Hvis kommunen vil:**

- Understøtte bosætning ”på landet” med åben offentlig servicetrafik
- Tilbyde en demokratisk løsning, der ligestiller alle borgere
- Understøtte taxaerhvervet

## Tilbuddet, når der er få kunder

- Regionale ruter kører primært direkte mellem større bysamfund
- Uddannelsesruter kører til gymnasier og erhvervsskoler
- Lokal buskørsel er stort set skolekørsel
  - 3 afgang om dagen efter folkeskolereform?
- Buskunder bor højst 1 km. fra ruten
- Teletaxa er demokratisk, "alle" kan få glæde af den

## Teletaxa kan:

- tilbyde kørsel fra "gadedør til gadedør"
- sikre at det er muligt at komme til lægen, i butikker, besøge venner og familie selvom man ikke har bil eller vil lade den stå
- sikre at det er muligt at deltage i aktiviteter i ældrecentre, på ungdomsskoler eller den lokale idrætsforening
- sikre at man kommer på arbejde ved at blive bragt til rutebil eller tog, som fx i Faaborg-Midtfyn og måske Assens
- give mulighed for ældre kan betjene sig selv frem for at blive en "visiteret borger", som fx lægekørsel Assens og Kerteminde)
- tilbyde en billig rejse da borgerne betaler "det samme" som for bussen
- udnytte de lokale taxaer, som får flere ture, og dermed end bedre forretning
- spare penge ved at koordinere den "åbne kørsel" med visiterede kørsel

## Nem bestilling

- Du kan "ringe til Lone" på 6311 2255
- Du kan bestille i god tid, og senest 1 time før du skal køre
- Du bliver afhentet til et aftalt tidspunkt -5/+15 minutter.- med andre ord skal du være klar i op til 20 minutter.
- Du vil altid være fremme til det aftalte tidspunkt
- Men der kan være flere i bilen og den kan køre en lille omvej
- Bestilling på WEB, via Smartphone, via mail er lige om hjørnet

## Teletaxa er billig

- Teletaxa koster det samme som en busbillet
- Du kan betale kontant, rejse på periodekort men ikke på skolekort og KVIKKort
- Skal du rejse ofte kan det betale sig at købe et månedskort (eksempelvis 2 eller 3 zoner)
- PBS og smartphone er fremtidige muligheder

## Kritiske succesfaktorer

- Aftale med kommunerne om fælles koncept
- Væk med historier om "mærkelige" ture
- Korte svartider på telefonerne, og korrekt vejledning med lokalindsigt
- Mulighed for selvbetjening
- Stærk intern og eksternt branding af Teletaxa som det lokale trafiksystem i tyndbefolkede områder

## Tidsplan

- Analyse og koncept, nov. 2012-jan 2013
- Fremlæggelse for bestyrelsen, marts 2013
- Fremlæggelse for økonomiudvalg og byråd, foråret 2013
- Aftaler og lokal tilpasning, sommer og efterår
- Indførelse af nyt koncept, januar 2014

# Standardkoncept og kommunale handlemuligheder

|                  | Basis system (Fastlagt af FynBus's bestyrelse)   | Kommunale valgmuligheder  |
|------------------|--|---|
| Hvor?            | Man kan køre fra "dør til dør" i egen kommune.<br><br>Inden for eget område betales basistaksten (20 kr.).<br>Ved kørsel i flere områder betales højere takst.<br>Børn fra 4-15 halv pris. | Kommunen kan justere servicen ved:<br>At tillade kørsel i egen kommune og venneaftaler med nabokommuner.<br>At fastlægge teleområdernes størrelse og tillade kørsel i naboområder<br>At fastlægge tidsrum der kan køres i |
| Kontantpris      | Prisen fastsættes af FynBus's bestyrelse med udgangspunkt i priserne på enkeltbilletter til bus  | Ingen   |
| Rejsehjemmel     | Der kan benyttes periodekort , Udd. Kort, Hypercard, gyldige DSB billetter og kort   | Ingen   |
| Bestillingsfrist | 1 timer  | Kommunen kan reducere bestillingsfristen  |
| Afhentning       | 5 minutter før, og 15 minutter efter aftalt tidspunkt.<br>Det vil sige kunden skal være "stand by" i op til 20 minutter  | Ingen   |
| Afsætning        | Til aftalt tid, eller max. 30 minutter før.  | Ingen   |
| Omvejskørsel     | 100 % af den direkte køretid   | Ingen   |
|                  |  |   |



# Hvordan koordineres ?

Planet systemet koordinere turene

Der anvendes et tidsvindue der typisk må rykke det ønskede afhentningstidspunkt med -15/+45 min. (systemets elastik).

Når bestillingsmodtageren taster kl. 14.00 ind som ønsket afhentningstidspunkt, må systemet se efter koordineringsmuligheder fra kl. 13.45-14.45.

Det betyder, at 3 borgere der bor med 10 min. kørselsafstand kan koordineres i samme bil ➡

Kunden får oplyst afhentningstidspunkt og skal være klar -5/+15 minutter og skal være klar i op til 20 minutter.

Hvis kunden skal være ”senest fremme” til et tidspunkt vil dette altid blive overholdt

| Navn    | Ønsket afhentningstidspunkt | Afhentnings-interval | Oplyst afhentningstidspunkt | Kunden skal være klar |
|---------|-----------------------------|----------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Hansen  | Kl. 14.00                   | Kl. 13.45-14.45      | Kl. 13.50                   | Kl. 13.45-14.05       |
| Jensen  | Kl. 14.00                   | Kl. 13.45-14.45      | Kl. 14.00                   | Kl. 13.55-14.15       |
| Nielsen | Kl. 14.00                   | Kl. 13.45-14.45      | Kl. 14.10                   | Kl. 14.05-14.25       |

KL  
Danske Regioner  
Transportministeriet  
Finansministeriet

## Kommissorium for analyse af de regionale trafikskabers varetagelse af offentlige befordringsordninger

9. januar 2013

---

### 1. Baggrund

Trafikskaberne er offentlige myndigheder ejet og bestyret af både region og kommuner. Trafikskabernes opgave er at tilrettelægge den almindelige rutekørsel. Herudover kan trafikskaberne varetage en række offentlige befordringsordninger på vegne af kommuner og regioner. Det er varetagelsen af disse befordringsordninger, der er i fokus i det følgende.

Af Aftale om kommunernes økonomi for 2013 fremgår det, at *"Regeringen, Danske Regioner og KL har gennemført en analyse af de kommunale befordringsordninger. Analysen viser, at udgifterne til de kommunale befordringsordninger vil kunne reduceres med i størrelsesordenen 430 mio. kr. årligt. De skønnede gevinster følger af lavere kørselspriser via mere effektive udbud, samt at kørslen kan tilrettelægges og planlægges bedre i trafikskaberne.*

*Der igangsættes en analyse af konkrete muligheder for at indhøste de skønnede effektiviseringsgevinster fra 2014. I analysen indgår en model, hvor de regionale trafikskaber overtager ansvaret for udbud og planlægning, mens kommunerne fortsat varetager visitation og budgetansvar. Samtidig skal analysen afdække behovet og mulighederne for lokale løsninger. Analysen færdiggøres primo 2013. Regeringen og KL er enige om i fællesskab at prioritere de frigjorte effektiviseringsgevinster i forbindelse med drøftelserne om kommunernes økonomi for 2014".*

Analysens formål er at bidrage til at sikre, at trafikskaberne kan levere de lovpligtige ydelser til borgerne så billigt som muligt for kommuner og regioner og således få mest mulig trafik for pengene.

Finansministeriet har fået gennemført en kortlægning af udgifter til offentligt finansierede befordringsordninger, der forudsætter forudgående visitation, som fx læge- og skolekørsel mv. Kortlægningen viser, at de samlede udgifter til de offentligt finansierede befordringsordninger udgør knap 3 mia. kr. i kommunerne og ca. 0,9 mia. kr. i regionerne (2009-pl). Analysen viser desuden, at der er et betydeligt effektiviseringspotentiale på befordringsområdet.

En væsentlig konklusion fra rapporten er således, at kørsel, som har været konkurrenceudsat via trafikskaberne, i gennemsnit er billigere end tilsvarende kørsel, som kommuner og regioner selv har udbudt. Effektiviseringspotentialet udgør i størrelsesordenen 430 mio. kr. i kommunerne og mellem 30 og 70 mio. kr. i regionerne ved mere effektive udbud samt tilrettelæggelse og planlægning af kørslen i trafikskaberne.

### 2. Analysetemaer

#### 2.1. Baseline for administrationsudgifter

Trafikskabernes administrative omkostninger vedr. befordringsordningerne udgør ca. 12 pct. i gennemsnit, men der kan konstateres en stor variation imellem

selskaberne, og der er blandt andet konstateret stordriftsfordele i administrationen af kørselsordningerne.

Administrationsomkostningerne fremstår generelt uigennemsigtige for kommunerne og regionerne. Det er vurderingen, at det administrative omkostningsniveau vedr. befordringsordningerne er højere i trafikselskaberne end i vognmandsbranchen, om end en direkte sammenligning er vanskelig. Dette dækker dog over, at trafikselskaberne løfter dele af de administrative opgaver hos både vognmænd og kommuner/regioner.

Effektiviseringsmulighederne fsva. administrationen vurderes bl.a. at knytte sig til anvendelse af billigere og mere effektiv it-understøttelse – fx kan anvendelse af bedre dataudvekslingsstandarder effektivisere kommunikationen mellem central og vogne og dermed mindske behovet for manuel trafikstyring. Der kan ligeledes være et potentiale for optimering af arbejdsgange og bedre samarbejde mellem trafikselskaberne. Baselinemålingen skal således omfatte analyser af potentialet ved bedre arbejdsgange og it-understøttelse.

Der er derfor i analysen behov for at:

- Foretage en sammenligning af administrationsomkostninger vedr. befordringsordningerne i de enkelte trafikselskaber, herunder nedbryde/udspecificere omkostningerne på relevante enkeltposter.
- Fastlægge en baseline for et ”rimeligt” administrativt omkostningsniveau ved forskellige aktivitetsniveauer.
- Foretage benchmark af administrationsomkostninger ift. best practice i tilsvarende organisationer i udlandet (fx Sverige og Norge).
- Anvise effektiviseringstiltag m.v. mhp. nedbringelse af administrationsomkostningerne.
- Belyse, om måltallet skal være det samme for alle trafikselskaber, eller om det bør differentieres under hensyntagen til trafikvolumen, opgavesammensætning og geografi m.v.

Fastlæggelsen af baseline for administrationsomkostningerne skal primært ske på baggrund af en bottom up-analyse ved konkret gennemgang af trafikselskabernes omkostninger vedr. befordringsordningerne. Analysen skal bl.a. inddrage best practice fra tilsvarende organisationer i udlandet. Konkrete forslag på området skal ledsages af business cases og implementeringsplaner herfor.

## *2.2. It-understøttelse, herunder konkurrenceudsættelse heraf*

Det er vurderingen, at trafikselskaberne ikke er åbne over for at anvende andre kørselsplanlægningssystemer vedr. befordringsordningerne end det nuværende.

Det nuværende omkostningsniveau fsva. licenser, udvikling og support vurderes samtidig at være forholdsvis højt. Den nuværende aftaleform indebærer således, at it-omkostningerne er proportionale med aktivitetsniveauet. Det betyder, at en stigning i volumen vil medføre væsentligt øgede betalinger til leverandøren, uden at denne har tilsvarende meromkostninger.

Der er derfor i analysen behov for at:

- Foretage et review af det nuværende kørselsplanlægningssystem samt en markedskortlægning af mulige alternativer. Sammenligningen med andre mulige systemer skal blandt andet omfatte pris (herunder både investerings- og eventuelle driftsudgifter), performance, teknologi og funktionalitet, herunder brugergrænseflader for bestilling, dataudveksling og åbne/lukkede standarder.
- Foretage en komparativ analyse af trafiksselskabernes it-understøttelse ift. praksis i tilsvarende selskaber i Sverige og Norge.
- Belyse mulighederne for at opnå stordriftsfordele via ændringer i aftaleform og/eller leverandør.

Konkrete forslag på området, herunder eventuelle forslag om investeringer i nye IT-systemer, skal ledsages af business cases og implementeringsplaner i analysen.

### *2.3. Øget transparens ift. udgifter og bedre styringsinformation*

Kommuner og regioner har en naturlig interesse i løbende at kunne følge udviklingen i de realiserede priser på befordringsområdet, hvilket ikke i tilstrækkelig grad tilgodeses i dag. Således kan den styringsinformation, som trafiksselskaberne i dag leverer til kommuner og regioner, forbedres betydeligt. Det er vurderingen, at der er væsentlige uudnyttede muligheder på dette område, der ville kunne styrke kommuners og regioners styrings- og prioriteringsmuligheder væsentligt, herunder via løbende nøgletalsbenchmarking mellem trafiksselskaber. Der er derfor i analysen behov for at:

- Foretage en kortlægning af, hvilke konkrete styringsdata der bør leveres mhp. øget transparens og bedre styringsmuligheder ift. den leverede kørsel m.v.
- Belyse, om der bør stilles eksplicite krav om, at trafiksselskaberne skal stille de identificerede relevante styringsdata til rådighed for kommuner og regioner, herunder fx specifikation af kørselsudgifterne både fordelt mellem administration og kørsel, men også mellem forskellige kørselstyper.

Eventuelle udgiftsmæssige konsekvenser af konkrete forslag på området skal identificeres og skal ledsages af realiserbare implementeringsplaner for de enkelte forslag.

### *2.4. Forretningsmodel for fast rutekørsel*

Trafiksselskabernes forretningsmodel i den koordinerede kørsel fokuserer i dag primært på variabel kørsel, fx patientbefordring og lægekørsel. Derimod er selskaberne mere tilbageholdende med at ”gå ind” i fast rutekørsel under de offentlige befordringsordninger, fx skole- og specialundervisningskørsel og dagcenterkørsel for ældre og handicappede. Dette skyldes angiveligt, at ændringshåndtering er administrativt tungt, fx skoleelever som nogle dage ikke skal køre den normale tur. Movia har dog udviklet en parallel forretningsmodel for den faste kørsel, hvor ansvaret for ændringshåndtering fortsat ligger hos kommunerne og brugerne.

Det er vurderingen, at vanskelighederne med at håndtere ’fast rutekørsel’ delvist skyldes begrænsninger i det nuværende it-system, og at trafiksselskaberne ikke har (haft) tilstrækkeligt fokus på forretningsudvikling.

På baggrund heraf skal analysen:

- Belyse, om systemer på markedet, der i dag anvendes i Sverige, Norge og Tyskland, bedre understøtter en effektiv varetagelse af fast rutekørsel.
- Opstille effektive, alternative forretningsmodeller for den faste rutekørsel.

Analysen og opstillingen af alternative forretningsmodeller skal i den forbindelse:

- Afdække erfaringerne med og mulighederne for frivillige samarbejdsmodeller og/eller partnerskaber mellem kommuner og trafikskaber om den faste rutekørsel, herunder som et alternativ med mulighed for indbyggede forpligtigende elementer.
- Inddrage erfaringer og muligheder for at skabe sammenhæng og synergi mellem den faste rutekørsel og variabel kørsel.
- Vurdere fordele og ulemper ved, at alle kommuner bliver forpligtiget til at bruge trafikskaberne til den faste rutekørsel, fremfor at de enten varetager opgaven selv eller indgår frivillige partnerskaber med trafikskaber.

I analysen vil kunne indgå andre, allerede udarbejdede undersøgelser mv.

#### *2.5. Konkrete modeller, herunder business cases, og implementeringsplan*

I forlængelse af ovenstående analyseaktiviteter (2.1-2.4) skal der udarbejdes konkrete modeller for, hvordan de skønnede effektiviseringsgevinster kan indhøstes med start fra 2014, herunder opstilles business cases (dvs. inkl. både effektiviseringspotentialer og evt. implementeringsomkostninger, herunder indfasning heraf) i relevante tilfælde.

Der vil, jf. Aftalen om kommunernes økonomi for 2013, bl.a. skulle opstilles en særskilt model, der (herunder ved opstilling af konkret business case) afdækker, hvordan effektiviseringsgevinsterne kan indhøstes ved, at de regionale trafikskaber overtager ansvaret for udbud, kørselsplanlægning og trafikstyring af den kommunale visiterede befordring samt effektiviseringer mv. i forbindelse hermed.

Endvidere opstilles en model, der konkret angiver muligheder for at indhøste effektiviseringsgevinsterne ved lokale løsninger.

I opstillingen af modeller vil kunne indgå andre, allerede udarbejdede undersøgelser mv.

Som led i opstilling af konkrete modeller for indhøstning af effektiviseringsgevinsterne skal der indgå tids- og aktivitetsplan for implementeringsopgaven, herunder fx vurdering af trafikskaberens kapacitet ift. at forberede opgavevaretagelsen (fx ift. kravspecifikationer, opmåling af servicetid, brugeroprettelser mv.) i den konkrete model.

### **3. Organisering, tidsplan m.v.**

Der nedsættes en styregruppe for analysen af trafikskaberne bestående af Trafikskaberne i Danmark, Transportministeriet, Finansministeriet (formand),

Danske Regioner og KL. De enkelte regionale trafikselskaber forudsættes at stille de nødvendige projektressourcer til rådighed.

Analysen gennemføres af eksterne konsulenter, som refererer til budgetanalysens styregruppe. Udgifterne til eksterne konsulenter finansieres via STS-midler. Analysen skal forelægges budgetanalysens styregruppe medio/ultimo april 2013 til endelig godkendelse.