

## **FynBus bestyrelse**

### **Dagsorden**

**Torsdag, den 10. september 2015 kl. 16.00-18.00**

**Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense**

#### **Deltagere:**

Formand Morten Andersen, Nordfyn  
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark  
Bestyrelsesmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland  
Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart  
Bestyrelsesmedlem Per Jespersen, Nyborg  
Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense  
Bestyrelsesmedlem Birger Jensen, Svendborg  
Bestyrelsesmedlem Jesper Hempler, Kerteminde  
Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn  
Repræsentantskabsmedlem Hans Bjerregaard, Assens  
Repræsentantskabsmedlem Søren Vestergaard, Ærø

Direktør Carsten Hyldborg Jensen  
Sekretariatschef Ingrid Dissing  
Kommunikationschef Martin Bødker Krogh  
Kundechef Helle Nielsen  
Økonomichef Helle Nørgaard Andreasen

**DAGSORDEN:**

Sager til beslutning: .....	3
2. Billetudstyr i regionale busser .....	9
3. Rejseregler for buskørsel og telekørsel.....	10
4. Ny indtægtsfordeling for Telependler ordning .....	13
5. Fællesudgifter FynBus .....	16
Sag til drøftelse:.....	20
6. Reklamer på busser .....	20
Sager til orientering:.....	21
7. Konsekvenser af letbanearbejdet i Odense Kommune .....	21
8. Status for implementering af rejsekort, herunder kortkonvertering .....	21
9. Beretning om harmonisering af taksterne i den kollektive trafik .....	25
10. Meddelelser .....	25
11. Eventuelt.....	25

**Sager til beslutning:****I. Budget 2016 og forventet regnskab for 2015****Sagsnummer:**

201503-12023

**Resumé:**

Administrationen fremlægger forslag til budget for 2016, og budgetoverslag for årene 2017-2019 til godkendelse. Desuden fremlægges forventet regnskab 2015 til orientering.

**Sagsfremstilling:**

Administrationen aflægger forventede regnskab for 2015 til orientering, og fremsætter budget 2016 med budgetoverslag for 2017-2019 til godkendelse.

Budgettet indeholder forslag til udmøntning af anlægsrammen, som der skal tages særskilt stilling til.

**Busdriften**Hovedtal

Ejerkredsens ejerbidrag til busdriften forventes at udgøre 372,8 mio. kroner i 2015. Det er en merudgift på 11,0 mio. kroner og 3,0 % i forhold til budgettet. Ejerbidraget for budget 2016 forventes at udgøre 356,0 mio. kroner, hvilket er en mindredgift i forhold til forventet 2015 på 16,8 mio. kroner og 4,5 %.

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Forventet 2015	Budget 2016
<b>Busdrift</b>					
Indtægter	-229,3	-235,3	-248,5	-235,7	-236,0
Bruttoudgifter	504,4	510,7	528,8	522,2	499,0
Busdrift netto	<b>275,1</b>	<b>275,5</b>	<b>280,3</b>	<b>286,5</b>	<b>263,0</b>
Opkrævede fællesudgifter	63,1	62,9	65,5	66,3	70,0
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>338,3</b>	<b>338,3</b>	<b>345,8</b>	<b>352,8</b>	<b>333,1</b>
<b>Ejerbidrag telekørsel</b>	<b>8,6</b>	<b>14,6</b>	<b>15,9</b>	<b>19,9</b>	<b>23,0</b>
<b>Ejerbidrag</b>	<b>346,8</b>	<b>353,0</b>	<b>361,8</b>	<b>372,8</b>	<b>356,0</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

**Forventet regnskab for 2015**

De væsentligste forklaringer til afvigelsen fra budget 2015 er angivet nedenfor:

Indtægter

Indtægterne forventes at være 12,8 mio. kroner lavere end budgetteret, svarende til 5,4 %. Mindreindtægten skyldes primært:

- 5,9 mio. kroner i mindreindtægt, som følge af, at passagervæksten forventes at blive 0 % mod budgetteret 2,4 %.
- 1,0 mio. kroner i mindreindtægt på ungdomskort, primært som følge af, at satserne for fritidskompensation på ungdomskort er sat ned af transportministeriet,
- 3,2 mio. kroner i mindreindtægter fra Målstyret markedsføring, dels som følge af periodeforskydning på 1,7 mio. kroner, og dels som følge af lavere forventninger til "Pendlersprojektet" på 1,4 mio. kroner. Der er indsat en kort status på anvendelse af midlerne fra Målrettet markedsføring til projektet "Pendlereksperimentet" i bilag I.1.
- 2,0 mio. kroner i mindreindtægter, som følge af, at indtægterne for 2014 blev realiseret på et lavere niveau end forventet på tidspunkt for udarbejdelsen af budget.
- 0,9 mio. kroner mindre i skolekortindtægter, som følge af, at der forventes udstedt færre skolekort i 2015 end i 2014.

Udestående med DSB omkring Bus/tog indtægter er endnu ikke afklaret.

#### Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne forventes at være 6,6 mio. kroner lavere end budgetteret, svarende til 1,3 %. Mindreudgiften skyldes primært:

- 7,8 mio. kroner vedrørende Odense Kommune. Mindreudgiften skyldes primært, at der er indgået en væsentligt billigere kontrakt for busdriften i Odense Kommune pr. 1. august. Endvidere mindreudgifter til dublering, da vækst i henhold til Odense Kommunes strategi på 4,0 mio. kroner, har været placeret under dublering, idet udmøntningen ikke var kendt på budgettidspunktet.
- -2,3 mio. kroner i højere kørselsudgifter, som følge af ændringer i kørselsomfang samt fald i entreprenørindeks, som opvejes af olieafdækningen.
- 0,9 mio. kroner i forventet mindreudgift til incitamentskontrakter, idet bonus for det første halvår ikke fuldt ud udnytter den afsatte ramme.

#### Fællesudgifter

Fællesudgifterne forventes i 2015 at udgøre 63,7 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 1,0 mio. kroner i forhold til budget. Merudgiften skyldes primært udgifter i forbindelse med fratrædelse af den tidligere økonomichef, ansættelse af en jurist, ansættelse af en planlægger og udgifter til advokat i forbindelse med arbejdsklausuler. Merudgiften finansieres for så vidt angår 0,5 mio. kroner via tidligere års mindreforbrug, mens der overføres 0,5 mio. kroner som forventes finansieret via et mindreforbrug de kommende år.

#### Anlægsprojekt køreplanssystem

Anlægsprojektet vedrørende nyt køreplanssystem er udskudt på ubestemt tid. Der er afholdt 0,2 mio. kroner på projektet. Såfremt systemet senere ønskes anskaffet, vil der blive ansøgt herom igen. Øvrige anlægsudgifterne forventes afholdt indenfor rammen. Se bilag I.1.5 herom.

#### Ejerbidrag telekørselsudgifter

Ejerbidrag ifm. telekørselsudgifter forventes at blive 4,0 mio. kroner højere end budget. Dette skyldes primært, at antallet af passagerer i telekørselsordningen forventes at stige med 18.433 i forhold til budget, svarende til 14,8 %, samt at der var budgetteret med en selvbetjeningsgrad ved bestilling af telekørsel på 30 %, men selvbetjeningsgraden forventes kun at blive 5,5% i 2015. Årsagen til stigningen i aktiviteten er primært helårseffekten af indførelse af nyt fælles telekør-

selskoncept i august 2014, som betyder vækst i antal passagerer, især i Faaborg-Midtfyn, Nordfyn og Svendborg.

Den samlede merudgift på 11,0 mio. kroner dækker over, at nogle ejere får en merudgift og andre en mindreudgift.

De væsentligste budgetafvigelser knytter sig til merudgifter for Region Syddanmark, Faaborg-Midtfyn, Nordfyns og Svendborg kommune på henholdsvis 6,8, 2,2, 2,7 og 1,3 mio. kroner samt mindreforbrug for Odense Kommune på 2,1 mio. kroner.

### **Budget for 2016**

De overordnede forklaringer til at ejerbidraget for budget 2016 er 16,8 mio. kroner lavere end forventet regnskab 2015 er angivet nedenfor:

#### Passagerindtægter

Passagerindtægterne for 2016 er 0,3 mio. kroner højere end forventet for 2015 og indregnet ud fra forudsætninger om at:

- Takststigningsloftet for 2016 på 1,3 % udnyttes fuldt ud, hvilket giver merindtægter på ca. 3,0 mio. kroner.
- Der vil ikke blive forelagt forslag til udmøntning af takststigningen for 2016 i forbindelse med budget 2016. FynBus er på nuværende tidspunkt i dialog med DSB om fastsættelse af takster i forbindelse med overgang til rejsekortet, men afventer de foreløbige reaktioner på Rigsrevisionens beretning om takstharmonisering fra mødet med transportminister Hans Christian Schmidt den 9. september 2015. Forslag til udmøntning af takststigningen for 2016 vil blive forelagt på det kommende bestyrelsesmøde.
- Passagervæksten for 2016 er som udgangspunkt indregnet med 0 %, mens der i overslagsårene 2017-19 er indregnet den sædvanlige stigning på 2,5 %. For Odense Kommune er der indregnet en negativ vækst på 2 % og et passagerfald i 2016 på 266.667, som følge af letbanearbejdet. Samlet set giver det en indtægtsreduktion i forhold til forventet 2015 på 4,1 mio. kroner.
- Målstyret markedsføring er indregnet med 2,7 mio. kroner, hvilket er 1,7 mio. kroner højere end forventet regnskab for 2015. FynBus har udover periodeforskydning fra 2015 på 1,7 mio. kroner, indregnet 1,0 mio. kroner på baggrund af effekter fra målstyret markedsføring for 2016. FynBus forventer ikke at iværksætte mange nye projekter, da erfaringerne fra nuværende projekter først skal evalueres, så erfaringerne herfra kan inddrages i fremtidigt arbejde, ligesom 2016 skal bruges på overgangen til Rejsekortet.

#### Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne for 2016 er opgjort med baggrund i kendskab til køreplanerne for august 2015, samt, for Odense Kommunes vedkommende, med baggrund i effekten af etablering af letbanen. Pristalsregulering af entreprenørkontrakterne forventes at udgøre 1,1 % for entreprenørkontrakter før 2010 og 1,3 % for entreprenørkontrakter fra 2010 og senere. Bruttoudgifterne forventes at udgøre 499,0 mio. kroner, hvilket er 23,2 mio. kroner lavere end forventet 2015. Dette skyldes primært:

- 6,0 mio. kroner, idet det er indregnet at Ærø forventes at udtræde af Fynbus pr. 31.12.2015.
- -3,0 mio. kroner i nettostigning i aktiviteten, ekskl. Odense Kommune.
- 15,9 mio. kroner i mindre entreprenørudgifter til Odense Kommune, idet der er indgået en væsentligt billigere kontrakt for busdriften i Odense Kommune pr. 1. august 2015.
- -3,0 mio. kroner, idet der er indregnet udgifter for 1,1 mio. kroner til Målstyret markedsføring for 2016 mod 4,1 mio. kroner i forventet 2015.
- 9,3 mio. kroner idet olierisikoen på budget tidspunktet er neutralt.

### Fællesudgifter

Rammen for fællesudgifterne er indeksreguleret med 1,6 %, tillagt forventede merudgifter i forbindelse med anvendelse af Rejsekortet på 5,7 mio. kroner. Og reduceret med 0,5 mio. kroner, som følge af Ærøs forventede udtræden. I bilag 1.1 fremgår en oversigt over udviklingen i fællesudgifter fra 2013-2016 i 2013 priser, som viser at rammen stort set er uændret i perioden.

### Ejerbidrag telekørselsudgifter

Ejerbidrag for telekørselsudgifter forventes at være 3,1 mio. kroner og 15,6 % højere end forventet regnskab for 2015. Stigningen skyldes fortsat øget aktivitetsniveau. Forventningerne til telekørsel er indregnet ud fra kommunernes nuværende niveau og servicetilbud samt forventning til udviklingen i kørslen.

### **Anlægsprojekter**

Rammen for anlægsbudgettet for 2016 er fastlagt med baggrund i rammen for 2015 og er pristalsreguleret. Rammen udgør 3,5 mio. kroner. Direktionen indstiller at bestyrelsen godkender følgende 4 anlægsprojekter på i alt 1,2 mio. kroner:

- Selvbetjening telekørsel – 0,8 mio. kroner
- Ambassadørbil - 0,2 mio. kroner
- Økonomiintegration tele- og handicapkørsel – 0,1 mio. kroner
- Kundehenvendelser – 0,1 mio. kroner

Anlægsprojekterne er nærmere beskrevet i bilagene 1.1.1 – 1.1.4 Forskel mellem rammen og investeringsansøgningerne på 2,3 mio. kroner forventes ikke udnyttet i 2016.

### **Flextrafik**

I nedenstående tabel er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2013 til 2016 vist.

Tabel 2: Antal personture

Antal personture	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Forventet 2015	Budget 2016
Handicapkørsel	116.478	117.786	120.700	116.541	121.881
Anden kørsel	203.866	616.422	701.607	512.824	296.518
<b>Handicap og anden kørsel</b>	<b>320.344</b>	<b>734.208</b>	<b>822.307</b>	<b>629.365</b>	<b>418.399</b>
Telekørsel*	80.329	101.429	124.383	142.816	167.655
I alt	400.673	835.637	946.690	772.181	586.054
Siddende Patientbehandling*	210.947	219.404	224.391	224.684	229.833
<b>I alt**</b>	<b>611.620</b>	<b>1.055.041</b>	<b>1.171.081</b>	<b>996.865</b>	<b>815.887</b>

\*Telekørsel udgiftsføres under busdriften. Når telekørsel medtages i denne tabel er det udtryk for at telekørsel driftsmæssigt hænger sammen med øvrige kørselsordninger i Flextrafik og er en del af den samlede aktivitet, som muliggør en øget koordinering.

\*\* Der indgår ikke ture for lukket skolekørsel, da antallet af ture ikke kan sidestilles med måden, hvorpå personture opgøres. Lukket skolekørsel indgår alene med entreprenørudgiften.

## 2015

Det fremgår af tabellen, at antallet af personture til handicap- og anden kørsel i 2015 forventes at udgøre 192.942 færre personture end budgetteret, hvilket er et fald på 23,5 %. Det forventede fald i 2015 i forhold til budget skyldes:

- 217.697 personture i Odense, hvilket primært skyldes at Odense fra 1. August 2015 har valgt, at udbyde en stor andel af "anden kørsel", som rammeaftale, hvor vognmanden står for planlægning og udførsel af kørslen. Odense betaler her pr. tur til vognmanden. På grund af de nye rammeaftaler, står FynBus udelukkende for udbuddet, og derfor medtages ingen af disse ture hos FynBus. Desuden har Odense valgt at ændre ordningen for lægekørsel pr. 1. marts, således at borgerne skal tage en taxa og efterfølgende få udgiften refunderet hos Odense Kommune.
- Der forventes 12.869 flere personture i Nordfyn, som følge af opstart af Aktivitets- og genoptræningskørsel.
- Der forventes 9.330 flere personture i Assens primært på dagcenter og specialskolekørsel, da omfanget af kørsel er højere end budgetteret, mens elevkørsel er reduceret.

## 2016

I budgetforslag 2016 forventes et yderligere fald i antallet af personture på 210.966 personture, svarende til et fald på 33,5 % til 418.399 personture. Faldet skyldes primært, helårseffekten af ændringerne i kørslen for 2015.

## **Hovedtal**

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 3: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Forventet 2015	Budget 2016
Indtægter	-6,3	-6,5	-6,4	-6,5	-6,8
Entreprenørudgifter	51,5	119,8	128,1	96,0	65,9
<b>Flex udgifter netto</b>	<b>45,3</b>	<b>113,2</b>	<b>121,8</b>	<b>89,5</b>	<b>59,1</b>
Fællesudgifter	23,0	28,3	26,5	24,8	21,1
<b>Ejerbidrag</b>	<b>68,3</b>	<b>141,5</b>	<b>148,3</b>	<b>114,3</b>	<b>80,2</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Opgørelsen er ekskl. telekørsel og nettokørselsudgifter til kørsel til siddende patientbefordring. Afregning af kørselsudgifter overfor entreprenørerne for den siddende patientbefordring forstås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab. Telekørslen fremgår af tallene for kollektiv trafik.

## 2015

Ejerbidraget forventes i 2015 at udgøre 114,3 mio. kroner. Det svarer til en mindreudgift på 34,1 mio. kroner eller 23,0 % i forhold til budget 2015.

Den overordnede forklaring på budgetafvigelsen er det faldende aktivitetsniveau, som der er redegjort for ovenfor, idet antallet af ture for handicap- og anden kørsel er faldet med 23,5 %, mens entreprenørudgifterne for handicap og anden kørsel er faldet med 25,1 %.

Entreprenørudgiften pr. persontur forventes i 2015 at være 145 kroner, mod budgetteret 149 kroner. Ændringen er påvirket af det faldende turantal, som følge af at Odense ligger kørslen over i rammeaftaler.

### 2016

Ejerbidraget for 2016 forventes at udgør 80,2 mio. kroner. Det er 34,1 mio. kroner eller 29,8 % mindre end forventet 2015, hvilket ligeledes skyldes det faldende aktivitetsniveau. Entreprenørudgiften pr. persontur forventes i 2016 at være 144 kroner.

Udviklingen i fordelingen af fællesudgifter pr. persontur for de enkelte kørselstyper fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 4: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner		Regnskab 2014	Budget 2015	Forventet 2015	Budget 2016
<b>Faste fællesudgifter</b>	Kommunal kørsel	24,1	21,6	22,5	25,1
	Siddende patientbefordring	26,3	23,2	24,6	26,9
<b>Variable fællesudgifter</b>	SBH-kørsler	17,1	14,5	14,5	11,7
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	11,1	9,1	9,1	7,3
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	12,7	10,9	10,9	8,8
	Specialscolekørsel	21,2	18,1	18,1	14,6
	Telekørsel	25,4	21,8	21,7	17,5

### 2015

Det fremgår af tabellen at de faste fællesudgifter pr. persontur for 2015 forventes at blive lidt højere end budgetteret, men lavere end 2014, mens samtlige variable fællesudgifter forventes at være på niveau med eller lavere end budgetteret.

### 2016

For 2016 ses en væsentlig stigning i de faste fællesudgifter pr. persontur, mens de variable fællesudgifter pr. persontur forventes at falde yderligere. Stigningen i de faste udgifter pr. tur skyldes det store fald antallet af ture der er sket fra 2015 til 2016. Der vil løbende blive arbejdet på at tilpasse fællesudgifterne. Fællesudgifterne for Flexkørsel er faldet fra 24,8 mio. kroner for forventet 2015 til 21,1 mio. kroner for 2016, hvilket er en mindreudgift på 3,8 mio. kroner og 15,3 %.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen



- Godkender budget 2015 og budgetoverslag 2016-18, herunder:
  - de 4 forelagte anlægsinvesteringer.
- Tager forventet regnskab for 2015 til efterretning.

### Vedtagelse:

#### Bilag:

Bilag 1.1	Notat forventet regnskab 2015 og budget 2016
Bilag 1.1.1-1.1.4	Anlægsinvesteringer
Bilag 1.1.5	Notat Anskaffelse af nyt køreplanssystem INIT
Bilag 1.2	Internt forventet regnskab 2015 og budget 2016 med budgetoverslag 2017-2019
Bilag 1.3	Notat forventet regnskab 2015 og budget 2016 på ejerniveau
Bilag 1.4	Internt forventet regnskab 2015 og budget 2016 med budgetoverslag 2017-2019 på ejerniveau

## 2. Billetudstyr i regionale busser

### Sagsnummer:

201509-12861

### Resumé:

FynBus forventer at have implementeret Rejsekort udstyr i samtlige busser senest 1. november 2016, samtidig med at det nuværende billetudstyr forventes at være i busserne frem til foråret 2017.

Den nye regionale buskontrakt starter oktober 2016, hvilket betyder, at alle nye regionale busser skal installeres med både Rejsekort og FynBus' nuværende billetudstyr. Det kræver, at de nye regionale busser installeres med basisudstyr (alt udstyr ud over billetmaskine og kortlæser), og FynBus har ikke tilstrækkeligt reserveudstyr til at håndtere dette.

For at FynBus på den tekniske side kan sikre et gnidningsfrit kontraktskifte, er der behov for at indkøbe supplerende udstyr til basisinstallation for 1,7 mio. kr. Dette foreslås finansieret over egenkapitalen.

### Sagsfremstilling:

Rejsekortet og FynBus' nuværende rejsehjemler skal fungere parallelt i perioden fra den nye kontrakt for den regionale kørsel starter medio oktober 2016 og frem til forventet endelig udfasning af FynBus' nuværende billetudstyr senest marts 2017.

Det betyder, at

- de nuværende regionale busser skal køre med FynBus' nuværende billetudstyr helt frem til kontraktoverdragelse medio oktober 2016, og
- de nye regionale busser fra kontraktstart oktober 2016 skal være installeret med både rejsekortudstyr og FynBus' nuværende billetudstyr.

FynBus forventer at have rejsekortudstyr i brug i samtlige busser senest 1. november 2016. De sidste busser der udstyres med rejsekortudstyr, bliver de regionale busser.

Monteringen af FynBus' nuværende udstyr i de nye regionalbusser vil skulle ske fra ca. 1. august 2016.

FynBus har dog ikke reserveudstyr til montering i begge sæt regionale busser. For at sikre fortsat billettering på det nuværende udstyr ved kontraktskiftet, skal der foretages en basisinstallation i de nye regionale busser. Billetmaskine og kortlæser kan derefter skiftes fra dag til dag, hvis basisinstallationen er på plads i alle nye regionale busser.

Forventningen er, at der skal laves basisinstallation i op til 128 busser.

Den samlede omkostning hertil vurderes maksimalt at beløbe sig til 3,0 mio. kr.

FynBus fik på bestyrelsesmødet 20. november 2014 bevilliget 1,8 mio. kr. af egenkapitalen til meromkostninger til billetudstyr i forbindelse med implementering af Odense kontrakten pr. 1. august 2015. Forbruget hertil har i alt været 1,1 mio. kr.

Af de samlede omkostninger på maksimalt 3,0 mio. kr. kan 0,6 mio. kr. dækkes af FynBus løbende driftsbudget og 0,7 mio. kr. kan dækkes af de ubrugte midler tildelt den 20. november 2014 til Odense kontrakten. Herudover resterer et finansieringsbehov på 1,7 mio. kr.

Investering i det nuværende billetudstyr har primært været finansieret over udviklingspuljen i forbindelse med FynBus' egenkapital. Det foreslås derfor, at investeringen på maksimalt 1,7 mio. kroner til udvidelse af billetudstyr finansieres over egenkapitalen.

Egenkapitalen er primært reserveret til opretholdelse af likviditet til at finansiere budgetsikkerhedsmodellen. Det vurderes, at investeringen ikke vil give anledning til problemer i forhold til budgetsikkerhedsmodellen.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- der indkøbes det fornødne billetudstyr til basisinstallation af de kommende regionale busser
- meromkostningen på op til 1,7 mio. kr. finansieres over egenkapitalen

#### **Vedtagelse:**

### **3. Rejseregler for buskørsel og telekørsel**

#### **Sagsnummer:**

201505-12396

#### **Resumé:**

FynBus' rejseregler opdateres én gang om året eller når der er behov for dette. Den foreliggende revision af rejsereglerne vedrører både rejseregler for bus og rejseregler for telekørsel.

*Revisionen indeholder både sproglige og indholdsmæssige ændringer.*

### **Sagsfremstilling:**

FynBus' rejseregler for buskørsel og telekørsel opdateres og fornyes én gang hvert år med henblik på at sikre relevante og aktuelle rejseregler for kunderne i henholdsvis busser og teletaxier. Der er et sæt rejseregler for buskørsel og et sæt for telekørsel. Med henblik på bestyrelsens godkendelse fremlægges her forslag til rejseregler for buskørsel og for telekørsel 2015.

#### Rejseregler for buskørsel

Ændringerne i rejseregler for buskørsel er dels af sproglig karakter, dels af indholdsmæssig karakter. De sproglige rettelser vil ikke blive omtalt yderligere.

De vigtigste indholdsmæssige rettelser og tilføjelser omfatter følgende:

- a. Punkt 3: Det præciseres bl.a., at klapvogne/barnevogne, der medbringes som rejsegods, skal kunne bremses, og at forældre/ledsagere med børn i klapvogne/barnevogne, altid skal blive ved barnet.
- b. Punkt 7: Det præciseres hvilken dokumentation blinde og handicappede skal fremvise, herunder ledsagerkort, samt hvilke rejsehjemler blinde og handicappede og deres ledsagere får rabat på: enkeltbilletter, 10-turs kort, Kvikkort, periodekort og tilkøb.
- c. Punkt 9: Et-hjulede cykler ligestilles med to-hjulede cykler med hensyn til adgang og billetpris.
- d. Punkt 10: Adgang til udskiftning af defekte buskort beskrives i detaljer med henblik på bedre kundeservice.
- e. Punkt 12: Det præciseres, at hunde skal føres i en max. én meter lang hundesnor i bussen.
- f. Punkt 14: Regler for tilbagebetaling og alternativ transport ved forstyrrelser i driften præciseres.
- g. Punkt 22: Anvendelse af Kontrolafgift som rejsehjemmel præciseres. Passageren kan foretage én uafbrudt rejse til bussens endestation med Kontrolafgiften, for børn dog gældende til alle busser og tog i takstområdet inden for 2 timer.
- h. Punkt 23: Som følge af den teknologiske udvikling og udbredelse af digitale rejsehjemler og kvitteringer, er det præciseret, at fx billetten kan fremvises på enten papir, kort med kvittering eller på læsbar skærm.
- i. Punkt 25: Det er præciseret, at el-kørestole ikke kan medtages i bussen.
- j. Punkt 27: Det er præciseret, at det ikke er tilladt at medbringe åbne mad- og drikkebeholdere i bussen.
- k. Punkt 34: Det præciseres, at Ungdomskort kun refunderes, hvis der er min. 30 dage tilbage på kortet.
- l. Punkt 39: De nye regler om rygning på Odense Banegaardcenter og opmærkede rygeområde omtales.

m. Punkt 43: Ikrafttrædelsesdato for de nye rejseregler er den 1. oktober 2015.

Forslag til reviderede rejseregler for buskørsel er vedlagt som bilag 3.1.

#### Rejseregler for telekørsel

Ændringerne i rejseregler for telekørsel har en anden historik end rejseregler for buskørsel. Dette skyldes primært, at der ikke har været tale om samme form for erfaringsdannelse med rejseregler for telekørsel, som der har været med buskørsel.

Ud over sproglige ændringer er de vigtigste ændringer og tilføjelser følgende:

- a. Der redegøres for, at der er forskellige former for telekørsel med visse forskelle i regler – der i så fald fremgår af særskilte handelsbetingelser eller den enkelte køreplan.
- b. Punkt 4: Tilføjelse af mulighed for internetbestilling med visse begrænsninger.
- c. Punkt 5: Tilføjelse af mulighed for betaling med betalingskort ved internetbestilling. Det påpeges endvidere, at Telependler kun er for periodekortkunder.
- d. Punkt 6: Tilføjelse af information om, at man i kommunens køreplan for telekørsel, kan se hvilke kort og billetter, der kan bruges i den enkelte kommune til den pågældende type telekørsel. Tilføjelse af beskrivelse af, i hvilke teleområder periodekort fra FynBus og DSB kan bruges som rejsehjemmel i telekørsel.
- e. Punkt 7: Tilføjelse af information om, at selvbetjeningskunder ved tilmelding siger ja til yderligere handelsbetingelser.
- f. Punkt 8: Ved selvbetjeningsbestilling kan der være mulighed for, at betaling trækkes via betalingskort, hvorfor betaling ikke sker ved påstigning.
- g. Punkt 11: Indsat uddybende tekst om, hvornår teletaxien er rettidig, og hvornår der er rejsetidsgaranti. Der er særlige forhold vedrørende korrespondancer og driftsforstyrrelser for Telependler i handelsbetingelserne for Telependler.
- h. Punkt 16: Det eneste upersonlige rejsehjemmel der kan anvendes i almindelig teletaxi er DSB-billetter.
- i. Punkt 20: Påpejning af, at det ved bestilling skal oplyses, hvilke hjælpemidler der medbringes.
- j. Punkt 21: Uddybning af, at der ikke må medbringes åbne beholdere med mad og drikkevarer.
- k. Punkt 26: Påpejning af, at det er vigtigt, at man afbestiller, hvis man ikke skal køre alligevel.
- l. Punkt 28: Indsat uddybende tekst om, hvornår bilen er rettidig, og hvornår der er rejsetidsgaranti. Der er særlige forhold vedrørende korrespondancer og driftsforstyrrelser for Telependler i handelsbetingelserne for Telependler.
- m. Punkt 30: Indsat supplerende information om personlige kort og upersonlige DSB-billetter i Teletaxi.

Forslag til reviderede rejseregler for telekørsel er vedlagt som bilag 3.2

Før offentliggørelse på FynBus' hjemmeside vil rejsereglerne blive redigeret sprogligt, således at de fremstår sprogligt ensartede og letforståelige for passagererne.

Der arbejdes i øjeblikket i Bus & Tog regi på et landsdækkende rejseregelsæt. Et fælles sæt rejseregler er nødvendige efterhånden som Rejsekortet udbredes til alle landsdele og passagerne skal forholde sig til et mere omfattende fælles produktudbud fra trafiksselskaberne.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- forslag til reviderede rejseregler for buskørsel og telekørsel til ikrafttræden den 1. oktober 2015

#### **Vedtagelse:**

#### **Bilag:**

Bilag 3.1	Forslag til Rejseregler for buskørsel pr. 1. oktober 2015
Bilag 3.2	Forslag til Rejseregler for telekørsel pr. 1. oktober 2015

## **4. Ny indtægtsfordeling for Telependler ordning**

#### **Sagsnummer:**

201508-12796

#### **Resumé:**

*I FynBus udgør telekørselsordningerne en stigende andel af den kollektive trafik, og rejsehjemlen til en stor del af kørslen sker med FynBus periodekort. For Telependler ordningen viser passagerstatistikken imidlertid, at brugen af periodekort giver en u hensigtsmæssig indtægtsfordeling. Årsagen hertil er, at Telependler ruter ofte ligger i forlængelse af regionale ruter og derfor tilfalder indtægterne Region Syddanmark. Det betyder, at kommunerne kun i begrænset omfang får andel i indtægterne.*

*I Teletaxi ordningen betales hovedparten af rejserne kontant og der er ikke behov for en ændret indtægtsfordeling.*

*Der indstilles til bestyrelsen, at der fra 2016 laves en indtægtsdelingsmodel for Telependler ordningen, hvor kommunerne kompenseres med en overførsel af indtægter fra busdriften til Telependler ordningen. Overførslen sker kvartalsvist efter beregning af FynBus.*

*I indtægtsdelingsmodellen anvendes en betaling på 5 kr. pr. tur, som tilfalder den kommune, som afholder Telependler udgiften, fremfor at hele rejsens indtægt tilfalder Regionen.*

#### **Sagsfremstilling:**

I november 2013 vedtog FynBus' bestyrelse et fælles koncept for telekørsel, hvor der fra 2014 tilbydes to typer telekørsel: Teletaxi og Telependler. De to typer telekørsel er beskrevet kort i skema 1:

Skema 1: Beskrivelse af telekørsel Teletaxi og Telependler

	<b>Teletaxi</b>	<b>Telependler</b>
Forudsætning for brug	Alle kan bruge teletaxi	Indehavere af FynBus/DSB Periodekort eller Ungdomskort
Hvor kan man køre med ...	Adresse til adresse i forud definerede områder i kommunen, som fremgår se køreplanerne	Tilbringerkørsel til/fra en adresse til/fra stoppested/Knudepunkt med bus- eller togforbindelse.
Hvornår kan man køre med ...	Kommunen vælger moduler i tidsrummet kl. 9.00 – 23.00	Mellem kl. 5.30 – 23.00
Hvordan bestiller man ...	Turen bestilles senest 2 timer før ønsket afrejse via tlf. eller web	Skriftlig aftale om transport i en periode, min. for 14 dage
Pris	25 kr. for rejse i ét teleområde i kommunen, 40 kr. for rejse i to teleområder, 50 kr. for tre teleområder i kommunen. Har man et FynBus/DSB periodekort eller DSB Billet, der er gyldigt til strækningen, kan man køre gratis	Telependler er gratis for periodekort/Ungdomskort kunder.
Flere informationer på FynBus' hjemmeside:	Fynbus.dk/telekoersel	Fynbus.dk/telependler

Telependler skal således ses som et pendlertilbud i forlængelse af en vanlig rejse på et periodekort, mens teletaxi skal ses som et tilbud om ad hoc transport på tidspunkter, hvor lokalruterne ikke kører i kommunerne.

FynBus' bestyrelse vedtog ligeledes i november 2013, at følgende rejsehjemler kan benyttes i de to typer telekørsel:

### **Teletaxi**

I Teletaxi, kan der køres med følgende rejsehjemler:

- 1) Kontant betaling
- 2) FynBus periodekort (alm. månedskort, erhvervskort, pensionistkort og ungdomskort – sidstnævnte dog ikke i Assens Kommune, Faaborg-Midtfyn Kommune og Kerteminde Kommune)
- 3) DSB kort og DSB billetter

#### **Ad 1)**

Som hovedregel betales der kontant i teletaxaen. Indtægterne tildeles den ejer, der også afholder udgifterne.

#### **Ad 2)**

Som det er i dag fordeles indtægter fra periodekort udelukkende mellem busruter og ikke til telekørsel. Periodekort indtægterne fordeles efter forbrug til ejeren af busruten. Er kortet ikke brugt min. 26 gange i bussen fordeles "restindtægten" til ejeren af den strækning, som kortet er gyldigt til. Periodekort indtægterne indgår i den ordinære busdrift. Såfremt indehaveren af periodekort ofte rejser med telekørsel vil en andel af indtægten dermed tilfalde kommunen.

#### **Ad 3)**

Ved brug af DSB kort og billetter skal rejsehjemlen være udstedt til slutdestinationen, hvis der skal køres mellem områder (zoner), ellers kan der kun køres indenfor området af rejsehjemlens destination. Indtægterne indgår i busdriften under Bus & Tog samarbejdet.

I dag fremgår den enkelte ejers indtægter for Teletaxi kun under telekørsel, hvis kunden betaler kontant. Kontantbetalingen udgør langt størstedelen af de samlede indtægter. Indtægter fra pkt. 2 og 3 indgår i den ordinære busdrift og udgør kun en lille del af de samlede indtægter.

### **Telependler:**

I Telependler ordningen kan der køres med følgende rejsehjemler:

- 1) Fynbus Periodekort (alm. månedskort, erhvervskort og pensionistkort)
- 2) Ungdomskort

Gældende for pendlerordningen er, at kunden tilmelder sig ordningen og benytter et FynBus periodekort eller ungdomskort som rejsehjemmel. Indtægterne herfra indgår i busdriften. Dette giver en uhensigtsmæssig indtægtsfordeling, fordi passagerer med periodekort ofte rejser med regionale busser. Derfor tilfalder indtægten som udgangspunkt Region Syd-danmark, medmindre kortet anvendes under 26 gange. Det betyder, at kommunerne kun i begrænset omfang får andel i indtægterne.

### **Behov for ny fordeling af indtægterne**

FynBus forventer, at telekørselsordningerne i de kommende år vil udgøre en stadig stigende andel af den kollektive trafik. Specielt for Telependler ordningen, hvor periodekort giver en uhensigtsmæssig indtægtsfordeling, er der behov for en ændret finansiering.

I Teletaxi ordningen betales langt hovedparten af rejserne kontant og her er ikke samme behov for en ændret indtægtsfordeling.

Det indstilles til bestyrelsen, at der fra 2016 laves en indtægtsdelingsmodel for Telependler ordningen, hvor kommunerne kompenseres med en overførsel af indtægter fra busdriften til Telependler ordningen. Overførslen sker kvartalsvist efter beregning af FynBus.

I indtægtsdelingsmodellen anvendes en betaling på 5 kr. pr. tur, som tilfalder den kommune, som afholder Telependler udgiften, fremfor at hele rejsens indtægt tilfalder Regionen. Betalingen kan sidestilles med prisen på omstigning til en lokal busrute i start eller slut-zonen, hvor FynBus indtægtsfordelingsmodel deler indtægten mellem ejerne af ruterne, som der omstiges i mellem.

Passager statistik for knudepunkter ved togstationer viser, at Telependler bus og tog rejser kun udgør en marginal andel. Dog vil det være nødvendigt, når Langeskov station tages i brug i slutningen af 2016, at vurdere om dette også har en effekt på Telependler ordningen.

Konsekvenserne af den nye indtægtsfordelingsmodel for Telependler ordningen i budget 2016, er vist i nedenstående tabel 1:

Tabel 1: Telependler indtægter, ture og fordeling af indtægter

Indtægter på Telependler 5 kr. pr. tur	Ture	Fordeling af indtægter
Assens	3.400	17.000
Faaborg-Midtfyn	4.000	20.000
Kerteminde	4.300	21.500
Langeland		
Middelfart		
Nordfyn	2.800	14.000
Nyborg	2.400	12.000
Odense		
Svendborg	4.800	24.000
Ærø		
Region Syddanmark		-
<b>I alt</b>	<b>21.700</b>	<b>108.500</b>

I budget 2016 forventes det, at de kommuner der har Telependler ordningen, via denne finansieringsmodel vil modtage 108.500 kr., hvilket er indtægter Region Syddanmark ville have modtaget i den nuværende finansieringsmodel.

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Der fra 2016 indføres en betaling på 5 kr. pr. tur, som tilfalder den kommune, som har Telependlerordninger og ”telekørsel til uddannelsesruter”, fremfor at hele rejseindtægt tilfalder Regionen. Betalingen opgøres i forbindelse med udarbejdelse af perioderegnskaber og overføres til kommunens teleindtægter.

#### Vedtagelse:

## 5. Fællesudgifter FynBus

#### Sagsnummer:

201508-12823

#### Resumé:

FynBus varetager opgaver, hvor det enten ikke er hensigtsmæssigt eller muligt at anvende køreplantimer/personture og passagerindtægter til fordeling af udgifterne.

Disse opgaver er f.eks. udbud af skole og – svømmekørsel og arbejde i forbindelse med anlæg af letbanen i Odense og fremadrettet kan det f.eks. være varetagelse af opgaver for en kommune, der ikke er ejer.

Det foreslås at disse opgaver afregnes med de respektive kommuner og regionen efter en objektiv model, med en vurdering af og betaling for tidsforbruget.

Udgiften til varetagelse af større og mindre ad hoc opgaver for ejerne, vurderes i 2016 til at udgøre ca. 1,5 mio. kr.

Det foreslås, at der nedsættes en arbejdsgruppe med kommunale repræsentanter og med kommunal økonomichef som formand, der skal beskrive de kommunale udgifter til at administrere flexområdet sammenlignet med udgifterne til FynBus.



**Sagsfremstilling:**

Enkelte kommuner har rejst spørgsmålet om hvorvidt der skal ske en ændring af fordelingsmodellen for fællesudgifter. På den baggrund fremlægges sagen til drøftelse.

Fællesudgifterne i FynBus kan overordnet opdeles i busdrift og flextrafik og dækker følgende:

Busdriften

Fællesudgifterne i busdriften er som udgangspunkt opdelt i tre typer:

- Salgsudgifter
- Driftsudgifter
- Administrationsudgifter

Drifts- og administrationsudgifter fordeles til ejerne på baggrund af antal køreplantimer året før, mens salgsudgifterne fordeles på baggrund af årets indtægter.

Derudover henføres enkelte omkostninger direkte til ejerne. Dette er udgifter der kun relaterer sig til den specifikke ejer og hvor udgiften nemt kan opgøres og henføres til ejeren. Det kan fx være advokatudgifter i forbindelse med en retssag, som føres på baggrund af et udbud for ejeren og som ikke er af principiel karakter for FynBus.

Flextrafik

Fællesudgifterne i Flextrafik kan som udgangspunkt opdeles i tre typer:

- Variable udgifter, som er lønudgifter til bestilling og skolecenterenheden
- Faste udgifter, der er øvrige udgifter ekskl. FlexDanmark
- Udgifter til FlexDanmark

De variable og faste udgifter fordeles til ejerne på baggrund af antal personture. De faste udgifter vægter som udgangspunkt ens for hver tur, mens de variable udgifter vægter forskelligt afhængig af kørselsordning ud fra en vurdering af, hvor tidskrævende den enkelte kørselsordning er i forbindelse med bestillingen. Dette følger bestyrelsens tidligere beslutning om kosttægte principper i sagen om "Administrationsgebyr vedr. Flextrafik" den 10. maj 2012.

Udgifter til FlexDanmark er opdelt til kommuner og Region Syddanmark, hvor Region Syddanmark betaler en forholdsmæssig større andel, da Region Syddanmark som de eneste har brug for udvidet åbningstid i forhold til den siddende patientbefordring.

Varetagelse af mindre ad hoc opgaver for ejerne

FynBus varetager opgaver, hvor det enten ikke er hensigtsmæssigt eller muligt at anvende køreplantimer/personture og passagerindtægter som grundlag for fordeling af udgifterne mellem ejerne.

Opgaverne kan blandt andet være:

- I. Udbud af skole- og svømmekørsel. Skolekørsel kan omregnes til køreplantimer, men det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt at udbud af skolekørsel, skal pålæg-

ges samme udgifter, som kollektiv trafik, da udbud af skolekørsel ikke generer samme udgifter. Der vil f.eks. ikke blive installeret billetudstyr i busserne, kørslen vil ikke belaste trafikvagten, køreplantrykning og afregningen af vognmanden foretages ikke af FynBus.

2. Udbud af rammeaftaler i Flextrafik ordninger.
3. Varetagelse af opgaver, for en kommune, der ikke er ejer. Ærø Kommune udtræder forventeligt af FynBus fra 1. januar 2016, men kan have ønsker om at købe ydelser hos FynBus.

I forhold til ressourcestyringen vil modellen kun finde anvendelse på opgaver, der ligger ud over hvad der bør indeholdes i de almindelige fællesudgifter og som ikke er afledt af en driftsopgave hos FynBus. Dvs. at de nuværende opgaver, som løses for ejerne afregnes som hidtil, uden hensyntagen til hvorvidt en kommune i et år får meget assistance f.eks. i forbindelse med opstart af en ny telekørselsordning eller ved store ændringer i trafiksystemet, da trækket på ressourcer og betaling for fællesudgifterne over en årrække vil være retvisende.

Udgifterne til at løse mindre ad hoc opgaver bør opkræves som direkte henførbare administrationsudgifter for den pågældende kommune, således at udgiften ikke påvirker rammen for fællesudgifterne. Det er FynBus' vurdering, at så længe der kun er tale om disse opgaver, vil det årlige omfang ikke være større end at de kan håndteres ved prioritering af opgaver, rokering/udskydelse af igangværende projekter og i særlige tilfælde via overarbejde.

#### Varetagelse af større ad hoc opgaver for ejerne

Ud over mindre ad hoc opgaver, vil der forekomme større ad hoc opgaver, hvor der er behov for en anden afregning, da de ikke kan løses indenfor den nuværende normering i FynBus.

Ved større ad hoc opgaver forstås opgaver, der ikke kan løses indenfor den nuværende normering. Dette er aktuelt i forbindelse med Odense Kommunes anlæg af letbanen. Nedenfor er redegjort for ressourcevurdering og aftale om afregning, som Odense Kommunes administration har godkendt.

FynBus anvender ekstraordinære ressourcer på arbejde genereret af anlægsarbejdet i forbindelse med letbanen. FynBus vurderer, at det ekstraordinære arbejde fra 2016 til 2019 vil svare til 1½ årsværk. Merarbejdet omfatter primært planlægning og kommunikation. Da omfanget er væsentligt, foreslog FynBus, at arbejdet ikke skal afregnes på baggrund af en fast timesats, men at der skal afregnes ud fra hvad én planmedarbejder og ½ kommunikationsmedarbejder hos FynBus koster.

Herudover kommer udgifter til kampagne- og annoncedelen af køreplanskifterne, som ligeledes stiger som følge af det øgede antal køreplansskift. Det blev på den baggrund aftalt med Odense Kommune, at udgifter udover 2 årlige køreplansskifte medtages som direkte henførbare salgsudgifter under bruttoudgifterne.

#### Forslag til fordeling af fællesudgifter af mindre og større ad hoc opgave

Udgiften til varetagelse af større og mindre ad hoc opgaver for ejerne, vurderes i 2016 til at udgøre ca. 1,5 mio. kr. FynBus foreslår, at mindre ad hoc opgaver fremadrettet afregnes på en af følgende måder:

- A. Efter medgået tid med en timesats på 600 kr., samt tillagt direkte henførbare udgifter, såsom udgifter til anvendelse af udbudsportalen.
- B. Til en fast pris, som aftales på forhånd ved indgåelse af aftale om opgaveløsning. Prisen fastsættes på baggrund af forventet tidsforbrug og forventede udgifter til opgaven. Timeprisen angivet under model I, vil blive anvendt i forbindelse med fastlæggelse af den aftalte pris.

Fordelen ved model A er, at prisen bedst vil afspejle det faktiske tidsforbrug, men modellen vil til gengæld være administrativ tung.

FynBus foreslår derfor, at model B vælges og at der før opgavestart aftales omfang og pris med ejeren. Såfremt opgavens omfang efterfølgende viser sig væsentlig anderledes end det beskrevne, aftales der en ny, mere retvisende pris.

FynBus foreslår at større ad hoc opgaver, afregnes på baggrund af en vurdering af hvilke ressourcer, der skal anvendes til løsning af opgaven. På den baggrund laves aftale med ejerne om betaling.

#### Justeringer af fordeling af fællesudgifterne i flextrafikken

Med udgangspunkt i de vedtagne retningslinjer i sagen forelagt bestyrelsen den 10. maj 2012 for fordeling af udgifter til flextrafik, ønsker FynBus' administration mulighed for at kunne anvende principperne bag beslutningen, dog således at retningslinjerne tilpasses nye ordninger/aftaler der opstår. Ændret praksis for én konkret opgave, vil forinden opstart blive aftalt med ejeren. Der vil blive orienteret om de enkelte aftaler i forbindelse med det første perioderegnskab/budget, hvor ordningen indregnes.

FynBus har fx i 2014 i forbindelse med overtagelse af kørslen for Odense Kommune indgået rammeaftaler med vognmændene. Rammeaftalerne kræver mindre administration og skal ikke benytte FlexDanmarks system. Da rammeaftalerne oprindeligt var betragtet som en midlertidig løsning, blev der lavet en særlig sats herfor med baggrund i, at princippet for udgiftsfordelingen skal være kostægte. Prisen varierer omkring 5 kr. pr. tur.

Derudover er der i Flextrafik opstået ordninger, hvor det ikke er hensigtsmæssigt at afregne på baggrund af personture. Dette er fx:

- Flexruter, med planlagte ruter hvor flere passagerer medtages. Ordningen har været brugt i Assens og andre kommuner.
- Konfirmationskørsler, som er særlig planlagt kørsel i forbindelse med konfirmandernes undervisning.

Såfremt der er tale om større ordninger, med væsentlig økonomisk betydning, vil sagen blive fremlagt for bestyrelsen til beslutning.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at

- Bestyrelsen drøfter fordelingsmodellen efter de beskrevne principper.

- Der nedsættes en arbejdsgruppe med kommunale repræsentanter og med kommunal økonomichef som formand, der skal beskrive det kommunale udgiftsniveau til administration af flexområdet sammenlignet med udgifterne til FynBus.
- Arbejdsgruppen afslutter arbejdet med indstilling til beslutning til bestyrelsens møde den 10. december 2015.

**Vedtagelse:****Sag til drøftelse:****6. Reklamer på busser****Sagsnummer:**

201508-12741

**Resumé:**

*På baggrund af bestyrelsens beslutning om udarbejdelse af nye retningslinjer for reklamer på busser, ønskes en drøftelse af omfang og indhold af reklamer.*

**Sagsfremstilling:**

På bestyrelsesmødet den 23. oktober 2014 blev det besluttet, at FynBus' administration skulle udarbejde oplæg til nye retningslinjer for reklamer. Efterfølgende har reklamer på busser været drøftet i bestyrelsen den 21. maj 2015 og 16. juni 2015.

Baggrunden for bestyrelsens drøftelser var konkrete reklamer fra henholdsvis Nygart Privathospital og Dansk Palæstinensisk Venskabsforening, og den debat, der havde været i medierne om disse konkrete reklamer.

Det skal bemærkes, at FynBus kun har modtaget få henvendelser om reklamerne. Det er således primært debatten i medierne, der har synliggjort behovet for at få præciseret FynBus' regelsæt for reklamer.

På baggrund af en henvendelse fra Odense Kommune er der udarbejdet redegørelse om reklamer på busser. Denne er tidligere fremsendt til bestyrelsen, men vedlægges som bilag 6.1. FynBus' nuværende regelsæt for reklamer på busser vedlægges som bilag 6.2.

Til brug for administrationens videre arbejde med oplæg til nye retningslinjer, ønskes bestyrelsens drøftelse af omfang og indhold af reklamer.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter omfang og indhold af reklamer på busser.

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

Bilag 6.1	Notat vedrørende reklamer på busser
Bilag 6.2	FynBus' regelsæt for reklamer på busser

## Sager til orientering:

### 7. Konsekvenser af letbanearbejdet i Odense Kommune

**Sagsnummer:**

201508-12824

**Resumé:**

*De første omfattende vejarbejder er påbegyndt i forbindelse med anlæggelse af Letbanen, og disse giver anledning til omlægning af busruter flere gange i 2015-2016.*

*Der vil i mødet blive redegjort for handleplaner for de regionale ruter og bybusruterne.*

**Sagsfremstilling:**

Arbejdet med Letbanen i Odense medfører, at busserne på mange ruter må køre større eller mindre omveje.

De første omfattende vejarbejder er påbegyndt den 1. august 2015, og som følge heraf vil der i 2016 blive skiftet køreplaner på bybusruter i Odense og visse regionale ruter 4 til 5 gange.

FynBus og Odense Kommune arbejder tæt sammen for at håndtere konsekvenserne af forstyrrelserne i trafikken, men det forventes, at både bybuskunderne i Odense og de regionale rejsende bliver berørt.

På mødet gives en opsummering af den handleplan, FynBus har udarbejdet for Odense Kommune. Herunder vil konsekvenserne for de regionale ruter blive gennemgået.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

**Vedtagelse:**

### 8. Status for implementering af rejsekort, herunder kortkonvertering

**Sagsnummer:**

201508-12826

**Resumé:**

Med FynBus' tilslutning til Rejsekort A/S skal FynBus' kortkunder konvertere nuværende FynBus produkter til Rejsekort produkter i løbet af 2016. Det forventes, at alle nuværende kortprodukter er konverteret til Rejsekort senest 1. marts 2017.

Bestyrelsen besluttede den 21. maj 2015, at kunder, der har FynBus' kort i 2016 ikke skal betale for konverteringen. Konverteringen har et omfang på ca. 111.000 aktive kort. Kunderne vil have mulighed for at konvertere til forskellige Rejsekort produkter.

I forbindelse med den endelige implementeringsplan udestår en række beslutningsområder i forbindelse med konverteringen, og bestyrelsen vil blive forelagt en sag til beslutning i løbet af efteråret 2015.

### Sagsfremstilling:

FynBus underskrev den 22. maj 2015 den endelige aftale om tilslutning til rejsekort.

Aftalen om Rejsekort betyder, at det nuværende elektroniske billetsystem, som FynBus har haft siden 2003, afskaffes. Herunder afskaffes også turkortet og KVikkortet. Rejsekortet afløser således disse kort. Håndteringen af denne konvertering fra FynBus' elektroniske kort til Rejsekortet skal foretages med hensyntagen til nuværende kunder, så kunderne ikke oplever unødigt besvær i dagligdagen.

Anskaffelse af et rejsekort koster 50 kr. i gebyr. Bestyrelsen besluttede den 21. maj 2015, at nuværende kunder, der har anvendt elektronisk kort hos FynBus i 2016, ikke skal betale for overgang til Rejsekort.

Med undtagelse af kunder der har værdikort og turkort, er FynBus i besiddelse af konkrete kundeoplysninger vedrørende adresse, alder og rejsemønster. Det giver FynBus mulighed for at tage direkte henvendelse til den enkelte kunde med henblik på konverteringen til Rejsekort. Der vil blive iværksat en undersøgelse af de juridiske og tekniske muligheder, for at FynBus kan administrere en konvertering for den enkelte kunde.

FynBus har i dag ca. 111.000 aktive kort/kunder fordelt på korttyper som vist i tabel 1.

Tabel 1. FynBus' aktive kortkunder jan.-jul. 2014.

Antal aktive kort	
Turkort/Værdikort	11.905
Periodekort øvr.	14.715
Ungdomskort	13.476
Skolekort	11.014
Aktive Kvikkort	60.283
<b>I alt</b>	<b>111.340</b>

Oversigt over nuværende korttyper i FynBus er vedlagt som kortmatrice i bilag 9.1.

### Kort beskrivelse af konvertering fra FynBus produkter til Rejsekort produkter

Konverteringen fra de nuværende FynBus kortprodukter til Rejsekort produkter beskrives kort nedenfor.

### Rejsekort Classic og Kombikortet

De nuværende Rejsekortprodukter bygger på ”Rejsekort Classic”, et rejsekort med op-tankning og med betaling pr. tur.

”Rejsekort Classic” vil kunne dække behovet for konvertering af alle FynBus kunder med Kvikkort, turkort og værdikort og kan i begrænset omfang være et alternativ til et periodekort. Da Rejsekort Classic er implementeret på landsplan forventer FynBus at konvertere disse løsninger først.

Rejsekort Classic findes i 3 varianter

1. Rejsekort anonymt
2. Rejsekort Flex
3. Rejsekort Personligt

Hertil kommer

4. Kombikortet,

som er en kommende løsning til pendlerne, der kan benyttes i forbindelse med den daglige transport til arbejde mv. og som rabatteres som pendlerprodukt.

#### **Ad 1 Rejsekort anonymt**

Kortet kan kun købes og optankes via betjent salg og mængderabat er begrænset. Kortet er ikke personligt og kan derfor anvendes af andre. Kortet vurderes primært at ville erstatte det nuværende turkort og værdikort. Kortet er velegnet som turistprodukt.

#### **Ad 2 Rejsekort Flex**

Kortet kan købes online og der er mulighed for en tank-op-aftale. Da kortet ikke er personligt kan kortet anvendes af flere forskellige kunder på samme måde som FynBus nuværende Kvikkort, dog med begrænset mængderabat.

#### **Ad 3 Rejsekort Personligt**

Kortet kan købes online og der er mulighed for en tank-op-aftale. Kortet er forsynet med billede/navn og er derfor personligt og må ikke lånes ud – der kan dog medtages andre rejsende på kortet. Kortet giver mulighed for den største mængderabat af de 3 korttyper og har en introduktionsrabat.

#### **Ad 4 Kombikort**

Kombikortet er et pendlerprodukt, som vil kunne afløse FynBus' periodekort til pendlere. Kombikortet kan benyttes til rejser både inden for og uden for fastprisområdet og kan anvendes til alle rejser – både pendlerrejser og fritidsrejser.

Rejsekort A/S er ved årsskiftet 2015/2016 klar til levering af en midlertidig version af Kombikortet til brug for test. Den udvidede løsning forventes leveret i sommeren 2016 med fuld ibrugtagning i efteråret 2016.

#### Implementering af Rejsekort produkter

Konverteringen forventes at ske i løbet af 2016 med fuld implementering senest 1. marts 2017, hvor gammelt billetudstyr vil være afmonteret fra busserne på Fyn.

Konvertering af kort vil ske i etaper, dels i forbindelse med test af udstyr i busserne og dels i forbindelse med, at nye fastpris Rejsekortprodukter implementeres.

**Første etape:**

Der etableres pilottest i Svendborg og Nyborg fra marts 2016 med mulighed for at konvertere turkort, værdikort og Kvikkort til brug på de aktuelle ruter.

I løbet af sommeren 2016 forventes rejsekortets første fastprisprodukt at blive testet i forhold til skolekort på udvalgte skoler og i tæt samarbejde med forvaltningerne.

**Anden etape:**

Det forventes, at der med udgangen af oktober 2016 vil være rejsekortudstyr i alle busser på Fyn.

Der vil derfor fra sommeren 2016 blive iværksat kampagner med henblik på konvertering af nuværende kunder med turkort, værdikort og Kvikkort. FynBus forventer, at det ved fuld implementering 1. november 2016 ikke længere skal være muligt at købe turkort, værdikort og Kvikkort. De nye kunder vil være henvist til køb af Rejsekort.

Aktive kort for nuværende kunder indkøbt inden 1. november 2016 vil dog fortsat kunne anvendes frem til FynBus billetudstyr tages ud af busserne – forventeligt pr. 1. marts 2017.

**Afsluttende etape:**

Rejsekort A/S arbejder som beskrevet ovenfor på udvikling, test og implementering af produkter til fastprisprodukterne til brug for konvertering af periodekort, ungdomskort og skolekort.

Hen over sommeren 2016 vil disse løsninger blive testet på udvalgte skoler og ungdomskortkunder. Den endelige konvertering af alle kort forventes at ske ved årsskiftet 2016/2017. FynBus' Skolekort og Ungdomskort vil derfor blive benyttet i forbindelse med skolestarten 2016.

Konvertering af FynBus periodekort vil ske løbende fra de nye Rejsekortprodukters implementering og senest når FynBus billetudstyr fjernes fra busserne pr. 1. marts 2017. Depositum og indestående på forudbetalte turkort, værdikort og periodekort refunderes.

**Efterfølgende beslutninger i bestyrelsen**

I forbindelse med den endelige implementeringsplan udestår en række beslutningsområder i forhold til konverteringen.

Der vil i løbet af efteråret 2015 blive fremlagt en sag til beslutning i bestyrelsen omhandlende bl.a. følgende områder:

- Beregning af nuværende opnåede rabattrin i forhold til konverteringen til et Rejsekort (Kvikkort).
- Fastsættelse af regler for refusion.
- Fastsættelse af sidste dag for gratis konvertering.



- Fastsættelse af dato for ophør af ny udstedelse af FynBus kort
- Fastsættelse af check ind (ci) og check ud (cu) ved Rejsekort Kombikort

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning

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

Bilag 8.1                      Kortmatrice.

**9. Beretning om harmonisering af taksterne i den kollektive trafik****Sagsnummer:**

201506-12450

**Resumé:**

Rigsrevisionen afgav den 17. august 2015 beretning til statsrevisorerne om harmonisering af taksterne i den kollektive trafik.

**Sagsfremstilling:**

Rigsrevisionen afgav den 17. august 2015 beretning til statsrevisorerne om harmonisering af taksterne i den kollektive trafik.

På mødet orienteres kort om Rigsrevisorernes beretning og det videre forløb i sagen, herunder om mødet med Transportminister Hans Christian Schmidt den 9. september 2015.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

**Vedtagelse:****10. Meddelelser****Sagsnummer:**

201508-12827

- Kontrol med arbejdsklausuler

**11. Eventuelt**

---

Formand  
Morten Andersen

---

Næstformand  
Poul Andersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Jan Ole Jakobsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Niels Bebe

---

Bestyrelsesmedlem  
Per Jespersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Anders W. Berthelsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Birger Jensen

---

Bestyrelsesmedlem  
Jesper Hempler

---

Bestyrelsesmedlem  
Kristian Grønbæk Andersen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen