

FynBus bestyrelse

Dagsorden

Onsdag, den 25. marts 2015 kl. 15.00-17.00

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 Afbud
Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense
Bestyrelsesmedlem Birger Jensen, Svendborg
Bestyrelsesmedlem Søren Vestergaard, Ærø
Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn Afbud
Repræsentantskabsmedlem Jesper Hempler, Kerteminde
Repræsentantskabsmedlem Hans Bjerregaard, Assens Afbud

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Sekretariatschef Ingrid Dissing
Økonomichef Helle Nørgaard Andreasen
Kundechef Helle Nielsen
Kommunikationschef Martin Bødker Krogh
Drifts- og kvalitetschef Jan Gudmann Hansen

DAGSORDEN:

Sager til beslutning:	3
1. Årsregnskab 2014	3
2. Turistbillet	8
3. Abonnementsordning ifm. SBH-kørsel	9
4. Takstsamarbejde mellem FynBus og DSB	11
Sag til drøftelse:	14
5. Arbejdsklausuler i FynBus	14
Sager til orientering:	16
6. Årsrapport vedrørende FynBus' kontrolvirksomhed	16
7. Analyse af passagerudvikling	19
8. Pendlerekspérimentet	20
9. Meddelelser	20
10. Eventuelt	20

Sager til beslutning:

I. Årsregnskab 2014

Sagsnummer:

201503-12023

Resumé:

FynBus' årsregnskab for 2014 fremlægges til bestyrelsen til godkendelse.

Resultatet af den samlede busdrift er et merforbrug på 1,7 mio. kr., svarende til 0,5 %.

Merforbruget er et resultat af, at indtægterne er 4,5 mio. kr. mindre end budgetteret, hvilket primært skyldes en lavere passagervækst end forventet. Bruttoudgifterne blev 6,1 mio. kr. mindre end budgetteret, hovedsageligt fordi de fleste kommuner har reduceret i kørselsomfanget i forbindelse med den nye folkeskolereform. Ejerbidraget til telekørsel blev 5,2 mio. kr. mere end budgetteret, fordi aktivitetsniveauet er steget, bl.a. som en følge af det fælles telekørselskoncept. Derudover er fællesudgifterne stort set uændret i forhold til det fastlagte budget.

Resultatet af Flextrafik (visiteret kørsel) er et merforbrug på 32,5 mio. kr. på grund af et betydeligt større kørselsomfang og deraf afledte administrationsudgifter. Merforbruget skyldes især, at FynBus overtog visiteret kørsel fra Odense Kommune.

Anlægsprojekterne "Færdiggørelse af nyt afgangstavlelayout" og "Reservations- og gruppebestillingssystemet" blev ikke gennemført i 2014. Anlægsmidlerne til projekterne ønskes overført til 2015.

Sagsfremstilling:

FynBus aflægger regnskab for 2014. Aflæggelsen sker i henhold til Styrelseslovens § 45 og FynBus' Kasse- og regnskabsregulativ. Det reviderede regnskab vedlægges som bilag 1.5.

Regnskabet er kommenteret i forhold til budgettet for 2014 i bilag 1.1. Kommenteringen tager udgangspunkt i FynBus' interne regnskab, som er vedlagt i bilag 1.2. Det interne regnskab er det samlede årsregnskab opdelt på FynBus' økonomiske enheder. FynBus' økonomiske enheder består af Busdrift, Flextrafik, Tjenestemandspensioner, Udviklingspulje/Disponibel egenkapital samt Eksternt finansierede Projekter.

Der er ikke efter regnskabets afslutning indtruffet begivenheder af væsentlig indflydelse for FynBus' finansielle stilling.

Revision

Årsregnskabet er revideret af BDO Kommunernes Revision. Revisors beretning nr. 9 er vedlagt i bilag 1.3.

Forudsat bestyrelsen godkender regnskabet i den foreliggende form, og der ikke fremkommer yderligere oplysninger under behandlingen af årsregnskabet, vil revisor forsyne det med nedenstående påtegning, som er uden forbehold:

"Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af interessentskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2014 samt af resultatet af interessentskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2014 i overensstemmelse med Økonomi- og Indenrigsministeriets regnskabsbestemmelser. Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der un-

derstøtter, at de dispositioner der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, bestyrelsens øvrige bestemmelser, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.”

Busdriften inkl. telekørsel

Hovedtal

Ejerkredsens ejerbidrag til busdriften udgør 353,0 mio. kroner. Det er en merudgift på 1,7 mio. kroner i forhold til budgettet.

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel I.

Tabel I: Hovedtal for busdriften

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Regnskab 2014	Forskel B 2014 og R 2014
Busdrift					
Indtægter	-226,9	-229,3	-239,7	-235,3	-4,5
Bruttoudgifter	491,6	504,4	516,8	510,7	6,1
Busdrift netto	264,6	275,1	277,1	275,4	1,6
Opkrævede Fællesudgifter	61,5	63,1	64,7	62,9	1,8
Ejerbidrag busdrift	326,1	338,3	341,8	338,3	3,5
Ejerbidrag telekørsel	3,7	8,6	9,5	14,6	-5,2
Samlet ejerbidrag	329,8	346,8	351,3	353,0	-1,7

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

De overordnede forklaringer til budgetafvigelsen er angivet nedenfor:

- **Det samlede ejerbidrag** til busdrift er 1,7 mio. kroner højere end budgetteret. Afvigelsen udgør 0,5 %.
- **Indtægterne** er 4,5 mio. kroner lavere end budgetteret, svarende til 1,9 %. Mindreindtægten skyldes primært, at passagervæksten blev 1,6 % mod budgetteret 2,4 %, samt at indtægterne for 2013 ikke nåede det niveau, der var forventet på tidspunktet for fastlæggelsen af budget 2014.
- **Bruttoudgifterne** er 6,1 mio. kroner lavere end budgetteret, svarende til 1,2 % under budget. Mindreudgiften skyldes primært mindre variabel kørsel med 3,0 mio. kroner, og lavere entreprenørudgifter med 2,5 mio. kroner. De lavere entreprenørudgifter skyldes, at de fleste kommuner har reduceret i kørselsomfanget i forbindelse med den nye folkeskolereform, mens Region Syddanmark har øget kørselsomfanget i forbindelse med indførelsen af 28 uddannelsesruter. Derudover er indeks til afregning af entreprenører lavere end budgetteret.
- **Fællesudgifterne** er 1,8 mio. kroner mindre end budget. Dette skyldes primært udskydelse af anlægsprojekter til 2015. De ordinære fællesudgifter er 0,1 mio. kroner mindre end budgetteret. Beløbet er via rammestyring overført til kommende år.
- **Ejerbidrag telekørselsudgifter** er 5,2 mio. kroner højere end budget. Dette skyldes primært, at antallet af passagerer i telekørselsordningen er steget med 31.659 i forhold til budget. Det er en stigning på 45,4 %, mens ejerbidraget stiger

med 5,2 mio. kroner, svarende til en stigning på 54,6 %. Årsagen til stigningen i aktiviteten er primært indførelse af nyt fælles telekørselskoncept i august 2014, som betyder vækst i antal passagerer, især i Faaborg-Midtfyn og Nyborg.

Den samlede merudgift på 1,7 mio. kroner dækker over, at nogle ejere får en merudgift og andre en mindreudgift.

De væsentligste budgetafvigelser knytter sig til merudgifter for Assens Kommune og Region Syddanmark på henholdsvis 2,2 og 1,5 mio. kroner samt mindreforbrug for Odense og Nyborg Kommune på henholdsvis 1,5 og 0,9 mio. kroner.

Anlægsudgifter

FynBus tager årligt stilling til behovet for anlægsinvesteringer. For 2014 er rammen for anlægsbudgettet fastlagt til 3,4 mio. kroner. Anlægsudgifterne udgør 1,5 mio. kroner, hvoraf 0,6 mio. kroner kan henføres til, at projekterne "Fremtidens stoppesteder" og "Redesign af PBS", ikke nåede at blive gennemført i 2013 og er blevet bevilliget overført til 2014.

Projekterne "Mobilbillet på rejseplanen", "Videreudvikling af Fynske stoppesteder", "Videreudvikling af vores FynBus" og "Selvhjælp til seniorkunder" er blevet gennemført i 2014 og udgifterne til projekterne er på niveau med budget. Projektet "Templates til Indesign" er blevet gennemført, men der har ikke været afholdt udgifter hertil, da udgifterne til de ønskede ændringer kunne indeholdes i Rejseplanens eksisterende aftale med softwareleverandør. Dette har medført en besparelse på 0,3 mio. kroner.

I 2014 var det ikke muligt at nå at gennemføre nedenstående 5 projekter til i alt 2,2 mio. kroner:

- Navne på stoppesteder (0,8 mio. kroner)
- Trafikinformation, stoppesteder og infrastruktur ved OUH (0,5 mio. kroner)
- Kapacitetsstyring med kundefokus (0,5 mio. kroner)
- Færdiggørelse af nyt afgangstavlelayout (0,2 mio. kroner)
- Reservations- og gruppebestillingssystem (0,3 mio. kroner)

De 3 førstnævnte projekter er ikke gennemført på grund af, at ressourcerne er brugt på gennemførelse af store køreplanskifter hos samtlige ejere, udbud af buskørslen i Odense og udfordringer med arbejdsforhold hos underleverandører i Flextrafik. Projekterne er godkendt overført til 2015 på bestyrelsesmødet den 4. november 2014.

De 2 sidstnævnte projekter ønskes ligeledes udskudt til 2015, således at både gennemførelse og opkrævning vil ske i 2015. Projektbeskrivelserne er vedlagt i bilag 1.1.1-1.1.2

Færdiggørelse af nyt afgangstavlelayout blev ligeledes ikke gennemført i 2014, på grund af prioritering af ressourcerne til de nævnte andre store opgaver.

Reservations- og gruppebestillingssystemet er under udvikling, men er ikke blevet færdig i 2014. Projektet forventes at kunne færdiggøres i løbet af 1. halvår 2015 og er en del af klargøring til overgangen til rejsekortet, idet grupperejser så ikke længere kan foretages på kvikkort udstedt til institutioner og virksomheder. Den fremadrettede udvikling af systemet sker i samarbejde med de øvrige trafikalselskaber ekskl. Movia i det fælles TITSAM regi.

Flextrafik

I nedenstående tabel 2 er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2012 til 2014 vist.

Tabel 2: Antal personture

Antal personture	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Regnskab 2014	Forskel B 2014 og R 2014
Handicapkørsel	118.439	116.478	113.193	117.786	4.593
Anden kørsel**	186.370	203.866	476.393	616.422	139.020
Handicap og anden kørsel	304.809	320.344	589.586	734.208	143.613
Telekørsel*	34.507	80.329	69.770	101.429	31.659
I alt	339.316	400.669	659.356	835.637	175.272
Siddende Patientbefordring*	131.301	210.947	200.000	219.404	19.651
I alt**	470.617	611.620	859.356	1.055.041	194.923

*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.

Det fremgår af tabellen, at antallet af personture til handicap- og anden kørsel i 2014 er 143.613 personture højere end budgetteret, hvilket er en stigning på 23,9 %.

Stigningen skyldes:

- 167.492 personture i Odense, som følge af at overtagelsen af anden kørsel i Odense. Det har vist sig, at der er væsentlige flere ture end budgetteret.
- 30.523 personture i Assens, som følge af opstart af dagcenterkørsel, samt meraktivitet ved elev- og specialskolekørsel.
- 11.969 personture i Kerteminde, bl.a. som følge af øget aktivitetskørsel, samt ny elev- og specialskolekørsel.
- - 58.928 personture vedrørende Nyborg og Svendborg kommune, primært som følge af at kommunerne får varetaget færre kørselsordninger hos FynBus end budgetteret.

Hovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 2.

Tabel 2: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Regnskab 2014	Forskel B 2014 og R 2014
Indtægter	-6,4	-6,3	-6,0	-6,5	0,5
Entreprenørudgifter	48,5	51,5	93,8	119,8	-25,9
Flex udgifter netto	42,1	45,3	87,8	113,2	-25,4
Fællesudgifter	24,3	23,0	21,3	28,3	-7,1
Samlet ejerbidrag	66,3	68,3	109,1	141,5	-32,5

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

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Ejerbidraget udgør 141,5 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 32,5 mio. kroner eller 29,7 % i forhold til budget 2014.

Den overordnede forklaring på budgetafvigelsen er det stigende aktivitetsniveau, som der er redegjort for ovenfor.

- Antallet af ture for handicap- og anden kørsel er steget med 23,9 %
- Entreprenørudgifterne for handicap og anden kørsel er steget med 27,9 %.
- Fællesudgifterne er steget med 33,3 %. Når der korrigeres for ændret afregningsprincip for Region Syddanmark angående udgifter til FlexDanmark udgør stigningen 23,5 %.

Entreprenørudgiften pr. persontur er i 2014 157 kroner, mod budgetteret 153 kr. Stigningen i kørselsudgiften for anden kørsel fra 2013 til 2014, skyldes primært at personturene indenfor ordninger med højere udgiftsstruktur, er steget mere end personturene indenfor ordninger med lavere udgiftsstruktur.

Fællesudgifterne fordeles fra 2014 efter en ny fordelingsmodel, som er mere kostægte. Enhedsprisen for hver enkelt kørselsgruppe sammensættes nu af en variabel del og en fast del. De gennemsnitlige administrative udgifter pr. persontur er faldet fra 37,0 i 2013 til 30,6 i 2014.

Den positive udvikling skyldes dels at indkøringen af nye kørsels- og styringsopgaver samt overgang til nyt IT-system i 2012 er lykkedes, og at stordriftsfordelene i et vist omfang realiseres i 2014 og dels at "Siddende patientbefordring" og "Anden kørsel" for Odense Kommune kræver færre ressourcer hos FynBus end øvrige ordninger, idet ejerne håndterer bestillingsdelen af opgaverne.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender det forelagte interne samt eksterne årsregnskab for 2014.
- Fremsender det godkendte årsregnskab til repræsentantskabet til orientering
- Godkender overførsel af anlægsprojekter for 0,5 mio. kroner fra 2014 til 2015

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 1.1	Notat Årsregnskab 2014
Bilag 1.1.1	Projektbeskrivelse Afgangstavler
Bilag 1.1.2	Projektbeskrivelse Reservations- og gruppebestillinger
Bilag 1.2	Internt regnskab 2014
Bilag 1.3	Udkast til Revisionsberetning nr. 9.
Bilag 1.4	Kommentarer til Revisionsberetning

Bilag 1.5	Eksternt regnskab 2014
Bilag 1.6	Finansiering 2014
Bilag 1.7	Direktørens Rejse- og repræsentationsopgørelse for 2014
Bilag 1.8	Notat Årsregnskab 2014 på kommuneniveau
Bilag 1.9	Internt regnskab 2014 på kommuneniveau

2. Turistbillet

Sagsnummer:

201503-12024

Resumé:

FynBus vil gerne have flere turister til at benytte den kollektive trafik, men har måttet konstatere en ringe interesse for de tilbud, som trafikskabet har haft til denne målgruppe. På bestyrelsesmødet den 20. november 2014 besluttede bestyrelsen på baggrund af en evaluering af en række turistprodukter, at nedlægge billettyperne 1-dags-billet Fyn og attraktionsbilletten, og bede administrationen om at fremlægge forslag til andre billettyper målrettet turisterne.

Sagsfremstilling:

FynBus vil gerne have flere danske og udenlandske turister på Fyn og øer til at benytte den kollektive trafik.

Skal man som turist overhovedet overveje at bruge den kollektive trafik som en del af ferien, kræver det at produktet er nemt at forstå og købe, og samtidig er prismæssigt attraktivt. Disse krav opfylder FynBus' tilbud til turisterne ikke.

Kommer man fx med sejlbåd til Assens og beslutter sig for at tage en tur til Odense og retur med bussen, koster en rejse for to voksne og to børn op til 350 kroner, hvilket vurderes at være for dyrt. Dertil kommer, at man også skal have kendskab til produktet, for at kunne efterspørge det.

FynBus foreslår derfor introduktionen af en ny turistbillet, der skal være nem at købe og som markedsføres til turist- og havnekontorer i en flyer på dansk, tysk og engelsk.

Forud for en endelig produktbeskrivelse ligger en række overvejelser, som ligger til grund for det endelige forslag til turistbillet. Disse overvejelser er beskrevet i et særskilt notat.

Det foreslås derfor, at

- Turistbilletten træder i kraft den 1. maj og vil kunne sælges som sms-billet og som kontantbillet i de fynske busser.
- Turistbilletten sælges som en endags-billet og gælder således hele den dag, den er udstedt.
- Turistbilletten kan købes som en enkeltbillet eller som en Lillegruppebillet (max 4 personer). Turistbilletten skelner ikke mellem børn og voksne, udelukkende mellem antallet af personer.
- Turistbilletten foreslås prissat på følgende måde:

Turistbilletten sælges udelukkende i ferierne – defineret af FynBus – og koster:
Enkeltperson: Kr. 50,- / Lillegruppebillet: Kr. 150,-.

Ferieperioderne foreslås defineret som følger:

Ferie	Dato-afgrænsning
Vinterferie	Fredag den 6. februar til og med søndag den 15. februar 2015
Påskeferie	Fredag den 27. marts til og med mandag den 6. april 2015
Sommerferie	Fredag den 22. juni til og med søndag den 16. august 2015
Efterårsferie	Fredag den 9. oktober til og med søndag 18. oktober 2015
Juleferie	Fredag den 18. december til og med søndag den 3. januar 2015

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender Turistbilletten, herunder prissætning
- Godkender, at Turistbilletten igangsættes i forbindelse med sommerferien 2015.
- Godkender, at brugen af turistbilletten evalueres efter uge 42, 2015.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 2.1 Notat om ny turistbillet.

3. Abonnementsordning ifm. SBH-kørsel

Sagsnummer:

201502-11914

Resumé:

Bestyrelsen besluttede den 23. oktober 2014, at der ikke længere skulle ske refusion af forudbetalte abonnemeter i SBH-ordningen ved udtræden af ordningen.

Der har efterfølgende vist sig behov for at justere denne beslutning, således at den ikke omfatter udtræden som følge af dødsfald.

Sagsfremstilling:

Kunder visiteres til SBH-ordningen af kommunerne, der fremsender bevillingen til FynBus. Kunden tilknyttes SBH-kørsel ved at betale en fast abonnementspris for at være en del af kørselsordningen. Abonnementsprisen opkræves via girokort en gang årligt.

Ifølge Lov om Trafikselskaber administreres handicapkørslen af Trafikselskaberne. Der er forskellig praksis i de enkelte trafikselskaber vedr. prisstruktur, abonnementsordning m.v.

I FynBus opkræves abonnement forud ved første tilmelding til ordningen ved udsendelse af girokort og med anmodning om tilmelding til betalingservice.

Ved manglende brug af ordningen og ved udmeldelse, eksempelvis med baggrund i flytning eller ved dødsfald, blev det fulde abonnement tidligere refunderet fuldt ud, hvis ikke abonnementet havde været brugt i udmeldelsesåret.

I forbindelse med øget fokusering på kørselsomkostninger i kommunerne og opfølgning på antal bevillinger og kørselsomfang, blev der fra kommunerne rejst spørgsmål om denne praksis.

FynBus fremlagde derfor en sag til beslutning på bestyrelsesmødet den 23. oktober 2014 med indstilling til, at der ikke skulle ske refusion af det forudbetalte abonnement samt at manglende betaling af årsabonnement ville betyde, at borgeren var udtrådt af ordningen.

Sagen blev endvidere drøftet med de berørte brugerorganisationer inden for handicapkørslen på et møde den 29. oktober 2014. Der var ikke indvendinger i forhold til beslutningerne.

Status:

Den nye ordning trådte i kraft 1. januar 2015.

FynBus har modtaget 1-2 ugentlige henvendelser om den nye ordning. I det væsentligste har disse henvendelser været fra efterladte til kunder, der er afgået ved døden i januar og februar måned. De efterladte har fundet det urimeligt, at der skulle betales for hele året selvom kunden var afgået ved døden i starten af året.

På baggrund af disse henvendelser foreslår FynBus, at ordningen justeres for så vidt angår kunder, der afgår ved døden i første kvartal af abonnementsperioden, således at beløbet kan tilbagebetales på anmodning, uanset om abonnementet har været benyttet i første kvartal.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Abonnement tilbagebetales på anmodning i forbindelse med kunder, der afgår ved døden i abonnementsperiodens første kvartal, uanset om ordningen har været anvendt inden dødsfaldet.

Vedtagelse:

4. Takstsamarbejde mellem FynBus og DSB

Sagsnummer:

201503-12025

Resumé:

I forbindelse med FynBus' overgang til Rejsekortet er der bl.a. behov for en harmonisering af DSB's nuværende takster på Rejsekortet og FynBus takster på KVIKKortet, samt en harmonisering af priserne på månedskort. DSB og FynBus har tidligere udarbejdet et udkast til harmoniseringsaftale med tilhørende takstsæt. Dette blev godkendt af FynBus' bestyrelse den 13. marts 2014. Aftaleudkastet indebar, at DSB's og FynBus takster ville ligge på samme niveau i forbindelse med Rejsekortets indførelse på Fyn i 2016.

Grundet uenighed om muligheden for at kompensere for eventuelle tab ifm. harmoniseringerne, blev aftalen ikke indgået.

Administrationen lægger nu op til, at forhandlingerne om en fælles aftale mellem DSB og FynBus genoptages, bl.a. med udgangspunkt i nyt forslag til takstaftale, specifikke rabatordninger og betjening af stationerne på Øst- og Vestfyn.

Sagsfremstilling:

FynBus overgår i august 2016 til Rejsekortet. I den forbindelse er der behov for en harmonisering af DSB's nuværende takster på Rejsekortet og FynBus takster på KVIKKortet, samt en harmonisering af priserne på månedskort.

DSB og FynBus har tidligere udarbejdet et udkast til harmoniseringsaftale med tilhørende takstsæt, som blev godkendt af FynBus bestyrelsen d 13. marts 2014. Aftaleudkastet indebar, at DSB's og FynBus takster ville ligge på samme niveau i forbindelse med Rejsekortets indførelse på Fyn i 2016.

Følgende udvikling for taksterne for FynBus blev godkendt af bestyrelsen:

Tabeller 1-3 med aftalen samt det aktuelle niveau.

Rejsekort rabattrin 0 / KVIKKort trin 1, voksen				
zoner	2013	2014	2015	2016
2	14,00	15,00	16,00	17,00
3	21,20	23,25	25,00	26,00
4	26,90	30,00	32,00	40,00
5	33,10	39,00	44,00	50,00
6	39,30	45,00	53,00	60,00
7	45,50	54,00	62,00	70,00
8	51,80	60,00	71,00	80,00
9	58,00	72,00	80,00	90,00
10	64,20	75,00	82,00	106,00

Rejsekort rabattrin 3 / KVIKKort trin 2, voksen				
zoner	2013	2014	2015	2016
2	13,30	12,50	11,90	11,90
3	20,14	19,38	18,59	18,20
4	25,56	25,00	24,00	28,00
5	31,45	32,50	32,73	35,00
6	37,34	38,33	39,42	42,00
7	43,23	45,00	46,11	49,00
8	49,21	50,00	52,81	56,00
9	55,10	60,00	59,50	63,00
10	60,99	62,50	60,99	74,20

Rejsekort rabattrin 5 / KVIKKort trin 3, voksen				
zoner	2013	2014	2015	2016
2	12,60	11,50	10,20	10,20
3	19,08	17,83	15,94	15,60
4	24,21	23,00	21,04	24,00
5	29,79	29,90	28,05	30,00
6	35,37	34,50	33,79	36,00
7	40,95	41,40	39,53	42,00
8	46,62	46,00	45,26	48,00
9	52,20	55,20	51,00	54,00
10	57,78	57,50	52,28	63,60

I aftaleudkastet indgik, at FynBus fastlægger taksterne for rejser på 1-3 zoner, at rejser i zone 4 aftales i fællesskab og at rejser i 5 eller flere zoner fastlægges af DSB.

Rejser i 1 til 3 zoner udgør ca. 85 % af alle rejser i FynBus område. Trafikselskabets væsentligste økonomiske interesser og mulighed for at fastlægge prispolitikken vil derfor være varetaget. DSB har størst interesse i at kunne fastlægge prisen på de længere rejser på tværs af Fyn. For at sikre muligheden herfor blev der i 2009 indført 3 takstområder, som får virkning når rejsekortet indføres.

Det var en del af aftaleudkastet, at de tre takstområder skulle nedlægges, så der fremover kun er et.

DSB stillede til sidst i forhandlingerne krav om, at der skulle indføres en kompensationsbestemmelse, således, at hvis den ene part fik en økonomisk fordel af takstharmoniseringen, skulle den anden part kompenseres, hvis der kunne konstateres et økonomisk tab. FynBus var af den opfattelse, at en sådan kompensationsbestemmelse i givet fald skulle indgå blandt alle parter i Bus & Tog samarbejdet. Der kunne ikke opnås enighed herom i Bus & Tog.

Aftalen er derfor aldrig blevet indgået.

DSB og FynBus har siden da afholdt to møder, senest den 6. marts 2015. DSB har tilbudt at FynBus kan overtage takstkompetencen, mod at der indgås en aftale om kompensation. En sådan aftale vil afbalancere FynBus mulighed for at fastlægge taksterne under hensyntagen til DSB's indtægter. Takstaftalen bør så vidt muligt være indgået inden FynBus overgår til Rejsekortet i august 2016.

Det foreslås derfor, at FynBus indgår forhandlinger med DSB om en ny takstaftale. Det foreslås samtidigt, at FynBus udarbejder et oplæg til fælles bestræbelser for at opnå en vækst i passagertallet i såvel busser som tog. Det vil være mere fremsynet, at indgå en aftale i lyset af en forventet fremgang, frem for en "nulsums-fordeling" af provenuerne ved en takstomlægning.

Denne vækst kan tilstræbes opnået ved en kombination af:

- Bedre korrespondance mellem bus og tog
- Opgradering af visse stationer som knudepunkt

- Indførelse af familie-weekend rabatter
- Mere lokalt baseret markedsføring i stationsbyerne

Korrespondance mellem bus og tog

Mange stationsbyer har en begrænset, eller ingen betjening af stationerne. Det skyldes primært, at lokalruterne skal betjene folkeskolerne, og der kun er begrænset mulighed for også at betjene stationerne inden for den samme økonomiske ramme. Med indførelse af telependler konceptet vil der være mulighed for en bedre stationsbetjening i myldretiden.

Opgradering af visse stationer som knudepunkt

Nogle af stationerne kunne udpeges som trafikknudepunkt, med blandt andet en bedre regionalbus betjening. Her kan peges på Langeskov, Ringe, Årup og Tommerup.

Indførelse af familie-weekend rabatter

De økonomiske vismænd har i en rapport fra 2014 peget på, at det ud fra en samfundsøkonomisk betragtning kan betale sig at øge de offentlige tilskud til kollektiv trafik uden for myldretiden.

Transportministeriet har allerede indført en "off peak"-rabat, (primært aften- og weekend rabat), men priserne er stadigvæk for høje til, at det kan betale sig for en familie på 3-4 personer at benytte den kollektive trafik frem for bilen. Med en familie-weekend rabat vil tilstræbes det, at opnå en bedre udnyttelse af den kapacitet, der i forvejen betales for.

Mere lokal markedsføring

FynBus har gode erfaringer med en mere lokal og målrettet markedsføring. Med den stigende interesse for de lokale stationer, i lyset af forslaget om at nedlægge stationer, bør der investeres tid og ressourcer i en mere intensiv markedsføring.

FynBus vil eventuel kunne tilbyde DSB at inkludere togstationerne i FynBus generelle markedsføringstiltag, således at FynBus står for at profilere det samlede trafiksystem på Fyn.

I forberedelsen af en ny aftale indgår blandt andet:

- Et forslag til ny takster/takstrække.
- Et forslag til hvordan takstrækken skal implementeres.
- Et forslag til weekend rabat i busser og tog. Formål: at gøre det attraktivt for familier at benytte kollektiv trafik. Vurdering af provenu, markedsanalyse og behov for mere kapacitet.
- En gennemgang af betjeningen af stationerne på strækningen Middelfart-Nyborg, og strækningen Odense-Nyborg. Med lokalruter og teletaxa.
- Statistik over teletaxi til stationerne.
- Statistik over passagerer med bus til og fra stationerne, hvor der er korrespondance.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- FynBus genoptager forhandlingerne med DSB om fælles takster

Vedtagelse:**Sag til drøftelse:****5. Arbejdsklausuler i FynBus****Sagsnummer:**

201503-11969

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 22. januar 2015 blev ”Notat for FynBus om selskabets kontrol med løn- og arbejdsvilkår”, udarbejdet af Advokatfirmaet Poul Schmith, gennemgået. FynBus har udarbejdet en arbejdsklausul tilpasset branchen samt udarbejdet 4 modeller til kontrol af arbejdsklausulen. Sagen forelægges med henblik på godkendelse af arbejdsklausulen samt tilrettelæggelse af kontrol. Der orienteres om NORTRA-dommens betydning i forhold til arbejdsklausuler.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 22. januar 2015 blev ”Notat for FynBus om selskabets kontrol med løn- og arbejdsvilkår”, udarbejdet af Advokatfirmaet Poul Schmith, gennemgået. Notatet var indhentet på baggrund af drøftelser i bestyrelsen på møder i 2014.

FynBus har efterfølgende udarbejdet en arbejdsklausul tilpasset branchen. Denne vedlægges i bilag 2.1. Arbejdsklausulen er drøftet med Kontrolenheden ved Odense Kommune og er forelagt Advokatfirmaet Poul Schmidt.

Arbejdsklausulen forelægges bestyrelsen til beslutning.

Kontrol af overholdelse af arbejdsklausulen kan tilrettelægges på en af følgende måder:

Model 1: FynBus foretager selv kontrollen, og der skal internt opbygges en kompetence inden for løn- og ansættelsesvilkår i branchen.

Model 2: FynBus fortsætter den nuværende aftale med Odense Kommune, hvor det er Kontrolenheden, der undersøger løn- og ansættelsesvilkår, mens FynBus kontrollerer overholdelse af de øvrige kontraktlige bestemmelser.

Model 3: FynBus indgår en aftale med eksternt konsulent, f.eks. med et revisionsfirma, der undersøger løn- og ansættelsesvilkår, mens FynBus kontrollerer overholdelse af de øvrige kontraktlige bestemmelser.

Model 4: FynBus indgår en aftale med arbejdsmarkedets parter, i lighed med den praksis som Trafikstyrelsen anvender. Arbejdsmarkedets parter står for den faglige vurdering af, om arbejdsklausulen overholdes, mens FynBus kontrollerer overholdelse af de øvrige kontraktlige bestemmelser.

Disse fire modeller har været sendt i høring hos Odense Kommune, 3F, ATAX, Kristelig Arbejdsgiverforening og Krifa.

Odense Kommune anbefaler, at FynBus udfører kontrollen eller alternativt bestiller Odense Kommunes Kontrolenhed som konsulent til at forestå kontrollen.

ATAX bekræfter, at de gerne deltager i et samarbejde om kontrol med arbejdsklausuler ved nedsættelse af et kontroludvalg bestående af de relevante arbejdsmarkedsorganisationer.

Kristelig Arbejdsgiverforening oplyser, at de gerne mod betaling stiller sig til rådighed for at deltage i arbejdet med at kontrollere løn- og ansættelsesvilkår, men oplyser samtidig, at de generelt ikke finder indførelse af arbejdsklausuler hensigtsmæssigt.

Krifa oplyser, at man gerne indgår i et samarbejde til sikring af løn og ansættelsesvilkår. Dog gøres opmærksom på, at der vil kunne blive tale om, at Krifa ønsker betaling for ydelsen, og at prisen for ydelsen vil skulle forhandles/aftales mellem Krifa og FynBus.

FynBus har ikke i skrivende stund modtaget skriftlig tilbagemelding fra 3F.

Uanset hvilken model, der vil blive anvendt, vil det være nødvendigt for FynBus at have interne kompetencer til at kunne foretage en vurdering af løn- og ansættelsesvilkår. Kontrollen i model 1, hvor FynBus selv kontrollerer løn- og ansættelsesvilkår, vil i nogle tilfælde kunne stå alene. Der vil dog kunne opstå tilfælde, hvor FynBus ikke har den fornødne kompetence til at kunne vurdere, hvorvidt arbejdsklausulen er overholdt.

Det foreslås derfor, at håndhævelse af arbejdsklausulen tilrettelægges som en kombination af modellerne:

1. Vognmænd vil blive undersøgt enten ved stikprøvekontrol eller hvis FynBus finder, at der kan være tvivl om, hvorvidt firmaet overholder kravene i arbejdsklausulen.
2. FynBus indkalder dokumentation fra den/de vognmænd, som ønskes undersøgt.
3. Hvis dokumentation ikke er fyldestgørende eller indsendt rettidigt, kan der idømmes en bod/dagbøde.
4. Når dokumentationen foreligger, foretager FynBus en indledende vurdering. I tvivlstilfælde kan der indhentes eksternt konsulentbistand ved eksempelvis revisionsfirma eller de parter på arbejdsmarkedet, hvis overenskomst vognmanden har angivet som den overenskomst, vognmanden tager udgangspunkt i.
5. Parterne afgiver en skriftlig vurdering til FynBus.
6. FynBus træffer beslutning om det videre forløb.

Det foreslås endvidere, at beslutningen om håndhævelse af arbejdsklausulen vil være gældende for såvel allerede eksisterende kontrakter som for nye kontrakter, når kontrol af arbejdsklausulen er etableret.

FynBus har udarbejdet et samlet administrationsgrundlag for kontrol af taxi-vognmænd på flex-området, se bilag 2.5.

NORTRA-dommen

Den 4. februar 2015 afsagde Højesteret dom i den såkaldte "NORTRA-sag", se bilag 2.6.

Dommen tager stilling til grundlaget for udstedelse af taxi-bevillinger, og det er FynBus' vurdering, at dommen ikke har betydning i forhold til de krav der kan stilles i arbejdsklausuler, idet:

- Udstedelse af taxi-bevillinger sker på baggrund af taxaloven og grundlaget er løn- og arbejdsvilkår ”i de pågældende kollektive overenskomster”.
- Arbejdsklausulen er baseret på ILO konvention nr. 94 om brug af arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.
I arbejdsklausulen er grundlaget, at løn- og ansættelsesforhold ikke må være mindre gunstige ”end de, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige områdes *mest repræsentative* arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område”.

Det betyder, at det ved udstedelse af taxi-bevillinger er det tilstrækkeligt, at vognmanden følger en kollektiv overenskomst – også selvom der er tale om en enkeltstående lokalt funderet overenskomst. Ved vurdering af arbejdsklausulen er det kun landsdækkende kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter der accepteres, hvilket giver større sikkerhed for acceptable løn- og arbejdsvilkår.

Der afholdes møde i Trafikstyrelsen den 23. marts 2015, hvor konsekvenserne af NORTRA dommen skal drøftes.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter sagen og bestyrelsens beslutning afventer møde i Trafikstyrelsen

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 5.1	FynBus arbejdsklausul
Bilag 5.2	FynBus administrationsgrundlag
Bilag 5.3	Højesterets dom i NORTRA-sagen

Sager til orientering:

6. Årsrapport vedrørende FynBus' kontrolvirksomhed

Sagsnummer:

201503-12026

Resumé:

FynBus' kontrolvirksomhed udfører en række opgaver, herunder billetkontrol, kvalitetskontrol, service overfor kunder og chauffører og andre opgaver. Kontrollørkorpset består af 6 medarbejdere,

og har i 2014 gennemført kontroller af 116.620 passagerer, svarende til 0,6 % af FynBus' passagerer. Der er udskrevet i alt 450 kontrolafgifter.

Det vurderes, at den præventive effekt af kontrolvirksomheden langt overstiger de udskrevne kontrolafgifter, blandt andet fordi kontrollørerne udfører service overfor passagerer og chauffører.

Kontrollørerne gennemfører kvalitetskontroller, og kvalitetsbrister drøftes med entreprenørerne. Afhængig af forholdene laves aftale med entreprenøren om afhjælpning inden der udstedes bod. Dette bidrager til at nedbringe behovet for bod og skaber en bedre dialog med entreprenørerne.

Sagsfremstilling:

FynBus har aktuelt et kontrollørkorps på 6 medarbejdere, hvoraf de 2 er ansat i fleksjob. Den samlede normering er på 5. Kontrollørerne løser følgende opgaver:

- Billetkontrol, hvor kunderne kontrolleres for gyldig rejsehjemmel. Manglende korrekt billettering udløser på stedet kontrolafgift på 750 kr. med samtidig information om klagemulighed.
- Kvalitetskontrol, hvor entreprenørens leverede kvalitet, bus, renholdelse, chaufførens service etc. kontrolleres. Hvis der registreres væsentlige kvalitetsbrister vil sagen overgå til eventuel bodshåndtering.
- Service overfor kunder og chauffører. En væsentlig del af kontrollørernes arbejde "i bussen" er at yde service over for chauffører og kunder.
- Køreplankorrektur. I tæt samarbejde med køreplanlæggerne læses korrektur på samtlige nye køreplaner.
- BackUp for trafikvagten. Ved ferie og sygdom er der behov for ekstra ressourcer i trafikvagten. Denne opgave varetages af kontrollørerne på skift og dækker aktuelt ca. 1½ normering.
- Ad hoc opgaver. Kontrollørerne er FynBus' øjne "i marken" og bruges til en række ad hoc opgaver som kapacitetsmålinger, informationskampagne overfor kunderne, observationer af infrastruktur problemer mv.
- Kontrolopgaver for Flextrafik i forhold til fx brug af sikkerhedssele og rettidighed.

Denne status vil fokusere på opgaverne med billetkontrol og kvalitetskontrol. Til disse opgaver bruges aktuelt ca. 3 normeringer

Billetkontrol

I 2014 har FynBus gennemført billetkontrol på i alt 8.016 ture. Samlet er 116.620 passagerer kontrolleret. Det svarer til ca. 0,6 % af passagererne. Der er i alt udstedt 450 kontrolafgifter til en værdi af 337.500 kr., svarende til en "snydeprocent" 0,39 % ift. det samlede billetsalg.

Kontrollen sker dels med henblik på at dække bredt geografisk og tidsmæssigt, og dels som målrettet kontrol ved specifik mistanke eller indmelding om uregelmæssigheder fra fx chauffører. Figur 1 viser fordelingen af kontroller og kontrolafgifter over de enkelte måneder i 2014. De færreste kontroller udføres i sommerperioden, hvor der er ferieafvikling

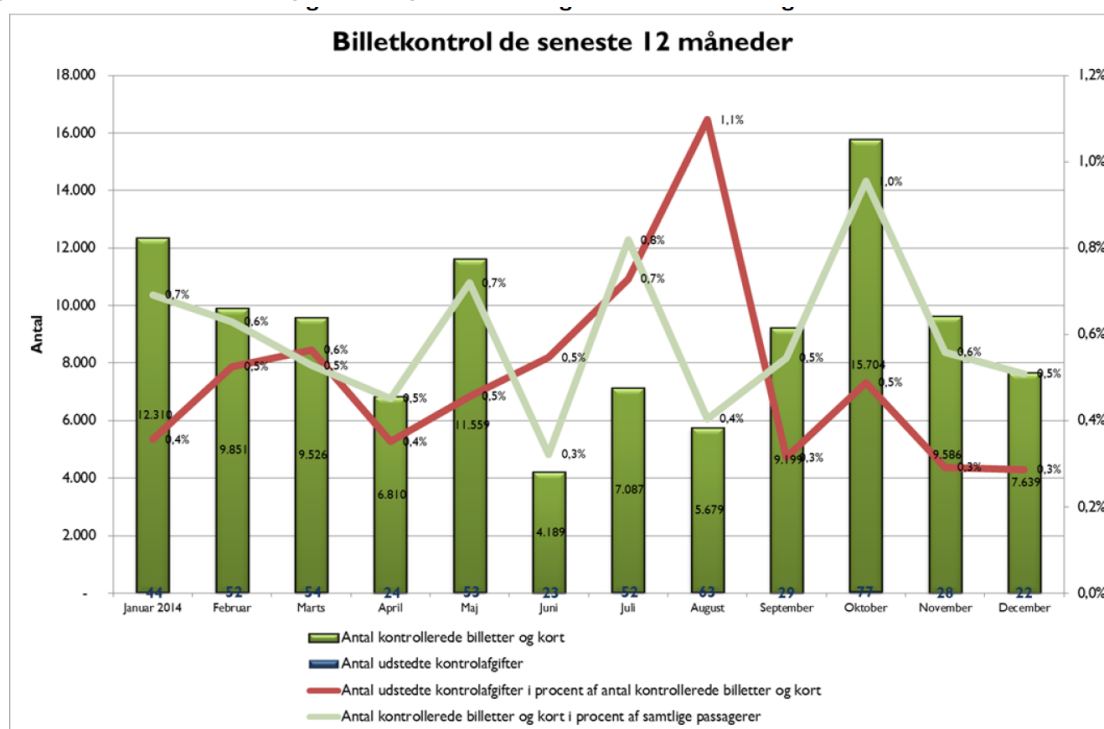
blandt kontrollørerne samt i april måned, hvor der typisk er fokus på kvalitetssikring af august måneds nye køreplaner.

Herudover er der i 2014 udstedt 66 kontrolafgifter, der efterfølgende er frafaldet af forskellige årsager. Det har i 23 tilfælde udløst et administrativt afgift på kr. 100 i stedet, fx i tilfælde, hvor passageren efterfølgende har kunnet vise rejsehjemmel, som var gyldigt på rejsetidspunktet.

Den præventive effekt af billetkontrollen kan ikke umiddelbart vurderes, men skønnes at have en væsentlig større effekt på indtægterne end selve kontrolafgifterne.

Specielt på skoleruter har kontrollørerne en egentlig vejledende rolle i forhold til skolebørnenes brug af skolekort. Der udstedes ikke kontrolafgifter til skolebørn, men der tages en dialog med skole/forældre, hvis der er for mange problemer med billetteringen.

Figur 1: Udførte kontroller og kontrolafgifter 2014, fordelt over året



Kvalitetskontrol

Typisk udføres der i forbindelse med billetkontrol i bussen også en overordnet kvalitetskontrol af, om chaufføren er korrekt uniformeret, om infoscærmene virker, om chaufføren har billetteret korrekt og om der er aktuell takstinformation i bussen mv.

Kontrollørerne har herudover udført målrettet kvalitetskontrol i forhold til klager og kundeforhold.

Konstaterede kvalitetsbrister drøftes med entreprenørerne, og afhængig af hvor alvorlige og systematisk kvalitetsbristerne er, laves aftale med entreprenøren om afhjælpning inden der udstedes bod. Denne samarbejdsmodel har bidraget til at nedbringe behovet for bod. Det samlede årlige niveau for bod er godt 300.000 kr., hvoraf 5-10 % alene kan henføres til kontrollørernes registreringer. Også i denne forbindelse er det svært at vurdere den præventive effekt.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:**7. Analyse af passagerudvikling****Sagsnummer:**

201503-12027

Resumé:

FynBus har i 2014 oplevet tegn på stagnation i den passagerfremgang, FynBus opnåede i 2012 og 2013. Der er dog opnået en passagervækst på 1,6 %, til trods for omlægninger i rutenettet, blandt andet lukningen af Thomas B. Thriges Gade, udbredelse af uddannelsesruterne og tilpasning til folkeskolereformen mv.,

Der er udarbejdet en analyse af passagertallene med henblik på beskrivelse af passagerudviklingen 2011 – 2014.

Sagsfremstilling:

Der har i 2014 har været tegn på stagnation i den markante passagerfremgang FynBus oplevede i 2012 og 2013. FynBus har på den baggrund udarbejdet analyse af passagerudviklingen for 2011 – 2014.

Analysen har til formål, at beskrive FynBus' passagerudvikling fra 2011 til 2014, med særligt fokus på passagerudviklingen fra 2013 til 2014.

Passageranalysen vedlægges i bilag 7.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 7.1

Passagerudvikling 2013-2014

8. Pendlereksperimentet

Sagsnummer:

201503-12028

Resumé:

Som en del af budget 2015 besluttede bestyrelsen den 11. september 2014 at afsætte en ramme på 4,2 millioner kroner til ekstraordinære markedsføringsaktiviteter i 2015. Første indsats er netop iværksat og er et projekt, der har til formål at skaffe minimum 180 nye erhvervspendlere.

Sagsfremstilling:

FynBus har netop iværksat en markedsførings-indsats som vil løbe i månederne marts, april og maj.

Her vil FynBus finde frem til så mange pendlende bilister som muligt, for efterfølgende at tilbyde dem en måneds gratis buskort. Eksperimentet skal, udover at skaffe flere kunder, kortlægge de bedste metoder til at rekruttere og fastholde nye kunder.

Direktør Henrik Dresbøll fra firmaet WElearn vil i mødet præsentere projektet for FynBus' bestyrelse.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:

9. Meddelelser

- Rejsekort
- Assistance til SBH-kunder

10. 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
Søren Vestergaard

Bestyrelsesmedlem
Kristian Grønbæk Andersen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen