

FynBus bestyrelse

Dagsorden

Torsdag den 11. februar 2016 kl. 16.00-18.00

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn

Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark

Bestyrelsesmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn

Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart

Bestyrelsesmedlem Per Jespersen, Nyborg

Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense

Bestyrelsesmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland

Bestyrelsesmedlem Hans Bjerregaard, Assens

Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Birger Jensen, Svendborg

Repræsentantskabsmedlem Jesper Hempler, Kerteminde

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Kontraktchef Ingrid Dissing

Kunde & Markedschef Jan Gudmann Hansen

DAGSORDEN:

Sager til beslutning:	3
1. Ændring af FynBus' vedtægter	3
2. Håndtering af opgaver for Ærø Kommune	4
3. Trafiksystem Odense/Regionalt	5
4. Individuel handicapkørsel	9
Sager til drøftelse:	11
5. Mobilitet, profil for et trafikselskab	11
Sager til orientering:.....	12
6. Markedsføring i Odense.....	12
7. Rejsekort, status.....	14
8. Meddelelser	14
9. Eventuelt.....	14

Sager til beslutning:**I. Ændring af FynBus' vedtægter****Sagsnummer:**

201602-13933

Resumé:

I forbindelse med ændring af lov om trafikkselskaber skal FynBus' nuværende vedtægter tilrettes, Der foreligger udkast til nye vedtægter til beslutning.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med ændring af lov om trafikkselskaber er bekendtgørelse om vedtægter for organisering af trafikkselskaber (standardvedtægt) ændret. FynBus' nuværende vedtægter skal tilrettes og godkendes af FynBus' bestyrelse senest den 1. marts 2016.

Vedtægterne er ændret med hensyn til trafikkselskabets dækningsområde som følge af Ærøs udtræden af selskabet.

Følgende paragraffer er nye:

- § 3 om mulighed for at FynBus kan eje eller stå for driften af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure.
- § 5 om samarbejde med andre trafikkselskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikkselskabers områder mv.
- § 23 pkt. 10 om medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik mv.
- § 27 stk. 2 om kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser mv.

Endvidere er der sket ændringer i følgende:

- § 9 om, at funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.
- § 10 om, at en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.
- § 15 er ændret mht. antal suppleanter fra 3 til 2.

Der henvises ovenfor til §'er i udkast til de nye vedtægter.

Efter vedtagelse i FynBus' bestyrelse skal vedtægterne sendes til godkendelse hos transport- og bygningsministeren og social- og indenrigsministeren.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender Vedtægter for Trafikselskabet FynBus

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 1.1: Vedtægter for Trafikselskabet FynBus

2. Håndtering af opgaver for Ærø Kommune**Sagsnummer:**

201601-13872

Resumé:

Efter Ærø Kommunes udtræden af FynBus har Ærø Kommune bedt FynBus om at administrere lægekørslen på Ærø i 2016. Der er administrativt indgået aftale herom for 1. kvartal af 2016. Bestyrelsen bedes tage stilling til, hvorvidt aftalen skal forlænges samt på hvilke vilkår.

Sagsfremstilling

Ved lov nr. 745 af 25. juni 2014 blev det muligt for kommuner, der udgøres af en ø, og som ikke har bro eller anden landfast forbindelse til anden kommune, at søge Transportministerens tilladelse til at undlade at deltage i et trafikselskab. Ærø Kommune søgte og fik efterfølgende Transportministerens tilladelse til at udtræde af FynBus.

Pr. 1. januar 2016 udtrådte Ærø Kommune således af FynBus. Ærø Kommunes udtræden hindrer dog ikke, at der kan tilkøbes ydelser fra FynBus.

Ved aftale af 4. december 2015 om Ærø Kommunes udtræden, blev det aftalt, at FynBus fortsat administrerer individuel handicapkørsel for svært bevægelsehæmmede for Ærø. Afregningen heraf sker som før udtræden med de fastsatte afregningsprincipper.

Efterfølgende har Ærø Kommune bedt FynBus om at administrere lægekørsel i 2016. Der er administrativt indgået aftale om, at FynBus administrerer lægekørslen for Ærø kommune, og at afregningen foregår som hidtil. Aftalen er alene indgået for 1. kvartal af 2016.

Bestyrelsen bedes tage stilling til, om denne aftale skal forlænges, således at den er gældende for hele 2016. Ligeledes bedes bestyrelsen tage stilling til, hvorvidt afregningen skal ske på samme vilkår som før Ærø Kommunes udtræden af FynBus.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Der indgås aftale om, at FynBus administrerer lægekørslen for Ærø Kommune i 2016, samt at afregningen for kørslen sker efter de samme principper som før udtræden.
- Administrationen bemyndiges til at forlænge denne aftale yderligere.

Vedtagelse:**3. Trafiksystem Odense/Regionalt****Sagsnummer:**

201602-13934

Resumé:

FynBus har indgået aftale med Tide Bus om drift af de regionale ruter i perioden 17. oktober 2016 til køreplansskiftet december 2024. Der beskrives et forslag om at FynBus udnytter option om etablering af et R-busnet og at der iværksættes et 1-årigt forsøg med X-busser.

Sagsfremstilling:Indledning

FynBus har den 25. januar 2016 indgået kontrakt med Tide Bus om drift af de regionale ruter i perioden 17. oktober 2016 til køreplansskiftet december 2024. Kontrakten indebærer en årlig besparelse på ca. 23 mio. kr. Region Syddanmark betaler uændret et fast årligt rammebeløb som muliggør, at den sparede kontraktbetaling kan anvendes til at indsætte mere buskørsel.

I Trafikplan 2014-17 indgår forslag om produktudvikling af det regionale trafiksystem gennem indførelse af R-busser og X-busser (Trafikplanen side 32).

Definitioner:

R-busser (regionalbusser) defineres ved, at eksisterende ruter forbedres ved at der er flere afgangstidspunkter tidligt om morgenen og sent om aftenen, og at frekvensen (antal afgangstidspunkter pr. time) øges.

X-busser er hurtig-busser, som kører den korteste vej med færrest mulige stop.

I den netop indgående kontrakt med Tide Bus om drift af de regionale ruter indgår et antal optioner, der muliggør indførelse af R-busser og X-busser. Beslutning om anvendelse af optioner, skal træffes således at implementering kan ske senest 31. december 2018.

Det foreslås, at FynBus meddeler Tidebus, at nogle af de beskrevne optioner ønskes iværksat ved køreplan start den 17. oktober 2016.

R-busnettet kan etableres med brug af de busser, der af Tide Bus bestilles ved kontraktindgåelsen.

X-busruterne forudsætter, at der anskaffes flere busser. Hvis X-busnettet skal indsættes ved kontraktstart skal udnyttelsen af optionen meddeles Tidebus senest 6 måneder før kontraktstart.

Administrationen foreslår, at der fra kontraktstart indføres et R-busnet, og at der indføres et 1-årigt forsøg med X-busser på udvalgte ruter.

Det foreslås, at forslag om R-busser og X-busser forelægges det regionale udviklingsudvalg og FynBus' bestyrelse til drøftelse.

Trafikplan 2014-17

I Trafikplan 2014-17, som er vedtaget af FynBus' bestyrelse efter høring hos kommunerne og Region Syddanmark, indgår en nærmere beskrivelse af principperne bag R-busser og X-busser.

R-busser baseres på et afprøvet princip om, at kunderne ønsker en høj frekvens, faste minuttal, og mulighed for at kunne benytte busserne på ydertidspunkter (tidligt om morgenen og sent om aftenen).

Movia har indført R-busser mellem de ikke-togforbundne byer i Region Sjælland, og har oplevet en betragtelig passagervækst.

Trafikplan 2014-2017 beskriver: *".. I forhold til det nuværende serviceniveau vil der være tale om en driftsudvidelse i formiddagstimerne og de tidlige aftentimer."*

Movia angiver forbedret betjening i disse tidsrum, som en af årsagerne til en passagervækst på op til 17 %, i løbet af de seneste 2 år. Det vurderes at forbedringen skyldes, at kunderne har fået et enkelt og genkendeligt servicetilbud.

FynBus vurderer, at der også kan opnås vækst på Fyn, men også, at serviceforbedringen er en forudsætning for at fastholde kunder i den kollektive trafik.

X-busser er baseret på et kendt koncept, som anvendes i Jylland i et samarbejde mellem de tre trafiksekskaber Sydtrafik, Midttrafik og NT. I Movias område er et ekspresbusnet under opbygning.

I Trafikplan 2014-17 vurderes det, at der er behov for at tage den gamle Rutebilstation i brug igen: *"En optimal placering kunne være det resterende areal af den tidligere rutebilstation."*

Odense Kommune iværksatte i 2015 et projekt, der skal lede frem til en løsning omkring Odense Banegårdscenter. Byregion Fyn betegner projektet som "Fyns hovedbanegård".

FynBus og Odense Kommune er i kontakt med DSB med henblik at sikre mulighed for at den gamle rutebilstation kan tages i anvendelse i løbet af 2016.

Kontrakt med Tidebus 2016-2024

I kontrakten med Tide Bus indgår et antal nærmere beskrevne optioner. Det er muligt kun at vælge nogle af optionerne. Det vil også være muligt, at udvælge andre destinationer eksempelvis med udgangspunkt i Trafikplan 2014-17.

Optionerne udgør i alt ca. 50.000 køreplantimer, svarende til 19 % af hovedkontrakten på 256.000 køreplantimer. Hertil kommer 18 driftsbusser til et fuldt udbygget X-busnet. Opgraderingen til R-net sker med udvidet kørsel med det allerede anskaffede materiel.

R-busser

Af udbudsmaterialet fremgår følgende: *"I takt med de økonomiske muligheder udvikles et R-bus net, som det kendes fra Region Sjælland."*

Dette tilbud bliver det regionale trafiksystems rygrad, hvor busser i mindst halvtimesdrift sikrer fynboernes muligheder for ærinde- og fritidsrejser samtidig med, at busserne også bruges i pendlingssammenhæng.

Driftsomfanget er planlagt til at være mindst halvtimesdrift i tidsrummet fra ca. kl. 6:00 – 20:00 på hverdage og lavere frekvens herudover.

Dette er mere ambitiøst end servicetilbuddet i dag. Derfor indeholder udbuddet option på udvidet kørsel, som implementeres, når det økonomiske grundlag er til stede:

Tabel 1: Optioner på R-bus kørsel

Option	Gruppe	Fra - til	Køreplantimer
A	140	Otterup - Faaborg	5.125
	150	Assens - Kerteminde	1.117
	Sum		6.242
B	191	Bogense - Odense	2.208
	195	Nyborg - Odense	3.500
	Sum		5.708
C	130	Odense - Vissenbjerg	3.792
	930	Faaborg - Svendborg	2.750
	Sum		6.542

Kørselsomfanget er overslagsmæssigt beregnet ud fra de nuværende køretider.

Indførelse af et R-net aktiverer ca. 18.000 køreplantimer pr. år. På baggrund af Tide Bus' tilbud vil det medføre en driftsudgift på ca. 7,4 mio. kr.

FynBus foreslår, at optionerne på R-bus kørsel udnyttes. Succesmålet er, at den udvidede kørsel opnår en selvfinansieringsgrad på 50 %, som traditionelt har været Region Syd-danmarks præstationsmål for initiativer igangsat af trafikelskaberne.

X-busser

Trafikplan 2014 -17 beskriver desuden indførelsen af et hurtigbusnet. Tankerne bag et hurtigbusnet er de samme, som findes bag X-bus ruter i Jylland eller det ekspresbusnet, der planlægges på Sjælland.

Konceptet er, at hurtige direkte ruter skal udvide jernbanens timemodel til også at tilgode-se oplandsbyerne til Odense.

I NT's område har man løbende udbygget X-busnettet, delvist på bekostning af den almindelige regionale rutekørsel. Resultatet har været en markant driftsudvidelse på X-busserne og en tilsvarende passagerfremgang.

Rutenettet er planlagt til indførelse senest sammen med timemodellen, men letbanearbejdet i Odense kan aktualisere en hurtigere implementering.

Der er endnu ikke truffet beslutninger om hvilke bustyper, der vil være ideelle til formålet. Her ønsker FynBus også at udnytte Tide Bus' ekspertise, i forhold til hvilke løsninger, der vil være ideelle målrettet til et pendlersegment.

Udvikling og udrulning af konceptet sker, som nævnt, i takt med økonomiske muligheder. Derfor indeholder udbuddet option på yderligere kørsel:

Tabel 2: Optioner på X-bus kørsel

Option	Fra - til	Køreplantimer	Busser
D	Bogense - Odense	7.125	4
E	Kerteminde - Odense	5.525	3
F	Faaborg - Odense	9.125	5
G	Nr. Broby - Odense	5.525	3
H	Vissenbjerg - Odense	4.725	3

Ved tilbudsafgivelse skulle tilbuddet på option A til H afgives på baggrund af bustype AL 3. Busserne skal overholde kravene i Kravspecifikation – Bilag C – Krav til busmateriel.

Ved eventuel udnyttelse af option A til H vil FynBus i samarbejde med entreprenøren beslutte, hvilken bustype der skal benyttes efter principperne i kontrakten.

Den angivne notation af optioner fra A til H udtrykker ikke en implementeringsrækkefølge.

Ud fra den aktuelle markedssituation vælger FynBus den optimale indsats – gerne i tæt samarbejde med entreprenør.

På baggrund af udviklingen i trafiksituationen i Odense, kan der være behov for at påbegynde X-bus konceptet indenfor den basisproduktion, der er skitseret i udbudsmaterialet med henblik på at sikre, at regionale kunder ikke påvirkes af store forsinkelser i forbindelse med letbanearbejdet. Det vil ske i tæt samarbejde med entreprenøren og med det er busmateriel, der er muligt.

For at få erfaringer med X-buskonceptet og implementering af det foreslår FynBus, at der udpeges en rute, hvor konceptet udvikles. Det undersøges, om løsningen skal bygge på turistbusser. Konceptet afprøves i et 1-årigt forsøg, inden der tages stilling til en samlet implementering og de afledte busanskaffelser.

Sammenhæng med bybusserne i Odense

Da de regionale ruter udgør en væsentlig del af bybusbetjeningen i Odense, vil indførelse af R-busser og X-busser også medvirke til at forbedre serviceniveauet for borgerne i Odense Kommune.

For at sikre den, for kunderne, mest hensigtsmæssige indretning af det samlede trafiksystem, skal ruteføring og stopmønstre tilrettelægges i samarbejde med Odense Kommune.

En stor del af myldretidstrafikken i Odense består af bilpendlere fra omegnskommunerne. Med indførelse af R-busser vil frekvensen generelt øges. Dette giver mulighed for, at nogle ruter og afgangene ikke længere skal benytte alle stoppesteder i Odense, men kun skal betjene centrale knudepunkter (arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og stationer mv.). Dette vil gøre de regionale ruter mere attraktive for kunder fra omegnskommunerne, idet rejsetiden kan afkortes. Dette gælder specielt for X-busserne.

FynBus vil, ud over Fyns Hovedbanegård, søge at sikre, at der på andre centrale knudepunkter indrettes attraktive stoppesteder (mini-terminaler).

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- FynBus indgår aftale med Tide Bus om at iværksætte optionerne på R-bus, lig optionerne A, B og C
- Der iværksættes et 1-årigt forsøg med X-busser

Vedtagelse:

4. Individuel handicapkørsel

Sagsnummer:

201601-13867

Resumé:

Der har gennem længere tid været usikkerhed om anvendelsesområdet for individuel handicapkørsel. Denne usikkerhed er søgt afklaret ved Transportministeriet. Den fremtidige praksis hos FynBus fremlægges til beslutning.

Sagsfremstilling

Kørselsordningerne

Ifølge Lov om trafikselskaber § 11 skal trafikselskaberne etablere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede over 18 år. Den individuelle handicapkørsel skal som minimum omfatte ret til 104 enkeltture pr. år, og borgerens hjemkommune visiterer borgeren til disse ture.

Den individuelle handicapkørsel skal ifølge § 11 etableres, så den ”rækker ud over transport til behandling, terapi og lign.”. Denne formulering har gennem tiden givet anledning til usikkerhed, idet trafikselskaberne administrerer andre kørselsordninger, som f.eks. lægekørsel, som borgerene også skal visiteres til. Disse andre kørselsordninger følger af f.eks. Sundhedsloven og Serviceloven, og visitationen til de forskellige ordninger er ikke nødvendigvis ens. Nogle borgere kan således være visiteret til individuel handicapkørsel, uden at kunne visiteres til kørsel til læge. Disse borgere kan ønske at benytte den individuelle handicapkørsel i forbindelse med kørsel til læge, hvilket er i strid med formålet med den individuelle handicapkørsel.

Transportministeriets vurderinger

Odense Kommune rettede i 2012 henvendelse til Transportministeriet om udvidelse af anvendelsesområdet for individuel handicapkørsel. Formålet var at udvide ordningen, så den også kunne anvendes til f.eks. kørsel til tandlæge mv.

Transportministeriet meddelte Odense Kommune, at ”individuel handicapkørsel efter trafikselskabslovens § 11 alene kan anvendes til transport, der rækker ud over behandling, terapi og lign.” Transportministeriet imødekom således ikke Odense Kommunes anmodning om udvidelse af anvendelsesområdet. Transportministeriets brev er vedlagt som bilag 1.

I foråret 2015 havde Danmarks Radio fokus på den individuelle handicapbefordring. I denne forbindelse meddelte Transportministeriet Odense Kommune, at spørgsmålet om udvidelse af den individuelle handicapkørsel var taget op til fornyet overvejelse.

Transportministeriet gav efterfølgende Odense Kommune en foreløbige vurdering af området. Det blev bl.a. anført, at individuel handicapkørsel ikke kan bruges til kørsel til behandling, terapi og lignende, såfremt den svært bevægelseshæmmede kan få kørslen betalt via andre kørselsordninger omfattet af andre love, fx Sundhedsloven eller Lov om social service.

Af Transportministeriets brev fremgik desuden, at: *"... ordningen skal ses som et supplement til de øvrige kørselsordninger og således kan anvendes til formål, der ikke er dækket af andre ordninger."*

Transportministeriet anførte endelig: *"Hvilke typer af behandlinger m.v., der præcist er dækket af øvrige ordninger kan ændre sig løbende, men der ses ikke at være noget til hinder for, at ordningen anvendes til kørsel til tandlæge, i det omfang dette ikke er dækket af andre kørselsordninger."*

Den 20. august 2015 afholdt Transportministeriet møde herom med trafikskaberne, og Transportministeriet har i referatet fra møde fremsendt uddybende bemærkninger til fortolkningen af trafikskabslovens § 11. Referatet vedlægges som bilag 2. Transportministeriet henviser til, at *"ordningen bør administreres således som den eksempelvis bliver i Midttrafik"*. Endvidere anføres det, at hvis *"borgeren er visiteret til andre ordninger efter anden lovgivning forudsættes det, at borgeren som udgangspunkt vil have klart økonomisk incitament til at benytte disse andre ordninger. Derfor ses der ikke at være behov for selvstændig kontrol fra trafikskaberne heraf."*

FynBus' fremtidige administration af ordningen

FynBus administrerer den individuelle handicapkørsel i overensstemmelse med den seneste udmelding fra Transportministeriet, hvilket vil sige, at:

- Kunden ikke spørges, hvilket formål kørslen har.
- Hvis kunden specifikt oplyser, at kørslen er omfattet af en anden ordning, som kunden er visiteret til (f.eks. kørsel til læge), henvises kunden til at anvende den anden ordning.
- Hvis kunden specifikt oplyser, at der skal køres til læge, men kunden ikke er visiteret til denne kørsel, vil den konkrete kørsel blive udført, og kunden vejledes om muligheden for at søge om at blive visiteret til en anden ordning.

For at undgå fremtidig konflikter, vil det være hensigtsmæssigt, at en hjemkommune ved visitering til SBH-kørsel, specifikt gør borgeren/kunden opmærksom på, at SBH-kørsel ikke kan anvendes til kørsel, der er omfattet af anden kørsel, f.eks. kørsel til lægen.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender fremtidig administration af individuel handicapbefordring jf. Transportministeriets tolkning.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 4.1

Transportministeriets brev af 8. maj 2015 til Odense Kommune

Bilag 4.2

Referat møde mellem TBM og Trafikselskaberne den 20. august 2015

Sager til drøftelse:**5. Mobilitet, profil for et trafikselskab****Sagsnummer:**

201602-13935

Resumé:

Trafikselskaberne har til opgave at planlægge udføre og koordinere kollektiv trafik, og sikre koordination mellem primært bus, tog og færge. Trafikselskaberne tilbyder i stigende grad også teletaxi med udgangspunkt i den kørselskoordination der går under betegnelsen Flextrafik, hvorved bus- og taxikørsel kombineres.

Kunderne benytter i stigende grad Rejseplanen på internettet eller mobiltelefon til at planlægge rejser i den kollektive trafik. I løbet af 2016 vil bliver det muligt i Rejseplanen også at planlægge rejser der involverer både teletaxi og eksempelvis busrejser.

Det er imidlertid allerede nu også teknisk muligt at koordinere den kollektive trafik med andre transportformer som delebiler, samkørsel og delecykler mv. Denne udvikling nødvendiggør at trafikselskabernes rolle overvejes.

Sagsfremstilling:

Trafikselskaberne har til opgave at planlægge, udføre og koordinere kollektiv trafik, og sikre koordination mellem primært bus tog og færge.

Trafikselskaberne tilbyder i stigende grad teletaxi med udgangspunkt i den kørselskoordination, der går under betegnelsen Flextrafik, hvorved bus- og taxikørsel kan kombineres.

Kunderne benytter i stigende grad Rejseplanen på internettet eller mobiltelefon til at planlægge rejser i den kollektive trafik.

I løbet af 2016 bliver det muligt i Rejseplanen også at planlægge rejser, der involverer både teletaxi og eksempelvis busrejser. Rejseplanen vil derfor være fuldt udbygget til at være kundens primære indgang til information om og planlægning af den kollektive trafik.

Der er opstået en række andre produkter på transportmarkedet, som alternativ til bilen eller den kollektive trafik.

Det drejer sig især om delebiler, samkørsel og delecykler, men også traditionel taxikørsel. Hvis disse muligheder kombineres med den kollektive trafik vil kunden opleve bedre muligheder for at gennemføre sin rejse ved brug af forskellige transportformer.

Der er samtidig kommet bedre kommunikations- og informationsløsninger frem, som gør det nemmere at holde sig orienteret om, hvordan man kan bevæge sig fra A til B. Endelig ser man nu betalingsløsninger, som via ét kort eller én app, kan klare dét, der før krævede flere enkeltstående transaktioner på flere forskellige betalingsmedier.

Drivkræfterne bag denne udvikling er primært den IT-teknologiske udvikling, miljøhensyn, behov for mobilitet.

Der er tale om at kombinere den offentlige styrede kollektive trafik med private initiativer og løsninger, hvilket rejser flere principielle spørgsmål om det offentlige trafikalselskabsrolle, blandt andet fordi en synliggørelse af forskellige transportmuligheder kan påvirke konkurrenceforholdet mellem de daltagende aktører.

På studieturen den 6. - 8. april 2016 til Hannover er der indlagt et besøg hos HaCon, der i dag leverer softwaren til Rejseplanen samt Qixxit, som er en "multimodal" rejseplanlægger, der kombinerer køreplanlagt transport med anden transport, f.eks. delebiler.

Der gives et uddybende oplæg på bestyrelsesmødet.

På denne baggrund lægges op til nærmere drøftelse af trafikalselskabets rolle fremover.

Indstilling

Direktøren indstiller, at

- Bestyrelsen drøfter sagen.

Vedtagelse:

Sager til orientering:

6. Markedsføring i Odense

Sagsnummer:

201602-13936

Resumé:

Med henblik på understøttelse af FynBus' strategi om flere passagerer set i lyset af de store anlægsarbejder i Odense Kommune, har administrationen vurderet konkrete tiltag i forhold til dels at fastholde de nuværende kunder i bussen, men også hvordan man fremadrettet kan skaffe yderligere vækst i passagertallet.

Med henblik herpå foretages en undersøgelse i tre spor, hvorefter der kan foretages prioriteringer af indsatser og udarbejdelse af en plan for markedsføringsindsatsen i Odense.

Sagsfremstilling:

FynBus har siden 2010 arbejdet målrettet efter at skaffe flere passagerer i busserne, herunder også bybusserne i Odense. Frem til 2014 er det lykkedes at opfylde målet om 2,4 % flere passagerer. Passagerudviklingen stagnerede i 2015, blandt andet på grund af de store anlægsarbejder i Odense med henblik på den kommende Letbane. Anlægsarbejdet har medført øgede udfordringer for busdriften med omkørsler, køreplanændringer og forsinkelser.

I 2016 fortsætter de store anlægsarbejder, der forventes at få endnu større konsekvens for busdriften.

I Odense Kommune er der i budgettet indlagt en negativ passagervækst på 2 % fra 2016 til 2019 som følge af de fortsat store anlægsarbejder til Letbanen. Derudover er der indregnet en passagerreduktion på 400.000 fordelt med 2/3 i 2016 og 1/3 i 2017, som følge af køreplansskiftet i maj 2016. Idet Letbanearbejdet giver øgede køretider for mange ruter, og på nuværende tidspunkt forventes det ikke at Odense Kommune har mulighed for at øge køreplantimetallet. Dermed vil det blive nødvendigt at nedlægge afgangene.

FynBus har i forudsætningerne for Budget 2016 indregnet uændret passagertal i forhold til 2015 for de regionale ruter og fælleskommunale ruter, men på baggrund anlægsarbejderne, er der markant risiko for et reelt passagerfald i 2016 i forhold til 2015.

FynBus er derfor i gang med at vurdere konkrete tiltag i forhold til dels at fastholde de nuværende kunder i bussen, men også på at se hvordan man fremadrettet kan skaffe yderligere vækst i passagertallet. Aktuelt er dette fokus især på busdriften i Odense, men FynBus vil også vurdere det øvrige system med henblik herpå.

Sideløbende med den allerede planlagte markedsføringsindsats mv, er FynBus derfor sammen med virksomheden WeLearn gået i gang med at foretage en undersøgelse af fastholdelses- og vækstpotentialet. Formålet er at få et så præcist afsæt som muligt i forhold til valg af retning for marketing og andre aktiveringsindsatser til igangsættelse i 2016 med henblik på at opnå vækst i de odenseanske busser.

Undersøgelsen kører i 3 spor:

Spor A: Oplevelse/kendskab/barriere blandt eksisterende kunder i forhold til brug af produkter og services fra FynBus

Spor B: Gennem undersøgelse af data på faktisk adfærd fra busruterne + diverse platforme at finde potentialerne på vækst

Spor C: Undersøge potentialet for at skabe vækst i samarbejde med relevante partnere og alliancer i Odense

Resultatet af undersøgelsens læringer, konklusioner og anbefalinger til fremadrettede indsats i de 3 spor for 2016, bliver afrapporteret medio februar. FynBus forventer efterfølgende på baggrund heraf at kunne præsentere den endelige handlingsplan for 2016.

Herudover har Odense Kommune rettet henvendelse til FynBus med ønsker om et projekt "Bedre Bustur" i Odense efter skabelon fra lignende projekt fra København. Med baggrund

i kommunens tids- og budgetramme, vil det ikke være realistisk med et projekt i den kaliber, men det er aftalt med Odense Kommune at FynBus beskriver en "light" udgave af projektet. Projektet vil have fokus på at sikre fastholdelse af de nuværende kunder, når det "store" køreplan skift på grund af anlægsarbejderne finder sted i 2016 i Odense, og således falde fint ind i den samlede plan for 2016.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:**7. Rejsekort, status****Sagsnummer:**

201602-13937

Resumé:

Status vedrørende Rejsekort.

Sagsfremstilling:

Der orienteres i mødet om status for Rejsekort aktiviteterne.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:**8. Meddelelser****Sagsnummer:**

201602-13938

Meddelelser:

- Privatansatte trafikkontrollører

9. Eventuelt

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Per Jespersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jacobsen

Bestyrelsesmedlem
Hans Bjerregaard

Bestyrelsesmedlem
Kristian Grønbæk Andersen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Vedtægter for Trafikselskabet FynBus

af 1. januar 2016.

Præambel

Region Syddanmark etablerer et trafikselskab, der dækker Assens Kommunes, Faaborg-Midtfyn Kommunes, Kerteminde Kommunes, Langelands Kommunes, Middelfart Kommunes, Nordfyns Kommunes, Nyborgs Kommunes, Odense Kommunes og Svendborg Kommunes område.

Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er FynBus

Stk. 2. Selskabet er beliggende i Odense Kommune.

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5) privatbaner.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestedstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikselskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5. Selskabet kan endvidere samarbejde med andre trafikselskaber om opgaver, som trafikselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikselskabers områder.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver deltagende kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2. Er en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt. Der afholdes ekstraordinært repræsentantskabsmøde, når 3 kommuner har fremsat skriftlig anmodning herom.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet i Region Syddanmark, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og 6 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For de bestyrelsesmedlemmer, der er udpeget af repræsentantskabet, vælger repræsentantskabet efter reglerne i § 14 to fælles suppleanter, som i den rækkefølge, hvori de er valgt, indtræder i tilfælde af medlemmernes forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere er deltagende i selskabet, jf. § 10, stk. 1.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og næstformand.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinjerne for finansiering af selskabet, jf. § 27, stk. 4.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har et regionsrådsmedlem af bestyrelsen eller, hvis et regionsråd har flere medlemmer, disse medlemmer i forening vetoret, for så vidt angår beslutninger om retningslinjerne for finansieringen af selskabet, jf. § 27, stk. 4.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikselskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. retningslinjer for selskabets finansiering, jf. § 27, stk. 4
2. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28,29 og 30, stk. 2,
3. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
4. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift

5. rejseregler,
6. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
7. udbudsstrategier,
8. regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 5,
9. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
10. medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
11. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
12. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
13. udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
14. valg af sagkyndig revision,
15. forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
16. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

Finansiering

§ 27. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel.

Stk. 2. De deltagende kommuner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter og udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere.

Stk. 3. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 4. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering.

Regnskab og budget

§ 28. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. september forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 29. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 30. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 31, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 31. Tilsyn med selskabet varetages af Statsforvaltningen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Beslutninger om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

Tegningsregel

§ 33. Selskabet tegnes af bestyrelsens formand eller næstformand i forening med selskabets direktør eller af den samlede bestyrelse.

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 34. Vedtægten træder i kraft den 1. januar 2016.

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transport- og bygningsministeren og social- og indenrigsministeren.

Odense Kommune
odense@odense.dk

Dato 8. maj 2015
J. nr. 2015 – 2289

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Bank Danske Bank
reg. 0216 kt. 4069 065880
EAN 5798000893429
CVR 43265717

Til Odense Kommune

Transportministeriet svarede den 4. oktober 2012 på en henvendelse fra Odense Kommune om anvendelse af individuel handicapkørsel. I anledning af, at DR har spurgt til muligheden for at bruge individuel handicapkørsel til tandlægebesøg, har Transportministeriet på ny kigget på spørgsmålet.

Bestemmelsen om individuel handicapkørsel blev oprindeligt indført for at give de svært bevægelseshæmmede mulighed for transport til formål, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.

Individuel handicapkørsel kan ikke bruges til kørsel til behandling, terapi og lignende, hvor den svært bevægelseshæmmede kan få kørslen betalt via andre kørselsordninger omfattet af andre love, fx sundhedsloven eller lov om social service.

Sådanne kørsler til behandlinger, som det offentlige betaler for, og hvor det også er muligt at få betalt kørslen hen til behandlingen, sker i overensstemmelse med sektoransvaret. Denne fortolkning støttes for det første på selve ordlyden af bestemmelsen, ”som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende”. Heri må indfortolkes, at transport til behandling mv. er omfattet af andre transportordninger. Desuden støttes fortolkningen også af bemærkninger fra det oprindelige beslutningsforslag¹ og fra 1992-lovene², om at ordningen skal etableres ”uafhængigt af den eksisterende transport til behandling”. Endelig fremgår det af 2005-loven³ og trafikselskabsloven⁴, at ”idet kørsel til behandling, terapi og lignende **er** omfattet af anden lovgivning”.

Derudover er der et gråzoneområde for anvendelsen af bestemmelsen, som omhandler behandlinger, terapi o.lign., som ikke dækkes af andre kørselsordninger.

¹ B 60 af 7. maj 1991 om kørselsordninger for svært bevægelseshæmmede vedtaget (pålæg til alle amtsråd om senest 1. maj 1992 at have etableret individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.)

² Lov nr. 292 af 29. april om ændring af den lokale og regionale kollektive trafik uden for hovedstadsområdet samt Lov nr. 293 af 29. april 1992 om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

³ Lov nr. 580 af 24. juni 2005 om ændring af den lokale og regionale kollektive trafik uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

⁴ § 11 i lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015.



Ud fra en formålsfortolkning kan det hævdes, at ordningen må kunne bruges til kørsel til behandlinger mv., der ikke er dækket af andre ordninger. En sådan fortolkning kan primært støttes på, at ordningen ifølge bemærkningerne til 1992-loven ”skal etableres uafhængigt af eksisterende transport til behandling...”. Det forudsættes således, at der er transportordninger til behandlinger mv. og det må derfor kunne indfortolkes, at i de tilfælde, hvor der ikke er transportordninger til behandlinger, kan man bruge ordningen til kørsel til disse behandlinger. Der vil formentlig ofte være en sammenhæng med, at disse former for behandling vil være nogle, hvor der er hel eller delvis egenbetaling.

Det er således samlet Transportministeriets vurdering, at ordningen skal ses som et supplement til de øvrige kørselsordninger og således kan anvendes til formål, der ikke er dækket af andre ordninger.

Hvilke typer af behandlinger m.v., der præcist er dækket af øvrige ordninger kan ændre sig løbende, men der ses ikke at være noget til hinder for, at ordningen anvendes til kørsel til tandlæge, i det omfang dette ikke er dækket af andre kørselsordninger. Det er i øvrigt sådan ordningen administreres i Jylland.

Trafikselskabernes administration af individuel handicapkørsel er underlagt det almindelige kommunale tilsyn, og det er således Statsforvaltningen der behandler spørgsmål om, hvorvidt der er sket en tilsidesættelse af den lovgivning, der gælder for offentlige myndigheder, herunder offentligretlige grundsatninger.

Der er således ikke klageadgang til Transportministeriet, og ministeriet har heller ikke mulighed for at dispensere eller på anden vis ændre de i loven fastsatte regler om ordningens anvendelse.

Med venlig hilsen

Thomas Jørgensen
Kontorchef

Referat fra møde mellem Transport- og Bygningsministeriet og Trafikselskaberne og Trafikselskaberne i Danmark om individuel handicapkørsel

Transport- og Bygningsministeriet: Afdelingschef Søren Wille, Kontorchef Thomas Jørgensen, Specialkonsulent Berit Gohr Kaptain og fuldmægtige Sidsel Korsgaard og Anna Langskov Lorentzen (referent).

Trafikselskaberne: Trafikselskaberne i Danmark (herefter TiD): Chefkonsulent Morten Brønnum Andersen. Movia: Centerchef for Trafik og Planlægning Per Gellert, og chef for Flextrafik administration Jens Peter Langberg. Midttrafik: Direktør Jens Erik Sørensen og funktionsleder for bestillingsmodtagelse under Flex Merete Lundgaard Nielsen, Jesper Staberg Thomsen. Nordjyllands Trafikselskab (herefter NT): Kundechef Nicolai B. Sørensen, Bornholms Amts Trafikselskab (herefter BAT): Direktør Lars Bjørn Høyby. Sydtrafik: Afdelingschef for flextrafik Michael Aagaard. Fynbus: Sekretariatsleder Ingrid Dissing og Kundechef Helle Nielsen.

Afdelingschef Søren Wille bød velkommen til dagens møde om individuel handicapkørsel. Søren Wille forklarede kort, at baggrunden for mødet var forårets mediedækning af hvorvidt brugere af den individuelle handicapkørsel kan blive kørt til tandlægen.

Der blev i foråret sendt et brev til Odense Kommune. Det fremgik af brevet, at den individuelle handicapkørsel skal ses som et supplement til de øvrige kørselsordninger, og således kan anvendes til formål, der ikke er dækket af andre ordninger.

Derefter blev der lagt op til en bordrunde i forhold til hvordan den individuelle handicapkørsel administreres i de forskellige trafikselskaber, og hvorledes den individuelle handicapkørsel afgrænses i forhold til andre kørselsordninger, som er hjemlet i anden lovgivning.

Direktør i Midttrafik Jens Erik Sørensen lagde ud med at bemærke, at Midttrafik siden 2009 har ladet kunder køre til behandling, psykolog og tandlæge, og at der ikke vurderes at have været økonomiske effekter af udvidelsen af ordnin-



gen. Funktionsleder Merete Lundgaard Nielsen uddybede, at det kun er i de tilfælde, hvor en kunde specifikt anmoder om at blive kørt til speciallæge, at Midttrafik i første omgang henviser til hjemkommunen. Alternativt henvises til at bruge Midttrafiks flextrafikordning. Midttrafik oplever ordningen som mere fleksibel.

Centerchef i Movia Per Gellert forklarede, at man i Movia har anlagt en mere restriktiv fortolkning af lovgivningen. I Movia kontrolleres det således, om den individuelle handicapkørsel benyttes til lægebesøg eller andre behandlingsformål. Dette kontrolleres ved, at Movia har registreret en række adresser til lægehuse mv., som de ikke kører til.

Afdelingschef Søren Wille spurgte Movia hvad grunden er til, at Movia har anlagt den restriktive fortolkning af loven. Dertil svarede Movia, at al kørsel af handicappede er reguleret i sociallovgivningen. Søren Wille spurgte, om kunderne ikke som hovedregel vil foretrække kørselsordninger på det sociale område, fordi de er gratis. Hertil svarede Movia, at de har været ude for, at kommuner har reageret, hvis trafikkselskaber har kørt til behandling, som er dækket af anden lovgivning.

Direktør i BAT Lars Bjørn Høyby oplyste, at BAT pr. 1. april 2015 havde foretaget en stramning af deres regler for den individuelle handicapkørsel, som nu betød at deres kunder ikke længere kunne blive kørt til læge og anden behandling, som er dækket af anden lovgivning, og at det havde betydet et fald i antallet af ture på 30 pct.

Kundechef i NT Nicolai B. Sørensen tilkendegav, at for NT handler om, at kunder i den individuelle handicapkørsel behandles som kunder. I NT kører der individuel handicapkørsel til alle formål, herunder også til lægebesøg. Han supplerede med, at NT generelt har meget tilfredse kunder. 95 pct. er tilfredse eller meget tilfredse.

Det blev hertil oplyst, at alle selskaber laver kundetilfredshedsundersøgelser, og alle selskaber har meget tilfredse kunder.

Kundechef i Fynbus Helle Nielsen supplerede med at sige, at man i Fynbus har ophævet den tidligere restriktion på kørsel til tandlægebesøg.

Afdelingschef for flextrafik i Sydtrafik Michael Aagaard forklarede, at man i Sydtrafik har valgt en pragmatisk tilgang til tilbuddet om individuel handicapkørsel, forstået på den måde, at Sydtrafik tillader kørsel, som ikke er dækket af anden lovgivning. I Sydtrafiks område er der også kommuner, der visiterer blinde til ordningen.



Hertil oplyste Midttrafik, at flere kommuner også visiterer flere end 104 ture om året til visse personer, og at Ikast-Brande kommune eksempelvis visiterer blinde til ordningen.

Specialkonsulent Berit Gohr Kaptain bemærkede, at det er helt i tråd med lovgivningen, som jo netop er udformet som minimumsregulering. Hermed står det kommunerne frit at inkludere andre grupper af handicappede i ordningen.

Fuldmægtig Sidsel Korsgaard spurgte til kundernes mulighed for at få individuel handicapkørsel uden for deres eget trafikskabs område. Chefkonsulent i TiD Morten Brønnum oplyste, at Trafikskaberne er blevet enige om nye samarbejdsregler, som træder i kraft 1. januar 2016, som blandt andet betyder, at en kunde kan booke kørsler i et andet trafikskabs område. Kørslen sker efter de regler, der er gældende i det trafikskab, hvor kunden er bosat. Sydtrafik er ikke med i denne aftale.

Direktør i Midttrafik Jens Erik Sørensen appellerede derpå til de øvrige trafikskaber, om det ikke var muligt for trafikskaberne at blive enige om mere ens regler for den individuelle handicapkørsel uden om ministeriet.

Fuldmægtig Sidsel Korsgaard spurgte til muligheden for at få eller tilkøbe flere ture end de 104 ture om året, de visiterede kunder har retskrav på. Der var enighed om, at kunderne i de fleste tilfælde, hvor 104 ture ikke er tilstrækkeligt, kan få visiteret flere ture af kommunen. Derudover henviser trafikskaberne til flexkursordningen, som er dyrere (men varierer meget i pris) og ikke har helt samme serviceniveau som individuel handicapkørsel. Fx er der ikke et krav om, at kunden skal bringes så tæt til gadedøren som muligt.

Selskaberne bemærkede dog, at der i praksis er tale om meget få kunder, der har brug for flere end 104 ture om året. Det gennemsnitlige årlige forbrug lå således på under 20 ture i 2013.

Fuldmægtig Anna Langskov Lorentzen spurgte til selskabernes opfattelse af, om ordningen administreres således, at et bevægelsehandicap skal have en vis varighed før man er berettiget til at bruge ordningen. Der var enighed blandt selskaberne om, at bevægelsehandicappet skal være varigt eller mindst vare i et år.

Trafikskaberne spurgte slutteligt hvordan ordningen selskaberne fremadrettet skal administreres. Hertil svarede Afdelingschef Søren Wille, at Transport- og Bygningsministeriet vil vende tilbage herom.

Transport- og Bygningsministeriet kan efterfølgende oplyse, at det med brevet til Odense Kommune d. 8. maj 2015 (også sendt til orientering til alle trafikskaber d. 27. maj 2015) er ministeriets vurdering, at ordningen bør administreres således som den eksempelvis bliver i Midttrafik.



I det omfang, borgeren er visiteret til andre ordninger efter anden lovgivning forudsættes det, at borgeren som udgangspunkt vil have klart økonomisk incitament til at benytte disse andre ordninger. Der ses derfor ikke at være behov for selvstændig kontrol fra trafikselskaberne heraf.

Side 4/4

Afdelingschef Søren Wille takkede trafikselskaberne og TiD for fremmødet og den gode dialog.