

FynBus bestyrelse

Referat

Torsdag, den 8. december 2011 kl. 16.00

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense

Deltagere:

Formand Torben Andersen, Kerteminde

Næstformand Lasse Krull, Region Syddanmark

Afbud

Bestyrelsesmedlem Lars Kristian Pedersen, Assens

Bestyrelsesmedlem Kasper Westh, Odense

Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart

Bestyrelsesmedlem Kim Johansen, Nordfyn

Bestyrelsesmedlem Bruno Hansen, Svendborg

Bestyrelsesmedlem Peter Jordhøj, Nyborg

Bestyrelsesmedlem William Jensen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Niels Peter Ellegaard, Faaborg-Midtfyn

Repræsentantskabsmedlem Peter Lund, Ærø

Afbud

Repræsentantskabsmedlem Bjarne Møller Petersen, Langeland

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Drifts & Kvalitetschef Jan Gudmann Hansen

Økonomichef Benny H. Hansen

Sekretariatsleder Ingrid Dissing

Kommunikationsleder Martin Bødker Krogh

Planleder Søren Junker

Kundechef Helle Nielsen

Ledelseskonsulent Lars Tidemann

DAGSORDEN

1. Meddelelser	3
Sager til beslutning:	3
2. Principper for FynBus' Fællesudgifter	3
3. Ændring af FynBus' ringzone 10 ifm. indførelse af landsdækkende zonetakstsystem	5
4. Oplæg vedrørende høring om Rejsekort A/S.....	6
5. Markedsføring 2012	10
6. Udvidelse af lejemålet Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C	11
Sager til drøftelse:	12
7. Kortsalgssteder	12
Sager til orientering:.....	13
8. Takster i forbindelse med Rejsekortet	13
9. Eventuelt.....	13

I. Meddelelser

- Præsentation af FynBus' kvalitetssystem, herunder Trafikvagten.
- Præsentation af hjemmesiden "Vores FynBus".
- *Brev fra chauffører i Svendborg*
- *Aktindsigt*

Sager til beslutning:

2. Principper for FynBus' Fællesudgifter

Sagsfremstilling:

FynBus' budget for fællesudgifterne har hidtil i al væsentlighed været et driftsbudget, og behov for anlægsinvesteringer er indtil nu hovedsagelig blevet finansieret over FynBus' egenkapital. Som eksempel kan nævnes billetteringsudstyr. Fremadrettet vil billetteringsudstyr også være den væsentligste investering – eventuelt i form af Rejsekort.

Egenkapitalen er nu på et niveau, som betinger, at investeringer fremover finansieres af ejerkredsen på lige fod med driftsudgifterne.

Med henblik på at gøre budgetprincipperne hos FynBus sammenlignelige med de kommunale budgetprincipper foreslås opgørelseskriterierne ændret til en opdeling i et driftsbudget og et anlægsbudget.

Forslag til nye principper beskrives nedenfor. Samtidig beskrives hvorledes FynBus anvender rammestyring til finansiering af afvigelser mellem budget og regnskab.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne udgør FynBus' udgifter til anlæg og drift af selskabets aktiviteter. Fællesudgifterne er kendetegnet ved at være udgifter, som finansieres af ejerkredsen og som ikke er direkte henførbare til en enkelt ejer. Direkte henførbare udgifter bogføres som hovedregel under den enkelte ejer.

Budgettet for fællesudgifterne er et bevillingsbudget, der omfatter ejerkredsens andel af FynBus' drifts- og anlægsudgifter. Fællesudgifter som finansieres af andre end ejerkredsen – eksempelvis Staten og FynBus' egenkapital – styres og rapporteres særskilt.

Driftsbudget

Driftsudgifterne finansierer driften af FynBus. Driften opdeles i driftsrelaterede, salgsrelaterede og administrative udgifter.

Udgifterne for de drifts- og administrativt relaterede udgifter fordeles blandt ejerne efter køreplantimer i det foregående år. De salgsrelaterede fællesudgifter fordeles på baggrund af ejernes andel af passagerindtægterne i indeværende år.

Driftsbudgettet fastlægges med baggrund i FynBus' aktivitetsniveau og indenfor det regulerede rammetilskud jf. nedenfor.

Rammestilskuddet for driftsudgifterne fastlægges med udgangspunkt i en pristalsregulering af sidste års ramme.

Større investeringers afledte driftsudgifter kan øge behovet for kommende års driftsudgifter ligesom effekten af væsentlige effektiviseringer kan nedbringe behovet. Ved fastlæggelse af kommende års ramme tages højde herfor.

Anlægsbudget, nyt princip

Anlægsbudgettet finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus anlægskartotek. Anlægskartoteket består af FynBus' bygninger, værdipapirer og materiel - herunder IT-investeringer i hardware og software. Som hovedregel skal en udgift andrage mere end 100.000 kroner for at indgå i anlægskartoteket.

I det omfang investeringen finansieres af FynBus gennem låneoptagelse, kan anlægsbudgettet anvendes til finansiering af de løbende renter og afdrag på lånet.

Anlægsbudgettet bevilges årligt med baggrund i konkrete business cases for projekterne. Budgettet gælder for det konkrete projekt. Ved årsafslutning afregnes mindre forbrug for hvert enkelt projekt til ejerkredsen. Merforbrug ansøges ved tillægsbevilling i projektperioden. Flere enkeltstående projekter kan i indstillingen være begrundet som en samlet helhed. Ved bevilling heraf frigives det samlede budget til FynBus' disponering.

Bestyrelsen kan give tilsagn om nye anlægsprojekter ved en konkret tillægsbevilling i budgetperioden.

Budgetsikkerhed ved rammestyring

Eventuelt mindre- eller merforbrug af fællesudgifternes driftsbudget for det enkelte budgetår overføres til næste år i henhold til princip for rammestyring. Det følger af princippet, at afvigelser i form af mer- eller mindre forbrug forventes udjævnet over en kortere årrække.

Anlægsbudgettet er ikke underlagt rammestyring, men er omfattet af FynBus' budgetsikkerhedsmodel.

FynBus' direktør kan disponere en overskridelse på anlægsbudgettet mod en tilsvarende lavere udnyttelse af driftsbudgettet under fællesudgifterne. Anlægsbudgettet kan ikke anvendes til driftsudgifter.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender

- ændret opstilling af fællesudgifterne således, at der fremover er et anlægsbudget og et driftsbudget under fællesudgifterne.
- de beskrevne principper for FynBus Fællesudgifter.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

3. Ændring af FynBus' ringzone 10 ifm. indførelse af landsdækkende zonetakstsystem**Sagsfremstilling:**

Som følge af en beslutning i Bus og Tog samarbejdet indføres der et landsdækkende zonetakstsystem. FynBus kan umiddelbart tilsluttes sig dette, dog volder Odense ringzone 10 problemer. FynBus' zonestruktur er på grund af zone 1-10 som den ser ud nu, teknisk inkompatibel med et landsdækkende system.

Det fynske zonetakstsystem er indrettet således, at en rejse gennem Odense koster tre zoner. Med det kommende landsdækkende Rejsekort og den landsdækkende enkeltbillet bliver rejsens længde beregnet matematisk, og her volder (ring)zone 10 problemer. Således vil en rejse gennem Odense, fx med tog, blive takseret til én zone, mod nuværende tre zoner. Dette vil medføre et indtægtstab for FynBus og dermed Odense Kommune.

For at råde bod på dette er det nødvendigt at opdele zone 10 således at den fremover vil bestå af flere særskilte zoner.

Dette vil imidlertid have den sideeffekt, at et antal rejsende internt i Odense vil kunne risikere at skulle betale for tre zoner i stedet for nuværende to zoner. Dette problem kan løses delvis ved at gøre zone 1 større således at den inkluderer flere af de bydele, der i dag ligger nær grænsen mellem zone 1 og 10 (fx Birkum, Brændekilde m.fl.). Det vurderes, at ca. 0,3 % af de rejsende internt i Odense *efter en zonejustering*, vil opleve at skulle betale for tre zoner mod nu to zoner.

Sagen og dens tekniske forhold er beskrevet i vedlagte notat og kortskitser. Den ovenfor beskrevne løsning er i notatet omtalt som Model 2.

Administrationen anbefaler at sagen drøftes med Odense Kommune. Sagen forelægges bestyrelsen primo 2012.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen bemyndiger direktionen til

- at indlede en dialog med Odense Kommune om ny zonestruktur i Odense.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 3.1

Notat Fremtidig zonestructur i Odense Kommune.

Bilag 3.2

Kortskitser: Alternative zonemodeller 0-4.

4. Oplæg vedrørende høring om Rejsekort A/S

Sagsfremstilling:

Rejsekortet er et landsdækkende elektronisk billet- og betalingssystem der i øjeblikket er ved at blive taget i brug i flere områder af landet. Rejsekortet forventes at være det primære rejsehjemmel i tog og bus i områder tilsluttet Rejsekortet i løbet af 2012 og 2013. Kunden skal checke ind ved indstigning og checke ud efter sidste rejse, hvorefter prisen beregnes automatisk og trækkes på kundens rejsekortkonto. Kunder, der rejser meget, får de højeste rabatter. Rejsekortet er i sin basisudgave således et rabatkort, hvor man betaler for hver rejse. Men efter krav fra flere trafikskaber kommer der senere et såkaldt fastprisprodukt, svarende til de nuværende periodekort, inden udgangen af 2013. Følgende selskaber er fuldt tilsluttet rejsekortet: DSB, Movia, Metroselskabet, Nordjyllands Trafikskab og Sydtrafik. Midttrafik, der er delvis tilsluttet gennem det tidligere Vejle Amts Trafikskab, har igangsat en høring hos kommuner og region om evt. fuld tilslutning, og FynBus vil gøre det samme, jf. denne sag.

Da takstsamarbejdet i Bus og Tog blev indført i 1997 og ved etableringen af den fælles platform for rejseinformation – Rejseplanen – var der drøftelser mellem DSB og en række trafikskaber om at indføre et fælles elektronisk billetsystem. Det elektroniske billetsystem skulle svare til de moderne systemer som planlagdes andre steder i verden, eller allerede var indført.

Fra Fynsk side kunne man ikke afvente en landsdækkende løsning, da der var et akut behov for udskiftning af det daværende billetudstyr. Fyns Amt og Odense Kommune indgik i stedet et samarbejde om et fælles system der blev sat i drift i 2002-2003.

Samtidigt, i 2003, blev Rejsekort A/S stiftet for at udvikle og stå for driften af et dansk rejsekortsystem. I 2005 blev der indgået kontrakt med en leverandør af rejsekortsystemet. Fra starten har regering og folketing bakket op om rejsekortet. I bemærkningerne til forslag til Lov om trafikskaber fremgår det bl.a.:

”På længere sigt skal der arbejdes for, at der opnås et mere enkelt og ligetil takstsystem i den kollektive trafik. Målet er på sigt at etablere et fælles takstsystem for hele den kollektive trafik i landet. Denne målsætning skal ses i sammenhæng med planerne om etableringen af et landsdækkende elektronisk rejsekort”. Endvidere refereres i lovforslaget at ”..Parterne bag Rejsekort A/S planlægger, at rejsekortet udstrækkes til at blive en landsdækkende, elektronisk rejsehjemmel, der over en årrække vil kunne erstatte de nuværende billetteringssystemer i den kollektive trafik. Herved vil tilgængeligheden til den kollektive trafik kunne øges, idet rejsekortet, fuldt implementeret, vil kunne anvendes til al kollektiv trafik i Danmark”.

I et oplæg fra 2009 ”En Jernbane i Vækst” fra Transportministeriet fremgår følgende om rejsekortet:

”Billetsystemet bør være enkelt og let tilgængeligt, og det skal være muligt at rejse på en fælles billet over hele landet på tværs af forskellige operatører og mellem bus og tog lige som i dag. Rejsekortet og lignende tiltag viser vejen for det ”billetløse samfund” for de fleste passagerer, hvor man blot stiger på toget eller bussen uden yderligere besvær. Den problemfrie adgang til systemet er en vigtig del af et kundeorienteret kollektivt trafiksystem. Der lægges vægt på, at rejsekortet implementeres snarest og senest i 2012”.

Rejsekortet er undervejs blevet forsinket. Der er blevet sået tvivl om kortets kvalitet og økonomien i projektet, og det er blevet overvejet om det videre arbejde med kortet skulle afbrydes. Den 17. december 2010 blev det imidlertid besluttet at fortsætte projektet. Nu er udrulningen i gang, og kortet tages i brug på jernbanenettet primo 2012, og dermed også på de fynske stationer.

Siden dannelsen i 2007 er FynBus flere gange blevet stillet overfor spørgsmålet om tilslutning til rejsekortet. FynBus' bestyrelse har på mødet den 13. januar 2011 vedtaget at afvente tilslutning til rejsekortet med henblik på afskrivning af FynBus' nuværende eksisterende billetsystem. Dette er meddelt Rejsekortet i brev af 24. januar 2011.

FynBus har i brev af 13. april 2011 til Transportministeren blandt andet meddelt:

- At FynBus vil bestræbe sig på at sikre, at de ca. 10 % af rejserne med FynBus, der kombinerer bus og tog, kan anvende rejsekortet. Dog uden at FynBus investerer i dyrt billetteringsudstyr
- At FynBus ikke ønsker at stå udenfor Rejsekortet, men at FynBus ønsker højeste grad af sikkerhed for vores kunder inden FynBus beslutter sig for at være fuldt integreret med Rejsekortet
- At FynBus er i gang med at undersøge muligheden for parallelinstallation af Rejsekortudstyr sammen med FynBus' nuværende billetsystem

Rejsekortet har sammen med FynBus og entreprenørerne Tide og Arriva i maj 2011 vurderet mulighederne for parallelinstallation af rejsekortudstyr, samtidig med fortsat brug af FynBus' nuværende billetteringsudstyr. Dette er med visse mindre begrænsninger teknisk muligt.

Transportministeren har i brev af 28. juni 2011 svaret på FynBus' henvendelse af 13. april 2011. Transportministeren har forståelse for FynBus' synspunkt om lokale økonomiske og kundemæssige hensyn, men opfordrer til at FynBus tilslutter sig Rejsekortet hurtigst muligt under hensyn til de forhold, der gør sig gældende for FynBus.

Rejsekortet har på administrativt møde 9. august 2011 med FynBus redegjort for en ønsket proces i forhold til at sikre muligheden for brug af rejsekortet i FynBus' busser.

På bestyrelsens møde den 10. november 2011 blev vedtaget at spørgsmålet om tilslutning til rejsekortet skulle sendes i høring hos ejerne.

FynBus er passivt medlem af Rejsekortet og har som konsekvens heraf mulighed for at tilslutte sig samarbejdet på lige fod med de øvrige ejere.

Der er to modeller, hvorved FynBus kan tilslutte sig Rejsekortet. Ved Model 1 tilslutter FynBus sig Rejsekortet fuldt ud. Det betyder, at FynBus investerer i aktiekapital og ansvarligt lån, hvorefter FynBus vil indtræde i Rejsekort A/S som aktionær. Ved Model 2 tilslutter FynBus sig Rejsekortet som bruger. Det vil sige, at FynBus ikke investerer i aktier og dermed ikke opnår aktionærstatus i Rejsekort A/S.

Hvis det besluttes at FynBus skal tilsluttes rejsekortet forudsættes det, uanset model, at bestilling af rejsekortsudstyr sker i første halvdel af 2012. Rejsekortsystemet vil derefter kunne tages i brug i første halvdel af 2014, eventuelt allerede i sidste halvdel af 2013, hvis det såkaldte fastprisprodukt når at blive implementeret som planlagt.

FynBus' eget elektroniske billetteringssystem forventes at have en teknisk levetid til udgangen af 2016, hvorefter FynBus vil være nødt til at anskaffe et nyt system. En investering i Rejsekortet i 2012/2013 vil derfor kunne betragtes som en fremrykket reinvestering.

Der har i offentligheden været en del spekulation om hvorvidt rejsekortteknologien er tidsvarende, og om f.eks. mobilteknologi vil kunne erstatte rejsekortet inden for nærmeste fremtid. Det er imidlertid FynBus' vurdering at rejsekortet vil være det bærende rejsehjemmel i en længere årrække.

Model 1 – Fuld tilslutning

Tabel 1 – Model 1 – Investeringsudgifter og finansiering

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2012-27
Investeringsudgifter	36,3	23,3	1,2	1,3	0	62,1

Det forventes, at investeringsudgifterne kan finansieres 100 % af FynBus ved lån. Det ansvarlige lån på 14,4 mio. kr. tilbagebetales fra Rejsekort over en 8 årig periode.

Tabel 2 – Model 1 – Driftsudgifter herunder finansieringsudgifter

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2012-27
Netto årlig låneydelse	0	3,9	3,9	3,9	3,9	58,5
Driftsudgifter	6,5	6,5	9,1	10,6	10,9	159,7
I alt	6,5	10,4	13,0	14,5	14,8	218,2

Model 2 – Bruger tilslutning

Tabel 3 – Model 2 – Investeringsudgifter og finansiering

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2012-27
Investeringsudgifter	17,7	22,9	1,2	1,5	0	43,3

Det forventes, at investeringsudgifterne kan finansieres 100 % af FynBus ved lån.

Tabel 4 – Model 2 – Driftsudgifter herunder finansieringsudgifter

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2012-27
Årlig låneydelse	0	3,6	3,6	3,6	3,6	53,8
Driftsudgifter	6,5	6,5	9,1	10,6	10,9	159,7
I alt	6,5	10,1	12,7	14,2	14,5	213,5

FynBus er bekendt med, at aktionærkredsen p.t. overvejer ændringer i aktionæroverenskomsten. Overvejelserne forventes afsluttet i starten af 2012. Ændringerne vedrører

- Selskabets indtægter i form af størrelsen af styk- og omsætningsafgifterne
- Overvejelser om etablering af centralt kundecenter og mulige ændringer i distributionsafgifterne (salgsprovisioner)
- Overvejelser om ændring af forholdet mellem de 2 modeller. Model 2 – Bruger tilslutning – er i dag konstrueret således, at en senere overgang til Model 1 vil koste FynBus 5 mio. kroner mere end hvis FynBus vælger Model 1 i første omgang.

Disse forhold betyder, at der er usikkerhed til tallene i de 2 opstillede modeller – herunder usikkerhed til at det indbyrdes forhold mellem de 2 modeller kan forrykkes.

FynBus' bestyrelse ønsker, at ejerkredsen får mulighed for at tage stilling til en eventuel tilslutning til rejsekortet, og iværksætter derfor en høring med udgangspunkt i vedlagte notat "FynBus' mulige tilslutning til Rejsekortet version 1 i udkast". Notatet vil blive opdateret til brug for høringen.

Høringsperioden vil være d. 12. december til d. 1. marts 2012, med henblik på en beslutning i FynBus' bestyrelse d. 22. marts 2012.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender

- at spørgsmålet om indførelse af Rejsekortet sendes i høring blandt kommuner og region den 12. december 2011 med svarfrist den 1. marts 2012.

Vedtagelse:

Godkendt, idet bestyrelsen godkendte høring i ejerkredsen, herunder at ejerne tager stilling til forslag om tidsperspektiv for tilslutning. Bestyrelsen forudsætter fuld tilslutning til Rejsekortet (Model 1).

Bilag:

Bilag 4.1

FynBus' mulige tilslutning til Rejsekortet (Version 1 - Udkast) af 2. december 2012

5. Markedsføring 2012

Sagsfremstilling:

FynBus vil i 2012 gennemføre en lang række markedsføringsaktiviteter, der primært retter sig mod nye kunder indenfor kategorierne pendlere og fritidskunder. Der er lagt en detaljeret plan for årets mange indsatser, der dels fordeler sig på en række aktiviteter knyttet til FynBus' produkter og dels har til formål at forbedre image, og dermed opnå accept hos kunder, der i dag ikke benytter FynBus.

Der er i alt udvalgt fire indsatsområder, som markedsføringen for 2012 skal ramme

1. Planlagte forandringer og nye tiltag:
 - a. Takstskifte 2012
 - b. Køreplanskifte for regionalbusser og bybusserne i Odense
 - c. Introduktion af smartphonebillet
 - d. Køreplanskifte for lokalbusserne i hele trafikselskabets område
 - e. Køreplanskifte for Svendborg bybusser
 - f. Eventbilletter, attraktionsbilletter mm.
2. Lokalrettet salgsindsats, herunder:
 - a. Målrettet salgsindsats i 7-8 lokalområder, herunder Odense og Svendborg
 - b. Produktfokus; kunderne skal kende produkternes muligheder og begrænsninger.
3. Branding og image:
 - a. Etablering af nyt kampagnewebsite, som underbygger opgøret med 5 myter om kollektiv trafik
 - b. Dekorering af regionalbusser med budskaber, der skal lokke billisterne over i busserne.
4. Kundefastholdelse og loyalitet:
 - a. Videreudvikling af Facebook som kampagneværktøj og bindeled til ung målgruppe.
 - b. Etablering af elektronisk kundenyhedsbrev som e-marketing. Udsendes fire gange årligt.

Som bilag er vedlagt en tidsplan for afvikling af aktiviteterne. På bestyrelsesmødet fremlægges tillige en mere detaljeret gennemgang af aktiviteter i forbindelse med indsatsområderne.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender

- Markedsføringsplan 2012 og de dermed forbundne aktiviteter.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet, hertil tilføjes ønske om brug af lokale indsatser.

Bilag:

Bilag 5.1 Markedsføringsplan 2012

6. Udvidelse af lejemålet Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C**Sagsfremstilling:**

Overgangsadministration for Region Syddanmark lejede ved lejekontrakt af 4. juli 2006 Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C til brug for FynBus administration. Lejemålet er senere udvidet ved allonge af 11. juni 2008. Lejemålet er uopsigeligt fra FynBus' side indtil 1. april 2015 og fra udlejers side indtil 1. april 2019.

Det lejede udgør i dag i alt 1.540 m² og leje udgør 1.276.424,64 kr., excl. lys og varme, svarende til en m² pris på ca. 828 kr.

Af de lejede 1.540 m² er ca. 700 m² udnyttet til kontorbrug og de resterende m² udgør kantine, mødelokale, depot/kopirum, toilet, serverrum m.m. FynBus har i dag 66 arbejdspladser på adressen, hvoraf kun 6 personer har eget kontor.

I forbindelse med beslutning om at FynBus skal koordinere den siddende patientbefordring for Region Syddanmark, er der behov for yderligere et antal arbejdspladser. Behovet vil være aktuelt allerede fra januar 2012.

Det er vurderet, at det ikke er umiddelbart muligt at anvende de resterende m² på Tolderlundsvej 9 til permanente arbejdspladser, af hensyn til arbejdsmiljøet bl.a. p.g.a. støjgener i mellemgangen i stueetagen.

Muligheden for at indrette kontorer i mellemgangen er desuden drøftet med udlejer, der har vurderet dette som værende en dyr løsning, ligesom det kræver en godkendelse fra Arbejdstilsynet, da der ikke er direkte lysindfald. Udlejer vurderet umiddelbart, at en løsning med etablering af kontorer i mellem gangen i stueetagen ikke vil blive accepteret af Arbejdstilsynet.

Udlejer har efterfølgende tilbudt FynBus at leje i alt 278 m² i bygningen ved siden af. Lejen vil udgøre 500 kr. pr. m², svarende til en årlig leje på 139.000 kr. Dertil kommer udgiften til lys og varme.

Lejen vil være incl. etablering af adgang/dør mellem de 2 bygninger og indretning af 3 kontorer i den nye bygning, hvoraf 1 lokale kan indrettes som er mødelokale.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender

- Udvidelse af lejemålet med yderligere 278 m2 til en årlig leje på kr. 139.000, excl. lys og varme.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Sager til drøftelse:

7. Kortsalgssteder

Sagsfremstilling:

På baggrund af overvejelser om FynBus' salgsstrategi er der foretaget en dokumentation af de salgssteder der, ud over FynBus eget Kundecenter i Odense og Svendborg, sælger dele af FynBus' produkter til kunderne.

Der er i dag 21 kortsalgssteder i Odense og et i Rudkøbing, typisk etableret som en del af vareudbuddet i kiosker og hos købmænd. Disse 22 salgssteder omsætter for ca. 20 mio. kr. om året. Der foretages ingen form for markedsføring og løbende opfølgning af salgsstederne fra FynBus' side, og support af salgsstederne begrænser sig udelukkende til driftssupport ved eventuelle nedbrud.

Sammenfattende er det kendetegnende, at der ikke er en klar strategi på området og på den baggrund er der igangsat et arbejde for en strategi med henblik på

- Revurdering af kontrakter og provision
- Vurdering af sikkerhedsstillelse
- Relevante produkter på salgsstederne
- Organisering af denne del af det kunderelaterede salg
- Markedsføring og inddragelse i FynBus' overordnede markedsføringsplan

Der vil i mødet blive givet et oplæg med henblik på drøftelse af strategi på området.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at

- bestyrelsen drøfter sagen.

Vedtagelse:

Sagen drøftet

Sager til orientering:

8. Takster i forbindelse med Rejsekortet

Sagsfremstilling:

DSB har fremsendt forslag vedrørende Rejsekorttakster 2012 for togrejser på Fyn til høring.

Takstansvaret på Fyn er DSB's i forbindelse med længere togrejser, der overskrider områdegrensninger mellem Fyns tre takstområder. Som eksempel kan nævnes Odense-Middelfart og Odense-Svendborg. FynBus har takstansvaret inden for de enkelte takstområder, for eksempel Odense-Ringe. I overensstemmelse hermed har FynBus' bestyrelse tidligere godkendt nye takster for bus- og teletaxakørslen til ikrafttræden januar 2012.

De af DSB foreslåede Rejsekorttakster 2012 ligger inden for et bånd svarende til enkeltbillet – KVIKKort taksterne, og stemmer dermed overens med FynBus' nuværende takstpolitik.

FynBus har således ingen kommentarer til forslaget og tager til efterretning, at Rejsekorttaksterne tages i anvendelse når DSB implementerer Rejsekortet på Fyn. FynBus har yderligere svaret DSB, at FynBus ikke på nuværende tidspunkt har taget stilling til sin fremtidige takststrategi.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at

- Orientering tages til efterretning

Vedtagelse:

Taget til efterretning.

9. Eventuelt

Intet.

Signeret.

Formand
Torben Andersen

Næstformand
Lasse Krull

Bestyrelsesmedlem
Lars Kristian Pedersen

Bestyrelsesmedlem
Kasper Westh

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Kim Johansen

Bestyrelsesmedlem
Bruno Hansen

Bestyrelsesmedlem
Peter Jordhøj

Bestyrelsesmedlem
William Jensen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen