

FynBus bestyrelse

Referat

Tirsdag, den 31. maj 2011 kl. 11.00 – 12.00

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense

Deltagere:

Formand Torben Andersen, Kerteminde

Næstformand Lasse Krull, Region Syddanmark

Bestyrelsesmedlem Lars Kristian Pedersen, Assens

Bestyrelsesmedlem Kasper Westh, Odense

Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart

Bestyrelsesmedlem Kim Johansen, Nordfyn

Bestyrelsesmedlem Bruno Hansen, Svendborg

Bestyrelsesmedlem Peter Jordhøj, Nyborg

Bestyrelsesmedlem William Jensen, Region Syddanmark

Afbud

Repræsentantskabsmedlem Niels Peter Ellegaard, Faaborg-Midtfyn

Repræsentantskabsmedlem Peter Lund, Ærø

Repræsentantskabsmedlem Bjarne Møller Petersen, Langeland

Afbud

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Drifts & Kvalitetschef Jan Gudmann Hansen

Økonomichef Benny H. Hansen

Sekretariatsleder Ingrid Dissing

Kommunikationsleder Martin Bødker Krogh

Planleder Søren Junker

Ledelseskonsulent Lars Tidemann

DAGSORDEN

1. Meddelelser	3
Sager til beslutning:	3
2. Udførelse af siddende patientbefordring for Region Syddanmark	3
3. Eventuelt.....	6

I. Meddelelser

- I. Henvendelse fra Finn Dalgård vedr. brug af skolekort.

Sager til beslutning:

2. Udførelse af siddende patientbefordring for Region Syddanmark

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen godkendte på mødet den 14. april 2011 oplæg til planlægning og udførelse af siddende patientbefordring. Oplægget var udarbejdet i fællesskab med Sydtrafik, der godkendte oplægget på bestyrelsesmødet den 13. april 2011.

FynBus og Sydtrafik har i oplæg af 31. marts 2011 præsenteret Region Syddanmark (RSD) for en løsning af opgaven, med planlægning og udførelse af siddende patientbefordring fra 1. maj 2012, baseret på to parallelle udbud og de to trafikelskabers nuværende forskellige systemløsninger (BeKTra i Sydtrafik og FynBus' it-system, kaldet SBH-systemet).

Sammenlignet med ét udbud og en fælles systemløsning, har modellen nogle ulemper for Region Syddanmark, herunder at kørslen på tværs af Lillebælt ikke ville kunne koordineres fuldt ud, og øget kompleksitet for sygehuspersonalet, der i visse situationer ville være nødt til at forholde sig til to planlægningssystemer.

Region Syddanmark har derfor ønsket yderligere analyser af konsekvenserne af den delte model og undersøgelse af om en fælles model, som er regionens foretrukne løsning, trods den korte tidshorizont kan etableres fra 1. maj 2012.

På baggrund af de supplerende analyser og sonderinger er FynBus, Sydtrafik og Region Syddanmark blevet enige om en fælles model, der indebærer, at FynBus træder ind i BeKTra, således at patientbefordringen kan håndteres efter BeKTra-modellen fra 1. maj 2012.

Forudsætningen for aftalen er, at Region Syddanmark afholder omkostningerne på ca. 5 mio. kr. til systemudskiftning hos FynBus, og at BeKTra kan garantere en vellykket implementering på Fyn i god tid inden 1. maj 2012.

Hvis FynBus skulle håndtere siddende patientbefordring med det nuværende SBH-system, ville dette have krævet videreudvikling af SBH-systemet til en værdi af ca. 0,5 mio. kr. Dette beløb vil indgå i den samlede pulje til systemudskiftning, som en udgift FynBus skal påtage sig.

Den løbende årlige systemomkostning vil ved overgangen til BeKTra samlet set blive 0,3 - 0,5 mio. kr. dyrere, end det ville med SBH-systemet.

Samlet set forventer FynBus at ovennævnte omkostninger kan rummes indenfor det administrative budget, dog således at kommunerne ikke som hidtil kan forvente tilbagebetaling ved årsafslutning. Til gengæld forventes en reduktion i kørselsomkostningerne ved at kunne kørselskoordinere den nuværende kørsel i SBH-systemet med den siddende patientbefordring.

Nedenfor er givet en nærmere beskrivelse af konsekvenserne for FynBus og FynBus' samarbejdspartnere ved at indtræde i BeKTra.

Beskrivelse af BeKTra

BeKTra (Behovsstyret Kollektiv Trafik) er et samarbejde mellem Nordjyllands Trafiksel-skab, Midttrafik, Sydtrafik og Movia om planlægning og udførelse af handicapkørsel, telekørsel/flexitur, anden kommunal kørsel og siddende patientbefordring. BeKTra løser således de samme opgaver, som FynBus løser gennem SBH-systemet.

BeKTra har 3 hovedopgaver:

- Drift
- Udvikling
- Call center

BeKTra benytter planlægningsværktøjet Planet, der også benyttes af en række svenske trafik-selskaber.

BeKTra styres gennem en bestyrelse, sammensat af direktørerne for alle deltagende trafik-selskaber. Opgaverne løses som udgangspunkt på fællesskabets vegne, men det er muligt for de enkelte trafik-selskaber at få udviklet specialfunktioner mv. for egen regning.

BeKTra udfører årligt ca. 3,2 mio. ture i Danmark. Til sammenligning udfører FynBus pt. 260.000 ture årligt, mens der forventes i alt 490.000 ture årligt indenfor den siddende pati-entbefordring i hele Region Syddanmark.

Konsekvenser af overgang fra SBH til BeKTra

FynBus har sammen med BeKTra analyseret forskellige konsekvenser af at lave systemud-siftninger.

Økonomisk betyder overgangen til BeKTra en investering for FynBus på i alt 5,5 mio. kr. fordelt med 2,0 mio. kr. i indtrædelsesgebyr, 1,5 mio. kr. i licenser og 2,0 mio. kr. i imple-menteringsudgifter. Med det forventede fremadrettede kørselsomfang, vil FynBus' årlige kontingent til BeKTra være ca. 2,5 mio. kr. Den tilsvarende omkostning i SBH-systemet ville være ca. 2,0 mio. kr.

Kunderne

I forhold til kunderne vil den væsentligste forskel være, at BeKTra opererer med et større planlægningsvindue. Det betyder, at kunderne vil opleve større forskel på ønsket afhent-ningstidspunkt og faktisk afhentningstidspunkt. SBH sikrer afhentning inden for -/+ 15 mi-nutter, mens BeKTra sikrer afhentning inden for -15/+45 minutter.

Der er endvidere forskel i den tilladte omvejskørsel, idet SBH tillader omvejskørsel på max. 30 minutter ud over kundens direkte køretid. BeKTra tillader en omvejskørsel på op til 100 % af kundens direkte køretid. På ture under 30 minutter vil omvejskørslen i BeKTra således kunne blive mindre end i SBH systemet, mens omvejskørslen i BeKTra vil kunne blive større på ture over 30 minutter og helt op til over en times omvejskørsel.

Kommunerne

I forhold til kommunerne vil overgangen til BeKTra medføre mindre fleksibilitet i forhold til at lave skræddersyede løsninger. Det bliver i store træk det "fælles" system, der bestemmer tilbudsmulighederne. Dette vil formentlig have størst betydning i forhold til de (forskellige) former for telekørsel, som kommunerne efterspørger.

Derudover er der i BeKTra et andet afregningsprincip end i SBH, idet BeKTra opererer med fordeling af omkostningerne på den konkrete tur, mens SBH tager udgangspunkt i en solidarisk fordeling af omkostningerne. Forskellen i afregningsprincip vil således medføre en anden fordeling af omkostningerne mellem kommunerne.

Et særligt problem er tilrettelæggelsen af kørsler til kommunale centre. BeKTra vil kunne løse denne opgave, men der indgår i BeKTra ikke et fælles integreret produkt til løsningen, som det er udviklet i SBH-systemet.

Der er et særskilt problem i forhold til Ærø Kommune, hvor der er indgået en 6 årig kontrakt. Der kan ikke uden videre indføres BeKTra på Ærø, idet det i kontrakten med vognmændene er forudsat, at kørslerne fremsendes til vognmanden aftenen inden kørslen. Dette ligger ikke indenfor principperne af BeKTra, hvor kørselsordrerne først sendes direkte til vognene samme dag, som kørslen udføres, og umiddelbart før ordren skal udføres.

Vognmændene

I forhold til vognmændene er de væsentligste konsekvenser ved at overgå til BeKTra:

- De vil i langt mindre grad kende næste dags kørsel om eftermiddagen, dagen før.
- Kommunikationen fra systemet vil være direkte til vognene eller direkte ind i de enkelte taxasystemer. Systemet overtager noget af overblikket, og det meste af planlægningen fra vognmændene, der dog via en vognmandsportal og et GPS værktøj kan følge udviklingen på vognene i realtid.
- De kan pga. ovenstående ikke længere afvikle private ture ind imellem SBH ture på samme måde som nu, hvor de ikke behøver at anvende en specifik vogn til en tur, kun en specifik vogntype.
- Der vil være længere ubrudte vognløb, hvor vognene ikke kommer tilbage til depotet, men i stedet ved hjælp af flydende pauser får sikret, at de kan overholde køre-/hviletidsbestemmelserne.
- De skal investere i et sæt udstyr, der kan kommunikere med Planet, og som kan sende GPS signaler til Planet.
- De skal lære ny udbudsform (elektronisk tilbudsgivning) og sandsynligvis forholde sig til flere konkurrenter fra andre steder end Fyn, herunder fra de såkaldte E/P vognmænd, der pt. ikke har kontrakt med FynBus.

En række af disse konsekvenser vil også i et vist omfang være der, hvis FynBus skulle lave de nødvendige ændringer i SBH systemet for at kunne varetage opgaven med siddende patientbefordring.

Medarbejderne i FynBus

I forhold til medarbejderne i FynBus vil der skulle ske oplæring i en række nye systemer til bestilling, afregning, visitering og trafikstyring. Ligesom for vognmændene vil alene det, at skulle varetage opgaven med siddende patientbefordring ændre måden at arbejde på. Indtrædelse i BeKTra vil give flere faglige kolleger rundt omkring i landet, som de kan deltage i efter- og videreuddannelse med.

Varetagelsen af opgaven med den siddende patientbefordring forventes isoleret set at øge ressourcebehovet med 4-5 medarbejdere.

BeKTra har herudover en række funktionaliteter som WEB bestillinger, WEB visitation, alarmovervågning og realtidskommunikation, ligesom BeKTra har gang i en række udviklingstiltag som betaling for flexture via internettet, samarbejde med rejseplanen, opbygning af bestillingsmodul for ambulancetjenesten hos Region Sjælland.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at

- at oplægget af 24. maj 2011 om planlægning og udførelse af siddende patientbefordring for Region Syddanmark baseret på fælles systemløsning godkendes,
- at der i konsekvens heraf indgås aftale med BeKTra om indførelse af systemet hos FynBus,
- at kommunerne orienteres om beslutningen og om de ændrede afregningsprincipper,
- at handicaporganisationerne orienteres om beslutningen om de ændrede service-mæssige principper og
- at der arbejdes videre med at finde en løsning på håndteringen af kørslen på Ærø.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 2.1: Oplæg af 31. marts 2011 som godkendt på bestyrelsens møde 14. april 2011

Bilag 2.2: Oplæg af 24. maj 2011

3. Eventuelt

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