

## **FynBus bestyrelse**

### **Referat**

**Torsdag den 21. november 2013 kl. 16.00-18.00**

**Deltagere:**

Formand Torben Andersen, Kerteminde

Næstformand Lasse Krull, Region Syddanmark

Bestyrelsesmedlem Lars Kristian Pedersen, Assens

Bestyrelsesmedlem Kasper Westh, Odense

Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart

Bestyrelsesmedlem Niels Peter Ellegaard, Faaborg-Midtfyn

Bestyrelsesmedlem Kim Johansen, Nordfyn

Bestyrelsesmedlem Peter Jordhøj, Nyborg

Bestyrelsesmedlem William Jensen, Region Syddanmark - afbud

Repræsentantskabsmedlem Bruno Hansen, Svendborg

Repræsentantskabsmedlem Jens Groth-Lauritsen, Ærø

Repræsentantskabsmedlem Bjarne Møller Petersen, Langeland

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Sekretariatschef Ingrid Dissing

Økonomichef Benny H. Hansen

Planchef Søren Junker

## DAGSORDEN

Sager til beslutning: .....	3
1. Udkast til trafikplan 2014-2017.....	3
2. Samarbejde om varetagelse af kommunale kørselsordninger .....	4
3. Fælles vision for den kollektive trafik i Syddanmark.....	5
Sager til drøftelse: .....	7
Sager til orientering:.....	7
4. FynBus' 9-måneders regnskab 2013.....	8
5. Revideret oplæg til nyt telekørselskoncept .....	12
6. Meddelelser .....	13
7. Eventuelt.....	13

## Sager til beslutning:

### I. Udkast til trafikplan 2014-2017

**Resumé:**

*FynBus fremsender udkast til ny Trafikplan for 2014-2017. Trafikplanen tager udgangspunkt i en række temaer, der skal sikre opnåelse af det strategiske mål om flere passagerer på 2,5 % om året, samt i de ændringer togtrafikken vil blive præget af. Endelig tages udgangspunkt i de ændringer i bytrafikken i Odense frem mod etablering af letbanen i 2020. Trafikplanen er forberedt i tæt samarbejde med kommuner og region.*

*Det foreliggende udkast redigeres frem mod endeligt udgave til beslutning i bestyrelsen den 13. januar 2014.*

**Sagsfremstilling:**

FynBus' første trafikplan for perioden 2010-13 blev udarbejdet på baggrund af de ændringer i de regionale og de kommunale trafiksystemer der skete efter strukturreformen der trådte i kraft i 2007. En af strukturreformens konsekvenser på Fyn var en sammenlægning af 31 mindre kommuner til 10 større.

Baggrunden for trafikplanen var indførelsen af Region Syddanmarks regionale principper i sommeren 2010, der ændrede forudsætningerne for den tidligere amtskommunale planlægning af bustrafikken. Trafikplan fra 2009 blev derfor en konkret beskrivelse af, hvordan bustrafikken på Fyn skulle re-designes.

Region Syddanmark definerede, at betjeningen skulle følge de store trafikstrømme, hvor der er et godt underlag for kollektiv trafik. I konsekvens heraf blev betjeningen i de tyndere befolkede områder og bybusbyerne i endnu større omfang kommunale opgaver.

Indførelsen af Region Syddanmarks principper skete parallelt med en nødvendig tilpasning af det regionalt finansierede servicetilbud, så nettoøkonomien blev bragt i balance. Det medførte en reduktion i antallet af regionalt finansierede køreplantimer på ca. 35 %.

Indførelse af de regionale principper og de følgende ændringer medførte, at kommunerne fandt det nødvendigt at supplere den regionalt betalte kørsel med fælleskommunale ruter, der også betjener flere kommuner, som den regionale trafik. Desuden blev der også internt i kommunerne indsat kørsel til erstatning for den regionalt finansierede kørsel, der blev nedlagt.

Trafikplanen for 2014-17 tager udgangspunkt i en række overordnede temaer, som skal danne grundlag for at opnå den ønskede passagervækst på 2,5 % om året frem til 2030. Afsnittet om rammeforudsætninger beskriver, at trafikplanen er skrevet med udgangspunkt i de ændringer der planlægges for togtrafikken på kort og lidt længere sigt. Desuden vil bymidteomdannelsen i Odense ændre på både bybus- og regionaltrafikken frem til letbanen forventes at køre i 2020.

Folkeskolereformen og reformerne af ungdomsuddannelserne vil også påvirke den kollektive trafik i planperioden, og selv om lovgivning endnu ikke er færdig, giver administrationen et bud på mulighederne for den kollektive trafik.

Trafikplanen er desuden blevet til på baggrund af de erfaringer FynBus har gjort, for eksempel forsøgsprojekterne omkring kundefokuseret samarbejde med entreprenører, trafikinformation og mobility management.

Herudover har workshops i strategigruppen, sammensat af ejerkredsens fagchefer og FynBus' ledelse, dannet grundlag for planen.

Trafikplanen sendes til høring i kommuner og region i perioden 27. november 2013 til 6. januar 2014.

Det endelige udkast til Trafikplan 2014 – 2017 fremlægges til godkendelse for bestyrelsen den 13. januar 2014.

**Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Godkender, at administrationen fremsender trafikplanen til høring i perioden 27. november 2013 – 6. januar 2014.

**Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet, idet Ærø Kommunes repræsentant fremhæver, at uddannelsesruter på Ærø bør betjenes som en regional ruteluddannelsesrute, og bør fremgå af trafikplanen.*

**Bilag:**

Bilag 1.1                      Udkast af 14. november 2013 til Trafikplan 2014-2017.

## 2. Samarbejde om varetagelse af kommunale kørselsordninger

**Resumé:**

*Det forventes, at der nedsættes en arbejdsgruppe, der skal vurdere mulighederne for en omkostningseffektiv drift af de kommunale kørselsordninger, kombineret med at der fortsat er grundlag for at taxabranchen kan drive liberalt erhverv i lokalområderne.*

**Sagsfremstilling:**

Forholdene i taxabranchen har i 2012 og 2013 flere gange været drøftet i bestyrelsen. Drøftelserne har bl.a. taget udgangspunkt i overdragelse af administrationen af de kommunale kørselsordninger til trafikselskaberne, påvirkningen af taxabranchens vilkår, taxabranchens reaktioner på overdragelsen m.m.

Administrationen har afholdt møde med ATAX (Arbejdsgiverforening for taxibranchen), hvor bl.a. situationen vedr. kontrol af udstedte bevillinger blev drøftet. Der er enighed om, at der ønskes ordnede forhold for taxibranchen og at det er en nødvendighed at aktørerne taler sammen. Direktøren for ATAX gav desuden sit tilsagn om, at branchen gerne vil deltage i et fælles udredningsarbejde om taxabranchens vilkår efter kommunalreformen i 2007.

FynBus bestyrelse har tidligere støttet, at der nedsættes en arbejdsgruppe med deltagelse af repræsentanter for taxibranchen og kommunerne.

Arbejdsgruppen vil få til formål at beskrive den aktuelle situation og vurdere hvordan trafikelskaberne i fremtiden bedst muligt tilrettelægger udbud. Arbejdsgruppen skal videre fremkomme med forslag til hvordan kommunerne sikres en omkostningseffektiv drift af kommunale kørselsopgaver samtidig med at branchen sikres mulighed for at drive liberalt taxierhverv.

Arbejdsgruppen foreslås sammensat således:

Carsten Hyldborg Jensen, direktør, FynBus  
Kommunaldirektør  
Kommunal repræsentant med erfaring med taxibevillinger  
Repræsentanter for Taxaerhvervet  
Flexchef Helle Nielsen  
Sekretariatschef Ingrid Dissing, sekretær for arbejdsgruppen

Der er udarbejdet forslag til brev til kommunaldirektørkredsen vedrørende valg af kommunaldirektør til arbejdsgruppen.

Administrationen vil på bestyrelsesmødet give en nærmere redegørelse.

#### **Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- kommunaldirektørkredsen på Fyn anmodes om, at udpege 2 medlemmer til arbejdsgruppen, 1 kommunaldirektør og 1 kommunal repræsentant med erfaring med taxibevillinger
- ATAX anmodes om, at udpege 2 medlemmer til arbejdsgruppen.

#### **Vedtagelse:**

*Vedtaget som indstillet.*

#### **Bilag:**

Bilag 2.1 Forslag til brev til kommunaldirektørkredsen.

### **3. Fælles vision for den kollektive trafik i Syddanmark**

#### **Resumé:**

*Hermed foreligger et forslag til en fælles vision for den kollektive trafiks primære aktører i Syddanmark (kommunerne, regionen, FynBus og Sydtrafik).*

*Visionen tegner en ønsket retning. Det er derfor vigtigt, at visionen afspejler de ønsker, der er på langt sigt – uden hensyn til de nuværende, konkrete rammer. Visionen omsættes til et anvendeligt, dagligt styringsredskab gennem målsætninger og Key Performance Indicators (KPI).*

*Betingelser for kollektiv trafikdrift er under forandring (fx Timemodellens gennemførelse, udbredelse af behovsstyret trafik). Den kollektive trafik fungerer desuden under en stigende grad af markedsorientering, hvilket indebærer et stigende fokus på de økonomisk givtige ruter. Også lovgivnin-*

gen er under forandring. Tilsammen tegner der sig et billede af et stadigt tydeligere behov for en fælles vision for kommuner, region, FynBus og Sydtrafik.

### Sagsfremstilling:

Udkast til Fælles vision for den kollektive trafik i Syddanmark er vedlagt som bilag 3.1.

Visionen tager sit udgangspunkt i den nationale målsætning, som den er udtrykt i "Det grønne trafikforlig" fra januar 2009:

**"Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken".**

Ifølge Transportministeriets debatoplæg "En jernbane i vækst" fra september 2009 betyder det (side9):

*"Det er et ambitiøst mål, at den kollektive trafik - og især togtrafikken – skal opsuge størstedelen af trafikvæksten, da biltrafikken i dag er 5-6 gange større end den kollektive trafik. Målet forudsætter, at togtrafikens omfang gennem de næste 20 år som minimum fordobles fra 6,5 mia. personkm i dag til 13 mia. personkm i 2030. Det er heri forudsat, at bustrafikken formår at tage ca. ¼ af den samlede vækst i den kollektive trafik nemlig fra 3,0 til 4,5 mia. personkm."*

Altså – bustrafikken forudsættes at øge med 50 % over 20 år (2010 til 2030). (De 50 % for bussernes vedkommende svarer til en gennemsnitlig årlig vækst på ca. 2,5 % - gennemsnit for alle ruter/trafikselskaber og over alle årene.)

### Grundlæggende rammer for kollektiv trafik

Der er en række forudsætninger for den kollektive trafik, som bør tages i betragtning, når en vision formuleres. Nogle af de vigtigste er:

### Lovgivning

I foråret 2013 fremlagde regeringen en evaluering af Lov om Trafikselskaber, som nu indgår i regeringens lovkatolog. Heri indgår et forslag om, at "kommuner, region og trafikselskabet skal i fællesskab udarbejde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger:

- De overordnede principper for rutenettet
- En ansvarsfordeling af, hvem der har ansvaret for ruterne
- Et flerårigt budget
- Trafikplanen skal have sammenhæng med den statslige trafikplan og sikre sammenhæng mellem de forskellige transportformer. "

En vigtig del af udgangspunktet for at kunne nå til enighed om et fælles strategisk grundlag, er en enighed om, hvad parterne i store træk ønsker af den kollektive trafik – eller en fælles vision.

### Ambitioner og realisme

I visionen bør der tænkes på det lange sigt. De økonomiske rammer, som i disse år uomtvisteligt er en dæmpende faktor på høje ambitioner, kan over en lang periode ændre sig i mere positiv retning. Det er derfor vigtigt, at visionen afspejler de ønsker, der er på langt sigt – uden specielt hensyn til de snævre rammer, der karakteriserer dagens situation.

Visionen skal være ledsaget af aktuelle, realistisk målsætninger, der løbende tilpasses de foreliggende rammer. Som bilag til visionen er opstillet succeskriterier, som anses som et godt udgangspunkt for at formulere mål og KPI'ere.

Der foreslås etableret et Syddansk kollektiv Trafik Forum, som bl.a. skal have til opgave løbende at formulere målsætninger/KPI'ere.

#### Øget fokus på økonomi og markedsorientering

Udviklingen i den kollektive trafik – især bustrafikken – over de seneste 5-10 år er blevet karakteriseret som ”*Fra forvaltning til forretning*”. Det giver sig udtryk på to måder: fokus er i stadig højere grad på at køre de busruter, hvor der er et passagerpotentiale (frem for at sikre busbetjening i alle ”hjørner” af oplandet) og der er i trafikselskabernes praksis kommet en langt højere grad af markedsorientering, fx gennem kundetilfredshedsundersøgelser. Især spørgsmålet om balancen mellem betjeningen i (by)områder, hvor der er et stort potentiale, og de (tyndtbefolkede) områder, hvor det er svært at skabe en tilfredsstillende økonomi i den kollektive trafik, er det nødvendigt at have en fælles holdning til.

#### Videre proces:

1. Visionen forelægges bestyrelserne i FynBus og Sydtrafik til godkendelse
2. Herefter udsendes visionen af FynBus og Sydtrafik til ejerkredsene (regionen samt de enkelte kommuner) til politisk høring. Under hensyn til de nyvalgte byråd sættes høringsfristen til udgangen af første kvartal.
3. Karakteren af høringssvarene må afgøre, om visionen herefter kan besluttes endeligt – eller en yderligere drøftelse viser sig nødvendig.

#### **Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender

- Det forelagte udkast til vision for den kollektive trafik i Syddanmark

#### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

#### **Bilag:**

Bilag 3.1                      Fælles vision for den kollektive trafik i Syddanmark

#### **Sager til drøftelse:**

Intet.

#### **Sager til orientering:**

#### 4. FynBus' 9-måneders regnskab 2013

##### Resumé:

FynBus' 9 måneders regnskab for 2013 viser et forventet ejerbidrag for 2013 på 343,4 mio. kr. eller 3,7 mio. kr. mindre end budgetteret. I 2013 forventes passagertallet at udgøre 18,2 mio. passagerer, hvilket er en stigning i forhold til 2012 på 0,7 mio. passagerer eller 4,2 %. Målet for passagertallet er en stigning på 2,4 % pr. år jf. FynBus' strategi. Passagertallet medfører en forventet merindtægt på 7,2 mio. kr. for 2013. For bruttoudgifterne til busdrift forventes en merudgift på 3,7 mio. kr. i 2013, hovedsageligt grundet aktivitetsstigninger og dubleringskørsel. Fællesudgifterne forventes at udgøre 63,2 mio. kroner svarende til en mindreudgift på 0,7 mio. kroner.

Bruttoudgifterne til Flextrafik udgør 50,9 mio. kroner for 2013, hvilket er en mindreudgift på 3,9 mio. kroner eller 7,1 %. Mindreudgiften dækker over ændret kørselsomfang. Kørselsudgiften pr. persontur er samlet set faldet fra 154 kroner i 2012 til 148 kroner i 2013. Det svarer til en reduktion på 3,9 %. Fællesudgifterne i Flextrafik udviser en merudgift på 7,6 mio. kroner. Merudgiften kan i al væsentlighed henføres til øgede lønudgifter som følge af det forøgede aktivitetsomfang samt ekstraordinære udgifter på 2,2 mio. kroner, som afholdes af Odense Kommune i forbindelse med overflytning af anden kørsel til FynBus.

Fællesudgifterne (eksklusiv ekstraordinære udgifter) pr. persontur stiger fra 38 kroner i 2012 til 38,9 kroner i 2013. Årsagen til stigningen er begrundet i aktivitetsstigningen, som har medført øgede IT-udgifter til vedligeholdelse og udvikling, samt tilpasning på personalesiden i 2013. For 2014 forventes udgiften fortsat at ville udgøre 28 kroner som budgetlagt.

##### Sagsfremstilling:

FynBus aflægger regnskab for de første 9 måneder i 2013.

I nedenstående gennemgang af hovedtallene for busdriften inkl. fællesudgifter og flextrafik er det forventede resultat for 2013 efter de første 9 måneder sammenholdt med budgettet for 2013.

Kommentarer og tal er uddybet i vedlagte notat, bilag 4.1. Internt regnskab for 9 måneder 2013 foreligger i vedlagte bilag 4.2.

##### Busdriften

Ejerkretsens ejerbidrag til busdriften forventes at udgøre 343,4 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 3,7 mio. kroner.

Hovedtallene for busdriften fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften i 2013

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-227,5	-225,5	-232,7	7,2
Bruttoudgifter	495,8	508,7	512,9	-4,2
<b>Busdrift netto</b>	<b>268,3</b>	<b>283,2</b>	<b>280,2</b>	<b>3,0</b>
Opkrævede Fællesudgifter	61,5	63,8	63,2	0,7



<b>Ejerbidrag</b>	<b>329,8</b>	<b>347,0</b>	<b>343,4</b>	<b>3,7</b>
-------------------	--------------	--------------	--------------	------------

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

De væsentligste budgetafvigelser knytter sig til Region Syddanmark samt Assens, Odense og Svendborg kommuner. Region Syddanmark og Svendborg Kommune kan begge forvente mindreudgifter på henholdsvis 4,1 og 2,8 mio. kroner. Assens og Odense Kommuner kan forvente merudgifter på henholdsvis 1,9 og 1,7 mio. kroner.

I tabel 2 nedenfor er årets forventede tilskud fordelt på ejere.

Tabel 2: Årets tilskud fordelt på ejere

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Region Syddanmark	92,1	98,7	94,6	4,1
Assens	13,8	15,3	17,2	-1,9
Faaborg-Midtfyn	16,0	16,9	17,2	-0,2
Kerteminde	7,0	6,9	7,6	-0,6
Langeland	5,7	6,0	5,2	0,7
Middelfart	8,5	9,2	9,1	0,1
Nordfyn	12,5	14,5	13,9	0,6
Nyborg	13,9	14,3	14,3	0,0
Odense	128,0	130,2	131,9	-1,7
Svendborg	27,2	29,6	26,8	2,8
Ærø	5,1	5,3	5,5	-0,2
<b>I alt</b>	<b>329,8</b>	<b>347,0</b>	<b>343,4</b>	<b>3,7</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

#### Passagerudvikling og -indtægter

FynBus' passagerstrategi opererer med en årlig passagervækst på 2,4 % for de regionale ruter, bybusserne i Odense, bybusserne i Svendborg og de fælles kommunale ruter.

I 2013 forventes 18,2 mio. passagerer at rejse med FynBus. Det er 0,7 mio. eller 4,2 % flere passagerer end i 2012.

De regionale ruter og bybusserne i Odense forventes at overgå forventningerne, idet der forventes stigninger på henholdsvis 7,1 og 6,1 % i forhold til 2012.

Bybusserne i Svendborg og de fælles kommunale ruter forventes ikke at leve op til strategien. I Svendborg forventes der passagertab på 12,1 % i forlængelse af den nye trafikplan i efteråret 2012 og i de fælles kommunale ruter forventes en begrænset tilvækst på 0,1 % i forhold til 2012, som bl.a. kan forklares med skolekonflikt i april og reduceret kørselsomfang.

For de øvrige kommunale ruter forventes et passagertab på 2,4 %, som kan henføres til skolekonflikten i april.

Passagerindtægterne forventes at udgøre 232,7 mio. kroner. Det svarer til en merindtægt på 7,2 mio. kroner. Merindtægten kan henføres til de fortsat høje forventninger til passagerudviklingen.

#### Kørselsomfang og bruttoudgifter

Antallet af køreplantimer forventes at blive 612,053. Det er 1.436 timer eller 0,2 % mere end budgetteret.

Bruttoudgifterne til busdriften udgør 512,9 mio. kroner. Det er en merudgift på 4,2 mio. kroner eller 0,8 %. Merudgifterne skyldes hovedsagelig:

- 4,5 mio. kroner i merudgifter til kontraktkørsel.
- 1,4 mio. kroner i merudgift til dubleringskørsel, Afvigelsen kan væsentligst henføres til en merudgift på 3,3 mio. kroner i bybusserne i Odense som følge af den positive passagerudvikling, og en mindreudgift i de regionale ruter på 1,3 mio. kroner.
- -2,2 mio. kroner i mindreudgift til incitamentskontrakter, idet den udbetalte bonus ikke forventes at udnytte den afsatte ramme.
- 0,2 mio. kroner i merudgift til telekørsel.

#### Fællesudgifter

For 2013 udgør de budgetterede acontobetalingen til fællesudgifterne 63,8 mio. kroner.

De består af en ramme til de ordinære fællesudgifter på 61,7 mio. kroner og et anlægsbudget på 2,2 mio. kroner.

Anlægsbudgettet forventes udnyttet med 1,5 mio. kroner.

Den endelige betaling til fællesudgifterne forventes på den baggrund at blive 63,2 mio. kroner eller en mindreudgift på 0,7 mio. kroner.

#### **Flextrafik**

Ejerkredsens udgifter til Flextrafik udgør 68,6 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 3,7 mio. kroner eller 5,9 %.

Hovedtal for Flextrafik fremgår af tabel 3.

Tabel 3: Hovedtal Flextrafik

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-6,4	-6,4	-6,4	0,0
Entreprenørudgifter	48,5	54,8	50,9	3,9
<b>Flex udgifter netto</b>	<b>42,1</b>	<b>48,4</b>	<b>44,5</b>	<b>3,9</b>
Fællesudgifter	24,3	16,5	24,4	-7,6
<b>Ejerbidrag</b>	<b>66,3</b>	<b>64,9</b>	<b>68,6</b>	<b>-3,7</b>

Opgørelsen er ekskl. telekørsel og nettoudgifter til kørsel til siddende patientbefordring. Afregning af kørselsudgifter overfor entreprenørerne for den siddende patientbefordring forestås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab.

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Merudgiften på 3,7 mio. kroner dækker over, at nogle ejere må forvente merudgifter og andre ejere må forvente mindreudgifter.

Ejerbetalingen for 2013 er i nedenstående tabel 4 fordelt på ejerkredsen.

Tabel 4: Ejerbetaling for Flextrafik

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Region Syddanmark	9,0	9,5	8,5	1,0
Assens	9,2	9,1	9,9	-0,8
Faaborg- Midtfyn	5,1	5,1	5,4	-0,3
Kerteminde	2,6	2,4	2,2	0,2
Langeland	3,0	2,8	3,2	-0,3
Middelfart	6,6	12,0	10,2	1,8
Nordfyn	3,3	3,3	5,0	-1,7
Nyborg	12,9	11,7	15,9	-4,2
Odense	6,5	6,3	5,5	0,8
Svendborg	0,3	0,3	0,4	-0,1
Ærø	8,0	2,3	2,4	-0,1
<b>I alt</b>	<b>66,3</b>	<b>64,9</b>	<b>68,6</b>	<b>-3,7</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Tabel 3 viser, at entreprenørudgifterne til Flextrafik udgør 50,9 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 3,9 mio. kroner eller 7,1 %. Pr. 1.marts 2013 er der gennemført nyt udbud med stort set samme prisniveau i løbende priser som det tidligere udbud.

Kørselsudgiften pr. persontur er samlet set faldet fra 154 kroner i 2012 til 148 kroner i 2013. Det svarer til en reduktion på 3,9 %.

Fællesudgifterne i Flextrafik udgør 24,4 mio. kroner. Det er en merudgift på 7,6 mio. kroner. Merudgiften kan i al væsentlighed henføres til øgede lønudgifter som følge af det øgede aktivitetsomfang samt ekstraordinære udgifter på 2,2 mio. kroner, som afholdes af Odense Kommune i forbindelse med overflytning af anden kørsel til FynBus.

Fællesudgifterne (eksklusiv ekstraordinære udgifter) pr. persontur stiger fra 38 kroner i 2012 til 38,9 kroner i 2013. Årsagen til stigningen er begrundet i aktivitetsstigningen, som har betydet øgede IT-udgifter til vedligeholdelse og udvikling, samt tilpasning på personale-siden i 2013. For 2014 forventes udgiften at ville udgøre 28 kroner som budgetlagt.

### Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

### Vedtagelse:

Orientering taget til efterretning.

**Bilag:**

Bilag 4.1

Notat 9 måneders regnskab 2013.

Bilag 4.2

FynBus' 9 måneders regnskab 2013.

**5. Revideret oplæg til nyt telekørselskoncept****Resumé:**

Bestyrelsen godkendte på møde den 24. oktober forslag om fælles koncept for teletaxi og visiteret kørsel på Fyn. Samtidig ønskede bestyrelsen forslag til en løsning, således at brug af teletaxi ikke kan finde sted, hvis der samtidig kører en (lokal)bus på strækningen.

Administrationen beskriver her løsningsforslag, proces for indførelse af konceptet, ny selvbetjeningsløsning og udvikling af bestillingsmulighed via Rejseplanen, hvor telekørslen kun kan bestilles hhv. før og efter en regional kørsel/togtransport når der ikke er et bustilbud og/eller en lokal bus.

**Sagsfremstilling:**Baggrund

Bestyrelsen besluttede den 23. maj 2013 at sende forslag om fælles koncept for telekørsel i høring blandt ejerkommunerne med høringsfrist den 16. september 2013.

Der indkom høringssvar fra 8 kommuner. Kommunerne fandt generelt forslaget positivt, med bemærkninger om, at nærmere beregninger af de økonomiske forudsætninger var nødvendigt. Høringssvarene samt beregninger på de økonomiske konsekvenser er behandlet på bestyrelsesmøde den 24. oktober 2013.

Bestyrelsen vedtog forslaget om fælles koncept for telekørsel og indstillede, at administrationen i Fyn Bus skulle udarbejde oplæg til bestyrelsesmødet den 21. november med henblik på at undgå, at der benyttes teletaxi, når der er mulighed for at benytte bus. Prisen blev fastsat til 25 kr. for et takstområde med mulighed for at køre gratis på periodekort.

Status

Indførelse af det fælles koncept for telekørsel sker successivt i takt med beslutningerne i kommunerne og i takt med, at evt. eksisterende kontrakter udløber.

Pris og betalingsstruktur

Der indføres en prisstruktur med betaling på

25 kr. for 1 zone

40 kr. for 2 zoner

50 kr. for 3 zoner

Der indføres gratiskørsel for borgere med gyldige personlige periodekort. For kørsel med periodekort indføres skærpet stikprøvekontrol, der gennemføres internt i FynBus med opslag i databasen (TMS) for buskort.

I løbet af 1. kvartal 2014 indføres 1. etape af en selvbetjeningsløsning med mulighed for forudbetaling med Dankort. En forudbetalt ordning forventes at have en effekt på antallet af forgæves ture. For kunder der ikke kan/vil anvende en selvbetjeningsordning opretholdes en mulighed for nuværende ordning med telefonisk bestilling og egenbetaling kontant ved opstart af kørslen.

### Telekørsel i sammenhæng med buskørsel

Som et led i den systemmæssige udvikling og med de behandlede økonomiske perspektiver anbefales implementeringen gennemført efter følgende proces:

1. Nyt koncept iværksættes uden begrænsninger og udviklingen følges tæt.
2. Det kan efter behov indføres lokale geografiske og/eller tidsmæssige afgrænsninger for hvor en telekørsel kan anvendes. Disse afgrænsninger anbefales dog begrænset mest muligt dels af hensyn de manuelle arbejdsgange dette vil medføre, samt eventuelle begrænsninger for gennemførelse af selvbetjeningsløsningerne.
3. Der kan opsættes restriktioner på relevante ruter/zoner, dog med samme begrænsninger og manuelle rutiner som under punkt 1.

Ved indførelse af konceptet for "den samlede rejse" hvor telekørslen tilbydes og bestilles via Rejseplanen som en selvbetjent ordning indføres den ønskede restriktion. Telekørslen vil via Rejseplanen kun fremgå som et tilbud, der kan bestilles før eller efter en regional kørsel/togtransport når der **ikke** er et bustilbud. Hvis der via Rejseplanen kan tilbydes en lokalbus vil der ikke være mulighed for at bestille en telekørsel. Implementeringen af "den samlede rejse" forventes gennemført successivt fra slutningen af 2014 til endelig implementering af alle elementer i projektet i løbet af 2015.

### **Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning.

### **Vedtagelse:**

*Punktet overføres til beslutningssag med indstilling om, at bestyrelsen godkender, at*

1. *Nyt koncept iværksættes uden begrænsninger og udviklingen følges tæt.*
2. *Der efter behov kan indføres lokale geografiske og/eller tidsmæssige afgrænsninger for hvor en telekørsel kan anvendes.*
3. *Der kan opsættes restriktioner på relevante ruter/zoner.*

### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

## **6. Meddelelser**

- Stormberedskab og hændelsesforløb mandag den 28. oktober 2013.
- Uddannelsesruterne betydning for de ordinære regionale ruter.
- Anmodning til Trafikstyrelsen om vurdering af løn- og ansættelsesforhold ifm. Flexkørsel.

## **7. Eventuelt**

**SIGNERET**

---

Formand  
Torben Andersen

---

Næstformand  
Lasse Krull

---

Bestyrelsesmedlem  
Lars Kristian Pedersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Kasper Westh

---

Bestyrelsesmedlem  
Niels Bebe

---

Bestyrelsesmedlem  
Niels Peter Ellegaard

---

Bestyrelsesmedlem  
Kim Johansen

---

Bestyrelsesmedlem  
Peter Jordhøj

---

Bestyrelsesmedlem  
William Jensen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen