

FynBus bestyrelse

Referat

Torsdag den 23. maj 2013

Deltagere:

Formand Torben Andersen, Kerteminde

Næstformand Lasse Krull, Region Syddanmark - afbud

Bestyrelsesmedlem Lars Kristian Pedersen, Assens

Bestyrelsesmedlem Kasper Westh, Odense

Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart - afbud

Bestyrelsesmedlem Niels Peter Ellegaard, Faaborg-Midtfyn - afbud

Bestyrelsesmedlem Kim Johansen, Nordfyn

Bestyrelsesmedlem Peter Jordhøj, Nyborg

Bestyrelsesmedlem William Jensen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Bruno Hansen, Svendborg - fraværende

Repræsentantskabsmedlem Jens Groth-Lauritsen, Ærø

Repræsentantskabsmedlem Bjarne Møller Petersen, Langeland

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Økonomichef Benny H. Hansen

Sekretariatschef Ingrid Dissing

Planchef Søren Junker

DAGSORDEN

1. Kvartalsregnskab I. kv. 2013 og tillægsbevilling	3
2. Årsberetning 2012	8
3. Høringssvar vedr. evaluering af lov om trafikselskaber	8
4. Takstsamarbejde mellem FynBus og DSB.....	9
5. Fælles koncept for Telekørsel på Fyn	14
Sager til drøftelse:	16
6. Flagreglement for FynBus.....	16
Sager til orientering:.....	17
7. Visiteret kørsel for Odense Kommune	17
8. Meddelelser	17
9. Eventuelt.....	18

Sager til beslutning:

I. Kvartalsregnskab I. kv. 2013 og tillægsbevilling

Resumé:

FynBus' kvartalsregnskab for I. kv. 2013 viser et forventet regnskab for 2013 på 346,5 mio. kr., 0,5 mio. mindre end budgetteret. I 2013 forventes passagertallet at udgøre 17,9 mio. passagerer, hvilket er en stigning i forhold til 2012 på 0,6 mio. passagerer eller 3,4 %. Målet for passagertallet er en stigning på 2,4 % pr. år jf. FynBus' strategi. Passagertallet medfører en forventet merindtægt på 4,9 mio. kr. for 2013. Bruttoudgifterne til busdrift forventes samtidig at stige med 3,6 mio. kr. i 2013, hovedsageligt grundet aktivitetsstigninger og doubleringskørsel.

Bruttoudgifterne til Flextrafik udgør 51,6 mio. kroner for 2013, hvilket er en mindredgift på 3,2 mio. kroner eller 5,8 %. Mindredgiften dækker over reduceret kørselsomfang i en række kommuner og udvidelse af kørselsomfanget i især Nyborg Kommune. Kørselsudgiften pr. persontur er samlet set faldet fra 155 kroner i 2012 til 136 kroner i 2013. Det svarer til en reduktion på 12 %. De administrative udgifter udviser en merudgift på 3,0 mio. kroner, hovedsageligt grundet 2,1 mio. kroner i lønudgifter (højere aktivitetsniveau/uændret medarbejderantal i forhold til 4. kvartal 2012), lønsumsafgift, besparelse på Flextrafik callcenter hjemtaget fra Ålborg -0,8 mio. kroner samt investering med 0,5 mio. kroner i IT-centerkørselssystem. De administrative udgifter (eksklusiv ekstraordinære udgifter) pr. persontur er faldet fra 38 kroner i 2012 til 32 kroner i 2013. Det svarer til en reduktion på 16 %.

Sagsfremstilling:

FynBus aflægger regnskab for I. kvartal 2013.

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

Kommentarer og tal er uddybet i vedlagte bilag.

Busdriften

Ejerkredsens tilskud til busdriften forventes at udgøre 346,5 mio. kroner. Det er en mindredgift på 0,5 mio. kroner.

Hovedtallene for busdriften fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften i 2013

Mio. kroner	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel
Passagerindtægter	225,5	229,9	4,3
Bruttoudgifter	508,7	512,3	-3,6
Busdriften	283,2	282,4	0,8
Opkrævede Fællesudgifter	63,8	64,1	-0,2
Årets tilskud	347,0	346,5	0,5

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

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

De væsentligste budgetafvigelser knytter sig til Region Syddanmark samt Odense og Svendborg kommuner. Region Syddanmark og Svendborg Kommune kan forvente mindredgifter på henholdsvis 1,9 og 2,6 mio. kroner. Odense Kommune kan forvente merudgifter på 4,2 mio. kroner.

Tabel 2: Årets tilskud fordelt på ejere

Mio. kroner	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel
Region Syddanmark	98,7	96,9	1,9
Assens	15,3	15,9	-0,6
Faaborg-Midtfyn	16,9	16,9	0,0
Kerteminde	6,9	6,9	0,0
Langeland	6,0	5,5	0,4
Middelfart	9,2	9,1	0,1
Nordfyn	14,5	14,4	0,0
Nyborg	14,3	14,1	0,1
Odense	130,2	134,4	-4,2
Svendborg	29,6	27,1	2,6
Ærø	5,3	5,3	0,0
I alt	347,0	346,5	0,5

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.

Passagerstrategien omfatter ikke de øvrige kommuner. Det skyldes, at en stor del af passagerne i disse kommuner udgøres af skolebørn.

I 2013 forventes der at rejse 17,9 mio. passagerer med FynBus. Det er en stigning i forhold til 2012 på 0,6 mio. passagerer eller 3,4 %.

De regionale ruter og bybusserne i Odense forventes at overgå forventningerne, idet der forventes stigninger på henholdsvis 4,5 og 4,7 % i forhold til 2012.

Bybusserne i Svendborg og de fælles kommunale ruter forventes ikke at leve op til strategien, idet der forventes passagertab på henholdsvis 16,3 og 5,1 % i forhold til 2012.

For de øvrige kommunale ruter forventes et passagertab på 3,7 %. I dette tal er der ikke indregnet et endnu ukendt forventet passagertab som følge af lærerkonflikten i april 2013.

Passagerindtægterne forventes at udgøre 229,9 mio. kroner. Det svarer til en merindtægt på 4,3 mio. kroner. Merindtægten kan henføres til de fortsat høje forventninger til passagerudviklingen.

Serviceniveau og bruttoudgifter

Antallet af køreplantimer forventes at blive 611.737. Det er 1.120 timer eller 0,2 % mere end budgetteret.

I forhold til budgettet er der indsat yderligere 5 driftsbusser eller 1,6 %. Antallet af driftsbusser udgør herefter 315.

Bruttoudgifterne til busdriften udgør 512,3 mio. kroner. Det er en merudgift på 3,6 mio. kroner eller 0,7 %. Merudgifterne skyldes hovedsagelig:

- 4,9 mio. kroner til kontraktkørsel. Merudgiften kan henføres til:
 - 3,4 mio. kroner til aktivitetsstigninger i især Odense Kommune
 - 1,5 mio. kroner til pristalsregulering af entreprenørkontrakterne, som har givet merudgifter på 0,3 %.
- 1,6 mio. kroner i merudgift til dubleringskørsel. Afvigelsen kan væsentligst henføres til en merudgift på 3,5 mio. kroner i bybusserne i Odense, som følge af den positive passagerudvikling og en mindredgift i de regionale ruter på 1,6 mio. kroner, som følge af mindre behov end forventet.
- -0,7 mio. kroner i mindredgift til incitamentskontrakt i Svendborg Kommune
- -2,3 mio. kroner i mindredgift til telekørsel. Afvigelsen kan væsentligst henføres til:
 - -2,7 mio. kroner i Svendborg Kommune
 - 0,7 mio. kroner i Assens Kommune

Fællesudgifter

Fællesudgifterne består af ordinære udgifter og anlægsudgifter.

Ordinære Fællesudgifter:

Rammen for de ordinære fællesudgifter udgør 61,7 mio. kroner.

FynBus' budget er fastlagt til 59,8 mio. kroner. Udgifterne forventes at blive 60,6 mio. kroner. Det svarer til et merforbrug på 0,8 mio. kroner eller 1,3 %.

Hovedårsagerne til merudgiften er:

- lønsumsafgift på 0,4 mio. kroner. Udgiften, som DUT-kompenseres, var ikke kendt på budgettidspunktet.
- 2 ansættelser i henholdsvis Kommunikationsafdelingen og Kundecenteret. Normeringsudvidelsen planlægges udlignet over 1-2 år ved naturlig afgang.

I forhold til rammen på 61,7 mio. kroner er der således tale om en opsparring på 1,1 mio. kroner.

FynBus havde i 2009 og 2010 et merforbrug på 3,5 mio. kroner i forhold til rammen. Merudgiften afvikles gennem et mindre forbrug i de efterfølgende år. I 2011-2012 blev der afviklet 2,5 mio. kroner, hvorefter beløbet til afvikling udgør 1,0 mio. kroner. Merforbruget i 2009 og 2010 forventes således udlignet i 2013.

Anlægsudgifter:

Anlægsbudgettet er på 2,15 mio. kroner. Udgiften forventes at blive 2,37 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 0,22 mio. kroner.

Merudgiften vedrører udskiftning af servicevogne. FynBus råder over 2 servicevogne. Der er budgetteret med udskiftning af 1 servicevogn i 2013. Som følge af nedbrud er det nød-

vendigt også at udskifte den anden servicevogn. I vedlagte bilag er der redegjort for merbehovet, som reelt er en fremrykning af en forventet udgift i 2014.

FynBus indstiller derfor, at anlægsforbruget for 2013 ved tillægsbevilling forhøjes med 0,22 mio. kroner til 2,37 mio. kroner.

Flextrafik

Ejerkredsens udgifter til Flextrafik udgør 64,7 mio. kroner. Det svarer til en mindreudgift på 0,2 mio. kroner eller 0,3 %.

Hovedtal for Flextrafik fremgår af tabel 3.

Tabel 3: Hovedtal Flextrafik

Mio. kroner	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel
Passagerindtægter	6,4	6,3	-0,1
Bruttoudgifter til kørsel	54,8	51,6	3,3
Netto udgifter til kørsel	48,4	45,2	3,2
Administrative udgifter	16,5	19,5	-3,0
Ejerbetaling	64,9	64,7	0,2

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.

Mindreudgiften på 0,2 mio. kroner dækker over, at de fleste ejere kan forvente mindreudgifter medens Nyborg Kommune må forvente en merudgift på 4,9 mio. kroner som følge af en væsentlig udvidelse af aktivitetsomfanget.

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

Tabel 4: Ejerbetaling for Flextrafik

Mio. kroner	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel
Region Syddanmark	2,3	2,4	-0,1
Assens	9,5	8,4	1,1
Faaborg-Midtfyn	9,1	9,1	0,0
Kerteminde	5,1	4,6	0,5
Langeland	2,4	2,1	0,3
Middelfart	2,8	2,8	0,1
Nordfyn	12,0	10,6	1,4
Nyborg	3,3	8,2	-4,9
Odense	11,7	11,3	0,5
Svendborg	6,3	4,9	1,4
Ærø	0,3	0,3	0,0
I alt	64,9	64,7	0,2

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.

Tabel 3 viser, at bruttoudgifterne til Flextrafik udgør 51,6 mio. kroner, hvilket er en mindredgift på 3,2 mio. kroner eller 5,8 %.

Mindredgiften dækker over reduceret kørselsomfang i en række kommuner og udvidelse af kørselsomfanget i især Nyborg Kommune.

Kørselsudgiften pr. persontur er samlet set faldet fra 155 kroner i 2012 til 136 kroner i 2013. Det svarer til en reduktion på 12 %.

De administrative udgifter udviser en merudgift på 3,0 mio. kroner. Merudgiften kan henføres til:

Ordinære merudgifter – 2,5 mio. kroner. Heraf udgør de væsentligste afvigelser:

- 2,1 mio. kroner i lønudgifter som væsentligst kan henføres til, at aktivitetsniveauet er højere end forventet på budgettidspunktet. Medarbejderantallet er uændret i forhold til 4. kvartal 2012.
- 0,2 mio. kroner i lønsumsafgift. Udgiften DUT-kompenseres.
- 0,6 mio. kroner skyldes, at telekørselens aktivitetsomfang er betydeligt lavere end budgettet og dermed aftager en mindre andel af de samlede udgifter. Merudgiften modsvarer af en tilsvarende mindredgift under telekørsel, som regnskabsføres under busdriften.
- -0,8 mio. kroner i udgifter til Flextrafiks call-center i Ålborg. Funktionen varetages nu af FynBus' medarbejdere.

Ekstraordinære merudgifter – 0,5 mio. kroner.

- 0,5 mio. kroner til investering i IT-centerkørselssystem. Investeringsudgiften udgør i alt 1,3 mio. kroner og blev bevilget og igangsat i 2012. Investeringen færdiggøres i 2013.

De administrative udgifter (eksklusiv ekstraordinære udgifter) pr. persontur er faldet fra 38 kroner i 2012 til 32 kroner i 2013. Det svarer til en reduktion på 16 %.

Administrationsudgifterne fordeles til Region Syddanmark i h.t. indgået kontrakt for Siddende Patientbefordring. Herefter fordeles restbeløbet til kommunerne således, at "anden kørsel" og telekørsel betaler 1/3 af lønudgifterne og 1/4 af IT-udgifterne. SBH-Kørslen betaler resten. Denne fordeling har været anvendt siden 2007. Fordelingen betyder, at SBH-kørslen betaler den overvejende del af den øgede aktivitet i Flextrafik.

Fordelingsmodellen revurderes i forbindelse med budgetforslag 2014 i juni måned.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager regnskabet for 1. kvartal 2013 til efterretning
- Godkender en forhøjelse af anlægsbudgettet med 0,22 mio. kroner til i alt 2,37 mio. kroner

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Bilag:

Bilag 1.1	Notat Regnskab 1. kvartal 2013.
Bilag 1.2	Internt regnskab 1. kvartal 2013. (Grønne sider)
Bilag 1.3	Udskiftning af servicevogne.

2. Årsberetning 2012

Resumé:

FynBus' Årsberetning 2012 foreligger nu til godkendelse.

Sagsfremstilling:

Årsberetning for 2012 forelægges bestyrelsen med henblik på godkendelse, således at årsberetningen kan udsendes til interessenter mv.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Godkender Årsberetning 2012.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Bilag:

Bilag 2.1 Årsberetning 2012

3. Høringsvar vedr. evaluering af lov om trafikskaber

Resumé:

Trafikskaberne i Danmark har udarbejdet udkast til høringsvar vedrørende Evaluering af Lov om trafikskaber. Høringsvaret støtter generelt de anbefalinger evalueringen indeholder, herunder bl.a. sammensætning af bestyrelser, flerårige budgetter, overdragelse af ansvar for stoppesteder mv. til trafikskaberne og mulighed for at åbne skolekørsel.

Sagsfremstilling:

Evaluering af lov om trafikskaber blev igangsat som følge af regeringsgrundlaget hvoraf det fremgår, at det skal undersøges, om der kan etableres en mere hensigtsmæssig organisering af den lokale kollektive transport. Etablering af trafikskaberne skete som bekendt i forbindelse med kommunalreformen 2007.

Formålet med at ændre strukturen i 2007 var at sikre, at beslutninger om, hvor og hvornår bussen skal køre, træffes lokalt og tæt på borgerne, og målet er blandt andet, at kommuner og regioner skal indrette den kollektive trafik, så den passer til de lokale behov.

Trafikskaberne i Danmark har i udkast til høringsvar i forbindelse med evalueringen bemærkninger vedrørende følgende specifikke anbefalinger:

- Forslag 3.2.4 vedr. udarbejdelse af strategisk grundlag
- Forslag 4.1.3 vedr. sammensætning af bestyrelser

- Forslag 4.2.4 vedr. ansvaret for stoppesteder (og terminaler)
- Forslag 4.3.3.vedr. flerårige budgetter
- Forslag 4.4.4 vedr. muligheden for at åbne skolekørsler
- Forslag 4.6.4 vedr. ø-kommuners medlemskab af trafikselskab

TiD's høringsvar forholder sig ikke til forslaget om at analysere konsekvenserne af at fjerne kravet om rutetilladelse for almindelig rutekørsel, ligesom forslag om afskaffelse af kravet om tilladelse til speciel rutekørsel heller ikke kommenteres.

Som lov om trafikselskaber i dag fortolkes, er der begrænsede muligheder for samarbejde mellem trafikselskaber, ligesom det ikke er muligt at udføre arbejde for et andet trafikselskab. TiD's høringsvar forholder sig ikke til denne problemstilling.

Det foreslås, at FynBus godkender Trafikselskaberne i Danmarks udkast til høringsvar med bemærkning om, at forslag om analyse af fjernelse af krav om rutetilladelser til almindelig rutekørsel støttes samt at forslag om afskaffelse af rutetilladelser til speciel kørsel ligeledes støttes.

Derudover foreslås, at der tilføjes bemærkning om, at der i lov om trafikselskaber indføres mulighed for øget samarbejde på tværs af trafikselskaber samt mulighed for at udføre opgaver for et andet trafikselskab.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Godkender udkast til høringsvar fra Trafikselskaberne i Danmark
- Godkender forslag om bemærkninger vedrørende almindelig og speciel rutekørsel
- Godkender forslag om bemærkninger vedrørende samarbejde mellem trafikselskaber samt mulighed for at udføre opgaver for et andet trafikselskab.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet, jf. høringsvar fra Trafikselskaberne i Danmark af 22. maj 2013 (vedlagt bilag).

Bilag:

Bilag 3.1 Udkast. Høringsvar vedr. Evaluering af lov om trafikselskaber. Trafikselskaberne i Danmark.

Bilag 3.2 Link til: Evaluering af Lov om trafikselskaber. Transportministeriet, marts 2013:

<https://bdkv2.borger.dk/Lovgivning/Hoeringsportalen/Sider/Fakta.aspx?hpid=2146004391>

4. Takstsamarbejde mellem FynBus og DSB

Resumé:

På baggrund af "Aftale om takstsamarbejde på Fyn mellem DSB og FynBus" som er under udarbejdelse, har FynBus og DSB indledt et samarbejde om gradvis takstharmonisering frem mod 2016. Samarbejdet skal udmønte sig i aftale om harmonisering af takster på KVIKkort og Rejse-

kort frem mod 2016 og aftaler om en Landsdækkende Enkeltbillet. Der foreligger nu forslag til konkretisering af takstsamarbejdet.

Sagsfremstilling:

I henhold til Lov om Trafikselskaber skal trafikselskaberne og jernbaneoperatørerne samarbejde om fastlæggelse af taksterne.

Af Lovens § 6 fremgår det at Danmark skal indeles i et antal takstområder:

§ 6. *Trafikselskabet skal indgå aftaler om inddeling af trafikselskabets område i et eller flere takstområder med de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten.*

Samtidig fremgår det af § 6a stk. 2 og stk. 3, at det er trafikselskabet der tager initiativ til at fastlægge takster inden for ét takstområde, mens DSB fastlægger taksterne for rejser, der krydser takstgrænser. Dette giver trafikselskabet mulighed for at bestemme prisen for de korte og mellemlange rejser, hvilket har størst betydning for billetindtægterne, og DSB for de længere rejser, hvor DSB har størst økonomisk interesse.

§ 6. a

Stk. 2. Trafikselskabet har pligt til at tage initiativ med henblik på indgåelse af de i stk. 1 nævnte aftaler om fastsættelse af takster for rejser inden for de takstområder, der er fastlagt efter § 6, stk. 1. Jernbanevirksomhederne har pligt til at tage initiativ med henblik på indgåelse af de i stk. 1 nævnte aftaler om fastsættelse af takster for rejser, der overskrider de takstområder, der er fastsat efter § 6, stk. 1.

Stk. 3. Trafikselskabet og jernbanevirksomhederne skal samarbejde med henblik på at nå til enighed om en aftale om fastsættelse af taksterne. Hvis der ikke kan opnås enighed om taksterne, fastsætter trafikselskabet taksterne for rejser inden for de takstområder, der er fastlagt efter § 6, stk. 1, og jernbanevirksomhederne fastsætter taksterne for rejser, der overskrider takstområderne.

Det er oprindeligt efter DSB's ønske aftalt, at Fyn indeles i 3 takstområder, for at sikre DSB en mulighed for at fastsætte prisen på længere togrejser på Fyn, primært strækningen Middelfart-Odense-Nyborg, som er en del af den landsdækkende trafik.

Aftale om takstsamarbejde på Fyn mellem DSB og FynBus

DSB og FynBus har imidlertid undersøgt muligheden for at indgå et langsigtet takstsamarbejde, som dels giver mulighed for kun at have ét takstområde på Fyn, Langeland og Ærø, og dels mulighed for sikre en harmonisering af taksterne over en flerårig periode, som sikrer begge parter takstpolitiske interesser.

På den baggrund har FynBus og DSB lavet et udkast til "Aftale om takstsamarbejde på Fyn mellem DSB og FynBus". Bestyrelsen vedtog på møde den 13. december 2012 principperne bag aftalen samt, at der blev indledt et samarbejde med DSB om gradvis takstharmonisering frem mod 2016.

Harmonisering af priser på Rejsekort og KVIKKort

Aftalen skal sikre en harmonisering af Rejsekort- og Kvikkortstaksterne frem til og med den årlige takstændring 2016, således at taksterne på de nævnte kortprodukter efter dette tidspunkt er ens.

Samtidig fastlægges fælles takster for enkeltbilletter, inden for rammerne af den landsdækkende enkeltbillet, der introduceres i 2015, og for periodekort.

Taksterne for 2013 fremgår af nedenstående tabel 1:

Tabel 1: Takster 2013

2 zoner - 2013	Rabattrin		
	Trin 1	Trin 2	Trin 3
FynBus	14,00	13,30	12,60
DSB	17,00	13,26	9,86

Som det ses af tabellen, er DSB dyrere end FynBus på det laveste rabattrin, men samtidigt billigere på det højeste rabattrin, mens priserne for de rejsende, der har et middelstort antal rejser er næsten ens. Hos DSB opnås denne rabat ved 16-21 rejser pr. måned. Hos FynBus opnås rabatten når der er gennemført 21-40 rejser pr. år.

Målet med aftalen er således, at harmonisere taksterne inden for en periode på 3 år. Nedenfor er angivet en skitse til takstharmoniseringen af Rejsekortet og KVIKKortet:

Tabel 2: Skitse takstharmonisering

	Trin 1		Trin 2		Trin 3	
	FynBus	DSB (t0)*	FynBus	DSB (t3)*	FynBus	DSB (t5)*
2013	14,00	17,00	13,30	13,26	12,60	9,86
2014	15,00	17,00	12,50	11,90	11,50	10,20
2015	16,00	17,00	11,90	11,90	10,20	10,20
2016	17,00	17,00	11,90	11,90	10,20	10,20

* Der henvises til DSB's taksttrin

Harmoniseringen i eksemplet tager udgangspunkt i, at:

- DSB fastholder grundtaksten på trin 1 på 17,00 kr. i hele perioden.
- DSB ændrer rabatprocenterne på Fyn, som i dag generelt er lavere end i Jylland. Dette får især betydning for mellemgruppen (rabatten øges fra 22 % til 30 %), og kun lidt for den højeste rabat (reduceres fra 42 % til 40 %). Som konsekvens reduceres prisen for trin 2, og prisen øges ubetydeligt for trin 3.
- FynBus øger grundtaksten gradvist fra 14,00 kr. til 17,00 kr.

- FynBus reducerer prisen på trin 3 fra 13,30 kr. til 11,90 kr.
- FynBus reducerer prisen på trin 3 fra 12,60 kr. til 10,20 kr.
- FynBus ændrer rabattoptællingsperioden fra ”løbende 12 måneder” til ”bedste af seneste 3 måneder”.
- FynBus ændrer rabatsatserne, jf. nedenstående tabel 3.

Tabel 3: Rabattrin 2013/2016

FynBus rabattæller	Trin 1	Trin 2	Trin 3
2013	42 %	45 %	48 %
2016	29 %	50 %	58 %

FynBus' rabattæller udregner rabatten i forhold til prisen på en kontantbillet. Som det ses reduceres rabatten på den første rejse fra 42 % til 29 %. Til gengæld øges højeste rabat fra 48 % til 58 %.

Den landsdækkende enkeltbillet

I regi af Bus&Tog er det aftalt, at der skal indføres en landsdækkende enkeltbillet. FynBus' bestyrelse har tidligere godkendt en tilslutning hertil. Bus&Tog har, efter ønske fra DSB, valgt at udskyde indførelsen af den landsdækkende enkeltbillet til foråret 2015.

Der er aftalt en takstrække med DSB, med henblik på at opnå harmonisering mellem jyske og fynske takster. FynBus vil i henhold til aftalen holde priserne i ro på de korte rejser, som på Fyn er dyrere end i de jyske trafikselskaber. De jyske selskaber tilpasser priserne på de længere rejser til det fynske niveau. Takstrækken er endnu ikke endelig fastlagt, idet DSB på nuværende tidspunkt forhandler med jyske trafikselskaber.

Forventet takstrække for den landsdækkende enkeltbillet:

Tabel 4: Takstrække Landsdækkende Enkeltbillet

Antal zoner	FynBus 2013	DLE 2015 (forventet)
1	23	>= 20
2	24	>= 20
3	31	31
4	41	41
5	51	51
6	61	61
7	71	71
8	81	81
9	91	91

10	100	>=110
11	100	>=129
12	100	>=145
13	100	>=151

Harmonisering af priser på Rejsekort og månedskort

DSB har endnu ikke taget stilling til prissætningen på det kommende månedskort baseret på Rejsekortet. En sammenligning af priserne for en 2-zoners DSB rejse på de to højeste rabattrin med FynBus' månedskortpris viser, at månedskortet er dyrere pr. arbejdsdag, end hvis der betales for enkeltrejser med Rejsekortet, se oversigt i tabel 5 nedenfor. Kun togkunderne på Fyn har denne mulighed i øjeblikket.

Tabel 5: Sammenligning 2-zoners rejser

	Pris tur	Pris pr. pr. ved 42 rejser	Pris pr. måned ved 35 rejser
DSB rabattrin 6	8,33		291,55
DSB rabattrin 7	7,48	314,16	
FynBus månedskort	8,83	371,00	371,00

I forbindelse med DSB's indførelse af et Rejsekort-månedskort, og FynBus' eventuelle overgang til Rejsekortet, skal der opnås enighed om en fælles pris.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Godkender, at en aftale om takstsamarbejde på Fyn mellem DSB og FynBus færdigforhandles og godkendes af bestyrelsen inden der indgås en bindende aftale med DSB, herunder at
 - der udarbejdes forslag til en fælles takstpolitik, gældende for zonerne 2 til 10 for perioden 2014 -2016, og fremefter
- Godkender, at der foretages en beregning af de provenumæssige konsekvenser og en vurdering af betydningen for takstloftet, til brug for bestyrelsens endelige vedtagelse af et takstsamarbejde.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

5. Fælles koncept for Telekørsel på Fyn

Resumé:

Der er i dag forskellige koncepter for telekørsel i de fynske kommuner. Baseret på de hidtidige erfaringer fremsættes her forslag til fælles koncept. Forslaget indebærer prioritering af 4 typer rejser: Pendlerrejser, Fritidsrejser til aktiviteter, Ærinderejser og Fritidsrejser til forlystelser. Forslaget omfatter to koncepter, dels "Telekørsel Basis" hvori der kan vælges mellem 4 moduler med forskellig grad af service, og dels "Telekørsel Pendler" der er beregnet på pendlere med behov for daglig, regelmæssig transport.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med trafikplanen i 2009 gennemførte FynBus analyser af hver enkelt kommunes samlede trafikbetjening. Dette resulterede i, at der de seneste år er indført flere forsøg med teletaxa i forskellig udformning. På Langeland er der indført teletaxa til betjening af færgen mellem Rudkøbing og Marstal og mellem Spodsbjerg og Tårs.

På Fyn har kommunerne valgt forskelligartede løsninger med forholdsvis stor valgfrihed for kommunerne. Der er dog følgende fællestræk:

- Teletaxa er overvejende et fladedækkende tilbud. Det vil sige at kørslen ikke foregår ad ruter, men at kunderne kan hentes og bringes til og fra et hvilket som helst punkt i teleområdet.
- Da teletaxa erstatter rutekørsel med bus er prisen fastsat svarende til prisen på en kontantbillet. Alle personlige rejsehjemler kan benyttes, skolekort dog undtaget.
- Da der er tale om et lokalt tilbud har hver kommune i dag fastsat grænser for hvor, i hvilket område man kan køre, fastsættelse af tidspunkter for kørsel og om der er faste start- eller slutpunkter. Det kan fx være en station eller et bycentrum.
- Kørslerne gennemføres så vidt muligt som samkørsel. Kunder skal derfor bestille 1-2 timer før og være indstillet på en vis omvejskørsel.

Den største forskel i de kommunale ordninger er de tidsrum, hvor ordningen kan benyttes. Som en del af den kommende trafikplan har FynBus' bestyrelse den 14. februar 2013 drøftet rammerne for at samle de forskellige løsninger i ét koncept for at gøre servicetilbuddet bedre, forenkle administration og gøre konceptet lettere at forstå for kunderne.

FynBus mener, at teletaxi i landdistrikterne er en god løsning hvis kommunerne vil:

- Understøtte bosætning "på landet" ved at tilbyde en fleksibel kollektiv trafik.
- Understøtte et trængt taxierhverv i yderområderne.
- Tilbyde et alternativ til visiterede ordninger længst muligt.

Telekørsel kan karakteriseres som "offentlig servicetrafik for alle". I praksis er rutekørsel forbeholdt de borgere, der bor i en afstand på 0-1 km fra den lagte rute. Teletaxien kan komme rundt alle steder.

Hvis teletaxien skal tilbyde samme service som rutekørsel, der kører alle dage i størsteparten af døgnet, skal den tilgodese følgende formål:

- Pendlerrejser
- Fritidsrejser til aktiviteter
- Ærinderejser
- Fritidsrejser til forlystelser

Den nuværende telekørsel har været rettet mod ærinde- og fritidsrejser, primært på de tidspunkter hvor der tidligere var busforbindelser.

Hvis telekørsel også skal være et brugbart tilbud til pendlere, skal der udvikles en pendlerløsning med garanterede korte omstigningstider og faste daglige bestillinger for en længere periode ad gangen. Et sådant koncept vil desuden kunne udvikles til at blive brugt til transport til faste fritidsaktiviteter.

Derfor foreslås der indført 2 koncepter for telekørsel:

1. **Telekørsel basis** der håndterer individuelle "dør-til-dør" rejser, der overvejende består af variable ærinde- og fritidsrejser.

Det foreslås, at der kan vælges mellem 4 moduler afhængigt af det servicetilbud, kommunerne ønsker at tilbyde. Modul 1, 2 og 3 svarer stort set til den eksisterende løsning i Assens Kommune. Modul 1 og 3 svarer til servicen i Svendborg og Kerteminde Kommuner

2. **Telekørsel pendler** der håndterer kørsel i forholdsvis korte faste ruteforløb.

Som udgangspunkt er pendlermodulet tænkt som en tilbringerløsning til regionale- og lokale ruter, samt togstationer. Der køres fra bopæl til nærmeste stoppested. Den faste rutekørsel medfører, at kørslen udføres efter forholdsvis faste tidspunkter, stort set som det kendes fra buskørsel i rute.

Til brug for begge koncepter er netbestillingsløsninger under udvikling, finansieret af rammen for Flextrafik.

Der henvises til vedlagte notater for yderligere beskrivelse af baggrund og koncepter. Notat 5.1 beskriver baggrund og konceptudvikling mens Notat 5.2 er en casebeskrivelse vedr. Assens.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Godkender forslag til koncepter for teletaxa, herunder etablering af 'Telekørsel Basis' og etablering af 'Telekørsel Pendler' som forsøg.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet, idet forslaget sendes i høring i kommunerne.

Bilag:

Bilag 5.1

Notat Fælles koncept for telekørsel

Bilag 5.2

Notat Brugen af telekørslen i Assens, udviklingsmuligheder i Assens og på Fyn

Sager til drøftelse:**6. Flagreglement for FynBus****Resumé:**

FynBus modtager ind imellem ønsker om flagning i forbindelse med mærkedage, der ikke er nævnt i FynBus' Flagkalender. Det ønskes drøftet, om kalenderen skal revideres.

Sagsfremstilling:

Af FynBus Flagkalender, der fortrinsvist er baseret på det tidligere Fyns Amt Flagkalender, fremgår hvilke dage, der kan flages. Det fremgår desuden, at hvis kommuner, entreprenører og andre ønsker flag på busserne, skal dette aftales med FynBus.

FynBus modtager en gang imellem henvendelser vedrørende flagning udover de dage, der er fastlagt i kalenderen, senest i forbindelse med H.C. Andersens fødselsdag den 2. april 2013.

Jf. gældende kontrakter gennemføres flagning generelt efter FynBus' anvisninger.

Der ønskes en drøftelse af de gældende regler for flagning, herunder om disse skal oprettholdes eller eventuelt revideres. Flagkalender er vedlagt som bilag.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter eventuel revision af FynBus' Flagkalender.

Vedtagelse:

Drøftet, idet nuværende Flagkalender opretholdes

Bilag:

Bilag 6.1

FynBus' Flagkalender.

Sager til orientering:

7. Visiteret kørsel for Odense Kommune

Resumé:

Odense Kommunes visiterede kørsel, svarende til ca. 250.000 kørsler om året, lægges over til FynBus. med hensyn til Dette er en udvidelse af FynBus' opgave på området svarende til ca. 50 % af de gennemførte kørsler i 2012. Den nye opgave skal løses fra den 1. januar 2014.

Sagsfremstilling:

Økonomiudvalget i Odense Kommune har den 24. april 2013 besluttet at lade FynBus overtage opgaverne vedr. udbud, leverandørstyring, afregning og trafikstyring i forhold til kommunens visiterede kørsel. Kørslen omfatter ca. 10.000 borgere om året, herunder skole-/specialskolekørsel, lægekørsel og dagcentre. Opgaverne vedr. handicapkørslen ligger allerede i FynBus.

Odense Kommune har vurderet FynBus til samlet at være bedst egnet til at løfte opgaven. Det sker som alternativ til et selvstændigt kørselskontor i kommunen med trafikstyring osv. eller et tæt samarbejde med en privat leverandør i et OPP-lignende forhold.

FynBus skal medvirke til at rationalisere kørslen ved blandt andet at skabe mere sammenhæng i afviklingen af kørslen og øget konkurrence på området. Kommunen ønsker ikke mindst at nedbringe de administrative omkostninger på området.

Odense Kommune skal i denne forbindelse blandt andet revurdere visitationsgrundlaget, formulere nye servicemål og oprette en organisatorisk enhed i By- og Kulturforvaltningen, der kan håndtere kommunens nye opgaver i forbindelse med ændringerne.

For FynBus betyder den nye opgave en udvidelse af opgavemængden i Flextrafik med ca. 250.000 kørsler om året, svarende til ca. 50 % forøgelse i forhold til 2012.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Taget til efterretning

8. Meddelelser

- Svendborg Rutebilstation.
- Analyse af sammenlægning af FynBus og Sydtrafik.
- Finansministeriets undersøgelse af Flextrafik.

- Køreplanskifte i 2014, Region Syddanmark og Odense Kommune
- Status på uddannelsesruterne mellem Assens Kommune og Syddansk Erhvervsskole
- Trafikplanens I. strategigruppemøde med ejerkredsen

9. 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