

FynBus bestyrelse

Referat

Torsdag, den 14. februar 2013

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

Repræsentantskabsmedlem Bruno Hansen, Svendborg
Repræsentantskabsmedlem Jens Groth-Lauritsen, Ærø
Repræsentantskabsmedlem Bjarne Møller Petersen, Langeland

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Økonomichef Benny H. Hansen
Kundechef Helle Nielsen
Sekretariatsleder Ingrid Dissing
Planchef Søren Junker
Drift- & Kvalitetschef Jan Gudmann Hansen

DAGSORDEN

Sager til beslutning:	3
1. Finansiell politik.....	3
Sager til drøftelse:	4
2. Koncept for telekørsel i FynBus	4
3. Status vedrørende alternative drivmidler	6
Sager til orientering:.....	7
4. Status vedrørende køreplansskifte 20. januar 2013	7
5. Status vedrørende udbud af flextrafik.....	8
6. Redegørelse vedrørende betjening af Morud	8
7. Analyse af de regionale trafikselskabers varetagelse af offentlige befordringsordninger	10
8. Meddelelser	11
9. Eventuelt.....	11

Sager til beslutning:

I. Finansiell politik

Resumé:

FynBus' aktiviteter, forpligtigelser, kontrakter mv. indebærer en række risici. FynBus' finansielle politik har som mål at beskrive og vurdere risici samt foretage handlinger, der kan håndtere risici i forhold til regnskabsmæssige værdier og forpligtigelser. Politikken beskriver konkrete risici på 8 områder samt forholdsregler imod disse. FynBus har en række eksisterende retningslinjer som suppleres med nye politikker for olierisiko og investeringer. Udkast til samlet finansiell politik foreligger til beslutning.

Sagsfremstilling:

Forslag til finansiell politik for FynBus omfatter identifikation af væsentlige risikoområder og en beskrivelse af, hvorledes FynBus forholder sig til disse risici.

Den finansielle politik beskriver væsentlige risici i forhold til FynBus' regnskabsmæssige værdier og forpligtigelser. Otte områder er beskrevet i politikken. For hvert enkelt område er beskrevet hvorledes FynBus forholder sig til risici i forbindelse med området.

FynBus' finansielle politik dækker følgende områder:

1. Likviditetsplacering
2. Tilgodehavender
3. Entreprenørkontrakter
4. Ejerbidrag
5. Pensionsforpligtigelser (Tjenestemænd)
6. Værdipapirer (Investeringer)
7. Ejendomme
8. Sampension

Politikken er sammensat af dels eksisterende retningslinjer og politikker, dels nye politikker for afdækning af olierisiko og investeringer. Begge nye politikker er beskrevet yderligere under punkt 3 Entreprenørkontrakter og punkt 6 Værdipapirer (Investeringer) i bilag til FynBus' finansielle politik.

Investeringer

Den nye politik for investeringer udvider den eksisterende politik, som alene omfattede obligationer til tillige at omfatte aktier og virksomhedsobligationer i investeringsforeningsregi.

Afdækning af olierisiko

Den nye politik for afdækning af olierisiko forholder sig til den økonomiske risiko FynBus bærer som følge af entreprenørkontrakternes prisregulering. FynBus' entreprenørkontrakter indeholder blandt andet bestemmelser om prisregulering af olie. Det betyder, at udsving i oliepriser kan få stor betydning for FynBus' budgetsikkerhed.

For at mindske den økonomiske risiko til udsving i brændstofpriserne, indeholder politikken en anvisning på, hvorledes FynBus kan reducere risikoen gennem fastprisaftaler (olie-swapaftaler).

Politikken er ny for FynBus, men en tilsvarende har i en årrække blandt andet været anvendt i DSB.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Godkender udkast til finansiel politik for FynBus

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Bilag:

Bilag I.1 Notat FynBus' finansielle politik

Sager til drøftelse:**2. Koncept for telekørsel i FynBus****Resumé:**

Telekørsel som model for offentlig trafik i tyndt befolkede områder har været afprøvet på forskellig måde i de fynske kommuner, på Langeland og Ærø, og der er nu behov for at vurdere de koncepter, der har været anvendt for denne type kørsel. Kommunerne imellem er der en række fælles træk men også en række forskelle mellem tele-løsningerne. Formålet med et fælles koncept for telekørsel er blandt andet at understøtte bosætning "på landet" med åben offentlig servicetrafik, at sikre en nem og lige tilgængelighed for kunderne og sikre, at der sker koordinering med øvrige kommunale og regionale kørselsordninger. Et endeligt koncept ønskes fremlagt for bestyrelsen i marts måned med efterfølgende behandling og beslutning i de kommunale organer. Sagen drøftes med henblik på det videre arbejde med koncept, serviceniveau, økonomi mv.

Sagsfremstilling:**Baggrund**

Rutekørsel med bus i de tyndt befolkede områder har oprindeligt udgangspunkt i skolebuskørsel, som kun var åben for skolesøgende børn. I forbindelse med etablering af trafikelskaber i slutningen af 1970'erne og starten af 1980'erne besluttede mange kommuner at åbne ruterne for offentligheden i almindelighed.

Da ruterne var blevet åbnet opstod der ønsker om at udvide driftsomfanget, således at der også var afgang om formiddagen og om aftenen. De supplerende afgang kunne driftsmæssigt begrundes i, at det var en bedre udnyttelse af busserne, som jo ellers stod ubenyttede hen i store dele af døgnet.

I offentligheden har der gennem årene løbende været rejst kritik af, at der kørte store

tomme busser rundt i landområderne, da de ekstra afgangene generelt set har været dårligt udnyttet. Inspireret af svenskerne begyndte man først i 90'erne at tænke i kørselskoordinering, og idéen om at lade bussen betjene større områder med stor fleksibilitet opstod. Samtidig blev mobiltelefoni udbredt, og man kunne ringe til bussen. Telekørslen var født.

På Fyn tog udviklingen for alvor fart med indførelsen af de regionale principper, der betød, at kommunerne overtog ansvaret for en større del af kørslen i de tyndt befolkede områder. I forbindelse med trafikplanen i 2009 gennemførte FynBus sammenhængende analyser af kommunernes trafikbetjening, og det har resulteret i, at der de seneste år er indført forsøg med teletaxa i forskellig udformning i alle de fynske kommuner, Langeland og Ærø.

Forsøgene har vist, at efterspørgslen efter kollektiv trafik uden for myldretiden (pendling til og fra uddannelse og arbejde) i de tyndt befolkede områder er forholdsvist begrænset. Det kan således økonomisk set bedst betale sig at betjene disse områder med teletaxa.

Telekørsel kan karakteriseres som offentlig servicekørsel til alle. I praksis er rutekørsel forbeholdt de borgere, der bor i en afstand på 0-1 km fra den lagte rute. Teletaxaen kommer rundt alle steder.

Erfaringer med de nuværende forsøgsordninger i kommunerne med forskelligartede løsninger har vist, at ordningerne er svære at forstå for borgerne, og svære at administrere for bestillingscentralen.

Status

På Fyn er der valgt forskelligartede løsninger med forholdsvis stor valgfrihed for ejerne. 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 som f.eks. kan være en station eller et bycentrum.
- Kørslerne gennemføres så vidt mulig som samkørsel. Kunder skal derfor bestille 1-2 timer før og være indstillet på en vis omvejskørsel.

Formålet med et nyt koncept vil være at

- understøtte bosætning "på landet" med åben offentlig servicetrafik
- tilbyde demokratisk løsning, der ligestiller alle borgere
- sikre en nem tilgængelighed for kunder
- sikre at der sker koordinering med øvrige kommunale og regionale kørselsordninger

- sikre, at der skabes mulighed for selvbetjening
- sikre stærk og ensartet branding af telekørsel som et lokalt trafiksystem i tyndt befolkede områder

Der er den 14. januar 2013 afholdt temadag for de fynske kommuner med fokus på den fremtidige koordination og styring af kommunale kørselsordninger. På dette møde blev ideerne til det nye koncept drøftet. Ideoplægget fra dette møde er vedlagt som bilag.

Der er igangsat et projekt i FynBus, der skal komme med forslag til nyt koncept for telekørsel. Endeligt koncept forventes fremlagt i bestyrelsen for FynBus i marts 2013 og efterfølgende til godkendelse i kommunernes økonomiudvalg og byråd.

Af hensyn til budgetplanlægning forventes, at et nyt koncept først implementeres i januar 2014.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter nyt koncept for telekørsel med henblik på det videre arbejde med
 - Konceptbeskrivelse med forslag til fælles koncept for alle kommuner
 - Beskrivelse af serviceniveau sammenholdt med økonomisk beregning
 - Beskrivelse af mulighederne for selvbetjeningsløsninger
 - Forslag til branding/kommunikationsplan

Vedtagelse:

Drøftet, idet det blev fremhævet, at vurdering af økonomi skal indgå i de foreslåede løsningsmodeller.

Bilag:

Bilag 2.1

Oplæg fra seminar den 14. januar 2013 om Flextrafik.

3. Status vedrørende alternative drivmidler

Resumé:

Det er aftalt med Odense Kommune, at FynBus udarbejder oplæg om fremtidig brug af alternative drivmidler som erstatning for diesel. Målet er, at Odense Kommune har mulighed for at træffe beslutning som grundlag for ny kontakt for buskørsel i Odense, der træder i kraft sommeren 2015. Der afholdes seminar den 14. februar 2013 om gasbusser. Sagen drøftes.

Sagsfremstilling:

FynBus har aftalt med Odense Kommune, at der i foråret 2013 skal foreligge et beslutningsoplæg til Odense Kommune vedrørende valg af drivmiddel i den kommende kontraktperiode for bybusserne i Odense fra sommeren 2015.

I oplægget vurderes mulighederne for anvendelse af gasbusser, elbusser og hybridbusser.

Som en del forarbejdet bliver der forud for bestyrelsesmødet den 14. februar 2013 afholdt et seminar om gasbusser.

På bestyrelsesmødet laves kort opsamling på seminaret, ligesom der gives en kort generel status.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter sagen.

Vedtagelse:

Sagen blev drøftet.

Sager til orientering:**4. Status vedrørende køreplanskifte 20. januar 2013****Resumé:**

Køreplanskiftet den 20. januar 2013 – og herunder implementering af nye takster og zoneændringer – er forløbet efter planen og uden nævneværdige problemer. Der gives en samlet status for køreplanskiftet i mødet.

Sagsfremstilling:

Søndag den 20. januar 2013 gennemførte FynBus følgende ændringer overfor kunderne:

- det årlige køreplanskift på de regionale ruter og bybusserne i Svendborg og Odense.
- de nye takster for 2013 blev implementeret og
- der blev gennemført ændringer i zonesystemet, primært som følge af opdelingen af zone 10 i Odense

Både køreplanskiftet og takstskiftet er forløbet planmæssigt og der har efterfølgende kun været få kommentarer fra kunder og chauffører. I forhold til zoneændringerne har der været enkelte datamæssige problemstillinger omkring manglende gyldiggørelse af zoner på fx HyperCard. Denne problemstilling er dog blevet løst i løbet af ugen efter skiftet.

På mødet vil administrationen give en samlet status på ændringerne.

Alt i alt er de mange ændringer implementeret efter planen.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning.

Vedtagelse:

Orientering taget til efterretning

5. Status vedrørende udbud af flextrafik**Resumé:**

Tilbudsfristen i forbindelse med udbud af Flextrafik 2013 udløb den 14. januar 2013 og de indkomne bud er vurderet. Udbuddet er fælles for FynBus, Midttrafik og Sydtrafik. Bestyrelsen vil blive orienteret om resultatet af udbuddet i mødet.

Sagsfremstilling:

De nuværende kontrakter med entreprenører vedr. handicapkørsel og øvrig kommunal kørsel udløber i henhold til seneste udbud den 28. februar 2013.

FynBus har siden 2012 haft udbudsfællesskab med Sydtrafik og Midttrafik.

Tilbudsfristen for det 2. fælles udbud for Flextrafik, Variabel kørsel og Garantikørsel i Region Midtjylland og Region Syddanmark var den 14. januar 2013.

Tilbuddene er blevet vurderet i henhold til tildelingskriteriet "laveste pris", ligesom tilbudene er vurderet i forhold til konditionsmæssighed samt i forhold til, om der eventuelt skulle være tale om "unormalt lave bud" blandt de afgivne tilbud, hvilket er vurderet ikke at være tilfældet.

Tildelingslisterne for de variable vogne er offentliggjort på Midttrafiks, Sydtrafiks og FynBus' hjemmesider i uge 5.

Offentliggørelse af tildelingslister på garantivogne er sket den 1. februar 2013.

Der vil blive orienteret nærmere om resultatet af udbuddet i mødet.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:

Orientering taget til efterretning

6. Redegørelse vedrørende betjening af Morud**Resumé:**

Nordfyns Kommunes beslutning om at gennemføre et forsøg med busbetjening i Morud med flere køreplantimer er igangsat i forbindelse med køreplansskiftet den 20. januar 2013. Forsøget løber i

2 år og giver flere afgange på hverdage og i weekender. Forsøget er etableret i samarbejde mellem kommunen, Busbanden 5462 og FynBus. Til orientering.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med tilpasningen af ruter til de regionale principper overgik betjeningen af Morud i 2010 til rute 122, en fælleskommunal rute drevet i et samarbejde mellem Nordfyns og Odense Kommuner. Morud i Nordfyns Kommune har ca. 1.500 indbyggere.

Indtil 2010 blev der kørt på rute 122 både hverdage i dag- og aftentimer samt lørdage og søndage. Fra køreplansskiftet i august 2010 besluttede de involverede kommuner at nedlægge betjeningen hverdags formiddage og -aftener samt i weekenden på grund af et beskedent passagertal.

Siden nedlæggelsen af betjeningen har "Busbanden 5462", der er en afdeling af Morud lokalråd, arbejdet for en forbedret service.

Nordfyns Kommune ser Morud/Bredbjerg som et udviklingsområde, og i 2012 besluttede kommunen at bevillige 500.000 kr. pr. år til et 2-årigt forsøg, der skal afdække om, der er passagerunderlag til mere kørsel i Morud.

I første halvår 2012 har der været et tæt samarbejde mellem "Busbanden 5462" og FynBus for at tilvejebringe den bedst mulige tekniske løsning indenfor de økonomiske rammer. Den lokale repræsentation er bredt sammensat, og der har været lavet omhyggelige brugerundersøgelser for at fastlægge, hvornår afgange kunne placeres optimalt af hensyn til efterspørgsel og de produktionstekniske muligheder i køreplanen.

Resultatet er blevet 5-6 afgange hverdage og weekend ved at forlænge bybusruten, der har endestation i Slukefter. Det har medført en beskedent forringelse af bybusbetjeningen på Kalørvej, der er gennemført med Odense Kommunes accept.

Ved køreplansskiftet den 20. januar 2013 blev rute 23 indviet.

For FynBus er det interessant at få afklaret, hvad effekten af et tæt samarbejde med lokalbefolkningen er, og om det er en relevant fremgangsmåde i forbindelse med udvikling af den kollektive trafik.

Blandt andre Morudborgerne har lagt mange frivillige kræfter i tilvejebringelsen af resultatet samt markedsføring af ruten med lokale ambassadørers besøg hos alle husstande i Morud og Bredbjerg. Tilsvarende har FynBus investeret relativt mange ressourcer i samarbejde om, og markedsføring af, forsøget.

På mødet fremlægges de første erfaringer og passagertal.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning.

Vedtagelse:

Orientering taget til efterretning

7. Analyse af de regionale trafikskabers varetagelse af offentlige befordringsordninger**Resumé:**

I forlængelse af rapporten vedrørende effektiviseringspotentialer ifm. offentlige befordringsordninger samt regeringens økonomiaftale for 2013 igangsættes et analysearbejde vedrørende trafikskabernes opgavevaretagelse på området. Analysen med implementeringsplaner mv. skal være færdiggjort ultimo april 2013.

Sagsfremstilling:

Regeringen og KL aftalte i forbindelse med Økonomiaftalen for 2013, at der skal gennemføres en analyse af konkrete muligheder for at indhøste de skønnede effektiviseringsgevinster ved offentligt finansierede befordringsordninger.

Analysen gennemføres af Deloitte med henblik på at ”opstille konkrete forslag til modeller for, hvordan det opgjorte effektiviseringspotentialer kan indhøstes, herunder ved en overdragelse af ansvaret for udbud, kørselsplanlægning og trafikstyring til de regionale trafikskaber eller ved implementering af lokale løsninger.” som det er formuleret i Projektoplæg af 25. januar 2013 fra Deloitte Consulting (oplægget er ikke vedlagt her).

Analyserne vedrører trafikskaberne med hensyn til følgende fire hovedspor:

- Baseline for administrationsomkostninger
- IT-understøttelse og konkurrenceudsætning af denne
- Øget transparens ift. udgifter og bedre styringsinformation
- Forretningsmodel for fast rutekørsel
- Konkrete modeller, herunder business cases og implementeringsplan

Arbejdet med analysen startes ultimo januar og afsluttes med rapportering af implementeringsplaner og business cases ultimo april 2013.

Repræsentanter fra trafikskaberne og FlexDanmark indgår i mødeforberedelserne.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning.

Vedtagelse:

Orientering taget til efterretning

Bilag:

Bilag 7.1: *Kommissorium for analyse af de regionale trafikskabers*

varetagelse af offentlige beføringsordninger af 9. januar 2013.

8. Meddelelser

- Evaluering af trafikselskaber i Danmark
- Passagerstatistik 2012
- Månedsrapport januar 2012

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

Meddelelsesliste

Bestyrelsesmødet den 14. februar 2013

Meddelelser:

1. Evaluering af trafikselskaber i Danmark
2. Passagerstatistik 2012
3. Månedsrapport januar 2013
4. Lønsumsafgift
Behandles i overensstemmelse med de fastlagte principper, jf. notat af 14. februar 2013 med bilag.

Notat

Regulering af entreprenørkontrakterne som følge af forøget lønsumsafgift

Folketinget har vedtaget, at der med virkning fra 2013 skal ske en forhøjelse af visse lønsumsafgifter med 1,04 procentpoint.

FynBus entreprenørkontrakter indeholder en løfteparagraf, som betyder, at entreprenørerne skal kompenseres for denne forhøjelse. Trafikselskaberne i Danmark har forhandlet en aftale om udmøntningen af kompensationen med Danske Busvognmænd og DI Transport. Aftalen sikrer, at vognmændenes udgiftsforøgelse bliver fuldt ud kompenseret.

FynBus' ejerkreds kompenseres for udgiftsstigningen gennem DUT.

For FynBus betyder det, at udgifterne til entreprenørkontrakterne i 2013 vil blive forøget med ca. 2,8 mio. kroner.

Trafikselskabernes protokollat om aftalen af den 25. januar 2013 vedlægges som bilag.

Protokollat

Danske Busvognmænd, DI Transport og Trafikselskaberne i Danmark har den 25. januar 2013 indgået følgende aftale:

25. januar 2013
John Christensen
36 13 18 61
joc@trafikselskaberne.dk

Folketinget har vedtaget, at der skal ske en forhøjelse af visse lønsumsafgifter. Det indebærer, at den nuværende lønsumsafgift forhøjes fra 3,08 pct. til 4,12 pct. pr. 01-01-2013.

Denne aftale omfatter kontrakter, der har en såkaldt løfteparagraf om ret til at kræve kompensation for øgede udgifter som følge af lovændringer, og som reguleres enten efter den månedlige reguleringsmodel eller halvårligt, jf. notat af 7. juli 2010. Det delindeks, der regulerer lønudviklingen, omfatter ikke udgifter til lønsumsafgift.

Parterne er enige om, at kompensationen indregnes ved, at det lønindeks, der indgår i reguleringerne (Statistikbanken ILON2), forhøjes med $104,12/103,08 = 1,01$ %. Dette svarer til en stigning i lønsumsafgiften på 1,04 procentpoint.

- Ved månedsreguleringerne sker det fra 1. januar 2013 ved forhøjelse af lønindekset for november 2012.
- Ved halvårsreguleringerne sker det:
 - Med virkning fra januar 2013 og februar 2013 ved en forhøjelse af lønindekset for 4. kvartal 2011.
 - Fra 1. marts 2013 ved en forhøjelse af lønindekset for 2. kvartal 2012.

København, den 25-01-2013

For Danske Busvognmænd

For Trafikselskaberne i Danmark

For DI Transport