

FynBus bestyrelse

Referat

Torsdag, den 13. marts 2014 kl. 16.00-19.00

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark
Bestyrelsesmedlem Hans Bjerregaard, Assens
Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart
Bestyrelsesmedlem Per Jespersen, Nyborg
Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense
Bestyrelsesmedlem Birger Jensen, Svendborg
Bestyrelsesmedlem Søren Vestergaard, Ærø
Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Repræsentantskabsmedlem Jesper Hempler, Kerteminde
Repræsentantskabsmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Sekretariatschef Ingrid Dissing
Planchef Søren Junker
Regnskabsleder Helle Nørgaard Andreasen

DAGSORDEN

Sager til beslutning:	3
1. Årsregnskab 2013	3
2. Takstsamarbejde med DSB	6
Sager til drøftelse:	8
3. FynBus' tilslutning til Rejsekortet.....	8
4. Studietur for bestyrelsen	11
Sager til orientering:.....	11
4. Eventuelt	12
5. Meddelelser	12
6. Introduktion for bestyrelsen.....	12

Sager til beslutning:

I. Årsregnskab 2013

Resumé:

FynBus' regnskab for 2013 for busdriften viser et ejerbidrag på 346,8 mio. kr. Det er 0,2 mio. kr. mindre end budgetteret. FynBus' passagerindtægter udgør 230,3 mio. kr. svarende til en merindtægt på 4,8 mio. kr., som er begrundet i en passagerstigning på 3,5 %.

Rammen for de ordinære fællesudgifter udgør 61,7 mio. kr. og anlægsudgifterne er realiseret til 1,5 mio. kr. I forhold til rammen blev der forbrugt 1,3 mio. kr. mindre, som bruges til afvikling af tidligere års merforbrug. Tidligere års merforbrug er dermed vendt til en akkumuleret opsparring på 0,3 mio. kr.

Ejerkredsens udgifter til Flexkørsel udgør 68,2 mio. kr. Det svarer til en merudgift på 3,3 mio. kr. eller 5,1 % og kan henføres til den øgede aktivitet. Administrationsudgifterne til Flexkørsel udviser et merforbrug på 6,5 mio. kr. som kan henføres til det øgede aktivitetsniveau i form af øgede løn- og it-udgifter. Hertil kommer ekstraordinære udgifter i forbindelse med opstart af "anden kørsel" i 2014 for Odense Kommune.

Sagsfremstilling:

FynBus aflægger regnskab for 2013.

FynBus' to væsentligste forretningsområder udgøres af "Busdriften" inkl. Odense Bybusser og "Flexkørsel".

Nedenfor er hovedtallene for de to hovedområder gennemgået.

Busdriften

Ejerkredsens ejerbidrag til busdriften udgør 346,8 mio. kr. Det er en mindredgift på 0,2 mio. kr. i forhold til budgettet.

Hovedtallene for busdriften fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften i 2013

Mio. kr. (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Regnskab 2013	Forskel B 2013 og R 2013
Indtægter	-227,5	-225,5	-230,3	4,8
Bruttoudgifter	495,8	508,7	514,0	-5,3
Busdrift netto	268,3	283,2	283,7	-0,5
Opkrævede Fællesudgifter	61,5	63,8	63,1	0,7
Ejerbidrag	329,8	347,0	346,8	-0,2

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Passagerindtægter

FynBus' passagerstrategi opererer med en årlig passagervækst på 2,4 % for de regionale ruter, bybusserne i Odense og de fælles kommunale ruter. I 2013 rejste 18,1 mio. passagerer med FynBus. Det er en stigning i forhold til 2012 på 0,6 mio. passagerer eller 3,5 %.

Passagerindtægterne udgør 230,3 mio. kr. Det svarer til en merindtægt på 4,8 mio. kr. Merindtægten kan henføres til den gode passagerudvikling.

Bruttoudgifter

Der blev indkøbt 612.097 køreplantimer. Det er 1.480 timer eller 0,2 % mere end budgetteret.

Der har været indsat 316 driftsbusser. Det svarer til budgettet.

Bruttoudgifterne til busdriften udgør herefter 514,0 mio. kr. Det er en merudgift på 5,3 mio. kr. eller 1 %. Merudgifterne kan væsentligst henføres til:

- 6,4 mio. kr. til kontraktkørsel jf. det stigende kørselsomfang. Heraf udgør merudgifterne til indeksering af entreprenørkontrakterne 0,5 mio. kr.
- -2,0 mio. kr. til incitamentskontrakter i Region Syddanmark og Odense Kommune, idet den udbetalte bonus ikke fuldt ud har udnyttet den afsatte ramme.
- 0,8 mio. kr. i merudgift til telekørsel som følge af aktivitetsstigningen.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne består af ordinære udgifter og anlægsudgifter.

Fællesudgifterne til opkrævning består af rammen for ordinære fællesudgifter på 61,7 mio. kr. og realiserede udgifter til anlægsinvesteringer på 1,5 mio. kr. I alt opkræves 63,2 mio. kr. Det er en mindreudgift på 0,7 mio. kr.

Rammen for de ordinære fællesudgifter udgør for 2013 61,7 mio. kr.

FynBus' budget for 2013 er fastlagt til 59,8 mio. kr. Udgifterne blev 60,4 mio. kr. Det svarer til et merforbrug på 0,6 mio. kr. eller 1,0 %. I forhold til rammen på 61,7 mio. kr. er der således tale om en opsparring på 1,3 mio. kr.

FynBus havde i 2009 og 2010 et merforbrug på 3,5 mio. kr. i forhold til rammen. Merudgiften afvikles gennem et mindreforbrug i de efterfølgende år. I 2011 og 2012 blev der afviklet 2,5 mio. kr., hvorefter beløbet til afvikling udgjorde 1,0 mio. kr. Efter afviklingen i 2012 med 2,0 mio. kr. udgør restbeløbet til fremtidig afvikling herefter 1,0 mio. kr. Mindreforbruget i 2013 på 1,3 mio. kr. betyder, at der er akkumuleret en opsparring på 0,3 mio. kr.

Anlægsbudgettet er på 2,2 mio. kr. Udgiften blev 1,5 mio. kr.

Mindreudgiften på 0,7 mio. kr. kan i al væsentlighed henføres til, at projektet "Redesign af PBS", som var budgetteret til 0,5 mio. kr., er ændret og udskudt til 2014, og at projekt "Fremtidens stoppesteder", som var budgetteret til 0,4 mio. kr., ikke blev gennemført i 2013.

Flexkørsel

Ejerkredsens udgifter til Flexkørsel udgør 68,2 mio. kr. Det svarer til en merudgift på 3,3 mio. kr. eller 5,1 %.

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af tabel 2.

Tabel 2: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kr. (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Regnskab 2013	Forskel B 2013 og R 2013
Indtægter	-6,4	-6,4	-6,3	-0,1
Entreprenørudgifter	48,5	54,8	51,5	3,3
Flex udgifter netto	42,1	48,4	45,3	3,2
Fællesudgifter	24,3	16,5	23,0	-6,5
Ejerbidrag	66,3	64,9	68,2	-3,3

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.

Odense og Nyborg har de største merudgifter med 3,7 mio. kr. og 1,6 mio. kr. Nordfyn har den største mindreudgift på 1,8 mio. kr. Odenses merudgift skyldes bl.a. ekstraordinære fællesudgifter på 1,7 mio. kr. til opstart af anden kørsel i 2014. Merudgifterne for Nyborg relaterer sig primært til meraktivitet. Nordfyns mindreudgift relateres primært til et lavere aktivitetsniveau.

Merudgiften til fællesudgifterne på 6,5 mio. kr. kan opdeles i ordinære merudgifter på 4,8 mio. kr., som kan henføres til øget aktivitetsniveau og primært udgør øgede løn- og it-udgifter samt i ekstraordinære udgifter på 1,7 mio. kr. i forbindelse med opstart af "anden kørsel" i 2014 for Odense Kommune.

Nøgletallene for administration af Flexkørsel har udviklet sig positivt. En medarbejder håndterede 2.381 eller 11,3 % flere personture i 2013 end i 2010, og fællesudgiften pr. persontur (eksklusiv ekstraordinære udgifter) er i samme periode faldet med 3,5 krone pr. persontur eller 8,8 %.

Fællesudgifterne fordeles til Region Syddanmark i h.t. indgået kontrakt vedrørende 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 Flexkørsel. Der er etableret ny fordelingsmodel fra 2014, som er mere kostægte.

Revisionsberetning

Forudsat bestyrelsen godkender regnskabet i den foreliggende form, og der ikke fremkommer yderligere oplysninger under behandlingen af årsregnskabet, vil revisor forsyne det med nedenstående påtegning, som er uden forbehold:

"Det er vores opfattelse, at årsregnskabet for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2013 i alle væsentlige henseender er i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, bestyrelsens øvrige beslutninger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis."

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender det forelagte Årsregnskab 2013.
- Fremsender det godkendte årsregnskab til Repræsentantskabet til orientering.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 1.1	Notat Årsregnskab 2013
Bilag 1.2	Internt regnskab 2013
Bilag 1.3	Revisors beretning til Årsregnskab 2013
Bilag 1.4	FynBus' kommentarer til revisors beretning
Bilag 1.5	Eksternt regnskab 2013
Bilag 1.6	Finansieringsoversigt
Bilag 1.7	Direktørens rejse- og repræsentationsudgifter 2013

2. Takstsamarbejde med DSB**Resumé:**

Udkast til "Aftale om langsigtet takstsamarbejde på Fyn mellem DSB og FynBus" blev godkendt af FynBus' bestyrelse i maj måned 2013. DSB har efter behandling af aftaleudkastet ønsket tilføjelser til aftalen vedrørende takstområder og kompensationsordning. FynBus' bestyrelsen afviste dog i november måned 2013 aftaletilføjelser vedrørende § 7 "Kompensationsordning" i aftaleudkast fra DSB.

FynBus har efterfølgende indledt dialog med de øvrige vstdanske trafikelskaber, og der er opnået administrativ enighed om, at det er ønskeligt med en fælles vstdansk takstpolitik samt et fælles vstdansk takstforslag, der kan behandles i de fire vstdanske bestyrelser i 2014.

Sagsfremstilling:

FynBus har siden starten af 2013 haft drøftelser med DSB om en takstaftale for perioden 2014-2016. Der foreligger et aftaleudkast som indebærer, at DSB og FynBus har samme takster på Fyn fra og med starten af 2016. Dette indebærer, at de fynske kunder ikke vil mærke prisændringer ved en overgang til Rejsekortet. Dermed undgår FynBus nogle af de problemer man har kunnet se andre steder i landet, for eksempel i forbindelse med overgang fra klippekort til Rejsekortet.

Et samarbejde med takstudligning kan medføre provenumæssige forskydninger, og DSB ønsker indført (§7 i aftaleudkastet) en kompensationsordning, som indebærer, at parterne skal udligne et eventuelt provenutab indbyrdes.

FynBus har drøftet en eventuel kompensationsordning med de tre jyske trafikelskaber, da det vil skabe præcedens, hvis FynBus indgår en aftale med DSB om kompensation, forud for, at lignende drøftelser igangsættes i Jylland. På den baggrund kan det konkluderes, at den administrative indstilling i de fire vstdanske selskaber er, at der ikke skal indgås kompensationsaftaler. Det indstilles derfor til bestyrelsens beslutning, at der ikke skal indgås aftaler om kompensation. Den tidligere bestyrelse i FynBus tog stilling til sagen i november 2013, og afviste kompensation som en del af aftalen.

Senere i 2013 blev igangsat et arbejde med takstharmonisering på Sjælland, således at Mo-via, DSB og Metroen fremover vil have samme takster. Arbejdet er ikke tilendebragt, men det må antages at Rejsekortet fremover, eventuelt i en overgangsperiode, skal fungere som "et elektronisk 10-turskort". Rejsekortet er i sin grundform en helt anden type buskort, idet der optjenes rabat jo mere man rejser.

De fire vstdanske trafikelskaber har indledt et samarbejde om at afdække mulighederne for et takstsamarbejde. Nordjyllands Trafikselskab har taget Rejsekortet i brug med mængderabat, og takstpolitikken er tilrettelagt herefter. I Midttrafik har man ligeledes besluttet at anvende mængderabat, men udrulningen af Rejsekortet er ikke påbegyndt endnu. I Sydtrafik har man indført Rejsekortet på samme måde som tiltænkt i Østdanmark, dvs. som et klippekort. Prisen i Sydtrafiks område svarer således til prisen på de afskaffede 10-turs klippekort.

I FynBus er Kvikkortet også et produkt med stigende rabat, jo mere man rejser, og aftalen med DSB er baseret på principperne i Rejsekortet i den oprindelige form.

De vstdanske selskaber vurderer, at der er risiko for, at den østdanske ordning vil blive pålagt de vstdanske selskaber, og er samtidig af den opfattelse, at de prispolitiske muligheder der ligger i Rejsekortet i dets oprindelige form, passer betydeligt bedre til provinsen, hvor der skal arbejdes hårdt for at få flere kunder, i modsætning til Hovedstadsområdet, som har et langt bedre kollektivt trafiktilbud.

Det indstilles, at FynBus indleder et takstpolitisk samarbejde med de øvrige vstdanske trafikelskaber. Der sigtes mod, at der udarbejdes et takstforslag, som kan behandles i de fire bestyrelser senest i juni 2014. DSB og Arriva-Tog vil indgå i arbejdet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- at der indgås en aftale med DSB om takster for perioden 2014-16, jf. vedlagt udkast til aftale.
- at FynBus meddeler DSB, at den i § 7 foreslåede kompensationsordning udgår af aftalen.
- at FynBus indleder et samarbejde med Sydtrafik, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab om at formulere en fælles takstpolitik for Jylland og Fyn.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 2.1 Aftaleudkast om udvidet takstsamarbejde med DSB
Bilag 2.2 Bilag I til aftaleudkast

Sager til drøftelse:

3. FynBus' tilslutning til Rejsekortet

Resumé:

FynBus' bestyrelse har tidligere drøftet evt. tilslutning til Rejsekortet, senest på bestyrelsesmødet i marts 2012 efter en forudgående høringsproces blandt ejerne. Bestyrelsen besluttede, at tage stilling til eventuel tilslutning til Rejsekortet i 2015, og gav samtidig udtryk for forståelse for værdien af et landsdækkende billet- og kortsystem og et ønske om, at følge udviklingen med udrulningen af Rejsekortet nøje. På nuværende tidspunkt har Movia, NT, Sydtrafik og Midttrafik tilsluttet sig Rejsekortet medens FynBus og BAT (Bornholms Trafikselskab) endnu ikke har taget stilling. Sagen fremlægges til drøftelse med henblik på senere stillingtagen om tilslutning til Rejsekortet.

Sagsfremstilling:

Baggrund

FynBus' bestyrelse har tidligere drøftet evt. tilslutning til Rejsekortet.

Bestyrelsen har hidtil valgt ikke at implementere Rejsekortet, primært af hensyn til følgende forhold:

- FynBus har aktuelt et velfungerende elektronisk billetsystem fra 2002, der har kostet i alt 55 mio. kr. i investeringer
- Rejsekortet kan endnu ikke tilbyde et såkaldt fastprisprodukt, svarende til FynBus' nuværende periodekort

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

Det er i princippet frivilligt, om trafikelskaberne vil tilslutte sig rejsekortsamarbejdet, men målsætningen er at hele Danmark er dækket. I praksis vil det skabe problemer for kunder som rejser med både bus og tog eller i bus mellem trafikelskaberne, hvis der er områder uden Rejsekort. På nuværende tidspunkt mangler tilslutning fra FynBus og BAT (Bornholms Trafikselskab).

Rejsekortet

Rejsekortet er et elektronisk billet- og betalingssystem til hele landet. Rejsekortet bruges som billet i tog og bus i områder tilsluttet Rejsekortet. 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.

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 stat, regering og folketing bakket op om Rejsekortet. I forslag til Lov om trafikelskaber 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”.

Beslutningsprocessen i FynBus

FynBus’ bestyrelse har på møde den 13. januar 2011 vedtaget at afvente tilslutning til Rejsekortet med henblik på afskrivning af FynBus’ nuværende eksisterende billetsystem. Dette er meddelt Rejsekort A/S i brev af 24. januar 2011.

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

- 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.
- FynBus undersøgte muligheden for parallelinstallation af Rejsekortudstyr sammen med FynBus’ nuværende billetsystem, men afviste muligheden af praktiske grunde,

Rejsekort A/S har sammen med FynBus og entreprenørerne Tide og Arriva i maj 2011 vurderet mulighederne for parallelinstallation. 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, 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.

På baggrund af høringssvarene vedtog bestyrelsen følgende på mødet den 22. marts 2012:

FynBus har foretaget en høring blandt selskabets 11 ejere – de 10 fynske kommuner og Region Syddanmark – om tilslutning til Rejsekortet A/S. Svaret er éntydigt fra ejerkredsen. Alle ønsker at afskrive det nuværende og velfungerende billetterings- og kortsystem, inden

ejerkredsen ønsker at foretage nye investeringer i nyt udstyr. Ejerkredsen peger også éntydigt på, at omkostningerne til finansiering af nyt udstyr pt. vil skulle findes inden for den eksisterende ramme, hvilket i givet fald vil betyde færre køreplantimer i de kommende år.

FynBus' nuværende udstyr er afskrevet i 2017 og forventes på det tidspunkt også at være udskiftningsmodent.

På denne baggrund ønsker FynBus' bestyrelse ikke at tilslutte sig Rejsekortet før det nuværende udstyr er afskrevet og udtjent. FynBus vil i 2015 træffe beslutning om eventuel deltagelse i Rejsekortet med implementering i 2017.

Ejerkredsen og FynBus' bestyrelse har megen forståelse for værdien af et landsdækkende billet- og kortsystem. Vi vil følge udviklingen med udrulningen af Rejsekortet over det meste af landet meget nøje. I løbet af de næste 3 år vil vi vide meget mere om Rejsekortets robusthed, driftssikkerhed, økonomi, og hvordan det opfattes og modtages af passagererne. Vi vil også til den tid kende vilkår og økonomi i forhold til et fastprisprodukt (periodekort el. lign.) og hvor attraktivt kunderne opfatter dette.

På baggrund af forventelige positive erfaringer med Rejsekortets implementering i store dele af landet, herunder en indfasning af et fastprisprodukt i 2014, vil Rejsekortet stå centralt og meget stærkt, når bestyrelsen i FynBus i 2015 vil træffe sin beslutning.

Økonomi og finansiering

Der er ikke på nuværende tidspunkt fuldt overblik over de samlede omkostninger til implementering af rejsekortet og de afledte, løbende driftsomkostninger, da det blandt andet er styret af det antal busser, der skal have installeret rejsekort udstyr, herunder om udstyret også skal fuldt implementeres på skoleruter.

I forbindelse med høringen i kommunerne i 2012 var forventningen til økonomien en samlet investering på 62,1 mio. kr. og en øget årlig drift i forhold til FynBus' nuværende elektroniske billetsystem på ca. 9,6 mio. kr., hvoraf finansieringsudgifterne udgør 3,9 mio. kr.

I en revideret business case vil der være følgende væsentlige forudsætningsændringer:

- Aktiekapitalen er udvidet kraftigt i Rejsekortet, hvilket for FynBus medfører meromkostning til kapitalindsud på små 20 mio. kr.
- Antallet af busser er øget og såfremt også skolebusser skal på rejsekortet, vil antallet af busser være øget med godt 30 %
- Omkostninger til installation af rejsekortudstyret i busserne er reduceret væsentligt

FynBus har mulighed for, under givne forudsætninger, at finansiere en væsentlig del af investeringen over driftslikviditeten. Dette vil kunne reducere udgifterne til renter og afdrag.

Problemstillinger og risici

Der er en række problemstillinger og risici ved rejsekortet, som skal vurderes nærmere, herunder

- 3 rabattællere (Vest for Storebælt, Øst for Storebælt, Rejser over Storebælt), der ikke kan kombineres
- Konkrete forringelser i forhold til FynBus nuværende system
- Afklaring af antallet af busser, der skal installeres med rejsekort udstyr (og afklaring af, hvordan billettering i givet fald håndteres)

- Fastprisprodukt er ikke implementeret, men forventes fuldt implementeret senest i 2015

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter sagen

Vedtagelse:

Sagen drøftet.

4. Studietur for bestyrelsen**Resumé:**

Der fremlægges forslag til temaer og foreløbigt program for bestyrelsens studietur, august 2014.

Sagsfremstilling:

Der foreslås følgende fire overordnede temaer for bestyrelsens studietur, den 13. – 15. august 2014:

- vækst i passagerantallet
- mindre miljøpåvirkninger ved anvendelse af alternative drivmidler, her gas og (hybrid) el drift
- tilgængelighed til den kollektive trafik for alle, med fokus på seniorer og visiterede borgere
- konkurrencedygtige rejsetider

Studieturen omfatter besøg i Helsingborg og Göteborg, hvor man har en særlig organisering af og samarbejdsflader i den kollektive trafik samt erfaringer med de foreslåede temaer.

Foreløbigt forslag til studieturens konkrete indhold er beskrevet i vedlagte bilag 4.1.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter forslag til studietur 2014.

Vedtagelse:

Sagen drøftet.

Bilag:

Bilag 4.1

Notat Studietur for bestyrelsen august 2014

Sager til orientering:

Intet.

4. Eventuelt

5. Meddelelser

- Revision af Lov om trafikselskaber
- Møde i Trafikstyrelsen vedr. arbejdsklausuler
- Driftsforstyrrelser vedr. flextrafikken den 3. marts 2014
- Konferencer og arrangementer.
- Test af bremses på busser.
- Stationsrapporten
- Henvendelse fra Taxa Fyn

Præsentation:

6. Introduktion for bestyrelsen

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Hans Bjerregaard

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Per Jespersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem
Birger Jensen

Bestyrelsesmedlem
Søren Vestergaard

Bestyrelsesmedlem
Kristian Grønbæk Andersen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen