

FynBus bestyrelse

Referat

Onsdag den 7. september 2016

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark
Bestyrelsesmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart
Bestyrelsesmedlem Jesper Hempler, Kerteminde
Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense
Bestyrelsesmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland
Bestyrelsesmedlem Hans Bjerregaard, Assens
Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Birger Jensen, Svendborg *afbud*
Repræsentantskabsmedlem Per Jespersen, Nyborg

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Kontraktchef Ingrid Dissing
Økonomichef Søren Junker
Kommunikationschef Martin Bødker Krogh
Planchef Anne Daugbjerg Mortensen

DAGSORDEN:

Sager til beslutning:	3
1. Udmøntning af takstændringer i 2017	3
2. Forventet regnskab 2. kvartal 2016 og Budget 2017	7
3. Rammer for udbud af buskørsel i Faaborg-Midtfyn, Middelfart og Kerteminde kommuner	12
4. Fælles Rejsekort Rejseregler	15
5. Fastlæggelse af gebyr - Rejsekort.	18
Sager til drøftelse:	20
6. Modeller for administration af flexkørsel	20
7. Stopmønstre for R-busnettet.....	26
8. Høring om Byregion Fyns Infrastrukturstrategi 2017-2035.	30
Sager til orientering:.....	32
9. Drift af regionalbaner i Nordjylland.....	32
10. Anvendelse af betalingskort som Rejsekort	33
11. Meddelelser	34
12. Eventuelt.....	34

Sager til beslutning:

I. Udmøntning af takstændringer i 2017

Sagsnummer:

201608-15032

Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til takster for 2017, herunder forslag til rejsekorttakster tilpasset Takst Vest i FynBus' takstområde.

Sagsfremstilling:Baggrund

Trafikselskaberne og togoperatørerne i Danmark har en fælles aftale om, at der årligt skiftes takster i januar måned. Næste gang er 15. januar 2017.

Generelt forventes det, at de trafikselskaber som deltager i Takst Vest vil udskyde de fleste takstændringer indtil en fælles implementeringsdato i 2017. Dette er u hensigtsmæssigt for FynBus' kunder, fordi de så vil opleve 2 takstændringer i løbet af 2017. Først ved implementeringen af Rejsekortet i januar og igen ved overgang til Takst Vest.

Efter aftale med DSB har FynBus derfor forespurgt Transport- og Bygningsministeriet om muligheden for, at FynBus sætter taksterne i Takst Vest i drift for buskunder allerede fra januar 2017. Samlet set har forslaget den fordel, at både bus og tog kunder kun oplever én ændring af taksterne i 2017.

Takstudmøntningen skal ske indenfor statens udmeldte takststigningsloft. Der er i 2017 et takststigningsloft på 0,0 %. Implementeringen af Rejsekortet og Takst Vest medfører, at der skal foretages tilpasninger af FynBus' 2016 takster. De økonomiske og passagermæssige konsekvenser er indregnet som forudsætning i budget for 2017.

De væsentligste ændringer i taksterne er beskrevet nedenfor. Bilag I.I beskriver ændringerne i detaljer.

Zoneoptælling

Princippet for optælling af zoner ændres fra den eksisterende model med trafikalt forbundne zoner til Rejsekort systemets model med luftlinje baseret optælling. Det betyder, at en mindre del af især de regionale passagerer vil kunne spare en zone på deres rejse.

Enkeltbilletter

Taksten på enkeltbilletter og SMS tilpasses, så den er billigere end eller lig med togoperatørernes takster på den tilsvarende rejse.

- Enkeltbilletter til voksne på 6 og 8 zoner sættes ned til henholdsvis 60 og 80 kr.
- Zonerækken forlænges som konsekvens af Takst Vest til 14 zoner med en pris på 140 kr.

Taksten for 6 og 8 zoner kan implementeres på det eksisterende billetudstyr, hvorimod de ændrede takster for 11 til 14 zoner først kan træde i kraft ved ibrugtagning af rejsekortudstyret.

KVIKkort/turkort

Taksten på KVIKkort og turkort foreslås fastholdt indtil det gamle billetudstyr udfases i løbet af foråret 2017.

Takster på Rejsekort

I Takst Vest er det foreslået at foretage en forenkling af taksterne, som skal være med til at lette kundernes forståelse af systemet:

- Takstområderne indenfor trafikelskaberne nedlægges. Der vil herefter kun være 1 takstområde på Fyn mod 3 i dag.
- Antallet af rabattrin reduceres fra de nuværende 8 rabattrin til 4 rabattrin.
- Der indføres fælles rabatter uanset trafikelskab.

Det er fortsat det enkelte trafikelskab og togoperatørerne, som fastsætter prisen for den første rejse på Rejsekortet.

Rabatoptjeningen er fortsat fælles i busser og tog. Rabat optjent i bussen vil kunne anvendes til at få den samme rabat på en togrejse i Takst Vest.

I tabel 1 nedenfor vises rabatten i FynBus' nuværende 2016-takster sammen med de foreslåede fælles rabatter i Takst Vest.

Tabel 1 - Fælles rabat på Rejsekortet i Takst Vest

Type	Rabattrin, nu	0	1	2	3	4	5	6	7
	Rabattrin, Takst Vest	0	1	2		3			
Personligt rejsekort - voksen og barn	2016	0%	0%	0%	14%	15%	16%	21%	25%
	2017	0%	10%	25%		40%			
Personligt rejsekort - pensionist	2016	0%	0%	0%	14%	15%	16%	21%	25%
	2017	25%	25%	25%		40%			
Rejsekort - anonym og flex	2017	0%	5%	15%		25%			

Rejsekortets rabatter på trin 2 og 3 medfører isoleret set et mindre provenu. Derfor er det nødvendigt at hæve taksterne for kunder, der ikke rejser så ofte, så det sikres, at det samlede 2017-provenu så vidt muligt er provenu-neutralt.

Tabel 2 herunder viser ændringerne i enkeltbilletprisen pr. zone for en rejse uden nogen form for rabat.

Tabel 2 - Prisen for den første rejse på rejsekortet i Takst Vest

Standardpris - voksen personligt			
Zoner	2016	2017	Ændring i %
1	15,00	18,00	20,0%
2	15,00	18,00	20,0%
3	23,50	27,00	14,9%
4	30,00	36,00	20,0%
5	39,00	45,00	15,4%
6	45,00	54,00	20,0%
7	54,00	63,00	16,7%
8	60,00	72,00	20,0%
9	72,00	81,00	12,5%
10	75,00	90,00	20,0%
11	75,00	99,00	32,0%
12	75,00	108,00	44,0%
13	75,00	117,00	56,0%
14	75,00	126,00	68,0%

Den ændrede pris for første rejse på rejsekortet sammen med den ændrede rabatstruktur i Takst Vest medfører en samlet forøgelse af rejsekort-taksterne i forhold til 2016 på 1,5 %.

De gennemsnitlige ændringer dækker over større individuelle forskelle afhængigt af rejse-længde og rabattrin.

Den gennemsnitlige ændring på de enkelte trin:

- Nyt trin 0 (0-3 rejser): En gennemsnitlig stigning på 18,8 %.
- Nyt trin 1 (4-9 rejser): En gennemsnitlig stigning på 6,9 %.
- Nyt trin 2 (10-27 rejser): En gennemsnitlig ændring mellem -10,7 % til 5,2 %.
- Nyt trin 3 (28-39 + rejser): En gennemsnitlig ændring af prisen for de højfrekvente kunder på - 4,4 %.

Under forudsætning af positiv tilbagemelding fra Transport- og Bygningsministeriet foreslås det, at FynBus' rejsekorttakster ændres fra januar 2017.

En detaljeret gennemgang af FynBus' takster til Takst Vest er vist i bilag I.1.

Periodekort:

I Takst Vest er prisen for periodekort ens for bus og tog, og den fælles gyldighed fastholdes.

Der etableres et fast prisforhold mellem den billigste rejse på Rejsekortet og periodekort. Kunderne vil som følge af det faste prisforhold nemmere kunne gennemskue, hvornår periodekort er billigere end Rejsekort.

For at kunne etablere det faste prisforhold falder taksterne på periodekort med i gennemsnit 3,5 %. Takstrækken på Fyn forlænges i denne sammenhæng fra 10 til 14, svarende til DSB's maksimale rejse-længde på Fyn.

Tabel 3 viser ændringerne i periodekort takster fra 2016 til 2017.

Tabel 3 - Periodekort takster 2016 og 2017

Zoner	Periodekort - voksen		
	2016	2017	Ændring i %
1	374	372	-0,5%
2	374	372	-0,5%
3	625	555	-11,2%
4	786	740	-5,9%
5	928	850	-8,4%
6	1.068	1.000	-6,4%
7	1.207	1.200	-0,6%
8	1.351	1.350	-0,1%
9	1.487	1.500	0,9%
10	1.623	1.700	4,7%
11	1.923	1.850	-3,8%
12	1.923	2.050	6,6%
13	1.923	2.200	14,4%
14	1.923	2.350	22,2%

Periodekort taksterne til og med 10 zoner kan ændres på det eksisterende billetudstyr. De ændrede takster for 11 til 14 zoner først kan træde i kraft ved ibrugtagning af rejsekortudstyret.

Økonomiske konsekvenser af takstændringerne

Implementeringen af rejsekort systemer ændrer lidt i principperne for optælling af zoner, og dette vil sammen med de viste takstændringer medføre et provenutab på 4 mio.kr. i 2017 og 3 mio.kr. i de efterfølgende år.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- Forslag til takster for 2017.
- At ændringer træder i kraft 15. januar 2017, idet rejsekorttaksterne og takster for mere end 10 zoner implementeres i takt med udrulningen af rejsekortet hos Fyn-Bus.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag I.1: Notat: Forslag til takster for 2017.

2. Forventet regnskab 2. kvartal 2016 og Budget 2017

Sagsnummer:

201608-15033

Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til budget for 2017, og budgetoverslag for årene 2018-2020 til godkendelse. Desuden fremlægges forventet regnskab 2016 til orientering.

Sagsfremstilling:

Administrationen aflægger det forventede regnskab for 2016 til orientering, og fremsætter budget 2017 med budgetoverslag for 2018-2020 til godkendelse.

Budgettet indeholder forslag til udmøntning af anlæg, som der skal tages særskilt stilling til.

Busdriften

Hovedtal

Ejerkredsens ejerbidrag til busdriften forventes at udgøre 373,1 mio. kroner i 2016. Det er en merudgift på 17,1 mio. kroner og 4,8 % i forhold til budgettet. Ejerbidraget for budget 2017 forventes at udgøre 363,3 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift i forhold til forventet 2016 på 9,8 mio. kroner og 2,6 %.

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Ejerbidrag inkl. telekørsel (1.000 kr. i årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forv. 2016	Budget 2017	Forskel Budget 2016 Forv. 2016	Forskel Budget 2017 Forv. 2016
Indtægter	235.268	237.178	235.970	233.231	226.898	-2.739	-6.333
Bruttoudgifter	510.718	515.349	499.007	509.521	489.999	10.514	-19.522
Busdrift netto	275.450	278.170	263.037	276.290	263.101	13.253	-13.189
Fællesudgifter	62.887	63.629	70.031	72.456	75.962	2.425	3.506
Ejerbidrag busdrift	338.337	341.799	333.068	348.746	339.064	15.678	-9.682
Ejerbidrag telekørsel	11.515	12.078	22.951	23.593	24.252	641	659
Ejerbidrag	352.873	360.086	356.019	373.086	363.315	17.066	-9.770

2016

Den samlede stigning i ejerbidrag på 17,1 mio. kroner dækker over øgede bruttoudgifter hovedsageligt hos Region Syddanmark, Faaborg-Midtfyn, Nordfyn og Odense Kommune.

Desuden konstateres mindre indtægter til Region Syddanmark og Svendborg end budgettet.

Hertil kommer øgede fællesudgifter som følge af påbegyndelse af implementering af Rejsekort i overensstemmelse med budget 2016.

2017

Ændringen fra Forventet 2016 til budget 2017 med et fald på 10,8 mio. kroner skyldes mindre indtægter som følge af indførelsen af Takst Vest, overgang til Rejsekort og bortfald af "Odense for 10 kr.". Det medfører et mindre provenu på 6,3 mio. kroner

Det modsvares af mindre bruttoudgifter primært på grund af helårsvirkning af ny og billigere kontrakt til Region Syddanmark og Nordfyns Kommune på 19,5 mio. kroner.

Fællesudgifterne øges som følge af merudgifter ved overgangen til Rejsekort på ca. 9,2 mio. kroner

Anlægsudgifter2016

For 2016 er rammen for anlægsbudgettet fastlagt til 3,5 mio. kroner. Rammen blev udmøntet med 1,2 mio. kroner for 2016. De resterende 2,3 mio. kroner udnyttedes ikke i 2016. Der er overført anlægsprojekter fra 2015 for i alt 2,6 mio. kroner. Den samlede bevilling for projekter til gennemførelse i 2016 udgør herefter 3,8 mio. kroner.

Projekterne forventes gennemført, dog udskydes anlægsprojektet på 0,1 mio. kroner til 2017 vedr. Økonomiintegration af tele- og handicapkørsel, da Region Syddanmark har udskudt nyt økonomisystem til foråret 2017.

2017

Rammen for anlægsbudgettet for 2017 er fastlagt med baggrund i rammen for 2016 og er pristalsreguleret. I forbindelse med indtrædelse i rejsekortet, reduceres rammen på 3,6 mio. kroner med 50 % svarende til 1,8 mio. kroner. Direktionen indstiller at bestyrelsen godkender følgende 4 anlægsprojekter på i alt 1,3 mio. kroner:

1. Udskiftning af biler – 0,3 mio. kroner
2. Opgradering af APP(mobilbilletten) - 0,5 mio. kroner
3. Opgradering af terminaler på OBC – 0,3 mio. kroner
4. Økonomiintegration tele- og handicapkørsel – 0,1 mio. kroner (udskudt fra 2016)

Anlægsprojekterne er nærmere beskrevet i bilagene 2.2.2-2.2.5. Forskel mellem rammen og investeringsansøgningerne på 0,5 mio. kroner forventes ikke udnyttet i 2017.

FlextrafikHovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 2.

Tabel 2: *Hovedtal for Flextrafik*

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Indtægter	-6,5	-6,7	-6,8	-7,0	-7,0
Entreprenørudgifter	119,8	96,8	65,9	68,5	64,9
Flex udgifter netto	113,2	90,0	59,1	61,5	57,9
Fællesudgifter	28,3	24,6	21,1	21,1	20,5
Ejerbidrag	141,5	114,7	80,2	82,6	78,4

Opgørelsen er ekskl. telekørsel og nettokørselsudgifter til kørsel til siddende patientbefordring. Afregning af kørselsudgifter overfor entreprenørerne for den siddende patientbefordring forestås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab. Telekørslen fremgår af tallene for kollektiv trafik.

2016

Ejerbidraget forventes i 2016 at udgøre 82,6 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 2,5 mio. kroner eller 3,0 % i forhold til budget 2016.

De primære årsager til merudgiften er mere aktivitet i Assens og Nordfyns kommuner og mindre i Faaborg – Midtfyn.

2017

Ejerbidraget for 2017 forventes at udgøre 78,4 mio. kroner. Det er 4,2 mio. kroner eller 5,1 % mindre end forventet 2016. Mindreudgiften skyldes primært mindre aktivitet i Assens og Kerteminde kommuner.

Middefart og Nyborg kommuner ønsker at udbyde kørsel selv.

Entreprenørudgifter2016

Entreprenørudgifterne i 2016 forventes for handicap og anden kørsel at udgøre 68,5 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 2,6 mio. kroner i forhold til budget 2016. Dette svarer til en stigning på 4,0 %. Ændringen kan primært henføres til ændringerne i aktiviteten.

2017

Entreprenørudgiften forventes i 2017 at være 64,9 mio. kroner, hvilket er en forventet mindreudgift på 3,6 mio. kroner eller 5,3 % i forhold til 2016.

I nedenstående tabel 3 er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 3: Udvikling i entreprenørudgifter

Kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Handicapkørsel	206	206	199	200	200
Anden kørsel	155	141	140	139	139
Handicap og anden kørsel	163	153	157	156	158
Telekørsel	109	110	111	109	108
I alt	157	146	144	143	142

Note: I nøgletallene er indregnet telekørsel som driftsmæssigt hænger sammen med flexkørsel

Entreprenørudgiften pr. persontur forventes i 2016 at være 143 kroner.

Produktiviteten i Flextrafiks administration er stort set konstant fra 2014-17 jf. tabel 4:

Tabel 4: Udvikling i produktivitet

	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Antal personture	1.055.041	994.464	815.887	842.084	824.534
Medarbejder normering	34,3	32,7	28,11	28,05	27,8
Antal personture pr. medarbejder	30.737	30.440	29.025	30.021	29.659

Note: Inklusiv telekørsel og "siddende patientbefordring"

Udviklingen afspejles også fordelingen af fællesudgifter pr. persontur vist i tabel 5.

Tabel 5: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner		Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Faste Fællesudgifter	Kommunal kørsel	21,8	25,1	24,7	25,1
	Siddende patientbefordring*	25,4	26,9	25,7	26,6
Variable Fællesudgifter	SBH-kørsler	14,2	11,7	10,6	10,3
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	8,9	7,3	6,6	6,4
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	10,7	8,8	7,9	7,7
	Specialskekørsel	17,8	14,6	13,2	12,9
	Telekørsel	21,3	17,5	15,8	15,4

*Siddende patientbefordrings andel af udgifter til FlexDanmark har tidligere været afregnet via Sydtrafik. Dette var forudsat på budgettidspunktet. Nu afregner FynBus alle fællesudgifter vedrørende Siddende patientbefordring på Fyn.

Det fremgår af tabellen, at de faste fællesudgifter pr. persontur forventes at blive lidt lavere end budgetteret, men højere end 2015, mens samtlige variable fællesudgifter forventes at være lavere end budgetteret. Stigningen i de faste udgifter pr. tur fra 2015 til 2016 skyldes et stort fald i antallet af ture. Der arbejdes løbende på at tilpasse fællesudgifterne.

I 2017 forventes en stigning i de faste fællesudgifter pr. persontur, da der er en forventning om et mindre fald i antal af ture og en lille stigning i udgiftsniveauet bl.a. på grund af IT-revisions opgave og udvikling af CPlan.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender budget 2017 og budgetoverslag 2018-20 herunder:
 - de 4 forelagte anlægsinvesteringer.
- Tager forventet regnskab for 2016 til efterretning.

Vedtagelse:

Godkender budget 2017 og budgetoverslag 2018-20 herunder de fire forelagte anlægsinvesteringer.

Bilag:

- Bilag 2.1: Notat Internt forventet regnskab 2016 og budget 2017 hovedtal.
 Bilag 2.2: FynBus forventet regnskab og budget 2017.
 Bilag 2.2.2-2.2.5 Anlæg 2017 – samlet oversigt.

3. Rammer for udbud af buskørsel i Faaborg-Midtfyn, Middelfart og Kerteminde kommuner

Sagsnummer:

201608-15034

Resumé:

Kontrakterne om buskørslen i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart Kommune udløber alle ved køreplansskiftet i august 2017.

Sagen beskriver konkrete forslag til, hvordan udbuddet for Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart Kommune tilrettelægges, idet bestyrelsen for FynBus skal fastsætte rammerne for udbuddet.

Sagsfremstilling:

Kontrakterne om buskørslen i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart Kommune udløber alle ved køreplansskiftet i august 2017. I de tre kontrakter er alle muligheder for forlængelse udnyttet.

Bestyrelsen for FynBus vedtog i december 2013 "Udbudspolitik for FynBus", som fastlægger de overordnede rammer for arbejdet med udbud i FynBus, herunder de principbeslutninger, som bestyrelsen for FynBus skal træffe i forbindelse med hvert enkelt udbud.

Efter FynBus' udbudspolitik fastlægger bestyrelsen for FynBus rammerne for udbuddet, herunder bl.a. valg af udbudsform og tildelingskriterie.

Udbudsform

Den udbudte buskørsel er omfattet af forsyningsvirksomhedsdirektivet.

Ved udbud efter dette direktiv er det muligt at anvende udbudsformerne "offentligt udbud", "begrænset udbud" og "udbud efter forhandling".

Ved "offentligt udbud" kan alle interesserede tilbudsgivere afgive tilbud.

Ved "begrænset udbud" vil der blive prækvalificeret et antal tilbudsgivere, der efterfølgende opfordres til at afgive tilbud.

Ved "udbud efter forhandling" vil der tilsvarende blive prækvalificeret et antal tilbudsgivere, der efterfølgende opfordres til at afgive tilbud. Til forskel fra de to øvrige udbudsformer, er det muligt ved "udbud efter forhandling" at forhandle med de prækvalificerede om ændringer i deres tilbud. Det er muligt at få tilrettet såvel udbyders krav som tilbudsgiverens tilbud efter konkret forhandling, herunder krav til det udbudte busmateriel, antal af busser, ændringer i køreplantimer m.m.

FynBus har gode erfaringer med at udbyde buskørsel efter "udbud efter forhandling", ligesom andre trafikkselskaber med fordel har udbudt buskørsel efter samme model.

Direktøren indstiller, at udbud af buskørslen i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart Kommune udbydes efter "udbud efter forhandling".

Tildelingskriterium

Kontrakter udbudt efter forsyningsvirksomhedsdirektivet skal tildeles til det økonomisk mest fordelagtige tilbud.

Det økonomisk mest fordelagtige tilbud findes ved at vælge et af følgende tildelingskriterier:

- Pris
- Omkostninger
- Det bedste forhold mellem pris og kvalitet

Ved tildelingskriteriet "pris" vurderes der udelukkende på pris.

Ved tildelingskriteriet "omkostninger" vurderes der på pris og andre omkostninger. Alle former for omkostninger kan inddrages, herunder omkostninger ved vedligeholdelse, drift, bortskaffelse samt livscyklusomkostninger.

Ved tildelingskriteriet "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" vurderes der på pris og underkriterier som for eksempel kvalitative, miljømæssige og sociale aspekter.

Direktøren indstiller, at tildelingskriteriet "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" anvendes.

FynBus forventer at anvende følgende underkriterier:

- Pris
- Busmateriel
- Kvalitet af drift

Ét udbud omfattende alle kommuner

Tidligere har de tre kontrakter været udbudt i tre udbud. FynBus vil denne gang anbefale at udbyde de tre kontrakter i ét udbud.

FynBus vurderer, at der er mulighed for at skabe stordriftsfordele, hvis tilbudsgiverne har mulighed for at vinde alle tre kontrakter.

Der vil kunne skabes stordriftsfordele f.eks. i forhold til en samlet driftsledelse og driftsovervågning. Dette kan være attraktivt for de større entreprenører.

Udbuddet vil være opdelt i tre kontrakter, så fleksibiliteten og udsvingsbåndet i den enkelte kontrakt bevares.

Der er to modeller for at afgive tilbud.

Model 1

Tilbudsgiverne vil få mulighed for at afgive tilbud på de enkelte kontrakter.

Det vil ikke være muligt at lave samlede tilbud på 2 eller 3 kontrakter.

Model 2

Tilbudsgiverne vil få mulighed for både at afgive tilbud på den enkelte kontrakt, to kontrakter samt samlet på alle tre kontrakter.

Der vil ikke blive stillet krav om, at der skal bydes på alle tre kontrakter. Mindre entreprenører har således stadig mulighed for at byde ind på kun én kontrakt.

Hvis der bydes på kontrakterne samlet, skal der også bydes på kontrakterne enkeltvis.

Dette kan dog betyde, at tilbuddet med "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" bliver et samlet bud fra én tilbudsgiver, men hvor det for en af de tre kommunerne ville have været et tilbud med "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" fra en anden tilbudsgiver, hvis det var blevet vurderet individuelt pr. kommune. En kommune kan derfor risikere at få en højere pris, når der afgives samlede bud.

Direktøren indstiller Model 1, hvor buskørslen i de tre kommuner udbydes i ét udbud og tilbudsgiverne kun får mulighed for at afgive tilbud på de enkelte kontrakter.

Kontraktlængde

De sidste kontrakter FynBus har udbudt, har haft en kontraktlængde på 8 år med mulighed for forlængelse i op til 2 x 2 år. Disse udbud har været større kontrakter, hvor der skulle indkøbes nyt materiel og infotainmentsystem. Her har erfaringen vist, at man får et billigere tilbud, når tilbudsgiver har mulighed for at indregne fuld afskrivning på busserne i kontraktperioden.

Den kørsel der skal udbydes nu omfatter lokalkørsel, hvor kørslen erfaringsmæssigt ofte ændres, fx i forbindelse med skolestruktur ændringer. Derfor anbefales en kortere kontraktlængde.

Direktøren indstiller en kontraktlængde på 6 år med mulighed for forlængelse i op til 2 x 1 år.

Fleksibilitet i kontraktperioden

I alle kontrakter indbygges et udsvingsbånd, som regulerer størrelsen på ændringer, som entreprenør er forpligtet til at tåle på uændrede vilkår i kontraktperioden. Ændringer udover udsvingsbåndet skal forhandles med entreprenøren. FynBus forventer et udsvingsbånd på 20 %.

Erfaringerne har vist, at med graden af produktudvikling på busområdet, er det nødvendigt med en vis fleksibilitet i kontraktperioden, herunder at det skal være muligt at skifte bustype eller drivmiddel i kontraktperioden.

Udbudsmaterialet vil derfor sikre muligheden for fleksibilitet i kontraktperioden, f.eks. ved at tillade et antal lidt ældre busser i kontraktens første år. Dette sikrer en indbygget og naturlig busudskiftning i kontraktperioden, hvor det vil være muligt at indføre nye bustyper eller drivmiddel, hvis det skønnes relevant på det tidspunkt.

Kravspecifikation og serviceniveau

FynBus er i dialog med de tre kommuner om fastlæggelse af krav og serviceniveau.

Tidsplan for gennemførelse af udbuddet

- Offentliggørelse af udbudsmaterialet medio oktober 2016
- Frist for afgivelse af 1. tilbud ultimo november 2016
- Forhandlingsperiode december 2016
- Bestyrelsesbeslutning januar 2017
- Forventet accept og afslag ultimo januar 2017
- Dato for kontraktstart august 2017

Indstilling

Direktøren indstiller, at

- Buskørslen i de tre kommuner udbydes i ét udbud, hvor tilbudsgiverne kun får mulighed for at afgive tilbud på de enkelte kontrakter (jf. Model 1).
- Udbudsformen er "udbud efter forhandling".
- Tildelingskriteriet er "det bedste forhold mellem pris og kvalitet".
- Der indgås en 6 årig kontrakt med option på 2 x 1 års forlængelse.
- Sagen forelægges bestyrelsen januar 2017 med henblik på valg af entreprenør.

Vedtagelse:

Godkendt idet bestyrelsen besluttede, at buskørslen i de tre kommuner udbydes i et udbud, hvor tilbudsgiver får mulighed for at afgive tilbud på kontrakterne enkeltvis og samlet (Model 2). Det præciseres, at fleksibilitet i de enkelte kontrakter max. kan udgøre 10% af den samlede kontraktsum.

4. Fælles Rejskort Rejseregler

Sagsnummer:

201608-15035

Resumé:

Fælles rejseregler for trafikselskaberne er en del af den strategiske ramme for samarbejdet i regi af Bus & Tog. Der foreligger nu forslag til fælles rejseregler til beslutning i trafikselskaberne med henblik på endelig godkendelse i Bus & Tog den 4. oktober 2016.

Der kan stadig forekomme individuelle forskelle, hovedsageligt begrundet i forskelligt udstyr selskaberne imellem.

Sagsfremstilling

Direktørgruppen i Bus & Tog besluttede i marts 2014 en samlet strategisk ramme for samarbejdet. Et af punkterne i strategien var at udarbejde et sæt fælles landsdækkende rejseregler. Målet for de landsdækkende rejseregler er et sæt fælles rejseregler for den kollektive trafik, som er enkle at opdatere og vedligeholde.

Alle trafiksselskaberne har deltaget i arbejdet med de landsdækkende rejseregler, og der foreligger nu et forslag hertil.

Den videre proces er, at forslag til de landsdækkende rejseregler godkendes i trafiksselskaberne, således at Direktørgruppen kan godkende de landsdækkende rejseregler endeligt på et møde den 4. oktober 2016. De landsdækkende rejseregler indstilles til at træde i kraft til takstskiftet 17. januar 2017.

Væsentligste ændringer

De landsdækkende rejseregler er et kompromis mellem de forskellige trafiksselskabers rejseregler, hvor hensigten er at opnå størst mulig mængde af ens regler. På flere områder kan rejsereglerne ikke gøres ens, især da trafiksselskaberne kører med forskelligt materiel. Derfor henvises der i de landsdækkende rejseregler til trafiksselskabernes hjemmesider og Rejseplanen. Via Rejseplanen vil kunderne kunne finde oplysninger om, der på den søgte afgang fx kan medtages cykler eller kørestole.

Kontrolafgifter

Hos FynBus er prisen for en kontrolafgift 750 kr., uanset om man er voksen eller barn. Kan kunden efterfølgende vise dokumentation for fx betalt periode ved glemt kort, kan kontrolafgiften ændres til et administrationsgebyr på 100 kr.

De landsdækkende rejseregler indeholder forslag om, at prisen på kontrolafgifterne gøres ens. Indstillingen er, at kontrolafgiften for en voksen er på 750 kr., mens et barn vil få en kontrolafgift på 375 kr. Kontrolafgift for en kunde, der ikke har gyldig billet til sin cykel, foreslås fastsat til 100 kr.

Administrationsgebyr

Administrationsgebyret indstilles i de landsdækkende rejseregler til at blive på 125 kr. mod FynBus' nuværende 100 kr. Endvidere giver de landsdækkende rejseregler mulighed for at opkræve billetens pris af kunden, fx hvis en 16-årig har købt en barnebillet. Derudover ændres betegnelsen fra administrationsgebyr til ekspeditionsgebyr.

Kontrolafgifter til børn

I de landsdækkende rejseregler indstilles det, at en kontrolafgift til et barn kan bruges resten af trafikdøgnet. Det skyldes, at man herved undgår, at barnet ikke kan komme hjem fra skole, hvis kontrolafgiften er givet om morgenen.

Mad og drikke i bussen

I FynBus' rejseregler gælder følgende vedrørende mad og drikke i bussen:

"Du må ikke spise eller drikke i bussen. Du må ikke medbringe åbne mad- og drikkebeholdere i bussen".

I de landsdækkende rejseregler foreslås følgende i forhold til mad og drikke:

"I tog, i Metro samt busser i Midttrafiks område er indtagelse af mad og drikkevarer, herunder indtagelse af alkohol i moderat omfang tilladt.

I alle øvrige busser må mad og drikkevarer ikke indtages, hvis det indebærer en risiko for tilsmudsning som f.eks. is, popcorn og chokolade. Drikkevarer skal være i beholdere med skruelåg.”

Direktørgruppen i Bus & Tog har bedt selskaberne om at afklare, om der må indtages alkohol i busserne.

FynBus' indstilling er, at det fortsat ikke skal være tilladt at indtage alkohol i busserne. FynBus indstiller derfor til Bus & Tog, at det i 2. afsnit i citatet ovenfor ("I alle øvrige busser ...") gøres helt klart, at alkohol ikke tillades.

Erstatning ved skade af personlig bagage

Direktørgruppen har besluttet at indlede drøftelser vedrørende et maksimumbeløb i forbindelse med erstatning ved skade af personlig bagage, da grænserne varierer.

FynBus' indstilling er, at der ikke fastsættes en maksimumgrænse.

Proces for efterfølgende ændringer af fælles rejseregler

Bus & Tog samarbejdet er baseret på konsensus, og det vil kræve enighed at ændre det fælles sæt af rejseregler.

Processen for ændringer af de landsdækkende rejseregler vil være følgende:

1. Et selskab anmoder Bus & Tog om, at man gerne vil ændre en rejseregel. Vedrører ændringen kun det pågældende selskab, og vurderes det i øvrigt ikke at have indflydelse på øvrige rejseregler, foretages ændringen umiddelbart. Vurderes ændringen at berøre andre trafikselskaber eller kræver en ændring af indhold i andre rejseregler, kræver det en fælles vedtagelse af de ønskede ændringer. Bus & Tog forestår høringsprocessen.
2. Når der foreligger enighed om justering af de fælles rejseregler, opdaterer Bus & Tog de gældende rejseregler. Bus & Tog sikrer, at alle trafikselskaber har adgang til seneste version af rejsereglerne.
3. Hvert enkelt selskab retter selv rejsereglerne på deres respektive hjemmesider.

Forslag til nye landsdækkende rejseregler er vedlagt som bilag 4.1.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslag til landsdækkende rejseregler til ikrafttræden den 17. januar 2017, dog med ændringsønsker til
 - reglen vedrørende skadeerstatning, således at der ikke fastsættes en maksimumgrænse for erstatning ved skade på personlig bagage, samt
 - reglen vedrørende mad og drikke i busser, således at det gøres klart, at alkohol ikke må drikkes i busserne.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 4.1 Bus & Togs forslag til landsdækkende rejseregler.

5. Fastlæggelse af gebyr - Rejsekort.**Sagsnummer:**

201608-15036

Resumé:

I regi af Bus & Tog, Direktørgruppen er der udarbejdet forslag til ekspeditionsgebyrer i forbindelse med efteropkrævning af betaling ifm. manglende check-ud samt ved frikøb af rejsekort fra spærrelisten.

Sagsfremstilling

Bus & Tog Direktørgruppen behandlede i juni 2016 sag om fastsættelse af to typer ekspeditionsgebyr. Et ekspeditionsgebyr på 20 kr. for efteropkrævning af betaling for rejsekortrejser med manglende check ud, samt et ekspeditionsgebyr på 125 kr. for frikøb fra Rejsekort Kunderegisteret/spærrelisen, hvis rejsekortet er blevet spærret pga. mistanke om snyd.

Sagen forelægges bestyrelsen til godkendelse med henblik på efterfølgende samlet godkendelse i Bus & Tog Direktørgruppen den 4. oktober 2016.

Principperne bag indstilling om brug af gebyrer er, at gebyrer skal have det formål at være adfærdsregulerende og/eller omkostningsdækkende.

Forslag om ekspeditionsgebyr på 20 kr. for efteropkrævning af betaling for et rejsekort, hvor kunden mangler check ud.

FynBus ønsker at understøtte korrekt anvendelse af rejsekortsystemet, herunder at der skal foretages check ud på en rejsekortstander.

Med *Check Udvej* app'en får kunderne mulighed for at efterindmelde et manglende check ud. Det kan kunden gøre op til 12 gange om året. Når kunden efterindmelder et manglende check ud i app'en, vil rejsens pris blive beregnet og kundens saldo på rejsekortet vil blive korrigeret i forhold hertil. Dette er gebyrfrit.

Hvis kunden mangler et check ud og ikke har anvendt *Check Udvej* app'en, fremsender Rejsekort A/S en mail til kunden, hvor der gøres opmærksom på det manglende check ud og henviser til, at det kan efterindmeldes i *Check Udvej* app'en eller på web. Gør kunden dette, bliver rejsens pris gebyrfrit beregnet og betalt som beskrevet ovenfor.

Såfremt kunden ikke reagerer på mailen, modtager kunden en advarsel, og kunden vil blive efteropkrævet betaling for rejsen.

Det foreslåede gebyr vurderes ikke at dække de fulde omkostninger ved efteropkrævningen, men det er vurderet, at gebyret ikke kan være højere, end den laveste efteropkrævede rejsepris på 20 kr.

Forslag om ekspeditionsgebyr på 125 kr. for frikøb af rejsekort fra spærrelisten

I dag er reglerne sådan, at kunden kan få spærret sit rejsekort ved 3. advarsel om manglende check ud. Spærringen afhænger af kundens rejsemønster, og om der er mistanke om snyd. Hvis kunden får spærret sit personligt/flex rejsekort, kan kunden først erhverve et nyt personligt/flex rejsekort efter 12 måneder – og henvises til anonymt rejsekort – eller andre billettyper. Kunden registreres i kunderegisteret/spærrelisten.

Såfremt kunden retter henvendelse til Rejsekort Kundecenter med henblik på at blive slettet fra kunderegisteret/spærrelisten, kan trafikskabet vælge at gøre det. Det vil afhænge af en individuel vurdering.

Det er administrationens indstilling til beslutning i Bus & Tog Direktørgruppen den 4. oktober 2016, at der udarbejdes en liste med beskrivelse af eksempler på, hvornår en spærring kan ophæves. Dette skal understøtte en ensartet praksis i trafikskaberne.

Såfremt kunden slettes fra registreret, kan kunden købe et nyt personligt/flex rejsekort. Det spærrede rejsekort kan ikke genåbnes.

Bus & Tog foreslår, at en sletning fra kunderegisteret gebyrpålægges med 125 kr.

Beløbet på 125 kr. vil stemme overens med det ekspeditionsgebyr, der i henhold til de landsdækkende rejseregler opkræves i forbindelse med fjernelse af en kontrolafgift fx ved glemte periodekort.

De 125 kr. dækker ikke omkostningerne fuld ud, idet DSB Kundecenter oplyser, at det manuelle arbejde der skal udføres, vurderes at tage ca. en time pr. sag.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender,

- at der indføres et ekspeditionsgebyr på 20 kr. for efteropkrævning af betaling for rejsekortrejser med manglende check ud,
- at der indføres et ekspeditionsgebyr på 125 kr. for frikøb fra Rejsekort Kunderegisteret/spærrelisten, hvis rejsekortet er blevet spærret pga. mistanke om snyd.
- at det indstilles til Bus & Tog Direktørgruppens møde den 4. oktober 2016, at der udarbejdes en liste med beskrivelse af eksempler på, hvornår en spærring kan ophæves.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Sager til drøftelse:**6. Modeller for administration af flexkørsel****Sagsnummer:**

201608-15037

Resumé:

I forlængelse af bestyrelsesmødet den 9. juni 2016 har administrationen arbejdet med beskrivelse af 6 modeller for udførelse af flexkørsel. Beskrivelsen har til formål at skabe grundlag for kommunernes valg af engagement med FynBus med hensyn til flexkørsel set i forhold til de mål, den enkelte kommune har på området.

Sagsfremstilling

FynBus arbejder, i forlængelse af bestyrelsesmødet den 9. juni 2016, med 6 modeller for udførelse af flexkørsel. De 6 modeller tager udgangspunkt i markedssituationen og udviklingen i taxierhvervet, samt kommunernes ønske om at opnå besparelser på flexområdet.

Hen over sommeren har der været en del omtale i pressen om, at taxierhvervet er presset. Situationen er FynBus bekendt, og har løbende været drøftet i bestyrelsen. FynBus har forsøgt at analysere situationen med udgangspunkt i data, der er til rådighed, men for at få et komplet billede forudsættes det, at branchen og kommunerne deltager i en tilbudsgående analyse.

Umiddelbart kan udviklingen, efter FynBus' opfattelse beskrives således:

1. Den samlede mængde af kommunale kørselsopgaver er næppe reduceret de seneste ti år.
2. Kørselsopgaverne er imidlertid blevet omfordelt mellem vognmændene i betydeligt omfang, fordi gennemførelsen af EU-udbud medfører at vognmænd med taxibevilling ikke længere har monopol på løsning af de lokale kommunale opgaver.
3. Ved udbud gennem trafikelskaberne omfordeles en stor del af kørslen fra vogne med taxibevilling til vogne med OST-bevilling. Vognmænd, der ikke har OST-bevillinger taber derved omsætning.
4. Ved en koordinering gennem FynBus er der sket en effektivisering i form af mere samkørsel og mindre spildtid. Dette fører til færre ture og en reduktion af branchens omsætning.
5. De koordinerede udbud, hvor Sydtrafik, Midttrafik og FynBus udbyder sammen, har betydet en øget konkurrence, med lavere priser til følge. Priserne har været næsten uændrede i flere år.
6. Netop de lave priser har betydet at FynBus har været anklaget for at acceptere dårlige løn- og ansættelsesvilkår i vognmandsbranchen. FynBus har på den baggrund indført arbejdsklausuler.

7. I 2014 og 2015 har Odense Kommune og Svendborg Kommune indgået rammeaftaler med Taxi Fyn, hvor enhedspriserne er væsentligt lavere end de enhedspriser som FynBus har opnået (jf. bilag til bestyrelsesmødet den 9. juni 2016).
8. De øvrige fynske kommuner har, med baggrund i den ovennævnte udvikling vist interesse for at finde andre modeller, som dels kan sikre bedre rammevilkår for de lokale taxiselskaber og dels at opnå priser på samme niveau som Svendborg og Odense Kommune.

6 modeller for udførelse af flexkørsel

De 6 modeller for udførelse af flexkørsel er skitseret i nedenstående skema.

Skema 1: Seks modeller for flexkørsel

Opgave	Model 1: Basis (nuværende model)	Model 2: CPlan - løsning for fast kørsel	Model 3: Rammeaftale for fast og/eller variabel kørsel	Model 4: Fyn- Bus som udbuds- kontor	Model 5: Kommunen udbyder	Model 6: CPlan licens til kommunen
Udbud	FynBus, sammen med Midttrafik og Sydtrafik	FynBus	FynBus	FynBus	Kommunen	Kommunen
Kontrakt med vognmand	FynBus	FynBus	FynBus	Kommunen	Kommunen	Kommunen
Kørsels koordination (IT)	FlexDanmark	FynBus	Vognmand	Besluttet af kommunen	Besluttet af kommunen	Besluttet af kommunen
Modtagelse af tur-bestilling	FynBus	Vognmand direkte fra kommune via C-Plan	Vognmand	Besluttet af kommunen	Besluttet af kommunen	Besluttet af kommunen
Vognstyring	FynBus	Vognmand	Vognmand	Vognmand	Vognmand	Besluttet af kommunen
Kvalitetsansvarlig (ventetid, køretid mv.)	FynBus	Vognmand	FynBus Reduceret datakvalitet	Vognmand	Vognmand	Besluttet af kommunen
Økonomi, statistik, controlling	FynBus	FynBus	FynBus Reduceret datakvalitet	Vognmand og kommune	Vognmand og kommune	Besluttet af kommunen

De grønne markeringer viser opgaver, hvor der er mulighed for en besparelse på administrationsudgifterne i FynBus.

Midlertidigt administrationsgrundlag

På grund af henvendelser fra nogle kommuner var der umiddelbart før sommerferien behov for en afklaring af hvilke modeller for flexkørslen, FynBus skal arbejde med i efteråret 2016.

Flere kommuner havde overvejelser om alternative udbudsmodeller, eller at trække opgaverne hjem:

- Nordfyns Kommune vil gerne reducere administrationsudgifterne, og efterspurgte en alternativ finansieringsmodel,

- Faaborg-Midtfyn Kommunen overvejede i økonomiudvalget muligheden for rammeudbud af fast og variabel kørsel,
- Middelfart Kommune spurgte om muligheden for, at FynBus alene gennemfører udbudet for kommunen,
- Kerteminde Kommune bad om et oplæg til beslutning vedrørende rammeudbud af fast- og variabel kørsel.
- Middelfart Kommune har spurgt om det er muligt for kommunen, at købe licens til CPlan, selvom kørslen ikke administreres af FynBus

Formandsskabet blev på den baggrund forelagt forslag til hvordan FynBus skal administrere udbud af flexkørsel i 2016 og godkendte følgende:

1. Der tilbydes en mulighed for at den faste kørsel udbydes som rammeudbud efter C-planmodellen, som besluttet på bestyrelsesmødet den 6. april 2016,
2. Den variable kørsel og garantikørslen udbydes på sædvanlig måde, i "det store" rammeudbud sammen med Midttrafik og Sydtrafik,
3. FynBus kan, af ressourcemæssige årsager ikke, i efteråret 2016, påtage sig at gennemføre et komplet rammeudbud på vegne af en enkelt kommune (hverken med kommunen eller FynBus som kontraktholder). FynBus kan i et begrænset omfang tilbyde rådgivning til kommunernes egen indkøbsfunktion.

Begrundelsen for det midlertidige administrationsgrundlag var følgende:

Model 2 (CPlan)

Model 2, som vedrører fast kørsel, kan umiddelbart tages i anvendelse pr. 1. marts 2017, forudsat at kommunen vælger løsningen senest den 1. november 2016. Dette begrundes med at bestyrelsen allerede har besluttet at igangsætte C-plan-løsningen. CPlan-løsningen muliggør administrative besparelser.

Model 3

Model 3, indebærer en risiko for at kommunerne fjerner så meget af den variable kørsel fra "spotmarkedet" at det kan påvirke muligheden for at få gode priser på den variable kørsel. Der vil også være en vis risiko for at den siddende patientbefordring og SBH-kørsel, som begge skal udbydes af FynBus, og som indebærer kørsel der overskrider kommunegrænserne, vil opleve en reduceret mulighed for optimering af kørslen, da et større antal biler vil være bundet til lokal variabel kørsel i kommunale kontrakter. FynBus valgte derfor før sommerferien, at FynBus ikke aktivt skal bidrage til en reduktion af antallet af variable ture, og peger i stedet for på, at kommunerne alternativ skal benytte den mulighed som altid er tilstede; helt at hjemtage kørslen.

Model 4

Model 4 forudsætter principielt en bestyrelsesbeslutning, da et større antal enkeltstående udbud er mere omfattende at gennemføre end det nuværende fællesudbud, og derfor kræver flere personaleressourcer.

Opgaver placeret hos FynBus

Ved hvert udbud melder kommunerne til FynBus hvilke kørselsopgaver, der skal håndteres af FynBus for de enkelte kommuner. Såfremt en kommune ønsker option på en kørselsordning – markeret med (x) i nedenstående tabel – kan kommunen i løbet af kontraktperiode udløse denne option.

Således havde kommunerne pr. maj 2016 placeret følgende opgaver hos FynBus, jf. skema 2:

Skema 2: Nuværende opgaver hos FynBus og kommende ændringer.

Kommune	Handicap-kørsel	Læge-kørsel	Kropsbårne hjælpemidler.	Gen-optræning	Aktivitets-Dagcenter-kørsel	§ kørsel servicelov	Elev-kørsel	Tele-kørsel	Special-kørsel (FG5)
Assens	X	(x)	X	X	X	%	X	X	X
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	CP	CP	%	X	X	%
Kerteminde	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Langeland	X	X	X	X	%	X	%	X	%
Middelfart	X	%	%	%	%	%	%	X	%
Nordfyns	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Nyborg	X	(x) ¹	(x)	(x) ¹	(x)	(x)	(x)	X	(x)
Odense	X	%	%	%	%	%	%	X	%
Svendborg	X	%	%	%	%	%	%	X	%
Ærø	X	X							

Forklaring:

X = Hele eller dele af kørselsordningen håndteres af FynBus.

% = Kørselsordningen håndteres af kommunen.

(x) = Option. Kommunen har option på at lade FynBus håndtere kommunens kørsel i løbet af kontraktperioden.

CP = Kommunens faste kørsel håndteres i separat CPlan udbud. Kørslen håndteres derved ikke i model I (basismodellen) som er fælles udbud med Sydtrafik og Midttrafik.

1 = Specialiserede læge og specialiserede genoptræning afvikles af FynBus i FV5/FG5 for Nyborg.

De grønne markeringer viser de ændringer – i forhold til maj 2016 - som FynBus har kendskab til pr. 1. september 2016, som vil være gældende fra 1. marts 2017.

Kommende udbud

Garantikørsel og den variable kørsel skal udbydes i henholdsvis september og oktober 2016, og FynBus har fået de endelige indmeldinger fra kommunerne den 10. august 2016.

Kørsel via CPlan skal udbydes i december 2016. Kommunerne skal senest 1. november 2016 meddele FynBus, hvorvidt de ønsker kørslen udført via CPlan.

Økonomiske konsekvenser ved valg af CPlan

Udviklingen af CPlan giver mulighed for en ændret arbejdsdeling mellem kommune, vognmænd og FynBus.

CPlan-løsningen er udviklet til fast kørsel. FynBus vurderer at kommunen skal have en vis mængde fast kørsel, for at rammeudbud vil være rentabelt for kommunen.

Aktuelt er løsningen relevant for Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Nordfyns kommuner.

Skema 3 nedenfor viser de besparelser på fællesudgifterne til FynBus, kommunerne som minimum kan forvente pr. år:

Skema 3: besparelse på fællesudgifter i fire kommuner.

Kommune	Antal personture	Besparelse pr. tur	Besparelse i kr.
Assens	78.050	7,88	614.968
Faaborg-Midtfyn	29.000	7,88	228.496
Kerteminde	36.760	7,88	289.638
Nordfyns	83.800	7,88	660.273
Total	227.610		1.793.375

Hvis kommuner vælger CPlan-løsningen i forbindelse med det kommende udbud, der har kontraktstart 1. marts, vil 2017 være et omstillings år.

FynBus forventer, at overgangen vil betyde en ressourceindsats, der medfører at højst 60 % af besparelsen kan udmøntes i 2017.

Prisen for udførelsen af kørslen vil først være kendt efter gennemført udbud.

Fordeling af opgaver ved valg af CPlan

Herunder vises skema 4 over de administrative opgaver/driftsmæssige opgaver, der er forbundet med kørsel før og efter etableringen af CPlan.

Det ses i skemaet, hvem der varetager opgaverne og hvem der fremover skal varetage opgaverne. Det ses endvidere hvilke opgaver, der med CPlan ikke længere skal varetages 'manuelt'.

Skema 4: Administrative opgaver i nuværende model og den nye CPlan-model.

Opgaver	Nuværende		→	Nyt CPlan			Bemærkninger
	FynBus	Kommune		FynBus	Kommune	Vognmand	
Visitering af borgerne		x		x		Kommunens visitering af borgerne	
Videresendelse af visiteringsoplysninger til FynBus		x				Skal ikke gøres i CPlan løsningen	
Oprettelse	x			x		Oprettelse af visiteringen i CPlan	
Ændring i visitering	x			x		Ændringen af visiteringen i CPlan	
Stop kørsel	x			x		Afmelding af borgeren i CPlan	
Planlægning kørsel	x				x	Planlægning af turene i CPlan på baggrund af de indtastede visiteringer i CPlan	
Fast bil	x				x	Sørge for at afvikle kørslen med fast bil såfremt visiteringen påkræver dette	
Beregning-send til Planet	x					Beregning og fordeling af alle ture, som herefter sendes til planlægningsystemet "Planet". Er ikke aktuelt i CPlan-løsningen	
Vedligehold/optimering CPlan	x		x			Foretage udvikling og teknisk support på Cplan, samt udarbejde manualer/foretage instruktion i nye funktioner.	
Kommunikation med borgerne/forældre	x			x	x	Daglig dialog i forhold til ændringer, nye ønsker samt udførsel af turene - baseret på visiteringerne	
Daglig kommunikation med vognmand	x			x		Daglig dialog i forhold til udførsel af kørslen, generelle spørgsmål mv.	
Udredning klager	x				x	Tilbage melding til kommunen i forhold til klager omkring kørslen af borgerne.	
Controlling, statistik og afregning	x		x			Controlling herunder udarbejdelse af statistik og afregning af vognmand	
Kontraktopfølgning	x		x			Håndtering af uoverensstemmelser mellem vognmand og kommune, der ikke kan håndteres i det daglige.	
Support			x			IT-support på CPlan.	

Indstilling

Direktøren indstiller, at

- Sagen forelægges til drøftelse.

Vedtagelse:

Sagen drøftet.

7. Stopmønster for R-busnettet**Sagsnummer:**

201608-15038

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 9. juni 2016 godkendte bestyrelsen etableringen af et R-busnet. De økonomiske konsekvenser af 2 modeller belyses; 1) model 1 med uændret stopmønster for R-busser og 2) model 2 med færre stop i Odense og hurtigere rejsetid.

Sagsfremstilling

FynBus bestyrelse besluttede på mødet den 9. juni 2016 at opgradere betjeningen på strækningerne vist i tabel 1, så der etableres et R-bus net, som beskrevet i Trafikplan 2014-17. Der blev ikke truffet beslutning om detailplanlægning.

Tabel 1. R-net og forøgelse af køreplantimerne

Option	Gruppe	Fra - til	Køreplantimer
A	140	Otterup - Faaborg	5.125
	150	Assens - Kerteminde	1.117
	Sum		6.242
B	191	Bogense - Odense	2.208
	195	Nyborg - Odense	3.500
	Sum		5.708
C	130	Odense - Vissenbjerg	3.792
	930	Faaborg - Svendborg	2.750
	Sum		6.542

På baggrund af Tide Bus' tilbud på den regionale kørsel, vil etableringen af R-busnettet medføre en driftsudgift på ca. 8,4 mio. kr. årligt.

Etableringen af R-busnettet vurderes til over en 2 årig periode, at øge antallet af passagerer med ca. 3,8 procent svarende til 245.000 rejser. Den årlige merindtægt vurderes at være ca. 4,4 mio. kr. ved en gennemsnitsindtægt på 18 kr. pr. rejse i den regionale trafik. Den budgetterede selvfinansieringsgrad er således 52 %.

R-busnettet er kendetegnet ved at have en køreplan med faste minuttal, og ved at sikre korrespondancer til andre busser, tog og telekørsel ved de vigtigste knudepunkter undervejs. Det tilstræbes, at R-bussen har en så direkte linjeføring som muligt mellem større byer. R-bussens frekvens hænger sammen med kravene til R-bussens linjeføring, som tilsammen skaber et enkelt og overskueligt net af busruter, der er let forståeligt for passagererne.

Se bilag 7.1 vedrørende kort over R-busnettet.

For at understøtte målsætningen om høj rejsehastighed, tilrettelægges R-bussens ruteføring derfor så direkte som muligt – svarende til de regionale principper og den nuværende ruteføring i dag. For at få størst mulig effekt af en højere frekvens er det væsentligt, at alle afgange på ruten betjener de samme stoppesteder. Hvis R-bussen skal være attraktiv, må der ikke kunne opstå tvivl om hverken linjeføring, frekvens eller stoppestedsmønster.

R-bussens frekvens for de udvalgte rutegrupper er vist i tabellen.

Tabel 2. R-bussens karakteristika

Frekvens	Hverdage kl 6-20: Halvtimesdrift eller mere Efter kl. 20: Timedrift Weekend: Timedrift eller mindre
Standsningsmønster	Betjener alle stoppesteder undervejs Minimumsafstand mellem stoppesteder hæves til 400 meter og et gennemsnit på 600 meter under hensyntagen til lokale forhold og med fokus på at øge gennemsnitsrejsehastigheden.
Ruteføring	Så direkte som mulig.

De udvalgte regionale ruter laves til R-ruter med flere afgange og faste minuttal fra december 2016. Der vil dog i myldretiden kunne være mere en halv times drift, hvor det er nødvendigt. Aften- og weekender samt natafgange vil på R-busruterne udgøre et tilbud svarende til den nuværende køreplan. Ud over R-busruterne vil der fortsat være 2 almindelige regionalruter, der kører på tværs af radialerne i R-busnettet samt Uddannelsesruterne.

Stopmønster på R-nettet

For at tilbyde den kortest mulige rejsetid på R-busnettet, er en af mulighederne at stoppe færre steder end bussen stopper i dag. Det er en særlig aktuell problemstilling i Odense, hvor trængslen er størst. Det har af og til været nævnt fra chauffører og kunders side, om det er optimalt at regionalbusserne kører som bybusser, når der også er et veludbygget bybustilbud.

Se bilag 7.2 vedrørende kort over stop i Odense Kommune for R-busnettet.

Konsekvenserne ved færre stop og samme stopmønster analyseres.

Påstigninger udenfor Odense

På de udvalgte R-busnet ruter sker størstedelen af påstigningerne omkring store arbejdspladser, større og tætte boligområder i de fynske byer samt uddannelsessteder. På enkelte stoppesteder i landområderne er der få eller ingen passagerer og bussen kører ofte forbi.

For den samlede rejsetid betyder det derfor også mindre og giver ingen eller små forsinkelser i rejsen, at der er et stoppested. Da R-busnettet bygger på regelmæssighed og genkendelighed for passagerne, bør der også fortsat være mulighed for påstigning eller afstigning på disse mindre anvendte stoppesteder, der ofte er den eneste mulighed for at komme med kollektiv trafik, med mindre der bruges telekørsel.

FynBus vurderer løbende om stoppesteder skal nedlægges eller evt. flyttes på baggrund af påstigningstal og henvendelser fra kommunerne og regionen samt kunder, chauffører og virksomheder.

Påstigninger i Odense

Analyser af påstigningsmønstrene viser, at ca. 25 % af alle påstigningerne fra de regionale ruter sker på Odense Banegård Center (OBC). Undtaget er rute 930 Faaborg-Nyborg, der ikke kører til Odense.

Tabel 3. Fordelingen af antal påstigninger på rutegrupper regionalt, i Odense og OBC.

Regional kørsel november 2015 påstigninger					
Rutegrupper	Påstigninger i alt	Påstigninger i Odense	Andel i Odense	Antal påstigninger OBC	Andel på OBC
130	37.319	21.309	57%	10.426	28%
140	53.685	33.136	62%	7.533	14%
150	129.856	78.380	60%	33.280	26%
191	36.978	21.490	58%	11.726	32%
195	36.027	18.305	51%	9.113	25%
930	72.015	0	0%	0	0%

Anm.: Antal påstigninger opgjort november 2015

Tabel 3 viser fordelingen af antal påstigninger i november 2015 på hele ruten, i Odense og på OBC. Det største påstigningssted er Odense Banegårds Center. Resten af påstigningerne fordeler sig mere jævnt i Odense, hvor kun Odense Universitetshospital hører til blandt de lidt større stop. I Odense er der mange rejser hvor passagererne bruger den regionale bus som "bybus". Ved at køre med færre stop i Odense, kan rejsetiden nedbringes og dette vil ud over frekvensforøgelsen på R-busnettet give en yderligere passagereffekt. En reduceret rejsetid ville også spare produktionsomkostninger til kørsel.

Der er i bilag 7.3 "Passagereffekt af frekvensforøgelse og færre stop i Odense for R-net ruter" og bilag 7.4 "Sparede produktionsomkostninger ved hurtigere rejsetid og færre stop i Odense for R-net ruter" lavet beregninger på, hvad den samlede årvirkning af frekvensforøgelsen på R-nettet er ved:

1. at bibeholde det nuværende stopmønster for de regionale ruter der udvides til R-busnet, eller
2. at reducere antallet af stop i Odense og dermed få en hurtigere rejsetid til Odense Banegård Center, Odense Universitetshospital og andre større trafikknudepunkter. Forslaget betyder, at R-busserne kun stopper ved helt centrale stop mellem ring 2 og centrum i Odense.

Beregningerne viser, at der ved frekvensforøgelsen kommer ca. 244.000 flere kunder årligt. Opnås der en hurtigere rejsetid, ved at reduceres antallet af stop i Odense, reduceres væksten til ca. 61.000 flere kunder årligt. Til gengæld kan der spares ca. 5.900 kørepladser årligt på hurtigere køretid.

I tabel 4 sammenfattes de økonomiske konsekvenser.

Tabel 4. De økonomiske konsekvenser ved reduceret eller uændret stopmønster

Ruter	Større frekvens = flere passagerer	Reduceret stopmønster = færre passagerer	Reduceret stopmønster = færre driftudgifter	Reduceret stopmønster på de regionale ruter = flere passagerer i bybusser
130	487.658	210.838	236.897	276.821
140	603.919	536.734	802.693	67.185
150	190.547	-1.081.720	1.458.268	1.272.267
191	442.471	308.282	144.639	134.189
195	431.098	337.683	137.959	93.415
930	307.010	307.010	0	0
I alt, kr. årligt	2.462.703	618.827	2.780.456	1.843.876

Tabel 4 viser, at en frekvensforøgelse giver merindtægter på ca. 2,4 mio. kr. Ved at reducere stopmønsteret og få hurtigere rejsetid forventes fortsat flere passagerer, men indtægter forventes reduceret med 0,6 mio. kr. Dog vil den reducerede køretid give sparede driftsomkostninger på 2,8 mio. kr. årligt. Den økonomisk mest fordelagtige løsning er derfor løsningen med en hurtigere rejsetid og færre stop i Odense, da løsningen forventes at give en merindtægt på i alt ca. 3,4 mio. kr. til regionen. De passagerer der ikke længere kan benytte en regional bus i Odense, på de stoppesteder der springes over, vil i et vist omfang benytte en bybus, hvilket vil give Odense Kommune merindtægter på ca. 1,8 mio. kr. årligt.

Det betyder, at en hurtigere køretid med færre stop i Odense vil være den økonomisk bedste løsning. Men at bibeholde det nuværende stopmønster vil give flest passagerer.

Inden stopmønsteret besluttet forlægges sagen til høring i Odense Kommune, og til orientering i region Syddanmark.

Indstilling

Direktøren indstiller, at

- Sagen forelægges til drøftelse.

Vedtagelse:

Sagen drøftet.

Bilag:

Bilag 7.1: Kort over R-busnettet.

Bilag 7.2: Kort over stop i Odense Kommune med R-busnettet.

Bilag 7.3: ”Passagereffekt af frekvensforøgelse og færre stop i Odense for R-net ruter”.

Bilag 7.4: ”Sparede produktionsomkostninger ved hurtigere rejsetid og færre stop i Odense for R-net ruter”.

8. Høring om Byregion Fyns Infrastrukturstrategi 2017-2035.

Sagsnummer:

201608-15039

Resumé:

Byregion Fyns forslag til Infrastrukturstrategi 2017-2035 har til formål at skabe sammenhæng i infrastrukturen på tværs af kommunegrænser. Infrastrukturstrategien skal være løftestang for bæredygtig vækst i alle fynske kommuner frem mod år 2035.

Strategien er en sammentænkning af tre ben: veje og færger, cykel og gang, samt kollektiv trafik, hvori FynBus indgår.

FynBus har deltaget i projektgruppen og har spillet en rolle i udarbejdelsen af Infrastrukturplanen. Administrationen vurderer, at FynBus' tanker og planer i tilstrækkelig grad er indarbejdet i Infrastrukturplanen, da væsentlige elementer fra FynBus' Trafikplan 2014-2017 kan genfindes i strategien, såvel som de input der fremkom i arbejdsgruppearbejdet.

Sagsfremstilling

Byregion Fyn har på vegne af de 10 fynske kommuner Infrastrukturstrategi 2017-2035 i høring frem til 15. september 2016.

Infrastrukturstrategien har til formål at skabe sammenhæng i infrastrukturen på tværs af kommunegrænser, således at alle fynske kommuner kan drage fordel af Odenses drivkraft, som én af de fire store danske byer. Infrastrukturstrategien skal være løftestang for bæredygtig vækst i alle fynske kommuner frem mod år 2035. Strategien er en sammentænkning af de tre infrastruktur-ben – veje og færger, cykel og gang, samt kollektiv trafik, hvori FynBus indgår.

Sammentænkningen giver anbefalinger i retning af trafikale korridorer, knudepunkter/terminaler samt smart-løsninger, der baseres på de teknologiske landvindinger.

Strategien adresserer, samt stedfester geografisk udviklingsområder, der anses som nødvendige, hvis visionen skal nås. Tillige giver den et bud på de partnerskaber, blandt kommunerne såvel som mellem kommuner og øvrige private/offentlige aktører, der skal til for at alle Fyns kommuner skal lykkes med de infrastrukturinvesteringer, der skitseres i strategien.

Strategien tager blandt andet udgangspunkt i Strategi Fyn 2014-2017, men også FynBus' Trafikplan 2014-2017.

FynBus' rolle i strategien

Nedenstående vurderes kort, hvilken rolle FynBus får i, eller hvordan FynBus påvirkes af, de indsatspunkter der er nævnt i strategien.

FynBus skal:

- Understøtte et overordnet kollektiv transportnet bestående af Superlyntog (Time-modellen), IC-tog, Det fynske S-tog og Letbane, med hurtigbusser (X-busser) og et solidt R-busnet. Herunder evt. levere højklassede forbindelser (BRT-løsninger eller +WAY) fra Kerteminde, Søndersø og Glamsbjerg til Odense, som er udpeget som udviklingsretninger med særlige perspektiver
- Sammen med kommunerne, udvikle fladedækningsinitiativer, der sikrer en stærk opkobling til det fynske trafiknetværk af korridorer og knudepunkter, fx vha. samkørselstjenester, telebus/taxa-tjenester (Tele-/Flexordninger)
- Agere sparringspartner og leverandør i forbindelse med opgradering af delstrækninger, styrkelse af busdriften bl.a. gennem øget frekvens, udvidet kapacitet, samt selvstændige busbaner
- Indgå i samarbejder om kombinationsrejser mellem kollektiv trafik og hhv. biltrafik og cykeltrafik
- Indgå som samarbejdspartner til en data- og vidensbank

Bemærkninger til strategien

FynBus' administration hæfter sig særligt ved:

- At indsatsområderne for *veje (og færger)* også skal virke positivt afsmittende for den kollektive trafik, så indsatserne også øger fremkommeligheden for busser. Fremkommelighed for biler står tit i modsætning til fremkommelighed for busser
- At FynBus også bliver inddraget i udformningen af de terminaler (i bred forstand) som er udpeget som knudepunkter og særlige udviklingsområder i strategien. Ofte ses det, at kollektiv trafik ikke tænkes ind i tilstrækkelig god tid, hvilket betyder, at den kollektive trafik snarere "klistres på" i stedet for at integreres i byudviklingen

Samlet vurdering

FynBus har deltaget i projektgruppen, samt ved 8 arbejdsgruppemøder fra medio 2015 til ultimo 2015. FynBus har altså spillet en rolle i udarbejdelsen af Infrastrukturplanen. Administrationen vurderer, at FynBus' tanker og planer i tilstrækkelig grad er indarbejdet i Infrastrukturplanen, da væsentlige elementer fra FynBus' Trafikplan 2014-2017 kan genfindes i strategien, såvel som de input der fremkom i arbejdsgruppearbejdet.

Administrationen har ikke yderligere bemærkninger til høringssvaret end dem, der er beskrevet i dokumentet.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter sagen.

Vedtagelse:

Sagen drøftet.

Bilag:

Bilag 8.1

Fyn i bevægelse. Infrastrukturstrategi for Fyn 2017-2035.

Sager til orientering:**9. Drift af regionalbaner i Nordjylland****Sagsnummer:**

201608-15040

Resumé:

Bestyrelsen orienteres om Nordjyllands Trafikselskabs varetagelse af statens trafikføberansvar på visse jernbanestrækninger.

Sagsfremstilling:

Nordjyllands Trafikselskab (NT) varetager i en forsøgsperiode driften af Nordjyske Jernbaner (NJ) på strækningerne Hjørring-Hirtshals (Hirtshalsbanen) og Skagen-Frederikshavn (Skagensbanen) samt regionalkørslen på DSB-strækningen Skørping-Frederikshavn.

Efter Lov om Trafikselskaber var det oprindeligt ikke muligt for trafikelskaber at overtage den statslige kørsel. En lovændring i 2014 gjorde dog dette muligt for NT, og fremgår herefter af § 5, stk. 10 i Lov om Trafikselskaber:

Stk. 10. Region Nordjylland kan efter aftale med transportministeren overtage trafikføberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Skørping og Frederikshavn. Regionen kan overdrage trafikføberansvaret til trafikelskabet.

Ideen om en samlet drift af jernbanerne i Nordjylland blev første gang formuleret i et strategioplæg fra NT. Oplægget tog udgangspunkt i en kundeorienteret tilgang samt i, at det var besværligt for passagererne at orientere sig mod tre forskellige baner samt buskørslen, frem for at have et integreret transporttilbud.

Forslaget blev taget op af Region Nordjylland, som foreslog, at opgaven med drift af lokalbanerne blev overdraget til trafikelskabet.

Modellen er baseret på, at statens trafikføberansvar overtages af regionen, som derefter kan overdrage opgaven til NT. Via NT's ejerandel på 80 % af NJ, overdrages driftsansvaret til NJ.

Efterfølgende er der etableret samarbejdsaftaler mellem DSB, NJ og NT.

NT ejer som omtalt ca. 80 % af aktierne i NJ. NJ er opdelt i et holdingselskab, der ejer infrastrukturen samt et operatørselskab, som står for driften. Der er en bestyrelse for hvert af selskaberne. NT har observatørstatus i Holdingselskabet, men er ikke repræsenteret i operatørselskabet. NJ's drift er ikke udliciteret.

Forsøgsperioden løber i fem år.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen blev taget til efterretning.

10. Anvendelse af betalingskort som Rejsekort**Sagsnummer:**

201608-15041

Resumé:

Med en stærkt stigende anvendelse af kontaktløse betalingskort sættes fokus på flere og flere anvendelsesmuligheder for korttypen. Dette gælder også som betalingsmiddel ifm. Rejsekort. Rejsekort A/S har lavet en foranalyse af mulighederne og konkluderer blandt andet, at en meget stor andel af rejsekort kunderne skal benytte muligheden for at anvende kontaktløs betaling, og at dette ikke i øjeblikket anses for realistisk. Rejsekort A/S følger udviklingen tæt.

Sagsfremstilling:

Der er i Danmark som i mange andre lande en hastigt stigende udbredelse af kontaktløse betalingskort (kaldet EMV betalingskort). Rejsekort A/S har på denne baggrund og på baggrund af erfaring fra London (Oystercard) og et pilotprojekt i Holland med EMV-kort ønsket at undersøge, hvad en implementering af denne type kort ved offentlig transport i Danmark kan medføre.

Det anslås i undersøgelsen at koste i størrelsesordenen 350 mio. kr. at implementere kontaktløse EMV betalingskort i det danske rejsekortsystem, som et supplement til det eksisterende rejsekort.

Omkostninger er fordelt på 3 hovedområder:

- Account based back office: 150 mio. kr.
- Kortlæsere: 150 mio. kr. (15.000 kortlæsere a 10.000 kr.)
- Datainfrastruktur: 50 mio. kr.

Undersøgelsen konkluderer blandt andet, at det er afgørende for forretningsmodellen, hvor stor en andel af kunderne som vil bruge et kontaktløst EMV kort i stedet for et rejsekort. En optimistisk beregning, hvor man forudsætter, at 50 % af kunderne anvender EMV kort i stedet for rejsekort, viser et anslået potentiale for en årlig besparelse i drifts- og administrationsomkostningerne på op mod 85 mio. kr. ved fuld indfasning af rejsekort og indførelse af EMV i 2021.

I London er det indtil nu erfaringen, at ca. 20 % af kunderne anvender et EMV betalingskort i stedet for Oystercard.

Undersøgelsen viser endvidere, at NETS løsning for Dankort på mobil ikke svarer til de standardløsninger, der er kendt fra London og som umiddelbart vil kunne benyttes på Rejsekort's nye kortlæser.

Rejsekort's bestyrelse har på baggrund af undersøgelsen besluttet, at man arbejder videre med at kvalificere og præcisere forudsætningerne i en business case, og man udarbejder en rapport, der i givet fald kan bruges i bestyrelser i Trafikvirksomhederne og i øvrigt, når spørgsmål om EMV-kort rejses.

Administrationen følger udviklingen.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

Bilag:

Bilag 10.1 EMV betalingskort som rejsekort. Resumé.
Bilag 10.2 EMV Forundersøgelse.

11. Meddelelser

Sagsnummer:

201608-15042

Meddelelser:

- Minibusser uden fører (Jammerbugt kommune).
- Mobilitetsuge den 16. – 22. september 2016.
- Kontrol af bevillinger
- 9 måneders regnskab

12. Eventuelt

SIGNERET

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jacobsen

Bestyrelsesmedlem
Hans Bjerregaard

Bestyrelsesmedlem
Kristian Grønbæk Andersen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen