

## **FynBus bestyrelse**

### **Referat**

**Torsdag den 9. juni 2016**

#### **Deltagere:**

Formand Morten Andersen, Nordfyn  
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark *afbud*  
Bestyrelsesmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn  
Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart *afbud*  
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  
Repræsentantskabsmedlem Per Jespersen, Nyborg *afbud*

Direktør Carsten Hyldborg Jensen  
Kontraktchef Ingrid Dissing  
Planlægningschef Søren Junker  
Kommunikationschef Martin Bødker Krogh  
Regnskabs- og budgetleder Trine Schou Jensen

**DAGSORDEN:**

Sager til beslutning: .....	3
1. Budgetudkast 2017.....	3
2. Gratiskørsel med institutions- og skolebørn.....	8
3. Forslag til placering af R-busnet.....	10
4. Principper vedrørende udmøntning af midler til kortkonvertering.....	12
5. Udbud af flextrafik FG5/FV5 .....	16
Sager til drøftelse: .....	18
6. Takst Vest – ny takstmodel .....	18
7. Analyse og vurdering af den fremtidige vækst i den kollektive trafik på Fyn 2017 – 2020.....	20
8. Administrationsudgifter i forbindelse med Flextrafik.....	21
9. Evaluering vedrørende telekørsel.....	27
Sag til orientering: .....	30
10. Redegørelse til ministeren om flextur .....	30
11. Meddelelser .....	31
12. Eventuelt.....	32

**Sager til beslutning:****I. Budgetudkast 2017****Sagsnummer:**

201605-14578

**Resumé:**

Administrationen fremlægger budgetforslag 2017 med budgetoverslag for 2017-2020 til godkendelse. Desuden fremlægges forventet regnskab 2016 til orientering.

Desuden fremlægger administrationen et oplæg til særskilt drøftelse af vurderinger for passagerudviklingen i de kommende år.

Frem til 2015 var der indregnet en årlig vækst på 2,5 %. I budget 2016 er indregnet uændret passagertal i forhold til 2015.

**Sagsfremstilling:**

Administrationen aflægger forventet regnskab for 2016 til orientering, og fremsætter budgetforslag 2017 med budgetoverslag for 2017-2020 til godkendelse. Budgetforslaget fremsættes på nuværende tidspunkt så det kan indgå i budgetforberedelsen i Region Syddanmark og kommunerne.

Det endelige budget 2017-20 skal i henhold til Lov og Trafikselskaber vedtages af bestyrelsen inden 15. september.

Budgetforslaget indeholder stillingtagen til afdækning af olierisiko, der ønskes drøftet.

Som bilag vedlægges bilag 1.1 Notat forventet regnskab 2016 og budgetforslag 2017 samt bilag 1.2 Internt forventet regnskab 2016 og budgetforslag 2017 med budgetoverslag 2018-2020.

Notat vedrørende forventet regnskab 2016 og budgetforslag 2017 på kommuneniveau samt Internt forventet regnskab 2016 og budgetforslag 2017 med budgetoverslag 2018-2020 på kommuneniveau fremsendes til de enkelte kommuner.

**Kollektiv trafik****Hovedtal**

Ejerbidraget til kollektiv trafik forventes i regnskab 2016 at udgøre 374,6 mio. kroner. Det er en merudgift på 20,5 mio. kroner i forhold til budgettet, hvilket svarer til en afvigelse på 5,8 %.

Hovedtallene for kollektiv trafik fremgår af tabel 1.

Tabel 1: hovedtal for den kollektive trafik.

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
<b>Busdrift</b>					
Indtægter	-235,3	-237,2	-236,0	-232,9	-238,8
Bruttoudgifter	510,7	515,3	497,1	511,4	494,4
Busdrift netto	<b>275,5</b>	<b>278,2</b>	<b>261,1</b>	<b>278,5</b>	<b>255,6</b>
Opkrævede fællesudgifter	62,9	63,6	70,0	72,4	75,5
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>338,3</b>	<b>341,8</b>	<b>331,1</b>	<b>350,9</b>	<b>331,2</b>
<b>Ejerbidrag telekørsel</b>	<b>14,6</b>	<b>19,0</b>	<b>23,0</b>	<b>23,7</b>	<b>25,1</b>
<b>Ejerbidrag</b>	<b>353,0</b>	<b>360,8</b>	<b>354,1</b>	<b>374,6</b>	<b>356,2</b>

**Forventet regnskab for 2016**

De væsentligste forklaringer til afvigelsen fra budget 2016 er angivet nedenfor:

- **Indtægterne** er 3,1 mio. kroner lavere end budgetteret, svarende til 1,3 %. Mindreindtægten skyldes primært:
  - Vigende passagertal i Odense
- **Bruttoudgifterne** forventes at være 20,5 mio. kroner større end budgetteret, svarende til 4,5 %. Merudgiften skyldes primært:
  - Merudgifter på 9,2 mio. kr. for Region Syddanmark, 7,9 mio. kr. for Odense Kommune som følge af letbanearbejderne i Odense. Der skal bruges flere busser og mere køretid for at opretholde den samme service som i 2015.
  - 1,9 mio. kr. i merudgifter i Faaborg-Midtfyn kommune som følge af ændrede ringetider på skolerne, der medfører indsættelse af mere kørsel og flere busser.
  - Merudgifter på 2,4 mio. kr. som følge af omstillingsudgifter til ny kontrakter i Odense Kommune og for Region Syddanmark.
  - 0,8 mio. kroner i lavere kørselsudgifter i Nordfyns Kommune som følge af udbud og ny kørselskontrakt.
  - Lavere kørselsudgifter om følge af indeksregulering. Faldet i indeks forventes at medføre, at entreprenørudgifterne bliver 11 mio. kroner lavere end budgetteret. Dette modsvares af forventede udgifter på 11,4 mio. kroner i forbindelse med afdækning af olierisiko.
- **Fællesudgifterne**  
Der forventes et merforbrug på 1,7 mio. kroner i 2016, der skyldes opgradering af telefonsystem, ansættelse af trafikassistent, samt en oprindelig udmeldt besparelse der ikke får helårseffekt i 2016. Derudover kommer udgifter til rejsekortet på 5,8 mio. kroner.
- **Anlægsprojekter** er 2,2 mio. kr. højere end budgetteret. Det skyldes, at nogle projekter ikke blev afsluttet i 2015.

- **Ejerbidrag ifm. telekørselsudgifter** forventes at blive 0,7 mio. kroner højere end budgetteret. Dette skyldes primært, at antallet af passagerer i telekørselsordningen forventes at stige med ca. 9.900 passagerer i forhold til budget, svarende til 5,9 %. Der forventes flere passagerer i Nordfyn og Faaborg-Midtfyn kommuner. Det modsvares i et vist omfang af færre passagerer i primært Odense, Svendborg og Nyborg kommuner i forhold til budgettet. Merudgiften skyldes øgede entreprenørudgifter som følge af den øgede aktivitet.

### **Budgetforslag for 2017**

De overordnede forklaringer til budgetforslag 2017 er angivet nedenfor:

- **Det samlede ejerbidrag** til kollektiv trafik er 18,4 mio. kroner mindre end forventet regnskab for 2016. Faldet udgør 4,9 %.
- **Passagerudvikling.** Passagerudviklingen er beregnet på baggrund af passageranalysen.  
I Odense Kommune forventes et fald på 6 %, som følge af helårsvirkning af Handleplan 2016 og takststigning. For Region Syddanmark forventes en stigning på 1,9 % som følge af indførelsen af R-busnettet.
- **Indtægterne** for 2017 er 5,9 mio. kroner større end forventet regnskab 2016. Der er ikke indregnet takststigninger, da takststigningsloftet er udnyttet. Stigningen i indtægter stammer væsentligst fra provenu som følge af, at "Odense for en tier" ophører samt passagervæksten som følge af R-busnettet. Indtægtsbudgettet er baseret på den sammensætning af takster og rejsehjemmel, der er kendt i 2016. Med overgangen til Rejsekort og indførelsen af Takst Vest vil ændringer forekomme.
- **Bruttoudgifterne** er 18,4 mio. kr. lavere end forventet regnskab for 2016. Bruttoudgifterne for 2017 er opgjort med baggrund i kendskab til de foreløbige køreplaner fra august 2016 samt forventningerne til køreplansskiftet i december 2016. Udgifterne ændres primært på grund af:
  - Lavere kontraktudgifter for Region Syddanmark og Nordfyns Kommune som følge af ny kørselskontrakt.
  - Lavere kørselsudgifter i Odense Kommune som følge af Handleplan 2016.
  - Øgede kørselsudgifter i Faaborg-Midtfyn kommune, da nyt betjeningskoncept for skoleruterne får helårsvirkning.
- **Olierisiko** udgør 17 % af entreprenørudgifterne på 464 mio. kroner, svarende til 78,9 mio. kroner. Det indstilles, at bestyrelsen godkender afdækning på 25 % af olierisiko, hvilket svarer til næsten fuld budgetsikkerhed, og vil være på niveau med tidligere års afdækning.
- **Rammen for fællesudgifterne** udgør 64,5 mio. kroner i 2017. Derudover forventes merudgifter til rejsekortet på 9,3 mio. kroner.
- **Rammen for anlægsprojekter** udgør 3,6 mio. kroner. Det indstilles at den reduceres med 50 % til 1,8 mio. kroner pga. indtrædelse i rejsekortet.

- **Ejerbidrag telekørselsudgifter** forventes at være 1,4 mio. kroner svarende til 5,4 % højere end forventet regnskab for 2016. Stigningen skyldes et fortsat øget aktivitetsniveau. Forventningerne til telekørsel er indregnet ud fra kommunernes nuværende niveau og servicetilbud samt forventning til udviklingen i kørslen.

### Flextrafik

I nedenstående tabel 2 er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2014 til 2017 vist.

Tabel 1: Antal personture

Antal personture	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Handicapkørsel	117.786	119.712	121.881	127.902	121.247
Anden kørsel	616.422	511.885	296.518	303.074	288.808
<b>Handicap og anden kørsel</b>	<b>734.208</b>	<b>631.597</b>	<b>418.399</b>	<b>430.976</b>	<b>410.055</b>
Telekørsel*	101.429	138.753	167.655	177.547	187.160
I alt	835.637	770.350	586.064	608.523	597.215
Siddende Patientbefordring*	219.404	224.114	229.833	224.473	230.000
<b>I alt</b>	<b>1.055.041</b>	<b>994.464</b>	<b>815.887</b>	<b>832.996</b>	<b>827.215</b>

\*Telekørsel udgiftsføres under busdriften. Når telekørsel medtages i denne tabel er det udtryk for at telekørsel driftsmæssigt hænger sammen med øvrige kørselsordninger i Flextrafik og er en del af den samlede aktivitet, som muliggør en øget koordinering.

Det fremgår af tabellen, at antallet af personture til handicap- og anden kørsel i 2016 forventes at udgøre 13.000 flere personture end budgetteret, hvilket er en stigning på 3 %. Den forventede stigning i forhold til budget skyldes:

- En stigning i handicapkørsel på 6.000 ture primært Nyborg og Odense.
- En stigning i specialskolekørsel på 16.500 ture primært i Assens, men også Nordfyn og Kerteminde.
- Et fald i genoptræningskørsel på 11.200 ture primært i Faaborg- Midtfyn og Kerteminde kommuner. Hertil kommer fald i andre kommuner fordelt på forskellige ordninger.

### 2017

I budgetforslag 2017 forventes et fald i antallet af ture på 4,8 % svarende til 21.000 personture. Faldet skyldes blandt andet kommunernes opstramning af visitationen, samt at Nyborg Kommune har valgt at udbyde kørslen selv fra marts 2017.

På bestyrelsesmødet den 9. juni fremlægges en administrationsanalyse, der vil indgå i kommunernes overvejelser om, hvordan kørslen skal udbydes i 2017.

### Hovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 3.

Tabel 3: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regn- skab 2016	Budgetforslag 2017
Indtægter	-6,5	-6,7	-6,8	-7,1	-6,6
Entreprenørudgifter	119,8	96,8	65,9	67,4	63,8
<b>Flex udgifter netto</b>	<b>113,2</b>	<b>90,0</b>	<b>59,1</b>	<b>60,3</b>	<b>57,2</b>
Fællesudgifter	28,3	24,6	21,1	20,9	20,2
<b>Ejerbidrag</b>	<b>141,5</b>	<b>114,7</b>	<b>80,2</b>	<b>81,2</b>	<b>77,4</b>

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.

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

### 2016

Ejerbidraget forventes i 2016 at udgøre 81,2 mio. kroner. Det svarer til en mindreudgift på 1 mio. kroner eller 1,2 % i forhold til budget 2016.

### 2017

Ejerbidraget for 2017 forventes at udgøre 77,4 mio. kroner. Det er 3,8 mio. kroner eller 4,6 % mindre end forventet 2016, hvilket skyldes det faldende aktivitetsniveau.

Entreprenørudgiften pr. persontur forventes i 2017 at være 141 kroner, hvilket er 2 kr. mindre end forventet regnskab 2016. Faldet skyldes primært sammensætningen af kørselstyper, så den relative andel af dyre kørsler bliver mindre.

Der gennemføres udbud af kørslen til kontraktstart i marts 2017. Det vil påvirke udgifterne.

Udviklingen i fordelingen af fællesudgifter pr. persontur for de enkelte kørselstyper fremgår af nedenstående tabel 4.

Tabel 2: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner		Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
<b>Faste fællesudgifter</b>	Kommunal kørsel	21,8	25,1	24,9	24,7
	Siddende patientbefordring*	25,4	26,9	26,3	26,1
<b>Variable fællesudgifter</b>	SBH-kørsler	14,2	11,7	10,4	10,9
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	8,9	7,3	6,5	6,8
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	10,7	8,8	7,8	8,1
	Specialscolekørsel	17,8	14,6	13,0	13,6
	Telekørsel	21,3	17,5	15,6	16,3

\*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.

### 2016

De faste fællesudgifter forventes at blive lidt lavere end budgetteret, men højere end i 2015, mens samtlige variable udgifter forventes lavere end budget 2016.

Stigningen fra 2015 til 2016 skyldes mistede stordriftsfordele som følge af stort fald i antal ture.

### 2017

Der forventes et lille fald i de faste fællesudgifter og en stigning i de variable.

Der er en forventning om at reducere de fastefællesudgifter mere end faldet i antal ture, hvorimod de variable fællesudgifter stiger som følge af faldet i antal ture.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender budgetforslag 2017 og budgetoverslag 2018-20, herunder:
  - En afdækning af olierisiko med 25 %
  - At der eventuelt sker en tilretning af passagerantal og passagerindtægterne i forbindelse med udarbejdelse af endelig budget, afhængig af drøftelserne omkring mål for flere passagerer.
- Tager forventet regnskab for 2016 til efterretning.

### **Vedtagelse:**

*Budgetforslag 2017 og budgetoverslag 2018-20 blev godkendt som indstillet. Forventet regnskab for 2016 blev taget til efterretning.*

### **Bilag:**

Bilag 1.1

Notat forventet regnskab 2016 og budgetforslag 2017.

Bilag 1.2

Internt forventet regnskab 2016 og budgetforslag 2017 med budgetoverslag 2018-2020.

## **2. Gratiskørsel med institutions- og skolebørn**

### **Sagsnummer:**

201605-14579

### **Resumé:**

Bestyrelsen har givet mulighed for gratis kørsel til særlige aktiviteter i Odense Kommune for skole- og institutionsbørn i perioden 1. august 2015 – 1. august 2016. Ligeledes har 8. og 9. klasser i hele FynBus' område i skoleåret 2015/2016 mulighed for at køre gratis til DRs arrangementer "Public Outreach".

Administrationen foreslår, at de to ordninger permanentgøres – under forudsætning af, at Odense Kommune godkender de budgetmæssige konsekvenser vedr. institutions- og skolebørn. Administrationen foreslår endvidere, at der som et 1-årigt forsøg etableres en tilsvarende gratisordning for institutioner og skoler i FynBus' øvrige områder.



**Sagsfremstilling:**

På bestyrelsesmødet 16. juni 2015 vedtog bestyrelsen at give mulighed for gratiskørsel for skole- og institutionsbørn i Odense til særlige aktiviteter i Odense. Kørslen gennemføres som et projekt fra 1. august 2015 – 1. august 2016. Derudover blev der iværksat gratiskørsel for 8. og 9. klasser i hele FynBus' område til arrangementet "Public Outreach" hos DR Fyn i Odense. Kørslen gennemføres som et projekt i skoleåret 2015/2016.

Kørslen til særlige aktiviteter i Odense Kommune var begrænset til udenfor myldretiden i tidsrummene kl. 09-13 og kl. 18-07 på hverdage samt hele døgnet på lørdage, søndage og helligdage indenfor Odense Kommune.

Kørslen blev sat i værk efter aftale med Odense Kommune og Region Syddanmark.

Ordningerne har været en succes. Odense Kommune har udtrykt tilfredshed med ordningen, men har ikke endeligt besluttet, hvorvidt ordningen ønskes videreført. DR Fyn har fremsat ønske om, at lade ordningen med 8. og 9. klasser blive permanent.

Kørslen til DR Fyn har i alt medført op til 4 gruppebestillinger om ugen. Disse kørsler er alle udført med de ordinære busser og har således ikke medført meromkostninger.

Ordningen i Odense har medført en stigning i grupperejser med 140 %, svarende til ca. 55.000 rejser. De fleste af disse ture er gennemført med den ordinære bus, dog er antallet af grupperejser, der kræver ekstra bus, steget med ca. 30 %, svarende til, at der er indsat ekstrabusser på yderligere ca. 150 ture. Der er ingen væsentlige indtægtsmæssige konsekvenser for Odense Kommune under ét, da det typisk er kommunen, der får både indtægten fra og udgiften til rejsehjemler. Der afholdes møde med Region Syddanmark den 27. maj 2016, blandt andet herom.

De samlede meromkostninger til Odense Kommune for ordningen forventes opgjort til 450.000-500.000 kr. årligt. Der er ingen væsentlige indtægtsmæssige konsekvenser for Odense Kommune under ét, da det typisk er kommunen, der får både indtægten fra og udgiften til rejsehjemler. Det oprindeligt anslåede budget for Odense Kommune var ca. 140.000 kr. årligt.

Da betalingsmodellen for ekstrabusser er ændret med den nye kontrakt for buskørsel i Odense fra august 2015, er det svært at sammenligne omkostninger for variabel kørsel fra 2014/15, der var udgangspunkt for vurderingen af omkostningerne til ordningen, til 2015/16.

I den nye model indgår alle variable omkostninger, også andelen af den faste busomkostning. Til sammenligning indgik den faste busomkostninger frem til august 2015 ikke i betalingen for dubleringskørsel, da det blev udført med busser, der var dedikeret til dubleringskørsel, men hvor den faste betaling blev henregnet til den køreplanlagte kørsel. Prisen pr. ekstratur er således steget markant efter kontraktskiftet.

Såfremt ordningen i Odense udvides til at omfatte hele FynBus' område, vil det have størst betydning for de regionale ruter samt bybusserne i Svendborg, Nyborg og Middelfart.

For de regionale ruter vurderes en sådan ordning at medføre en stigning med ca. 65 ture årligt, svarende til en meromkostning på 50.000 - 100.000 kr. Hertil vil komme et årligt indtægtstab i størrelsesordenen 100.000 - 200.000 kr. Den samlede nettoudgift er 150.000 - 300.000 kr. Ordningen vil kunne generere op til 35.000 flere kunder.

I bybussystemerne udover Odense vil der ikke være afledte driftsomkostninger, medmindre der konkret aftales indsættelse af ekstrabusser med de respektive kommuner. Det vil alene være serviceniveauet for de øvrige kunder, der kan blive påvirket af mere trængsel i busserne på de rejser hvor der er skoleklasser med.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- At ordningen med 8. og 9. klassers transport til DR Fyn gøres permanent.
- At ordningen med gratiskørsel for institutioner og skoler i Odense til særlige aktiviteter gøres permanent, under forudsætning af Odense Kommunes godkendelse af de budgetmæssige konsekvenser.
- At der som et 1-årigt forsøg etableres en tilsvarende gratisordning for institutioner og skoler i FynBus' øvrige områder.

#### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

### **3. Forslag til placering af R-busnet**

#### **Sagsnummer:**

201605-14581

#### **Resumé:**

*Administrationen foreslår i forlængelse af Trafikplan 2014-2017, at der etableres en R-busnet i FynBus' område.*

*På baggrund af en analyse foreslås et R-net, der vil aktivere ca. 18.000 køreplantimer pr. år til en driftsudgift på ca. 8,4 mio. kr. årligt. Hertil kommer en R-bus mellem Fredericia og Middelfart med et ressourceforbrug på ca. 2.500 køreplantimer.*

#### **Sagsfremstilling**

I Trafikplan 2014-17 foreslår FynBus, at der indføres et R-busnet: (Trafikplanen side 67):

"FynBus foreslår, at det overordnede busnet udvikles hen imod de overordnede principper i det R-net, som Movia har haft succes med i Region Sjælland. R-nettet er et højfrekvent rutenet med mindst ½-timesdrift i tidsrummet 6-20, hvor der desuden tilstræbes afgang på faste minuttal.

R-nettet er målrettet erhvervspendlere og indkøbs- og fritidsrejser, og kan naturligvis også bruges af uddannelsessøgende, men er ikke planlagt efter skolers møde- og slut-tider. Køreplanernes udgangspunkt er at understøtte tog og arbejdspladser.

I forhold til det nuværende serviceniveau vil der være tale om en driftsudvidelse i formiddagstimerne og de tidlige aften timer. Forbedret betjening i disse tidsrum angiver MOVIA som en af årsagerne til en passagervækst på op til 17 % i løbet af de se-neste 2 år, da kunderne har fået et enkelt og genkendeligt servicetilbud.”

I 2015 gennemførte FynBus udbud af den regionale trafik, som bl.a. indeholdt option på op-gradering af nogle ruter til R-busser. Resultatet af udbuddet medførte en besparelse, der gav mulighed for driftsudvidelser, herunder udnyttelse af optioner, indenfor Region Syd-danmarks rammebevilling.

På bestyrelsesmødet d. 4. februar 2016 vedtog bestyrelsen, at udnytte optionen på R-busser. Det blev ligeledes besluttet, at administrationen udarbejder en analyse, der beskri-ver forslag til udmøntning af optionen til beslutning i FynBus' bestyrelse og Region Syddan-marks Udvalg for Regional Udvikling.

Optionen på R-busser er nærmere beskrevet i udbudsmaterialet vedr. den regionale kørsel. R-busserne skal være det regionale trafiksystems rygrad, hvor flere busafgange skal sikre fynboernes muligheder for ærinde- og fritidsrejser samtidig med, at busserne også bruges i pendlingssammenhæng.

R-busser defineres ved, at de eksisterende ruter forbedres med flere afgang om formidda-gen og først på aftenen. Driftsomfanget er nærmere planlagt til at være mindst halvtimes-drift i tidsrummet fra ca. kl. 6:00 – 20:00 på hverdage og lavere frekvens herudover.

Kørselsomfanget på de udbudte optioner er overslagsmæssigt beregnet ud fra de nuværen-de køretider og fremgår af Tabel I.

Tabel I - Kørselsomfanget på de udbudte optioner

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

Indførelse af et R-net vil aktivere ca. 18.000 køreplantimer pr. år. På baggrund af Tide Bus' tilbud på den regionale kørsel, vil det medføre en driftsudgift på ca. 8,4 mio. kr. årligt.

R-busnettet etableres med brug af de busser, der allerede er bestilt ved kontraktindgåelsen og vil blive iværksat ved køreplansskiftet i december 2016.

Succesmålet er, at den udvidede kørsel opnår en selvfinansieringsgrad på 50 %, som traditionelt har været Region Syddanmarks præstationsmål for initiativer igangsat af trafiksselskaberne.

Etableringen af R-nettet 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 er ca. 4,4 mio. kr. ved en gennemsnitsindtægt på 18 kr. pr. rejse i den regionale trafik. Den budgetterede selvfinansieringsgrad er således 52 %.

I analysen er beskrevet de nuværende forudsætninger for R-nettet og hvordan køreplantimerne skal anvendes.

Det bemærkes, at FynBus sideløbende med R-nettet samarbejder med Sydtrafik omkring mulighederne for et nyt trafiksystem omkring Lillebælt med en R-bus mellem Fredericia og Middelfart. Rentabiliteten og kundegrundlaget skal kortlægges og det vurderes, at en opgradering af fx rute 105 mellem Fredericia og Middelfart til halvtimesdrift, vil medføre et ressourceforbrug på ca. 2.500 køreplantimer.

## Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender forslag til R-busnet.

## Vedtagelse:

*Godkendt som indstillet.*

## Bilag:

Bilag 3.1

Rapport Analyse til forberedelse af R-net. Maj 2016.

## 4. Principper vedrørende udmøntning af midler til kortkonvertering

### Sagsnummer:

201605-14582

### Resumé:

Den 21. maj 2015 besluttede bestyrelsen, at nuværende kunder med et elektronisk buskort hos FynBus ikke skal betale for overgangen til rejsekortet, som normalt koster 50 kr. Der blev afsat 5,5 mio. kr. til formålet.

Administrationen forelægger nu forslag til, hvordan beslutningen implementeres i overensstemmelse med tidsplanen for indførelse af rejsekortet i FynBus. Herunder defineres blandt andet hvad en aktiv kunde er, hvilken type rejsekort der berettiger til ordningen og hvilket tidsforløb der er tale om. Endelig bestemmes hvilke betingelser der gælder ifm. de forskellige relevante FynBus produkter.

### Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet den 23. oktober 2014 blev det besluttet, at FynBus tilslutter sig rejsekortet.

Der er fra Rejsekortets side fastlagt et gebyr på 50 kr. for at oprette et rejsekort. På bestyrelsesmødet den 21. maj 2015 besluttede bestyrelsen, at nuværende kunder med et elektronisk buskort hos FynBus ikke skal betale for overgangen til rejsekortet. Der blev afsat 5,5 mio. kr. til formålet.

På bestyrelsesmødet den 6. april 2016 vedtog FynBus' bestyrelse en opdateret tidsplan for implementering af rejsekortet, hvor implementeringen blev udskudt med 2½ måned til den 15. januar 2017.

Ud fra den tilpassede implementeringsplan er der lavet en plan for at få FynBus-kunderne over på rejsekortet som præsenteres i det følgende:

Vigtigste datoer:

- **15. januar 2017:** Alle busser har rejsekort-udstyr i busserne, og kunder med et rejsekort vil kunne benytte det i busserne på Fyn.
- **31. marts 2017:** Sidste dag nuværende FynBus-produkter kan bruges i busserne. Fra 1. april 2017 vil kunderne skulle bruge et rejsekort eller en kontantbillet

FynBus foreslår at følgende betingelse skal være opfyldt for, at en kunde kan få kompensation for overgangen til rejsekortet:

#### En aktiv FynBus-kunde

Alle aktive FynBus-kunder kan blive kompenseret for overgangen til rejsekortet.

En aktiv FynBus-kunde defineres som en kunde, der i perioden 1. september 2016 til 31. januar 2017 har benyttet sit KVIKkort/turkort/Værdikort mindst 5 gange, eller haft en betalt periode på et periodekort hos FynBus.

Hvis definitionen af en aktiv kunde var brugt i perioden 1. september 2015 til 31. januar 2016, ville dette omfatte ca. 78.000 kunder.

#### Antal kort der kan kompenseres

Alle kunder i FynBus oprettes med et cpr.nr. undtagen de anonyme kort; turkort og værdikort.

For at bestille et KVIKkort skal man være fyldt 18 år, da der stilles krav om at etablere en betalingserviceaftale. Skal man have et KVIKkort til et barn, skal en person, der er fyldt 18 år bestille på vegne af barnet.

Adgangen til at få kompensation i overgangen til rejsekort begrænses således, at en voksen kun kan bestille ét voksen- og ét barne-rejsekort, dog kun hvis kunden har tilsvarende FynBus kort.

**Rejsekort flex eller rejsekort personligt.**

Det vil desuden være en betingelse for at blive kompenseret for overgangen til rejsekortet, at kunden opretter et rejsekort flex eller rejsekort personligt.

**I hvilket tidsrum kan et rejsekort kompenseres**

FynBus kunder, der opfylder betingelserne ovenfor, kan få kompenseret overgangen til rejsekortet i perioden fra 1. december 2016 til 28. februar 2017. Muligheden for at kunne få kompensation vil på den baggrund udløbe den 28. februar 2017, dog således at "først til mølle"-princippet vil blive benyttet, og hvis det afsatte beløb er brugt før den 28. februar 2017, kan der ikke gives kompensation.

Derudover er følgende planlagt for overgangen fra FynBus kort til rejsekortet.

**Bestillingsforløb for FynBus-kunder:**

Da rejsekortet er et fælles produkt, hvor bestillingen af rejsekort sker via rejsekort.dk, er det ikke muligt, at FynBus-kunder undgår at betale kortgebyret for rejsekort personligt og rejsekort flex.

For at kunne kompenseres FynBus-kunder for overgangen til rejsekortet, skal kunden ansøge om et rejsekort via FynBus hjemmeside.

FynBus-kunden skal oplyse cpr. nr. eller kundenummer. Når det kan valideres, at personen er en aktiv FynBus-kunde, ledes personen videre i bestillingsforløbet på rejsekort.dk, hvor man bestiller og betaler for sit rejsekort. Er personen ikke aktiv FynBus-kunde, vil kunden ikke blive kompenseret for overgangen til rejsekortet.

Når kunden får sit rejsekort flex eller rejsekort personligt og bruger det første gang, vil der blive sat 50 kroner ind, som kunden kan rejse for, hvilket svarer til kortgebyret.

**Konverteringsplanen for hvert produkt:****KVIKkort**

Kunder, der i dag har et KVIKkort, vil med fordel kunne bestille et rejsekort personligt eller rejsekort flex. Med disse to typer rejsekort, vil kunden have mulighed for at tage andre med på sit rejsekort. Ønsker man at kunne dele sit rejsekort med fx den øvrige husstand, skal kunden vælge et rejsekort flex.

Den sidste dag, hvor kunder kan bestille nye KVIKkort eller et erstatningskort, er den 14. januar 2017. Herefter skal de bestille et rejsekort, hvis de mister deres KVIKkort. Kunderne med eksisterende KVIKkort kan bruge dem frem til og med 31. marts 2017.

**Turkort/Værdikort**

Kunder, der i dag har et turkort eller værdikort, har valgt anonyme kort. Derfor forventes det, at en del af disse kunder vælger et rejsekort anonymt. Denne rejsekort-type har dog de færreste fordele, så kunderne opfordres til at vælge et rejsekort personligt eller rejsekort flex.

Ligesom for KVIKkort-kunder vil den 14. januar 2017 være den sidste dag, hvor kunder med turkort/værdikort kan fylde kortet op eller købe nyt.

**Storkunde-KVIKkort**

Storkunde-KVIKkort skal flyttes over på Rejsekort Erhverv, hvor man som fx institution bestiller rejsekort flex, men hvor brugeren fx er en medarbejder eller en beboer. Det er institutionen, der betaler for rejsekort erhverv.

Storkunderne vil i løbet af de første måneder i 2017 blive hjulpet over på et rejsekort erhverv.

**Periodekort**

Kunder, der har et periodekort hos FynBus, vil skulle vælge et periodekort på rejsekortet. Der udbydes 2 varianter af periodekortet:

- ét fastprisprodukt, hvor kunden betaler for strækningen mellem a og b samt
- ét kombikort, hvor man både betaler for en fast strækning, og har muligheden for at rejse udenfor denne strækning ved at betale særskilt for disse ture.

**Erhvervskort**

Kunder med et Erhvervskort, hvor arbejdsgiveren betaler for en 1-årig periode og efterfølgende afregner med medarbejderen via lønnen, skal have et periodekort på rejsekortet. Afregningen af periodekortet sker, som i dag, mellem arbejdsgiver og arbejdstager.

Overgangen fra det nuværende Erhvervskort til et rejsekort periodekort vil ske i de første måneder af 2017.

**10+2-ordningen**

I dag kan kunder, der tilmelder sig FynBus 10+2-ordning, få 2 betalingsfrie måneder på deres periodekort, hvis de har betalt uafbrudt i 10 måneder via betalingservice.

Rejsekort kan ikke betales via betalingservice, derfor bliver det ikke muligt at tilbyde en lignende ordning på rejsekortet. Ordningen bliver derfor lukket pr. 31. marts 2017. FynBus-kunderne vil i stedet skulle vælge mellem et fastprisprodukt eller et kombikort.

Tilmelding for nye kunder kan ske senest 31. oktober 2016, hvor en kunde kan nå at betale for 6 måneder. Alt efter hvor mange måneder kunden har betalt for til marts 2017, vil kunden få sin optjente rabat udbetalt til sin nem-konto i april 2017.

**Skolekort**

Skolekort-kunderne skal have et fastprisprodukt mellem skole og hjem. Skolerne vil, som i dag, kunne bestille for et helt skoleår på én gang. Ændringen til skolekort på rejsekort medfører, at bestillingen skal foregå i et andet bestillingssystem.

Skolerne har i løbet af foråret 2016 bestilt skolekort for skoleår 2016/2017. Overgangen til skolekort på rejsekort vil derfor ske i løbet af foråret 2017, med virkning fra skoleåret 2017/2018. Det betyder, at eleverne i en periode fra april 2017 til slut juni 2017 vil køre på skolekort, der ikke kan "bippes", da udstyret er fjernet fra busserne.

**Ungdomskort**

Situationen omkring Ungdomskortet er pt. uafklaret på landsplan. Der arbejdes på en løsning.

**Samlet tidsplan**

En samlet tidsplan præsenteres i mødet.

FynBus forventer, at kunne varsle ophør af FynBus produkter offentligt i Statstidende medio juni 2016 samt via opslag på hjemmesiden, skærme i busserne m.m.

**Indstilling**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender den fremlagte plan for konvertering til rejsekort

**Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

**5. Udbud af flextrafik FG5/FV5****Sagsnummer:**

201605-14583

**Resumé:**

*FynBus udarbejdes i fællesskab med Midttrafik og Sydtrafik udbud af Flextrafik med kontraktstart 1. marts 2017.*

*På mødet forelægges forslag til ændringer af principiel karakter og derudover orienteres om øvrige vigtige ændringer i udbudsmaterialet. Forslagene er fælles for alle tre selskaber.*

**Sagsfremstilling:**

I forbindelse med udarbejdelse af kontraktmaterialet til udbud af Flextrafik, har de tre trafikelskaber, FynBus, Sydtrafik og Midttrafik, behandlet forslag til ændringer fra branchen, vognmænd, chauffører samt juridiske og driftsmæssige forhold. I nedenstående fremlægges to sager til beslutning (1- 2) samt to (3 til 4) sager til orientering:

**Til beslutning:****I. Sikkerhedsstillelse i udbud af garantivogne**

Garantivogne bliver udbudt i de områder, hvor trafikelskaberne har behov for forsyningssikkerhed, eksempelvis på Odense Universitetshospital. Der er derfor behov for at sikre, at det er økonomisk sunde virksomheder, der afgiver tilbud på garantivogne, således at der er højst mulig sikkerhed for, at selskabet kan levere vognkapacitet i hele kontraktperioden.

For at sikre dette foreslås det at indføre en sikkerhedsstillelse i form af forhåndstil-sagn/bankgaranti pr. afgivet tilbud på kr. 10.000 pr. garantivogn. Afhængigt af kontraktlængderne udgør kontraktsummen pr. garantivogn mellem 1,5 og 3,5 mio. kroner.



Til sammenligning har Movia sikkerhedsstillelse - afhængigt af vognstørrelse – på kr. 25.000/kr. 50.000, og Nordjyllands Trafikselskab har ingen krav om sikkerhedsstillelse.

Tidligere gennemførte udbud af specialkørsel i Midttrafik og FynBus, hvor der har været krav om sikkerhedsstillelse, har ikke givet anledning til spørgsmål fra branchen. Derudover er det FynBus vurdering, at vognmænd med en sund økonomi, ikke har undladt at afgive tilbud pga. kravet til sikkerhedsstillelse.

## 2. Indeksregulering/genforhandling

I 2014 blev det besluttet, at flexkontrakterne skulle forlænges med 1 år. Indeksreguleringen er baseret på Trafikselskaberne i Danmark omkostningsindeks. I henhold til de indgåede kontrakter, blev kontrakterne reguleret med – 2,83 % pr. 1. marts 2016.

FynBus modtog på den baggrund henvendelse fra flere vognmænd, der havde oplevet et økonomisk pres som følge af indeksreguleringen samt lovændringer. På bestyrelsesmødet den 6. april 2016 besluttede bestyrelsen, at det ikke er muligt at give økonomisk kompensation, som følge af lovændringer og negativ indeksregulering.

Det blev videre besluttet, at FynBus skal vurdere beregningsmodellen bag indeksreguleringen og genforhandlingsklausul i kommende udbud.

FynBus fremlægger forslag om, at prisreguleringen fortsat foretages ud fra Trafikselskaberne i Danmark prisindeks, som også anvendes i Movia og delvist i Nordjyllands Trafikselskab, men over et gennemsnit af de seneste 12 måneder frem for indekstallet pr. marts.

Ligeledes foreslås, at der indføres en genforhandlingsklausul, der giver mulighed for forhandlinger om evt. kompensation til vognmændene som følge af lovkrav, der afviger væsentlig fra den fastsatte indeksregulering, medmindre der er taget højde for det i ny lovgivning.

### Til orientering:

## 3. Kontraktlængde

Bestyrelsen besluttede den 21. maj 2015, at forlænge de nuværende Flextrafik kontrakter med 1 år.

Midttrafik, Sydtrafik og FynBus har efterfølgende undersøgt fordele og ulemper ved at have længerevarende kontrakter i Flextrafik. Undersøgelserne har taget udgangspunkt i tilbagemeldinger/anbefalinger fra kontaktudvalgene med brancherne samt vurdering af de økonomiske og ressourcemæssige forhold omkring administrative processer og påvirkning på entreprenørernes timepriser.

Ud fra disse undersøgelser, er det besluttet, at kontraktlængden på de variable udbud frem over skal være to år og udbud af garantivogne på enten to eller fire op. Sidstnævnte er op til hvert enkelt trafikselskab.

#### 4. Kontraktoverdragelser/underleverandører

Mængden af kontraktoverdragelser kræver i perioden omkring kontraktstart en del administrative ressourcer. Derfor er det besluttet at begrænse kontraktoverdragelser i perioden 3 måneder før frem til 3 måneder efter kontraktstart. Derudover er udbudsreglerne ændret, hvilket betyder, at underleverandører fremover skal tillades, hvilket også forventes at begrænse overdragelsen af kontrakter.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender sikkerhedsstillelse på kr. 10.000 pr. garantivogn (Punkt 1)
- Godkender ændringen i beregningen af indeksregulering til en årlig regulering baseret på et gennemsnit over den seneste 12 måneders periode, samt indførelse af genforhandlingsklausul, der giver mulighed for kompensation til vognmændene i forbindelse med lovændring (Punkt 2)
- Tager orienteringen vedrørende punkterne 3 og 4 til efterretning.

#### **Vedtagelse:**

*Punkt 1 og 2 blev godkendt som indstillet, og punkt 3 og 4 blev taget til efterretning.*

#### **Sager til drøftelse:**

#### **6. Takst Vest – ny takstmodel**

##### **Sagsnummer:**

201605-14585

##### **Resumé:**

*De seks selskaber DSB, Arriva, NT, Midttrafik, Sydtrafik og FynBus har fremlagt et forslag til en takstreform, benævnt Takst-Vest for Transport- og Bygningsminister Hans Christian Schmidt og partiernes transportordfører den 24. maj 2016. Et politisk flertal støtter forslaget. For FynBus betyder Takst-Vest især, at der skal ske ændringer i rejsekorttaksterne og månedskorttaksterne. Administrationen fremlægger forslag til drøftelse.*

##### **Sagsfremstilling:**

De seks selskaber DSB, Arriva, NT, Midttrafik, Sydtrafik og FynBus har fremlagt et forslag til en takstreform, benævnt Takst-Vest for Transport- og Bygningsminister Hans Christian Schmidt og partiernes transportordfører d. 24. maj 2016.

Et politisk flertal støtter forslaget og vil gennemføre en ændring af Lov om Trafikselskaber som muliggør indførelsen af Takst-Vest. Samtidig er Takst-Sjælland også klar til endelig beslutning. Det forventes at de to takst-reformer, som har en lang række fælles elementer, vil kunne træde i kraft i løbet af foråret 2017.

For FynBus betyder Takst-Vest især, at der skal ske ændringer i rejsekorttaksterne og månedskorttaksterne:

- de første rejser på rejsekortet bliver dyrere, mens kunder der rejser hyppigt på rejsekortet vil få lavere priser,
- Månedskortpriser vil blive reduceret for 3-6 zoners rejser, for at give kunderne bedre mulighed for at vurdere hvornår den bedst kan betale sig at benytte et månedskort

Prisændringerne vil betyde et indtægtstab på op til 4 mio. kr., svarende til ca. 2 % af de samlede billetindtægter. Tabet opstår fordi;

- FynBus skal øge rabatten på rejsekortet, således at rabatten bliver den samme som i de andre selskaber (fælles rabatsatser i Takst-Vest),
- FynBus skal reducere prisen på nogle månedskort for at få en mere ensartet sammenhæng mellem rejsekort- og månedskortpriser.

Det endelige indtægtstab kan beregnes når de endelige takster forlægges til bestyrelses godkendelse senere i 2016.

Takst-Vest er nærmere beskrevet i bilag 6.1.

De takster som har været anvendt som udgangspunkt for udformningen af Takst-Vest fremgår af bilag 6.1.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter sagen.

#### **Vedtagelse:**

*Sagen drøftet.*

#### **Bilag:**

Bilag 6.1

Notat Takst Vest – takstændringer på Fyn.

## 7. Analyse og vurdering af den fremtidige vækst i den kollektive trafik på Fyn 2017 – 2020.

### **Sagsnummer:**

201605-14587

### **Resumé:**

For at fastsætte det fremtidige passagervækstmål for bustransporten på Fyn, er der i det vedlagte notat foretaget en analyse af nøgletal for 2011-2015 og den aktuelle udvikling i 2016. Udviklingen er sammenholdt med en omverdens analyse og forskellige initiativer til, at få flere passagerer er vurderet.

Med udgangspunkt i analysen og med en forventning om uændrede driftstilskud fra kommunerne og regionen, vurderer administrationen i FynBus, at det nuværende årlige vækstmål på 2,5 % skal nedjusteres til 0 % fra 2017-2020.

### **Sagsfremstilling:**

Baggrunden for analysen er, at de tidligere års vækst er stagneret. FynBus' hidtidige mål om en vækst på 2,5 % om året har i en periode været opfyldt, hvorved det har været muligt at fastholde eller reducere kommunernes og regionens nettobidrag. Den offentlige buskørsel i de øvrige trafikselskaber har dog været under pres i de sidste år, hvor antallet af påstigninger har været faldende.

Med udgangspunkt i uændrede driftstilskud fra kommunerne og regionen, samt den aktuelle udvikling i antal påstigninger i 2015-2016, vurderer administrationen i FynBus, at det nuværende årlige vækstmål på 2,5 % skal nedjusteres til 0 %. Dette er dels begrundet med de landspolitiske prioriteringer ift. den kollektive bustrafik og det faldende passagertal på landsplan, men også at letbanebyggeriet i Odense i en årrække vil påvirke trafikken i Odense med længere rejsetider til følge.

For Odense vurderes væksten i antal påstigninger fra 2015 til 2016, at falde med ca. 6 % og væksten i 2017-2020 afhænger af de konkrete initiativer der iværksættes i Odenses handleplan 2017.

For den regionale kørsel vurderes væksten i antal påstigninger fra 2015 til 2016 at blive 0 %. Med indførelsen af R-nettet i december 2016 vurderes væksten at blive 1,9 % i 2017 voksende til 3,8 % i 2018 og frem. Afhængigt af etableringen af OBC Dannebrogsgade, og omfanget af regionale busser der skal holde her, skal der fratrækkes et passagerfald som følge af den øgede gangafstand.

For de øvrige fynske kommuner vurderes væksten at være ca. 0 % fra 2015 – 2016. "0" væksten i antal påstigninger forventes at fortsætte frem til 2020.

Tabellerne sammenfatter FynBus' vækstforventningerne til antal påstigninger i 2016-2020 i Odense, den regionale kørsel og de øvrige kommuner i procent og antal påstigninger. Væksten i antal påstigninger i Odense afhænger af initiativer i handleplan 2017. Den forventede negative vækst, er i oversigten afstemt letbanebyggeriet, der gradvist afsluttes frem til 2020.

Tabel 1. Procentvis vækst i antal påstigninger

Årlig vækst i %	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020
Odense	-6,0 %	-6,0 %	-4,0 %	-2,0 %	0 %
Regionen	0 %	1,9 %	3,8 %	0 %	0 %
Svendborg	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Øvrige kommuner	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Tabel 2. Antal påstigninger

Årligt antal påstigninger	2016	2017	2018	2019	2020
Odense	7.475.000	7.025.000	6.750.000	6.600.000	6.600.000
Regionen	7.200.000	7.325.000	7.600.000	7.600.000	7.600.000
Svendborg	900.000	900.000	900.000	900.000	900.000
Øvrige kommuner	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000

I notatets omverdensanalyse beskrives forskellige faktorer der påvirker væksten i den kollektive trafik og betydningen for bustransporten. Afslutningsvist opsummeres der i afsnittet "Hvad skal der til for at få flere passagerer?" en række anbefalinger fra KL, Danske Regioner og Trafikselskaberne i Danmark samt effekter af fx udvidet driftsomfang, optimering og prioritering mellem ruter og markedsføring.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter sagen.

**Vedtagelse:**

Sagen drøftet.

**Bilag:**

Bilag 7.1

Rapport Analyse og vurdering af den fremtidige vækst i den kollektive trafik på Fyn 2017-2020.

**8. Administrationsudgifter i forbindelse med Flextrafik****Sagsnummer:**

201605-14580

**Resumé:**

Bestyrelsen har den 10. september 2015 besluttet, at der gennemføres en analyse af det kommunale udgiftsniveau til administration af visiteret kørsel/flexområdet, sammenlignet med udgifterne til FynBus. Borgmesterforum har den 1. december 2015 godkendt analyseformål, kontaktpersoner og analysemetoder. Formålet er, at give kommunerne et bedre grundlag for at beslutte, hvorvidt

*kørslen skal udbydes af den enkelte kommune selv eller af FynBus, samt for at vurdere behovet for eventuelle ændringer i fordelingsnøglen af fællesudgifterne til flextrafik.*

*Analysen viser blandt andet, at med hensyn til de tre kommuner der danner hovedgrundlaget for analysen – Svendborg, Odense og Nordfyns kommuner – vil det være billigst for Svendborg og Odense selv at udbyde rammeaftaler, mens kørselsordningerne i Nordfyn er blevet billigere, efter at kørslen er lagt ind til FynBus.*

*Det er en selvstændig konklusion i rapporten, at det er svært at drage konklusioner på tværs af kommunerne, både lokalt og nationalt, grundet store individuelle forskelle. Endvidere konstateres det, at datagrundlaget for vurdering af kommunernes omkostninger ved egne ordninger er svagt, hvilket svækker analysen.*

*Rapporten indstiller, at den nuværende fordelingsmodel bevares.*

### **Sagsfremstilling:**

#### **Administration af telekørsel i FynBus**

FynBus har sammen med kommunerne i foråret 2016 analyseret udgifterne til administration og kørsel på flexområdet, med henblik på at sammenligne FynBus med kommunerne, se Bilag 8.1.

Baggrunden er, at kommunerne efter i en årrække at have lagt flere og flere opgaver over til FynBus, gerne vil undersøge om det bedre kan betale sig at løse opgaverne selv. Der ses en tendens til, ikke kun på Fyn, at nogle kommuner opretter egne kørselskontorer. I det følgende gives en kort historisk baggrund til brug for den videre drøftelse.

Rapportens konklusioner er følgende:

1. FynBus' administrationsbidrag medfører i nogle tilfælde, at den besparelse der opnås på kørslen i stedet anvendes på administration.
2. To kommuner (Odense og Svendborg) som begge indgår i undersøgelsen, har ved særskilte udbud oplevet lavere priser på fast kørsel end de priser, som er opnået er FynBus. Priserne er inkl. vognmandens administration, og derfor attraktive for kommunerne.
3. Vognmandens dokumentation af kørslen har ikke samme kvalitet, som den dokumentation FynBus leverer. Sammen med dokumentationen følger også services som eksempelvis svar på spørgsmål fra kommunerne, særlige analyser, controlling og rapportering. Det er således et spørgsmål om kommunerne generelt set kan acceptere et lavere serviceniveau for til gengæld at spare administrationsudgifter.
4. Kommunernes dokumentation af administrative udgifter kan ikke gøres op, eller er mangelfuld. Det er derfor vanskeligt at måle udgiftsniveauet hos FynBus op mod kommunernes.
5. Erfaringerne viser at rammeudbud af fast kørsel, hvor vognmanden planlægger kørslen er billigere end udbud af "pakker" hvor FynBus planlægger kørslen. Det skal derfor vurderes om rammeudbud skal være den fremtidige udbudsform, i forhold til fast kørsel, og om kravet om dokumentation skal slækkes.

Analysen har ikke analyseret udviklingen i kørselspriser nærmere. Andre undersøgelser har dog vist, at FynBus via fælles udbud, der har konkurrenceudsat kørslen, har sikret, at kørslen bliver konkurrenceudsat. Priser er reduceret, og ligger på et stabilt niveau.

Analysen viser, at der er behov for at se på den måde FynBus administrerer flexkørslen. Data og baggrundsoplysninger i undersøgelsen er imidlertid ikke tilstrækkelige til at nå frem til klare konklusioner.

Det indstilles derfor, at FynBus, i samarbejde med kommunerne frembringer et beslutningsgrundlag for kommunernes fremtidige placering af opgaven.

### **Baggrunden for overflytning af kørselsopgaver til trafikskabet**

Før kommunalreformen i 2006 eksisterede der kun få kørselskontorer i de danske kommuner. Visiteret kørsel blev som hovedregel bestilt af de enkelte institutioner, afdelinger eller forvaltninger.

Der var således sjældent tale om at se på kørselsopgaven på tværs i den kommunale organisation, og udbud og indgåelse af kørselskontrakter var derfor ikke koordineret.

De vognmænd, der udførte opgaverne var fortrinsvis lokale vognmænd med taxibevilling udstedt af kommunen. Den kommunale kørsel sikrede en basisomsætning som gjorde det muligt for vognmændene, at opfylde kravet om at forsyne lokalområdet med taxikørsel, også på ydertidspunkterne.

Kørsel for særligt bevægelseshæmmede (SBH-kørsel, også kaldet handicapkørsel) blev varetaget af amterne.

Efter strukturreformen havde kommunerne fokus på at samordne de store serviceområder som skoler, daginstitutioner og ældreomsorg, og først et år inde i den 2. valgperiode kom der for alvor fokus på kørselsopgaver, der kan betegnes som en periferiydelse.

På Fyn var nogle kommuner begyndt at interessere sig for muligheden for at lægge opgaver over til FynBus. Den nye lov om trafikskaber placerede opgaven med SBH-kørsel hos trafikskaberne, og gav kommunerne mulighed for også at lægge andre kommunalt visiterede opgaver over til selskabet.

Kørselsopgaver kan indeles i to hovedgrupper:

- Variabel kørsel, som er transport af enkeltpersoner med en kort planlægningshorisont (eksempelvis lægekørsel fra dag til dag, eller med kort varsel)
- Fast kørsel, som er kørsel der foregår efter et bestemt planlagt mønster (eksempelvis dagcenterkørsel eller kørsel til specialinstitutioner)

Omkring 2010 ønskede nogle kommuner at lægge især dagcenter kørsel over til FynBus. For at kunne løse denne opgave var det nødvendigt for FynBus at udvikle et IT-baseret planlægningsværktøj, som blev benævnt "Centersystemet".

I 2012 fremlagte Finansministeriet en rapport om besparelspotentialer på kørselsområdet som medvirkede til en reduktion i bloktilskuddet på 420 mio. kr., og en anbefaling til kommunerne om enten at selv at effektivisere på kørselsopgaven, eller lægge opgaverne over til trafikskaberne. Kommunerne valgte i vid udstrækning at lægge opgaverne over til FynBus. Nogle kommuner valgte dog selv, helt eller delvist, at administrere deres kørsel.

Resultatet var, at FynBus modtog en lang række opgaver, som ikke tidligere havde været koordineret, og opbyggede en administrativ praksis omkring løsningen af disse opgaver.

FynBus er det trafikselskab, som relativt set har administreret de fleste af kommunernes opgaver, men også de øvrige trafikselskaber har oplevet en stor tilgang af opgaver.

På den baggrund har trafikselskaberne i 2012 etableret en fælles IT-organisation, FlexDanmark, som årligt koordinerer 5.356.883 ture.

I 2012 lagde Region Syddanmark den siddende patientbefordring over til Sydtrafik og FynBus, hvilket nødvendiggjorde, at de tre trafikselskaber efterfølgende har foretaget fællesudbud af omfattende kontrakter med 192 vognmænd og ca. 2.500.000 ture om året

### **Det økonomiske rationale ved kørselskoordination**

Overflytningen af opgaver til trafikselskaberne baserer sig på den ene side på antagelsen om at EU-udbud af opgaver, hvor et stort antal konkurrerende vognmænd har mulighed for at byde, vil sænke enhedspriserne, og på den anden side antagelsen om, at volumen og stordrift forbedrer muligheden for at optimere kørslen, og dermed reducerer enhedspriserne.

### **Fælles EU-udbud**

Fælles udbud betyder, at alle vognmænd, der enten har en taxi-tilladelse eller en OST-tilladelse kan byde ind på opgaverne. Derved nedbrydes de lokale monopoler på kommunal kørsel, som de lokale taxiselskaber hidtil har haft, og kommunerne oplever at der er en række forskellige vognmænd, der løser opgaverne, mod tidligere kun nogle få.

De to kørselsformer udbydes forskelligt:

- Variabel kørsel foregår via en rammeaftale.
- Fast kørsel foregår via specifikke aftaler.

FynBus har gennem EU-udbud sikret en reduktion i kørselspriserne, som har ligget på et stabilt niveau de senere år. Det har været muligt at opnå de samme priser på fast kørsel som på variabel kørsel.

I denne periode har der været en, til tider voldsom, kritik af, at FynBus var med til at etablere en hård konkurrence, som gør det svært, eller umuligt, at drive en fornuftig vognmandsforretning. Samtidig med at der er opnået lavere priser på kørselsopgaven, har FynBus opbygget en administrativ organisation og – praksis, hvor udgifterne hertil skal lægges oven i kørselspriserne.

Denne administration/service har tidligere enten ligget som en del af vognmandens pris, eller som en skjult omkostning hos kommunerne, eller er ikke blevet udført.

### **Volumen og stordrift**

Volumen og stordrift betyder at kørselsopgaver har bedre mulighed for at blive løst som samkørsel og kædekørsel, og at der er en større chance for at ”den rigtige bil til den rigtige pris” er til rådighed.



Variabel kørsel afvikles på et spotmarked. Det er især her det giver mening, at have mange opgaver og leverandører til stede på samme tid i planlægningssystemet.

Fast kørsel planlægges ud fra de borgere, som er visiteret til den pågældende kørselstype. Da fast kørsel normalt udbydes som konkrete opgaver eller ”pakker”, er grænsen for stor-drift fastlagt ved antallet af de opgaver, der lægges ind i udbuddet. I nogle tilfælde udbydes eksempelvis ”specialskolekørsel”, i andre tilfælde udbydes flere forskellige former for fast kørsel i den samme kommune, og i nogle få tilfælde er faste kørselsopgaver udbudt i samme pakke på tværs af to kommuner.

Hvis der skal opnås den rigtige pris på fast kørsel, skal der være mulighed for, at vognmanden kan anvende bilen til andre formål, når dagens faste kørselsopgave er udført.

### **Fra detailstyring til rammeaftaler om fast kørsel**

Inden de faste kørselsopgaver blev overflyttet til FynBus, var det vognmændene, der foretog planlægningen og udførelsen af kørslen i samarbejde med den kommunale institution. I mangel af planlægningsværktøjer var der ofte forholdsvis meget manuel håndtering af planlægning og koordination.

Planlægningen og kontakten til kunderne blev foretaget af vognmanden. Der var ingen, eller kun lidt, information om antal ture, aflyste ture, køretider mv.

I forbindelse med, at kommunerne overførte de faste opgaver til FynBus, var det nødvendigt, at etablere et IT-system som kunne håndtere planlægningsopgaverne. Centersystemet blev taget i brug i 2012.

Systemet fungerer på den måde at kommunerne, via mail og telefon, informerer FynBus om de visiterede borgere, og de konkret kørselsopgaver. FynBus planlægger den mest optimale rute i Centersystemet, og sender ruten ud til vognmanden, elektronisk, via FlexDanmark.

Ved at bruge FlexDanmarks system opnås en række fordele:

1. Vognstyring med hjælp til chaufføren når planen ikke kan følges, og der skal om-disponeres.
2. Præcise turoplysninger, der muliggør efterkontrol af den enkelte tur, baseret på GSP-data. Herved kan det undersøges om bilen er der til tiden (f.eks. i forbindelse med klager)
3. Statistik over rettidighed, turens længde, turens pris, antal pasagerer, graden af samkørsel og kædekørsel mv.

I 2014 udviklede FynBus Centersystemet og navnet blev ændret til CPlan. Den meste afgørende forskel var, at kommunerne nu fik mulighed for selv at lægge borgernes stamdata ind i systemet.

I 2014 blev alle Odense Kommunes visiterede kørselsopgaver lagt over til FynBus, efter det koncept at FynBus planlægger kørslen og instruerer vognmanden i de konkrete kørselsopgaver. Erfaringer fra Odense viste at:

1. Den i forvejen eksisterende rammeaftale var ikke dyrere end de aftaler der blev indgået af FynBus,
2. En rammeaftale med en vognmand (med et stort kørselsvolumen) gør det unødvendigt at FynBus varetager detailplanlægningen.

På den anden side har kommunen, via en rammeaftale, ikke samme adgang til statistik og opfølgingsmuligheder.

FynBus har derfor igangsat en yderligere udvikling af CPlan, som gør det muligt for kommuner og vognmænd at anvende systemet, uden at FynBus anvender administrative ressourcer til forberedelse og planlægning af turene.

### **FynBus' administration er dyrere, men tilbyder flere services**

Som nævnt har det historisk set været sparsomt med data om den kørsel, som blev udført direkte for kommunerne. Den netop gennemførte undersøgelse viser også, at det i dag er vanskeligt at belyse kommunernes udgifter, antal ture og enhedsomkostninger. Det er som følge heraf heller ikke muligt at følge op på eksempelvis kvalitetsbrist, med mindre der foreligger en klage.

Nogle af de services som FynBus tilvejebringer, er:

- Statistik
- Økonomiopfølgning
- Kvalitetsopfølgning
- Kontrol med vognmænd og chauffører
- Kontrol med arbejdsklausuler

Det er især de mindre vognmænd, som vil have svært ved at kunne give tilbud på rammeaftaler, hvis der stilles høje krav til dokumentation.

Det nye CPlan vil imidlertid kunne gøre det muligt for mindre vognmænd at dokumentere kørslen, og dermed mulighed for at give tilbud på rammeaftaler.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Drøfter sagen.

### **Vedtagelse:**

*Sagen drøftet.*

### **Bilag:**

Bilag 8.1

Rapport Administrationsudgifter i forbindelse med Flextrafik

## 9. Evaluering vedrørende telekørsel

### **Sagsnummer:**

201605-14584

### **Resumé:**

*Telekørsel er kommunernes og regionens mulighed for at tilbyde kollektiv trafik på tider og steder, hvor det ikke giver mening at indsætte busser. Telekørsel er nemlig bestillingskørsel, og er startet som et alternativ til at have fast rutekørsel med bus, hvor der er et meget lavt passagertal.*

*Telekørsel-konceptet har udviklet sig i takt med kommunernes og regionens behov, og består i dag overordnet af 4 typer: Teletaxi, Telecit, Telerute og Telependler. Af hensyn til kommunikationen af Telekørsel til borgerne har FynBus fokus på at holde typerne af Telekørsel så enkle og ensartede som muligt. FynBus' bestyrelse har derfor vedtaget overordnede rammer for Telekørselstyperne, som den enkelte kommune kan tilpasse sit tilbud af Telekørsel indenfor – kommunerne kan fx justere på åbningstid og geografi for kørsel.*

*Telekørsel har siden indførelsen haft en stadigt voksende popularitet, der også skal ses i sammenhæng med reduktion i "urentable", faste busruter.*

*Administrationen indstiller, at bestyrelsen drøfter den overordnede sammensætning af Telekørsel, og kommunernes muligheder for at tilpasse det lokale tilbud.*

### **Sagsfremstilling:**

Med udgangspunkt i strategien i Trafikplan 2014-2017 har FynBus indført Telekørsel som en del af den kollektive trafik. Da Telekørsel er bestillingskørsel, giver det andre muligheder end traditionel busrute-kørsel, nemlig at tilbyde kollektiv transport på tider og steder, hvor det ikke giver mening at indsætte busser. Men tilbuddet om Telekørsel tilstræbes at ligne det tilbud, som kunderne i forvejen kender fra busser – dvs.:

- at kunden skal være selvhjulpnen (kunden skal selv komme til og fra bilen).
- at der er tale om kollektiv transport (FynBus optimerer kæde- og samkørsel mest muligt).
- at prisstrukturen svarer til bussernes og at flere af de samme rejsehjemler kan anvendes.

Det er et mål, at Telekørsel ikke indsættes, hvor der i forvejen er et tilbud om bus, der ligger inden for kommunens valgte serviceniveau. Det forudsætter imidlertid effektive redskaber at foretage en sådan "geografisk visitering" (geovisitering), og disse redskaber har FynBus pt. ikke til størstedelen af Telekørslen. Der arbejdes imidlertid på en forbedret selvbetjeningsløsning, og hertil undersøges også mulighederne for geovisitering. Desuden vil det nationale Den Samlede Rejse-projekt give flere muligheder for geovisitering ultimo 2017.

Der er 4 typer af Telekørsel:

- Teletaxi: 72 % af Telekørslen. Adresse til adresse (evt. til/fra et Centerpunkt) inden for teleområder. Selvbetjening er en mulighed.
- Telecit: 9 % af Telekørslen. Minder om Teletaxi, men er placeret i/omkring en større by.
- Telerute: 6 % af Telekørslen. Kører fra stoppested til stoppested.

- Telependler: 13 % af Telekørslen. Kørsel til/fra et knudepunkt (hvor man kan skifte til/fra anden kollektiv transport) efter en personlig køreplan. Man skal "visiteres" til denne kørsel. Der er delvis selvbetjening.

Følgende skema viser det overordnede indhold af FynBus' Telekørselskoncept, herunder hvad FynBus vælger, og hvad kommunerne kan vælge:

	Teletaxi	Telecity	Telerute	Telependler
<b>Type</b>	Kommunen vælger hvilke typer Telekørsel, der skal være i kommunen.			
<b>Tidsrum</b>	Der kan vælges mellem 3 tidsmoduler. Modul 1: kl. 9-13 Modul 2: kl. 13-17 Modul 3: kl. 17-23 Der kan vælges forskellige tidsmoduler til hverdage og weekender.	Tidsmoduler som Teletaxi, men kørselstidsrummet tilpasses bybuskørslen. Eller evt. mere specifik køreplan til/fra Centerpunkter.	Telerute har stoppesteder (Centerpunkter), og har derfor en køreplan. Kommunen er med til at afgøre, hvornår der skal være kørsel.	Telependler kører i tidsrummet 05.30-23.00. Kommunen kan vælge at give dispensation til enkelte borgere.
<b>Geografi / Kørsel mellem teleområder tilladt</b>	Kommunen bestemmer størrelsen på Teleområder, placeringen og antal Teleområder, der må køres imellem. Hvis geovisitering er teknisk muligt, så opsætter kommunen kriterier.	Kommunen bestemmer størrelsen på Teleområder, placeringen og antal Teleområder, der må køres imellem. Hvis geovisitering er teknisk muligt, så opsætter kommunen kriterier.	Kommunen beslutter, hvilke stoppesteder der kan køres imellem. Hvis geovisitering er teknisk muligt, så opsætter kommunen kriterier.	Kommunen fastsætter hvor langt, man skal have til nærmeste knudepunkt, og andre relevante geovisiteringsprincipper, som fx max./min. rejsetid. Kommunen vælger knudepunkter.
<b>Selvbetjening</b>	De tekniske muligheder afgør, om der tilbydes selvbetjening (pt. Teletaxi og til dels Telependler).			
<b>Bestillingsfrist</b>	2 timer for at sikre bedst udnyttelse af bilerne.	2 timer for at sikre bedst udnyttelse af bilerne.	2 timer for at sikre bedst udnyttelse af bilerne. Dog har enkelte tilbud pt. sær aftale med 1 times bestillingsfrist.	pt. 5 hverdage (da der skal laves en personlig køreplan).
<b>Turpris</b>	FynBus fastsætter priser. Priserne svarer ca. til kontantprisen for tilsvarende afstand i bus, og påvirkes derfor af størrelsen på Teleområderne / afstand mellem Centerpunkter.	FynBus fastsætter priser. Priserne svarer ca. til kontantprisen for tilsvarende afstand i bus, og påvirkes derfor af størrelsen på Teleområderne / afstand mellem Centerpunkter.	FynBus fastsætter priser. Priserne svarer ca. til kontantprisen for tilsvarende afstand i bus, og påvirkes derfor af afstand mellem Centerpunkter.	Telependler forudsætter gyldig rejsehjemmel.
<b>Gyldig rejsehjemmel</b>	Fastsættes af FynBus.			
<b>Rejseregler</b>	Fastsættes af FynBus.			
<b>Finansieres af</b>	FynBus fordeler indtægter og udgifter.			
<b>Øvrigt</b>				
	<i>Rød skrift: Kommunen har indflydelse på dette punkt.</i>			

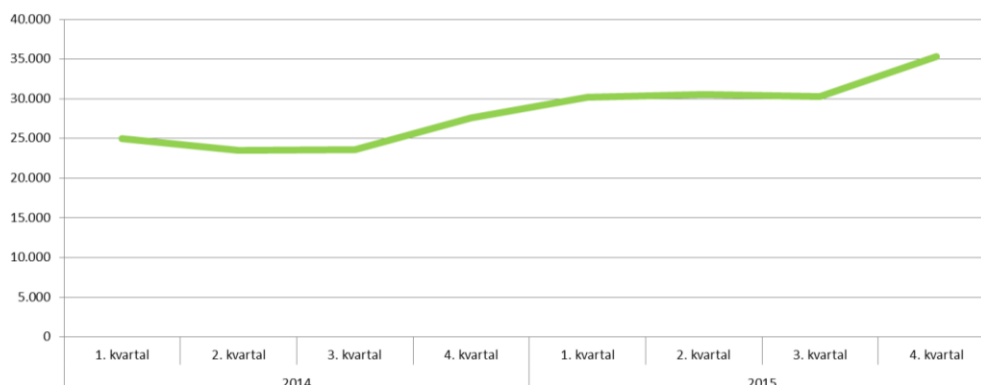
Det ses, at kommunerne vælger hvilke typer Telekørsel, de ønsker, hvornår der skal køres og hvor.

### Udviklingen i passagertallet

Brugen af Telekørsel afspejler kommunens tilbud – jo bedre tilbud (i forhold til åbningstid og geografi), jo større brug. Da Telekørsel endnu er forholdsvist nyt, er brugen ikke "stabiliseret":

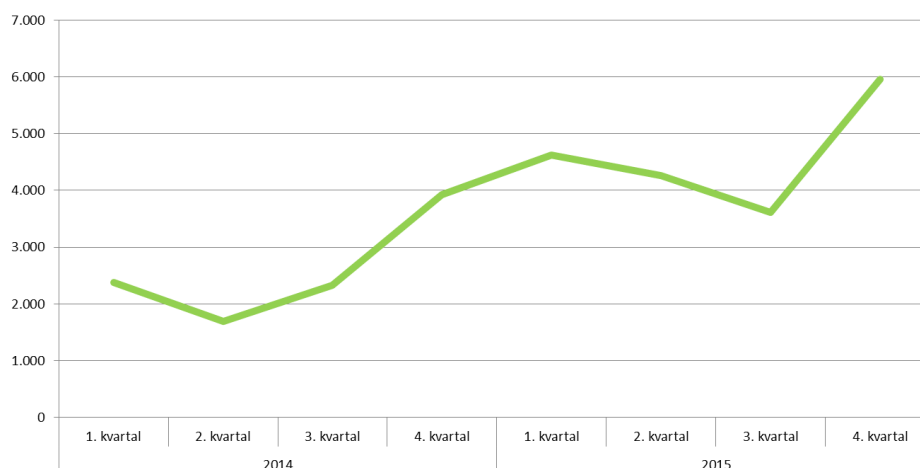
Skema: Antal personture – Teletaxi, Telecity, Telerute

FynBus - Antal personture - Teletaxi, Teletaxi, Telerute



Skema: Antal personture – Telependler inkl. uddannelsesruter.

FynBus - Antal personture - Telependler inkl. uddannelsesruter



Telekørsel (ekskl. Telependler) bruges både af unge og ældre. Andelen af ældre kunder er højere, end den er på buskørsel. Telekørsel (ekskl. Telependler) er ikke specifikt målrettet bestemte kørselsformål, men bruges bl.a. til fritidsformål. Telependler er målrettet, men ikke begrænset til, pendling til uddannelse og job.

### Udgifter

Udgifter til Telekørsel består dels af udgifter til entreprenøren og dels af administrationsudgifter til FynBus. Administrationsudgifterne til FynBus er delt op i 2 en fast del og en variabel del. Benytter kunden selvbetjening sparer kommunen den variable del af administrationsudgifterne.

***Entreprenørudgifter + Administrationsudgifter (fast + variabel del) = Samlet udgift pr. persontur***

Entreprenørudgifterne var i 2015 i gennemsnit 109 kroner pr. persontur på Telekørsel (ekskl. Telependler):

Entreprenørudgifterne til Telependler var i 2015 dyrere pr. persontur end anden Telekørsel var, nemlig 129 kr.

Alt andet lige kan Telependler være dyrere, fordi den primære mængde af kørsel ligger i tidsbåndet kl. 05-09, hvor der i forvejen er høj kørselsefterspørgsel efter fx skolekørsel, aktivitetskørsel mv. Her kører den øvrige Telekørsel ikke. Desuden er der en del kørsel i det andet tidsbånd, hvor der også traditionelt er stor efterspørgsel efter kørsel, nemlig kl. 13-17 hvor den øvrige Telekørsel også kører. I disse tidsbånd anvendes grundet stor efterspørgsel de vogne, der er udbudt med en højere pris.

Administrationsudgifterne til FynBus var i 2015 i gennemsnit på 43,14 kr. pr. persontur heraf var de variable udgifter 21,32 kr. Tages der højde for besparelser pga. selvbetjening var de gennemsnitlige administrationsudgifter i 2015 for Telekørsel (ekskl. Telependler) 42,18 kr. og for Telependler 43,14 kr.

Fra den samlede udgift pr. persontur skal fratrækkes kundens egenbetaling.

Det er vigtigt at se udgifterne til Telekørsel i sammenhæng med sparede udgifter til indsættelse af en fast busrute.

## Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter den overordnede sammensætning af Telekørsel, og kommunernes muligheder for at tilpasse det lokale tilbud

## Vedtagelse:

*Sagen drøftet.*

## Bilag:

Bilag 9.1

Rapport Telekørsel konceptet – status. Maj 2016.

## Sag til orientering:

### 10. Redegørelse til ministeren om flextur

#### Sagsnummer:

201605-14586

#### Resumé:

*Redegørelse vedrørende administration af Flextrafik til Transport- og bygningsministeren til orientering.*

#### Sagsfremstilling:

Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt udbad sig den 19. april 2016 en redegørelse for administration af Flextrafik omfattende:

- Opgørelse af omsætning, finansiering og turantal på de forskellige typer af kørsel, der administreres u Flextrafik og fordelt på tilladelsestyper.
- Udviklingen i brugen af Flexture i de seneste 5 år, herunder fordelingen på kunde- og aldersgrupper.
- Udviklingen i trafikelskabernes omkostninger til Flexture.
- Indretningen af rejseregler og takstsystemer for Flexture, herunder evt. begrænsninger for brugen af Flexturne i trafikelskaber.
- Andre oplysninger, som trafikelskaberne mener, vil være relevante, herunder f.eks. overvejelser om sammenhængen til taxitrafikken.

Den sidste udkast til redegørelse er pt i høring hos trafikelskaberne, men den endelig redegørelse forventes sendt til Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt den 31. maj 2015.

Redegørelsen fremlægges til orientering.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:**

*Orienteringen taget til efterretning.*

**Bilag:**

Bilag 10.1

Redegørelse til Transport- og Bygningsministeren om kommuner og regioners koordinerede kollektive trafik.

**11. Meddelelser****Sagsnummer:**

201605-14588

**Meddelelser:**

- Lovforslag om løn- og ansættelsesforhold for chauffører
- Video i bussen
- Udbud af buskørsel i Middelfart, Faaborg-Midtfyn og Kerteminde kommune.
- Deloitte rapport vedr. visitationsrapport på befordringsområdet.

- *Turistbillet – Rejekortet*
- *Mobilitetsuge – september 2016.*

## **12. Eventuelt**

*Intet.*



## 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