

## **FynBus bestyrelse**

### **Referat**

**Onsdag den 6. april 2016**

#### **Deltagere:**

Formand Morten Andersen, Nordfyn

Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark

Bestyrelsesmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn

Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart

Bestyrelsesmedlem Per Jespersen, Nyborg

Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense

Afbud

Bestyrelsesmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland

Bestyrelsesmedlem Hans Bjerregaard, Assens

Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Afbud

Repræsentantskabsmedlem Birger Jensen, Svendborg

Repræsentantskabsmedlem Jesper Hempler, Kerteminde

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Kontraktchef Ingrid Dissing

Kunde & Markedschef Jan Gudmann Hansen

Planchef Søren Junker

Økonomichef Helle Nørgaard Andreasen

**DAGSORDEN:**

Sager til beslutning: .....	3
1. Årsberetning og Regnskab 2015 .....	3
2. Evaluering af turistbillet.....	8
3. Grupperejser i forbindelse med telekørsel .....	9
4. Salgssteder med Rejsekort.....	11
5. Implementering af Rejsekort.....	14
6. Indeksregulering ifm. Flexkontrakter .....	15
7. Ny model for udbud, planlægning og implementering af fast kørsel .....	17
Sager til drøftelse: .....	19
Sager til orientering:.....	20
8. Markedsføring .....	20
9. Status for Rejsekort .....	20
10. Meddelelser .....	21
11. Eventuelt.....	21

**Sager til beslutning:****I. Årsberetning og Regnskab 2015****Sagsnummer:**

201603-14287

**Resumé:**

FynBus' årsregnskab for 2015 fremlægges til bestyrelsen til godkendelse.

Indtægterne er 11,3 mio. kr. mindre end budgetteret, hvilket primært skyldes en lavere passager-vækst end forventet. Bruttoudgifterne blev 13,5 mio. kr. mindre end budgetteret, primært som følge af billigere kontrakt med entreprenør i Odense Kommune. Resultatet af den samlede busdrift er et mindreforbrug på 0,9 mio. kr., svarende til 0,3 %.

Ejerbidraget til telekørsel blev 3,1 mio. kr. højere end budgetteret, fordi aktivitetsniveauet er steget, bl.a. som en følge af det fælles telekørselskoncept. Fællesudgifterne er realiseret 0,7 mio. kroner under budget.

Resultatet af Flextrafik (visiteret kørsel) er et mindreforbrug på 33,6 mio. kr. på grund af et betydeligt mindre kørselsomfang og deraf afledte administrationsudgifter. Mindreforbruget skyldes især, at Odense Kommune efter budget blev vedtaget har valgt at udbyde en stor andel af kørslen via rammeaftaler, hvor vognmanden står for planlægning og udførsel af kørslen.

**Sagsfremstilling:**

FynBus aflægger regnskab for 2014. Aflæggelsen sker i henhold til Styrelseslovens § 45 og FynBus' Kasse- og regnskabsregulativ. Det reviderede regnskab vedlægges som bilag 1.4.

Regnskabet er kommenteret i forhold til budgettet for 2015 i bilag 1.1. Kommenteringen tager udgangspunkt i FynBus' interne regnskab, som er vedlagt i bilag 1.2. Det interne regnskab er det samlede årsregnskab opdelt på FynBus' økonomiske enheder. FynBus' økonomiske enheder består af Busdrift, Flextrafik, Tjenestemandspensioner, Udviklingspulje/Disponibel egenkapital samt Eksternt finansierede Projekter.

Der er ikke efter regnskabets afslutning indtruffet begivenheder af væsentlig indflydelse for FynBus' finansielle stilling.

**Revision**

Årsregnskabet er revideret af BDO Kommunernes Revision. Revisors beretning nr. 10 er vedlagt i bilag 1.3.

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

*"Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af interessentskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2015 samt af resultatet af interessentskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2015 i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv.. Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte be-*

villinger, bestyrelsens øvrige bestemmelser, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.”

## Busdriften inkl. telekørsel

### Hovedtal

Ejerkredsens ejerbidrag til busdriften udgør 360,9 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,9 mio. kroner eller 0,3 % i forhold til budgettet.

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
<b>Busdrift</b>					
Indtægter	-229,3	-235,3	-248,5	-237,2	-11,3
Bruttoudgifter	504,4	510,7	528,8	515,3	13,5
Busdrift netto	<b>275,1</b>	<b>275,5</b>	<b>280,3</b>	<b>278,2</b>	<b>2,2</b>
Opkrævede fællesudgifter	63,1	62,9	65,5	63,6	1,9
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>338,3</b>	<b>338,3</b>	<b>345,8</b>	<b>341,8</b>	<b>4,0</b>
<b>Ejerbidrag telekørsel</b>	<b>8,6</b>	<b>14,6</b>	<b>15,9</b>	<b>19,0</b>	<b>-3,1</b>
<b>Ejerbidrag</b>	<b>346,8</b>	<b>353,0</b>	<b>361,8</b>	<b>360,8</b>	<b>0,9</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

De væsentligste forklaringer til afvigelsen fra budget 2015 er angivet nedenfor:

### Indtægter

Indtægterne blev 11,3 mio. kroner lavere end budgetteret, svarende til 4,5 %. Mindreindtægten skyldes primært:

- 9,1 mio. kroner i mindreindtægt, som følge af at passagertallet ikke levede op til budget, heraf 1,4 mio. kroner mindre i skolekortindtægter, som følge af at der er udstedt færre skolekort i 2015 end i 2014.
- 4,2 mio. kroner i mindreindtægter vedrørende målstyret markedsføring, dels som følge af periodeforskydninger på 1,7 mio. kroner, idet projekterne bliver iværksat i løbet af 2015 og en stor andel af indtægterne vedrørende projekterne først forventes at blive realiseret i 2016 og dels som følge af lavere forventninger til ”Pendlerprojektet” på 1,4 mio. kroner. Der er lavet en foreløbig status af ”Pendlerprojektet” i notatet.
- -1,8 mio. kroner i merindtægter, som følge af at indtægt pr. passager er højere end budgetteret.

Indtægtsdelingen i Bus og Tog regi for 2013-2015 er baseret på acontobeløb, da FynBus ikke kan anderkende afregningen for 2013 og der endnu ikke er enighed om modellen for indtægtsdeling for 2014 og fremadrettet. FynBus og DSB har indgået en mundtlig aftale om et kompromis for 2013. Med de forventninger der er til kompromisset og afregningen for 2014 og 2015, forventes de endelige afregninger af de tre år tilsammen ikke at påvirke FynBus regnskab i væsentlig grad. Det forventes at der sker endelig afregning for 2013-15 i 2016.

### Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne blev 13,5 mio. kroner lavere end budgetteret, svarende til 2,5 %. Mindreudgiften skyldes primært:

- 9,3 mio. kroner i mindre entreprenørudgifter til Odense Kommune, idet der er indgået en væsentligt billigere kontrakt for busdriften i Odense Kommune pr. 1. august., Reduktionen er modsvaret af stigning i aktivitet.
- 2,0 mio. kroner i mindreudgift til incitamentskontrakter, idet bonus ikke fuldt ud udnytter den afsatte ramme.
- 4,4 mio. kroner i mindre udgifter til dubleringskørsel.
- -2,8 mio. kroner i direkte henførbare driftsudgifter til Odense Kommune.

### Fællesudgifter

Fællesudgifterne for 2015 udgør 61,9 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 0,7 mio. kroner i forhold til budget. Mindreudgiften skyldes primært at der er udgifter for ca. 0,9 mio. kroner, der var forventet afholdt i 2015, men som først afholdes i 2016. De udskudte udgifter vedrører primært telefonsystem, it- investeringer og indkøb af udstyr til busser. Mindreudgiften overføres til forbrug i kommende år og forventes brugt i 2016.

### Anlægsprojekt køreplanssystem

For 2015 er anlægsbudgettet udmøntet med 2,9 mio. kroner for 2015. Der er faktisk anvendt 1,0 mio. kroner i 2015. Mindreforbruget skyldes dels at nyt køreplanssystem foreløbig er droppet, dels at der er udskudt projekter til 2016. I bilag 1.1 fremgår en oversigt over samtlige anlægsprojekter og deres status.

I november 2015 var der en forventning til at projektet Navne på stoppesteder kunne gennemføres delvist i 2015. Dette er ikke lykkedes, da fanen skulle godkendes af Fyns Politi og denne godkendelse først kom ultimo december 2015. Det indstilles derfor at projektet overføres fuldt ud til 2016.

### Ejerbidrag telekørselsudgifter

Ejerbidrag ifm. telekørselsudgifter blev 3,1 mio. kroner højere end budget, svarende til en stigning på 19,3 %. Dette skyldes primært, at antallet af passagerer i telekørselsordningen steg med 14.370 i forhold til budget, svarende til 11,6 %, samt at der var budgetteret med en selvbetjeningsgrad ved bestilling af telekørsel på 30 %, men selvbetjeningsgraden kun blev 4,5 % i 2015. Årsagen til stigningen i aktiviteten er primært helårseffekten af indførelse af nyt fælles telekørselskoncept i august 2014, som betyder vækst i antal passagerer, især i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Nordfyn og Svendborg.

Den samlede mindreudgift på 0,9 mio. kroner dækker over, at nogle ejere får en merudgift og andre en mindreudgift.

De væsentligste budgetafvigelser knytter sig til merudgifter for Region Syddanmark, Faaborg-Midtfyn, Nordfyns og Svendborg kommune på henholdsvis 5,0, 2,0, 2,5 og 0,9 mio. kroner samt mindreforbrug for Odense og Middelfart Kommune på henholdsvis 9,5 og 0,9 mio. kroner.

### **Flextrafik**

I nedenstående tabel 2 er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2013 til 2015 vist.

Tabel 2: Antal personture

Antal personture	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Handicapkørsel	116.478	117.786	120.700	119.712	-988
Anden kørsel	203.866	616.422	701.607	511.885	-189.722
<b>Handicap og anden kørsel</b>	<b>320.344</b>	<b>734.208</b>	<b>822.307</b>	<b>631.597</b>	<b>-190.710</b>
Telekørsel*	80.329	101.429	124.383	138.753	14.370
I alt	400.673	835.637	946.690	770.350	-176.340
Siddende Patientbefordring*	210.947	219.404	224.391	224.114	-277
<b>I alt**</b>	<b>611.620</b>	<b>1.055.041</b>	<b>1.171.081</b>	<b>994.464</b>	<b>-176.617</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.

\*\* Der indgår ikke ture for lukket skolekørsel, da antallet af ture ikke kan sidestilles med måden, hvorpå personture opgøres. Lukket skolekørsel indgår alene med entreprenørudgiften.

Det fremgår af tabellen, at antallet af personture til handicap- og anden kørsel i 2015 er 190.710 færre personture end budgetteret, hvilket er et fald på 23,1 %.

Faldet skyldes:

- 214.036 personture i Odense, heraf et fald på 1.500 på handicapkørsel. Faldet er sket som følge af at Odense fra 1. August 2015 har valgt, at udbyde en stor andel af "anden kørsel", som rammeaftale, hvor vognmanden står for planlægning og udførelse af kørslen. Desuden har Odense valgt at ændre ordningen for lægekørsel pr. 1. marts 2015, således at borgerne skal tage en taxa og efterfølgende få udgiften refunderet hos Odense Kommune.
- 10.782 flere personture i Nordfyn, primært som følge af opstart af Aktivitets- og genoptræningskørsel.
- 12.080 flere personture i Assens primært på dagcenter og specialskolekørsel pga. omfanget af kørsel er højere end budgetteret.

### Hovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 3.

Tabel 3: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Indtægter	-6,3	-6,5	-6,4	-6,7	0,3
Entreprenørudgifter	51,5	119,8	128,1	96,8	31,3
<b>Flex udgifter netto</b>	<b>45,3</b>	<b>113,2</b>	<b>121,8</b>	<b>90,1</b>	<b>31,7</b>
Fællesudgifter	23,0	28,3	26,5	24,6	1,9
<b>Ejerbidrag</b>	<b>68,3</b>	<b>141,5</b>	<b>148,3</b>	<b>114,7</b>	<b>33,6</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.

Ejerbidraget udgør 114,7 mio. kroner. Det svarer til en mindreudgift på 33,6 mio. kroner eller 22,7 % i forhold til budget 2015.

Den overordnede forklaring på budgetafvigelsen er det faldende aktivitetsniveau, som der er redegjort for ovenfor, idet antallet af ture for handicap- og anden kørsel er faldet med 23,1 %, mens entreprenørudgifterne for disse ture er faldet med 24,4 %.

Entreprenørudgiften pr. persontur er i 2015 153 kroner, mod budgetteret 156 kr. og realiseret 163 kr. i 2014. Faldet i kørselsudgiften for anden kørsel fra 2014 til 2015, skyldes primært at personturene indenfor ordninger med højere udgiftsstruktur, er faldet mere end personturene indenfor ordninger med lavere udgiftsstruktur.

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

Tabel 4: Oversigt Fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner		Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	24,1	21,6	21,8	-0,2
	Siddende patientbefordring	26,3	23,2	25,4	-2,2
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	17,1	14,5	14,2	0,3
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § - kørsel	11,1	9,1	8,9	0,2
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitets- kørsel og elevkørsel	12,7	10,9	10,7	0,2
	Specialskolekørsel	21,2	18,1	17,8	0,3
	Telekørsel	25,4	21,8	21,3	0,5

Det fremgår af tabellen at de faste fællesudgifter pr. persontur er lidt højere end budgetteret, men lavere end 2014, mens samtlige variable fællesudgifter er på niveau med eller lavere end budgetteret og lavere end 2014.

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender det forelagte interne samt eksterne årsregnskab for 2015.
- Fremsender det godkendte årsregnskab til repræsentantskabet til orientering.
- Godkender fuld overførsel af anlægsprojektet Navne på stoppesteder for 0,8 mio. kroner fra 2015 til 2016.

#### Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

**Bilag:**

Bilag 1.1	Notat Årsregnskab 2015
Bilag 1.2	Internt årsregnskab 2015
Bilag 1.3	Revisionsberetning nr. 10.
Bilag 1.4	Årsberetning & Eksternt regnskab 2015
Bilag 1.5	Finansiering 2015
Bilag 1.6	Direktørens Rejse- og repræsentationsopgørelse for 2015

**2. Evaluering af turistbillet****Sagsnummer:**

201603-14241

**Resumé:**

FynBus indførte i 2015 en turistbillet, som sælges i skoleferieperioderne, og som gør det muligt at rejse i FynBus' område for 50 kroner.

Administrationen har evalueret Turistbilletten i 2015 og er på baggrund af positive erfaringer indstillet på at videreføre billetten i 2016. I forbindelse med indførelsen af rejsekort skal det vurderes om billetten kan fortsætte i sin nuværende form efter rejsekortets indførelse.

**Sagsfremstilling:**

Den 1. maj 2015 fik FynBus et nyt billetprodukt, Turistbilletten, som er en billig busbillet, der kan købes i skoleferierne og benyttes til busrejser indenfor hele FynBus' område.

Turistbilletten er nu blevet evalueret og på baggrund af en positiv evaluering foreslås det, at Turistbilletten forlænges til udløb af 2016.

FynBus har i sin evaluering lagt vægt på de faktiske salgstal, kombineret med input fra buschauffører, kunder og turistbranchen.

Det foreslås ligeledes, at Turistbillettens salgsperiode forlænges med yderligere 14 dage i slutningen af august for at tilpasse sig ønsker fra udenlandske turister, samt for at understøtte fynske events i perioden.

Evalueringen er vedlagt som bilag 2.1.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager redegørelsen til efterretning
- godkender at turistbilletten videreføres i 2016, herunder med forlænget salgsperiode i august måned.

**Vedtagelse:**

Bestyrelsen tog redegørelsen til efterretning. Godkendt som indstillet.



**Bilag:**

Bilag 2.1

Notat Evaluering af Turistbilletten.

**3. Grupperejser i forbindelse med telekørsel****Sagsnummer:**

201603-14242

**Resumé:**

Der findes to slags grupperejser til bus, men ingen grupperejser til telekørsel. Der er imidlertid telekørselsrejser med mange passagerer, og derfor et behov for at træffe en række beslutninger på området.

**Sagsfremstilling:**

Telekørsel er kollektiv transport, og som udgangspunkt kan kunderne derfor benytte telekørsel på samme måde som en bus. Telekørsel adskiller sig dog på flere punkter fra buskørsel, og har derfor egen takststruktur og rejseregler – der dog så vidt muligt er parallelle til buskørselens takster og regler.

*Grupperejser bus:* Det er normalt ikke muligt at reservere plads i en bus. Chaufføren i en bus kan derfor blive nødt til at afvise passagerer ved stoppestedet, hvis bussen er fyldt. Til busser findes der dog grupperejser, der ifølge rejsereglerne skal bestilles 10 hverdage i forvejen, og dels giver kunden rabat, dels giver pladsreservation. Der betales kontant eller med anden gyldig rejsehjemmel. Grupperejseprisen kræver kontantbetaling for mindst 15 personer, og kan bestilles til max 60-70 personer. Der kan bestilles til kørsel i tidsrummet hverdage kl. 9.00-13.00 og kl. 17.00-07.00 samt hele lørdage, søn- og helligdage.

*Straksgrupper bus:* Der findes til bus også ”straksgrupper”, som er en slags mini-grupperejse, hvor der ikke er krav om forudbestilling, men hvor der gives rabat svarende til 10-turskortet. Straksgruppe-billetten forventes nedlagt i forbindelse med indførelse af Rejsekortet, men det er endnu ikke afgjort, om der træder andet i stedet. Straksgrupper kræver betaling for mindst 8 personer og giver ikke garanti for plads i bussen. Chaufføren kan vælge at sige nej grundet pladsmangel.

*Almindelig telekørsel:* Telekørsel skal i modsætning til bus bestilles på forhånd, og der kan derfor i princippet ikke blive pladsmangel, da der altid kan indsættes flere små biler. Flere kommuner har udtrykt ønske om at lægge en begrænsning på antal passagerer, der kan bestilles telekørsel til, men dette strider imod tanken om, at telekørsel er kollektiv transport svarende til bus.

*Kombination af bus og telekørsel:* Hvis man som enkeltperson køber en kontantbillet til bussen, og skal fortsætte med telekørsel efter busrejsen, skal man købe særskilt billet til telekørsel – bus og telekørsel afregnes altså separat, selv om der er tale om en samlet rejse. Det sker, at der er behov for, at en bus-grupperejse fortsætter på en strækning, hvor der ikke tilbydes bus, men hvor der tilbydes telekørsel. Derfor foreslår administrationen, at det præciseres i telebasis konceptet, at der ikke er et max antal passagerer.

*Indsættelse af større biler (busser):* Det vil give FynBus en planlægningsfordel, der mindsker kommunernes udgifter, hvis telekørselsbestillinger med mange rejsende kan transporteres i større biler (busser). Det er dog i dag ikke muligt ifølge kontrakterne fra det gældende udbud at indsætte busser til telekørsel.

Derfor foreslås det, at administrationen indhenter tilbud på buskørsel i kommunernes telekørselsområder (undtagen Odense), der kan bruges indtil afslutning af nuværende kontrakter for flexkørsel, der udløber 28. februar 2017.

*Betaling:* Grupperejser for telekørsel og grupperejser for buskørsel betales hver for sig. Der findes dog anden rejsehjemmel der er gyldig til rejser med telekørsel: FynBus periodekort, DSB-billetter, DSB periodekort og Ungdomskort.

*Rejseregler:* I rejsereglerne for telekørsel foreslås tilføjet følgende:

*”Grupperejser: Ved bestilling af telekørsel for 15 personer eller flere er der tale om en grupperejse. Grupperejse kan ikke overstige max passagerantal i én bus, dvs. 60-70 passagerer. Grupperejser kan kun bestilles i tidsrummet hverdage kl. 9.00-13.00 og kl. 17.00-07.00 samt hele lørdage, søn- og helligdage - dog kun såfremt denne kørsel findes i en køreplan. Grupperejser skal bestilles senest 10 hverdage før rejsedag. Grupperejsepris er ca. halv pris pr. person i forhold til den normale telekørselspris for strækningen. Prisen oplyses inden rejsedag. Grupperejser kan betales kontant og med FynBus periodekort, DSB-billetter, DSB periodekort og Ungdomskort – men grupperejseprisen forudsætter, at der er minimum 15 kontantbetalende passagerer. I forbindelse med kontant betaling, betales telekørslen for sig, også hvis der indgår bus eller tog, som en del af den samlede rejse. Busgrupperejsebillet kan ikke bruges som billet til telekørsel.”*

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at:

- Produktet ”Telekørselsgrupperejser” oprettes for telekørsel på mindst 15 og max 70 personer. Telekørselsgrupperejser skal bestilles senest 10 hverdage før rejsedag.
- Grupperejser for telekørsel og for buskørsel betales hver for sig.
- Der gives rabat til kunden på telekørselsgrupperejser svarende til ca. halv pris pr. person (voksen eller barn).
- Rejsereglerne for telekørsel tilføres afsnit vedr. grupperejser jf. forslag.
- Administrationen indhenter tilbud på buskørsel i kommunernes telekørselsområder (undtagen Odense), der kan bruges indtil afslutning af nuværende kontrakter for flexkørsel, der udløber 28. februar 2017.
- Administrationen udbyder busser i telekørselsområderne (undtagen Odense) i næste udbud af flexkørsel (marts 2017).

### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

## 4. Salgssteder med Rejsekort

**Sagsnummer:**

201603-14243

**Resumé:**

I forbindelse med overgang til Rejsekortet er der i samarbejde med kommunerne gennemført en analyse af etablering af en række betjente salgssteder på Fyn og Langeland. Administrationen forventer et fortsat behov for personlig betjening af en del af kunderne efter overgang til Rejsekortet. Der er i dag 23 betjente salgssteder på Fyn og Langeland, og det foreslås, at der i forbindelse med implementering af rejsekortet etableres i alt 34 betjente salgssteder på Fyn og Langeland. Hertil kommer, at passagerne kan benytte de salgssteder DSB råder over på stationer mv.

Salgsstederne defineres i fire varianter baseret på graden af udstyr og kan etableres i forbindelse med supermarkeder, kiosker og lignende, hvor de vil indgå i den forretningsdrivendes almindelige drift. Etableringsomkostninger afholdes af FynBus.

**Sagsfremstilling**

På bestyrelsesmødet i maj 2015 besluttede bestyrelsen, at der i samarbejde med de enkelte kommuner etableres en række salgssteder i forbindelse med overgangen til rejsekortet.

Selvom rejsekortet er tænkt som et selvbetjeningsprodukt, forventer FynBus, at der fortsat vil være kunder, der har et behov for personlig betjening, især i overgangen til rejsekortet.

Rejsekort-kunder kan ved køb af et rejsekort vælge en tank-op-aftale, som sikrer at der altid er penge på rejsekortet til at foretage rejser for. Fravælger en kunde en tank-op-aftale, skal kunden selv sørge for at tanke penge på rejsekortet. Dette kan ske via selvbetjeningen på [www.rejsekort.dk](http://www.rejsekort.dk), via et betjent salgssted eller i en rejsekort-automat. Optankning via web og i rejsekort-automat kan kun ske med et kreditkort, derfor vil der være behov for manuel betjening af de fynske kunder.

FynBus har i dag kundecentre i Odense og Svendborg samt 20 eksterne billetsalgssteder i Odense og et billetsalgssted på Langeland. Der er således i alt 23 betjente salgssteder på Fyn og Langeland.

I fremtidens salgssteder efter overgang til Rejsekortet findes fire varianter af betjent salg, hvor kunderne kan modtage forskellige grader af service:

- *Lille salgssted* uden udstyr (Køb af forhåndsoptankede anonyme rejsekort)
- *Servicecenter* uden udstyr (Kunderne kan kun få vejledning til fx bestilling, men ingen optankning af rejsekort)
- *Mellem salgssted* med BORIS (optankning af rejsekort) (BORIS = kortlæser)
- *Stort salgssted* med BORIS

DSB har mellemsalgssteder på de større stationer på Fyn. Derudover er der automater på alle togstationer, hvor rejsekortkunder kan tanke et rejsekort op og bruge rejsekortet med det samme.

Kundecentrene i Odense og Svendborg etableres som stort salgssted, hvor kunderne kan få hjælp og vejledning til rejsekortet samt købe og tanke rejsekort op.

Figur 1: Oversigt over opgaver i betjent salg \*

Varianter af betjent salg Udførelse af opgaver	Stort salgssted	Mellem salgssted	Servicecenter	Lille salgssted	salgs- automater
Service/Info vedr. brug af rejsekort					
Service vedr. rejseregler					
Hjælp til selvbetjening via Rejsekort hjemmeside					
Oplysning om saldo på rejsekort					
Oplysninger om rejsekort-historik					
Bestille rejsekort					
Ændre kundetype og serviceniveau					
Salg af forhåndsoptankede rejse- kort anonymt					
Optankning af alle slags rejsekort					
Udlevering af bestillingssedler					
Sælge rejsekort personligt					
Sælge rejsekort Flex					
Sælge rejsekort anonymt					
Oprette tank-op-aftale ifm. køb af nye rejsekort					
Oprette tank-op-aftale på eksiste- rende rejsekort					
Ændrer dankort-oplysninger på tank-op-aftale					
Ændre beløb på tank-op-aftale					
Kontant udbetaling af rejsekort- restsaldo					

\* De grå felter viser hvilke ydelser, der tilbydes.

Store dele af FynBus' kundegruppe benytter sig af de selvbetjeningsløsninger FynBus i dag tilbyder. Disse kunder vil forventelig også fremadrettet betjene sig selv. Det er især KVIK-kort-kunderne samt en stor del af periodekort-kunderne.

FynBus forventer dog, at der fortsat vil være behov for betjent salg, hvilket blandt andet kan udledes af, at halvdelen af omsætningen på salgsstederne i Odense er optankning af periodekort. Salgsstederne sikrer kunderne en kortere afstand til optankningsmuligheder samt aflaster FynBus' kundecentre i forhold til kundefremmøde.

Salgsstederne etableres i fx butikker eller hos kommunernes Borgerservice.

#### **Processen:**

FynBus har været i dialog med alle fynske kommuner for at afdække det ønskede serviceniveau i kommunen, således at FynBus' bestyrelse kan tage endelig beslutning om salgssteder på Fyn. Nogle kommuner har fremsendt ønsker om salgssteder i bestemte områder, mens andre kommuner også har stillet forslag om mulige butikker, der kunne bruges som salgssted. Kommunerne har behandlet deres ønsker enten administrativt eller politisk i udvalgene.

I bilag 4.1 fremgår det hvilke salgssteder kommunerne har fremsendt ønsker om, samt hvilke salgssteder FynBus indstiller til bestyrelsen skal etableres.

### **Etableringsomkostninger**

De eksterne salgssteder ude i kommunerne etableres som et mellem salgssted, mens FynBus' kundecentre etableres som et stort salgssted.

For at etablere et mellem salgssted kræver det en pc med BORIS, som er en salgssapplikation samt en adsl-internetlinje. Samlet set vil etableringsomkostningerne være ca. 25.000 kroner pr. mellemsalgssted. Etableres der et salgssted, hvor der i forvejen er adgang til en pc'er, vil omkostningerne være ca. 15.000 kroner.

Etableringsomkostningerne for et stort salgssted, som kundecentrene i Odense og Svendborg omdannes til, vurderes til at være 150.000 kr. Beløbet dækker over etablering af 6 Boris-enheder, 2 i Svendborg og 4 i Odense samt kortprintere.

Et lille salgssted uden udstyr kræver ikke etableringsomkostninger, da der ikke skal opstilles udstyr. Her kan salgsstedet vejlede i bestillingsmetoder, samt sælge forhåndsoptankede rejsekort anonymt. Rejsekort anonymt koster 180 kr. De forhåndsoptankede anonyme rejsekort er bedst egnede til turister og andre kunder med et tidsbegrænset rejsebehov. Risikoen for snyd med et anonymt rejsekort er langt større end rejsekort personligt og flex, da ingen kundeoplysninger forbindes med rejsekortet. Derfor anbefales det at begrænse udbredelsen af rejsekort anonymt.

### **Tidsplan**

Hvad?	Hvornår?
FynBus' bestyrelse godkender det samlede serviceniveau for salgssteder på Fyn	April 2016
Aftaler om nye salgssteder	Senest juni 2016
Opsigelse af salgssteder – ophør pr. 31.12.2016	31. august 2016
Kontraktindgåelse med nye salgssteder	Oktober - november 2016
Kommunikation af "nye salgssteder"	november – december 2016
Teknisk installation og indøvelse af personale	november – december 2016
Kontraktstart	15. januar 2017

FynBus sørger for at uddanne personalet på salgsstederne, således at det eksterne salgspersonale er klædt på til at hjælpe kunderne.

FynBus ønsker at etablere salgssteder i større fynske byer, hvor kundegrundlaget og behovet vurderes til at være til stede. I alt 30 mellemsalgssteder på Fyn, hvor der er udstyr, og 1 lille salgssted uden udstyr. Se placeringen af salgsstederne i bilag 4.1.

## Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender forslag om etablering af betjente salgssteder for Rejsekort.

## Vedtagelse:

*Godkendt som indstillet.*

## Bilag:

Bilag 4.1

Notat: Salgssteder på Fyn i forbindelse med Rejsekortet.

## 5. Implementering af Rejsekort

### Sagsnummer:

201603-14245

### Resumé:

*Grundet senere levering af nye busser til Tide Bus i forbindelse med Tides overtagelse af den regionale kørsel, anbefales det, at den endelige implementering af Rejsekortet udskydes 2 ½ måned til den 15. januar 2017.*

### Sagsfremstilling:

Rejsekortet har været planlagt til fuld implementering i samtlige busser fra 1. november 2016. Tidsplanen havde blandt andet som forudsætning, at alle nye regionale busser var klar til drift ved kontraktstart søndag den 16. oktober 2016. Dette var en del af udbudsbetingelserne for den regionale kontrakt

Tide Bus, der overtager den regionale buskørsel efter Arriva, har meddelt, at bus leverancen er forsinket i forhold til den oprindelige plan i udbudsmaterialet. Forsinkelsen betyder, at 30 ud af 113 busser ikke er klar til rejsekortdrift 1. november 2016. Når der tages højde for en 10 dages testperiode på de busser, der får installeret rejsekortudstyr, vil samtlige regionale busser tidligst kunne være klar til fuld rejsekortdrift 1. december 2016.

Den 11. december 2016 vil der bliver gennemført et større køreplansskift på de regionale ruter, hvor blandt andet det nye R-bus net planlægges implementeret.

Det vil teknisk være muligt at sikre fuld implementering af rejsekortudstyret i december 2016 i alle ca. 400 busser, men FynBus vil i den givne situation klart anbefale, at Rejsekortets implementering rykkes til takstskiftet den 15. januar af følgende væsentlige årsager:

- Både implementeringen af ny køreplan og af rejsekortet vil erfaringsmæssigt lægge et stort pres på FynBus administration, hvorfor de to situationer bør adskilles
- Der bør erfaringsmæssigt ikke lægges for mange nye tiltag lige op til jul og nytår
- I uge efter nytår er der stort pres på FynBus' kundecenter i forhold til udstedelse af kort efter juleferien

- Fra takstskiftet forventes alle aftaler med DSB omkring takstområder mv. at blive implementeret som en del af Takst Vest, således at FynBus kan starte Rejsekortimplementeringen med de helt korrekte data.
- Endeligt sikres ekstrabuffer i forhold til at de sidste busser bliver klar hos den nye regionale entreprenør.

Det anbefales derfor jf. ovennævnte, at tidsplanen for fuld udrulning af rejsekortet rykkes 2½ måned. I henhold til den nuværende tidsplan starter installationen af rejsekortet i busserne, udover dem der allerede er med i pilotforsøget i Nyborg og Svendborg, ultimo april 2016.

FynBus forhandler i øjeblikket de økonomiske konsekvenser af udsættelsen med Tide Bus samt Rejsekort A/S, herunder om den samlede installationsplan skal rykkes tilsvarende.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender udskydelse af fuld implementering af Rejsekort i FynBus' område til den 15. januar 2017.

### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

## **6. Indeksregulering ifm. Flexkontrakter**

### **Sagsnummer:**

201603-14246

### **Resumé:**

*FynBus har forlænget kontrakterne FG3/FV3/FG4 med deraf følgende prisregulering (indexregulering). Flere vognmænd har rettet henvendelse til FynBus, idet de oplever et økonomisk pres som følge af bl.a. lovændringer og som følge af, at omkostningsindekset er faldet. De ønsker derfor økonomisk kompensation. Endvidere har FynBus' bestyrelse modtaget anmodning fra ATAX og 3F, som anbefaler, at indeksreguleringen revurderes.*

### **Sagsfremstilling:**

FynBus har modtaget henvendelser fra flere vognmænd efter den seneste indeksregulering 1. marts 2016, hvor indekset er faldet 2,83 %. Ligeledes har ATAX og 3F fremsendt brev til FynBus' bestyrelse om nedregulering ved forlængelse af kontrakter. Brevet er vedlagt som bilag 7.1.

Vognmændene peger på følgende forhold, som baggrund for de forringelser, de har oplevet gennem det/de sidste år:

- Afgiftsharmonisering primo 2015
- Skærpede miljøkrav

- Overenskomster (FynBus' arbejdsklausul – kontrakt)
- FG3/FG4/FV4 kontraktforlængelser
- Indeksreguleringer

Af følgende årsager, vil det ikke være muligt at imødekomme ønsket om kompensation, jf. notat herom vedlagt som bilag 7.2:

1. Kontrakterne med vognmændene indeholder ikke en genforhandlingsklausul, der giver mulighed for kompensation som følge af lovkrav. Der er derfor ikke mulighed for at genforhandle prisen som følge af afgiftsharmoniseringen og skærpede miljøkrav.
2. FynBus' arbejdsklausul var kendt inden vognmændene afgav tilbud på kørsel.
3. FynBus har option på forlængelse af kontrakterne FG3/FV3/FG4. Denne option var ligeledes kendt på forhånd. Optionen er blevet udnyttet.
4. Af udbudsmaterialet og kontrakterne fremgår det, at der vil finde prisregulering sted. Ligeledes fremgår det, hvilket indeks, der vil blive benyttet og hvornår.

ATAX og 3F er af den opfattelse, at den benyttede indeksreguleringsmodel er beregnet på buskørsel og dermed ikke afspejler de reelle forhold i taxabranchen.

Da kontrakterne ikke giver mulighed for at kompensere vognmændene som følge af den negative indeksregulering i kontraktbetalingen, må kravet afslås.

Imidlertid er arbejdet med næste udbud igangsat, og der er fokus på de u hensigtsmæssigheder, den nuværende kontrakt giver. Der vil således blive vurderet på såvel beregningsmodellen bag prisreguleringen (indeksreguleringen) som på indførelse af genforhandlingsklausul.

Bestyrelsen for Midttrafik har på et møde den 17. marts 2016 behandlet sagen og besluttet at afvise branchens krav om kompensation og at revurdere indeksreguleringen i forhold til næste udbud.

Sydtrafik behandler sagen på et bestyrelsesmøde ultimo april, men formandskabet vurderer umiddelbart, at der ikke er mulighed for/hjemmel til at foretage anden regulering end den allerede foretagne.

## Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- FynBus meddeler branchen, at det ikke er muligt at give økonomisk kompensation som følge af negativ indeksregulering i kontraktbetalingen.
- FynBus vurderer beregningsmodellen bag prisreguleringen i forhold til kommende udbud.
- FynBus vurderer, hvorvidt der skal indføres genforhandlingsklausul i forhold til kommende udbud.

## Vedtagelse:

*Godkendt som indstillet.*



**Bilag:**

Bilag 6.1

Brev fra ATAX og 3F til FynBus af 9. marts 2016.

Bilag 6.2

Notat vedr. økonomisk kompensation som følge af bl.a. indeksregulering (Flextrafik)

**7. Ny model for udbud, planlægning og implementering af fast kørsel****Sagsnummer:**

201603-14294

**Resumé:**

*FynBus har de senere år udført en del udbud af den visterede kørsel for kommunerne, herunder "fast kørsel". Fast kørsel dækker over kørsler, hvor der er behov for en fast vogn og chauffør til at køre en fast rute.*

*Den traditionelle model for fast kørsel indebærer, at den enkelte kommune samler flere forskellige former for fast kørsel for derigennem at opnå stordriftsfordele og lavere priser. FynBus står her for udbuddet af kørslen og for planlægningen af kørslen. Planlægningen foretager FynBus i FynBus' system Cplan.*

*Som alternativ til den nuværende måde at administrere fast kørsel på, foreslår FynBus, at systemet CPlan udvikles således, at Kommunerne selv kan administrere borgerne i CPlan og specificere kørselsbehov, at vognmanden selv kan planlægge turene i CPlan samt at der via CPlan kan udarbejdes statistik og økonomisk opfølgning mv.*

*På denne baggrund indstiller FynBus, at udviklingen af ny model for fast kørsel igangsættes med henblik på udbud af kørsel med kontraktstart marts 2017.*

**Sagsfremstilling:**

Efter trafikselskabsloven skal FynBus udbyde og administrere kørsel for svært bevægelseshæmmede (SBH-kørsel/Handicapkørsel). Derudover kan FynBus udbyde og administrere anden kørsel, som kommune og region er forpligtet til at udføre efter anden lovgivning, også kaldet den visiterede kørsel.

FynBus har de senere år udført en del udbud af den visterede kørsel for kommunerne, herunder "fast kørsel". Fast kørsel dækker over kørsler, hvor der er behov for en fast vogn og chauffør til at køre en fast rute. Fast kørsel er primært specialskolekørsel, samt dele af kørslen til aktivitetscentre og genoptræningscentre.

Den traditionelle model for fast kørsel indebærer, at den enkelte kommune samler flere forskellige former for fast kørsel for derigennem at opnå stordriftsfordele og lavere priser. FynBus står her for udbuddet af kørslen og for planlægningen af kørslen. Planlægningen foretager FynBus i FynBus' system Cplan, hvorefter den planlagte kørsel sendes til Flexdanmarks system Planet. Vognmanden, der har vundet udbuddet, modtager herefter kørselsopgaver elektronisk fra Planet.

Som alternativ til den nuværende måde at administrere fast kørsel på, foreslår FynBus, at systemet CPlan udvikles således at:

- Kommunerne selv kan administrere borgerne i CPlan og specificere kørselsbehov
- Vognmanden selv kan planlægge turene i CPlan
- CPlan kan udarbejde statistik og økonomisk opfølgning mv.

Herved opnås:

- En tættere kontakt mellem kommune/institution og vognmanden.
- Et administrativt mellemed i FynBus undgås.

Hvis CPlan udvikles, vil der fremover være flere valgmuligheder, flere modeller, for kommunerne, i forhold til udbud og administration af fast kørsel:

**Model 1:** Den traditionelle model. FynBus udbyder garantivogne, planlægger og styrer kørslen som i dag.

**Model 2:** Kommunen udbyder selv rammeaftaler, det vil sige, at FynBus ikke er involveret. Denne model er anvendt af Svendborg Kommune.

**Model 3:** FynBus udbyder rammeaftaler på vegne af kommunen, mens kommunen selv står for det øvrige administrative arbejde, og vognmanden står for planlægning af kørslen. Denne model er anvendt af Odense Kommune.

**Model 4:** Ny model. FynBus udbyder opgaven for kommunen, de administrative borgervendte opgaver løses af kommunen direkte i Cplan, vognmanden planlægger kørslen direkte i Cplan og opfølgning sikres af FynBus.

I oversigtsform har de 4 modeller karakteristika som beskrevet i Skema 1.

Skema 1: Modelbeskrivelse.

	<b>Model 1:</b>	<b>Model 2:</b>	<b>Model 3:</b>	<b>Model 4:</b>
Udbud	FynBus	Kommunen	FynBus	FynBus
Borgeradministration (stamoplysninger, bestilling, aflysning, ændring)	Kommunen/ FynBus	Kommunen	Kommunen	Kommunen
Planlægning af ture	FynBus	Vognmand	Vognmand	Vognmand
Vognstyring	FynBus	Vognmand	Vognmand	Vognmand
Afregning med vognmand	FynBus	Kommunen	Kommunen	FynBus
Regnskab	FynBus	Vognmand	FynBus	FynBus

Fordelene ved den nye model er:

1. Kommunen kan selv administrere turen i CPlan, uden fordyrende mellemed i FynBus.
2. Vognmanden kan selv planlægge turene i CPlan, uden fordyrende mellemed i FynBus.
3. Det vil være muligt også for små og mindre vognmænd at afgive tilbud, da CPlan sikrer, at også de kan levere data af høj kvalitet.
4. Der er ikke behov for integration med Planet, hvorved der spares licensafgifter.
5. CPlan sikrer, at der er høj kvalitet i statistik og økonomiopfølgning.

Økonomien ved udvikling af ny model vises herunder i skema 2:

Skema 2: Økonomi ved udvikling af ny model for fast kørsel.\*

	2016	2017	2018	2019	2020	
Udviklingsomkostninger	338					
Udviklingstimer FynBus – 450 á 500 kr.	225					
Årligt vedligehold – 200 timer á 500 kr.	0	100	100	100	100	
Support, lønudgift FynBus	0	150	150	150	150	
1/2 stilling i IT-support	250	250	250	250	250	
<b>Årlige udgifter i alt</b>	<b>813</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	
Sparede licensomkostninger	0	-600	-600	-600	-600	
Nedlæggelse af 1 stilling i Flex	0	-450	-450	-450	-450	
<b>Årlige besparelser i alt</b>	<b>0</b>	<b>-1.050</b>	<b>-1.050</b>	<b>-1.050</b>	<b>-1.050</b>	
<b>Netto</b>	<b>813</b>	<b>-550</b>	<b>-550</b>	<b>-550</b>	<b>-550</b>	<b>-1.387</b>

Alle beløb er inkl. moms.

Det er FynBus' opfattelse, at der ikke er IT-løsninger på markedet, der kan levere det, som den foreslåede opdatering af Cplan kan. Det vil sige, som både kan anvendes af kommunerne og af vognmændene, med det høje krav til statistik og opfølgning som kræves. Da systemudviklingen forventes at have en tilbagebetalingstid på under to år, vurderer FynBus, at det er relevant at udvikle CPlan, og at FynBus derved påtager sig et systemleverandøransvar. Dette ansvar vil medføre, at FynBus vil være ansvarlig for overholdelse af persondataloven samt kontraktligt være forpligtet i forhold til fastsat opetid, nedbrud af systemet m.m.

Det vil efterfølgende være muligt at vurdere model 4 i forhold til modellerne 1 - 3 for at tage stilling til, om FynBus fortsat skal være systemleverandør, eller om vognmandsbranchen selv får udviklet tilsvarende systemer.

På baggrund af ovenævnte indstiller FynBus, at udviklingen af ny model igangsættes med henblik på udbud af kørsel med kontraktstart marts 2017.

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- udviklingen af ny model for fast kørsel igangsættes med henblik på udbud af kørsel med kontraktstart marts 2017.

#### Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

#### Sager til drøftelse:

Intet.

**Sager til orientering:****8. Markedsføring****Sagsnummer:**

201603-14285

**Resumé:***Der orienteres i mødet.***Sagsfremstilling:**

Til orientering, herunder vedrørende afslutning af Pendlerekspérimentet.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

**Vedtagelse:***Orientering taget til efterretning.***9. Status for Rejsekort****Sagsnummer:**

201603-14290

**Resumé:***Der udgives et internt nyhedsbrev vedrørende forhold omkring Rejsekort projektet.***Sagsfremstilling:**

FynBus' interne nyhedsbrev vedrørende Rejsekort implementeringen fremhæver blandt andet, at FynBus i kraft af lang erfaring med elektronisk billettering har en stor indsigt i som organisation at tænke på denne måde. Uanset dette vil der i en lang periode skulle øves og testes.

Som forberedelse til idriftsætningen af rejsekort er her opremset nogle af de store opgaver, der skal løses:

- Installation af rejsekortudstyr i busserne samtidig med, at det nuværende udstyr bliver siddende.
- Undervisning af chauffører og administrativt personale.
- Etablering af test-platform.
- Opbygning af EOD (systemdatainformation, der blandt andet indeholder ruter og takster, en forudsætning for at kunne benytte systemet)
- Etablering af First Line Support organisation inklusiv reservedelslager.
- Gennemførelse af pilot-drift i Nyborg og Svendborg.

- Etablering af kommunikationsveje til Rejsekort, samt de andre trafikselskaber og deltagelse i de nødvendige fora.
- Beslutninger om produkter, rabatstrukturer og kundernes overgang til rejsekort.
- Etablering af salgssteder.
- Kommunikation til offentligheden.
- Etablering af interne økonomi- og service-procedurer med parallelle systemer.

Der er desuden et ønske, at skabe et samlet overblik over belastning af medarbejdere både i forbindelse med daglig drift, strategiske projekter samtidig med forberedende aktiviteter for rejsekort for perioden med paralleldrift af nuværende system og rejsekort og endelig med fuld drift af rejsekort.

Der er nu etableret aktiviteter til at sikre alle ovenstående opgaver.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

**Vedtagelse:**

*Orientering taget til efterretning.*

**10. Meddelelser****Sagsnummer:**

201603-14286

**Meddelelser:**

- Uddannelse af chauffører
- Arbejdet med Plads Nord og evt. flytning af regionale ruter.
- Busbetjening af nyt OUH.
- Byregion Fyn, strategi for infrastruktur.
- Takst Vest: Møde med Ministeren den 1. april i Vejen.
- Børsens kritik af Flextrafik.
- Arbejdsklausul.

**11. Eventuelt**

**SIGNERET**

---

Formand  
Morten Andersen

---

Næstformand  
Poul Andersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Kristian Nielsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Niels Bebe

---

Bestyrelsesmedlem  
Per Jespersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Anders W. Berthelsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Hans Bjerregaard

---

Bestyrelsesmedlem  
Jan Ole Jakobsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Kristian Grønbæk Andersen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen