

FynBus bestyrelse

Referat

Torsdag den 11. februar 2016 kl. 16.00-18.00

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn

Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark

Bestyrelsesmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn *afbud*

Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart

Bestyrelsesmedlem Per Jespersen, Nyborg *afbud*

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 Jesper Hempler, Kerteminde *afbud*

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Kontraktchef Ingrid Dissing

Kunde & Markedschef Jan Gudmann Hansen

DAGSORDEN:

Sager til beslutning:	3
1. Ændring af FynBus' vedtægter	3
2. Håndtering af opgaver for Ærø Kommune	4
3. Trafiksystem Odense/Regionalt	5
4. Individuel handicapkørsel	9
Sager til drøftelse:	11
5. Mobilitet, profil for et trafikselskab	11
Sager til orientering:.....	13
6. Markedsføring i Odense.....	13
7. Rejsekort, status.....	14
8. Meddelelser	15
9. Eventuelt.....	15

Sager til beslutning:**I. Ændring af FynBus' vedtægter****Sagsnummer:**

201602-13933

Resumé:

I forbindelse med ændring af lov om trafikskaber skal FynBus' nuværende vedtægter tilrettes, Der foreligger udkast til nye vedtægter til beslutning.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med ændring af lov om trafikskaber er bekendtgørelse om vedtægter for organisering af trafikskaber (standardvedtægt) ændret. FynBus' nuværende vedtægter skal tilrettes og godkendes af FynBus' bestyrelse senest den 1. marts 2016.

Vedtægterne er ændret med hensyn til trafikskabets dækningsområde som følge af Ærøs udtræden af selskabet.

Følgende paragraffer er nye:

- § 3 om mulighed for at FynBus kan eje eller stå for driften af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure.
- § 5 om samarbejde med andre trafikskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikskabers områder mv.
- § 23 pkt. 10 om medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik mv.
- § 27 stk. 2 om kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser mv.

Endvidere er der sket ændringer i følgende:

- § 9 om, at funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.
- § 10 om, at en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.
- § 15 er ændret mht. antal suppleanter fra 3 til 2.

Der henvises ovenfor til §'er i udkast til de nye vedtægter.

Efter vedtagelse i FynBus' bestyrelse skal vedtægterne sendes til godkendelse hos transport- og bygningsministeren og social- og indenrigsministeren.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender Vedtægter for Trafikselskabet FynBus

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag I.1: Vedtægter for Trafikselskabet FynBus

2. Håndtering af opgaver for Ærø Kommune**Sagsnummer:**

201601-13872

Resumé:

Efter Ærø Kommunes udtræden af FynBus har Ærø Kommune bedt FynBus om at administrere lægekørslen på Ærø i 2016. Der er administrativt indgået aftale herom for 1. kvartal af 2016. Bestyrelsen bedes tage stilling til, hvorvidt aftalen skal forlænges samt på hvilke vilkår.

Sagsfremstilling

Ved lov nr. 745 af 25. juni 2014 blev det muligt for kommuner, der udgøres af en ø, og som ikke har bro eller anden landfast forbindelse til anden kommune, at søge Transportministerens tilladelse til at undlade at deltage i et trafikselskab. Ærø Kommune søgte og fik efterfølgende Transportministerens tilladelse til at udtræde af FynBus.

Pr. 1. januar 2016 udtrådte Ærø Kommune således af FynBus. Ærø Kommunes udtræden hindrer dog ikke, at der kan tilkøbes ydelser fra FynBus.

Ved aftale af 4. december 2015 om Ærø Kommunes udtræden, blev det aftalt, at FynBus fortsat administrerer individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede for Ærø. Afregningen heraf sker som før udtræden med de fastsatte afregningsprincipper.

Efterfølgende har Ærø Kommune bedt FynBus om at administrere lægekørsel i 2016. Der er administrativt indgået aftale om, at FynBus administrerer lægekørslen for Ærø kommune, og at afregningen foregår som hidtil. Aftalen er alene indgået for 1. kvartal af 2016.

Bestyrelsen bedes tage stilling til, om denne aftale skal forlænges, således at den er gældende for hele 2016. Ligeledes bedes bestyrelsen tage stilling til, hvorvidt afregningen skal ske på samme vilkår som før Ærø Kommunes udtræden af FynBus.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Der indgås aftale om, at FynBus administrerer lægekørslen for Ærø Kommune i 2016, samt at afregningen for kørslen sker efter de samme principper som før udtræden.

- Administrationen bemyndiges til at forlænge denne aftale yderligere.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

3. Trafiksystem Odense/Regionalt**Sagsnummer:**

201602-13934

Resumé:

FynBus har indgået aftale med Tide Bus om drift af de regionale ruter i perioden 17. oktober 2016 til køreplansskiftet december 2024. Der beskrives et forslag om at FynBus udnytter option om etablering af et R-busnet og at der iværksættes et 1-årigt forsøg med X-busser.

Sagsfremstilling:Indledning

FynBus har den 25. januar 2016 indgået kontrakt med Tide Bus om drift af de regionale ruter i perioden 17. oktober 2016 til køreplansskiftet december 2024. Kontrakten indebærer en årlig besparelse på ca. 23 mio. kr. Region Syddanmark betaler uændret et fast årligt rammebeløb som muliggør, at den sparede kontraktbetaling kan anvendes til at indsætte mere buskørsel.

I Trafikplan 2014-17 indgår forslag om produktudvikling af det regionale trafiksystem gennem indførelse af R-busser og X-busser (Trafikplanen side 32).

Definitioner:

R-busser (regionalbusser) defineres ved, at eksisterende ruter forbedres ved at der er flere afgang tidligt om morgenen og sent om aftenen, og at frekvensen (antal afgang pr. time) øges.

X-busser er hurtig-busser, som kører den korteste vej med færrest mulige stop.

I den netop indgående kontrakt med Tide Bus om drift af de regionale ruter indgår et antal optioner, der muliggør indførelse af R-busser og X-busser. Beslutning om anvendelse af optioner, skal træffes således at implementering kan ske senest 31. december 2018.

Det foreslås, at FynBus meddeler Tidebus, at nogle af de beskrevne optioner ønskes iværksat ved køreplan start den 17. oktober 2016.

R-busnettet kan etableres med brug af de busser, der af Tide Bus bestilles ved kontraktindgåelsen.

X-busruterne forudsætter, at der anskaffes flere busser. Hvis X-busnettet skal indsættes ved kontraktstart skal udnyttelsen af optionen meddeles Tidebus senest 6 måneder før kontraktstart.

Administrationen foreslår, at der fra kontraktstart indføres et R-busnet, og at der indføres et 1-årigt forsøg med X-busser på udvalgte ruter.

Det foreslås, at forslag om R-busser og X-busser forelægges det regionale udviklingsudvalg og FynBus' bestyrelse til drøftelse.

Trafikplan 2014-17

I Trafikplan 2014-17, som er vedtaget af FynBus' bestyrelse efter høring hos kommunerne og Region Syddanmark, indgår en nærmere beskrivelse af principperne bag R-busser og X-busser.

R-busser baseres på et afprøvet princip om, at kunderne ønsker en høj frekvens, faste minuttal, og mulighed for at kunne benytte busserne på ydertidspunkter (tidligt om morgenen og sent om aftenen).

Movia har indført R-busser mellem de ikke-togforbundne byer i Region Sjælland, og har oplevet en betragtelig passagervækst.

Trafikplan 2014-2017 beskriver: *".. I forhold til det nuværende serviceniveau vil der være tale om en driftsudvidelse i formiddagstimerne og de tidlige aftentimer."*

Movia angiver forbedret betjening i disse tidsrum, som en af årsagerne til en passagervækst på op til 17 %, i løbet af de seneste 2 år. Det vurderes at forbedringen skyldes, at kunderne har fået et enkelt og genkendeligt servicetilbud.

FynBus vurderer, at der også kan opnås vækst på Fyn, men også, at serviceforbedringen er en forudsætning for at fastholde kunder i den kollektive trafik.

X-busser er baseret på et kendt koncept, som anvendes i Jylland i et samarbejde mellem de tre trafiksselskaber Sydtrafik, Midttrafik og NT. I Movias område er et ekspresbusnet under opbygning.

I Trafikplan 2014-17 vurderes det, at der er behov for at tage den gamle Rutebilstation i brug igen: *"En optimal placering kunne være det resterende areal af den tidligere rutebilstation."*

Odense Kommune iværksatte i 2015 et projekt, der skal lede frem til en løsning omkring Odense Banegårdscenter. Byregion Fyn betegner projektet som "Fyns hovedbanegård".

FynBus og Odense Kommune er i kontakt med DSB med henblik at sikre mulighed for at den gamle rutebilstation kan tages i anvendelse i løbet af 2016.

Kontrakt med Tidebus 2016-2024

I kontrakten med Tide Bus indgår et antal nærmere beskrevne optioner. Det er muligt kun at vælge nogle af optionerne. Det vil også være muligt, at udvælge andre destinationer eksempelvis med udgangspunkt i Trafikplan 2014-17.

Optionerne udgør i alt ca. 50.000 køreplantimer, svarende til 19 % af hovedkontrakten på 256.000 køreplantimer. Hertil kommer 18 driftsbusser til et fuldt udbygget X-busnet. Opgraderingen til R-net sker med udvidet kørsel med det allerede anskaffede materiel.

R-busser

Af udbudsmaterialet fremgår følgende: ”I takt med de økonomiske muligheder udvikles et R-bus net, som det kendes fra Region Sjælland.”

Dette tilbud bliver det regionale trafiksystems rygrad, hvor busser i mindst halvtimesdrift sikrer fynboernes muligheder for ærinde- og fritidsrejser samtidig med, at busserne også bruges i pendlingssammenhæng.

Driftsomfanget er planlagt til at være mindst halvtimesdrift i tidsrummet fra ca. kl. 6:00 – 20:00 på hverdage og lavere frekvens herudover.

Dette er mere ambitiøst end servicetilbuddet i dag. Derfor indeholder udbuddet option på udvidet kørsel, som implementeres, når det økonomiske grundlag er til stede:

Tabel 1: Optioner på R-bus kørsel

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

Kørselsomfanget er overslagsmæssigt beregnet ud fra de nuværende køretider.

Indførelse af et R-net aktiverer ca. 18.000 køreplantimer pr. år. På baggrund af Tide Bus' tilbud vil det medføre en driftsudgift på ca. 7,4 mio. kr.

FynBus foreslår, at optionerne på R-bus kørsel udnyttes. Succesmålet er, at den udvidede kørsel opnår en selvfinansieringsgrad på 50 %, som traditionelt har været Region Syd-danmarks præstationsmål for initiativer igangsat af trafikelskaberne.

X-busser

Trafikplan 2014 -17 beskriver desuden indførelsen af et hurtigbusnet. Tankerne bag et hurtigbusnet er de samme, som findes bag X-bus ruter i Jylland eller det ekspresbusnet, der planlægges på Sjælland.

Konceptet er, at hurtige direkte ruter skal udvide jernbanens timemodel til også at tilgode se oplandsbyerne til Odense.

I NT's område har man løbende udbygget X-busnettet, delvist på bekostning af den almindelige regionale rutekørsel. Resultatet har været en markant driftsudvidelse på X-busserne og en tilsvarende passagerfremgang.

Rutenettet er planlagt til indførelse senest sammen med timemodellen, men letbanearbejdet i Odense kan aktualisere en hurtigere implementering.

Der er endnu ikke truffet beslutninger om hvilke bustyper, der vil være ideelle til formålet. Her ønsker FynBus også at udnytte Tide Bus' ekspertise, i forhold til hvilke løsninger, der vil være ideelle målrettet til et pendlersegment.

Udvikling og udrulning af konceptet sker, som nævnt, i takt med økonomiske muligheder. Derfor indeholder udbuddet option på yderligere kørsel:

Tabel 2: Optioner på X-bus kørsel

Option	Fra - til	Køreplantimer	Busser
D	Bogense - Odense	7.125	4
E	Kerteminde - Odense	5.525	3
F	Faaborg - Odense	9.125	5
G	Nr. Broby - Odense	5.525	3
H	Vissenbjerg - Odense	4.725	3

Ved tilbudsafgivelse skulle tilbuddet på option A til H afgives på baggrund af bustype AL 3. Busserne skal overholde kravene i Kravspecifikation – Bilag C – Krav til busmateriel.

Ved eventuel udnyttelse af option A til H vil FynBus i samarbejde med entreprenøren beslutte, hvilken bustype der skal benyttes efter principperne i kontrakten.

Den angivne notation af optioner fra A til H udtrykker ikke en implementeringsrækkefølge.

Ud fra den aktuelle markedssituation vælger FynBus den optimale indsats – gerne i tæt samarbejde med entreprenør.

På baggrund af udviklingen i trafiksituationen i Odense, kan der være behov for at påbegynde X-bus konceptet indenfor den basisproduktion, der er skitseret i udbudsmaterialet med henblik på at sikre, at regionale kunder ikke påvirkes af store forsinkelser i forbindelse med letbanearbejdet. Det vil ske i tæt samarbejde med entreprenøren og med det er busmateriel, der er muligt.

For at få erfaringer med X-buskonceptet og implementering af det foreslår FynBus, at der udpeges en rute, hvor konceptet udvikles. Det undersøges, om løsningen skal bygge på turistbusser. Konceptet afprøves i et 1-årigt forsøg, inden der tages stilling til en samlet implementering og de afledte busanskaffelser.

Sammenhæng med bybusserne i Odense

Da de regionale ruter udgør en væsentlig del af bybusbetjeningen i Odense, vil indførelse af R-busser og X-busser også medvirke til at forbedre serviceniveauet for borgerne i Odense Kommune.

For at sikre den, for kunderne, mest hensigtsmæssige indretning af det samlede trafiksystem, skal ruteføring og stopmønstre tilrettelægges i samarbejde med Odense Kommune.

En stor del af myldretidstrafikken i Odense består af bilpendlere fra omegnskommunerne. Med indførelse af R-busser vil frekvensen generelt øges. Dette giver mulighed for, at nogle ruter og afgang ikke længere skal benytte alle stoppesteder i Odense, men kun skal betje-

ne central knudepunkter (arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og stationer mv.). Dette vil gøre de regionale ruter mere attraktive for kunder fra omegnskommunerne, idet rejsetiden kan afkortes. Dette gælder specielt for X-busserne.

FynBus vil, ud over Fyns Hovedbanegård, søge at sikre, at der på andre centrale knudepunkter indrettes attraktive stoppesteder (mini-terminaler).

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- FynBus indgår aftale med Tide Bus om at iværksætte optionerne på R-bus, lig optionerne A, B og C
- Der iværksættes et 1-årigt forsøg med X-busser

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet. Sagen drøftes igen på bestyrelsesmøde i foråret 2016, hvor der tages stilling til anvendelsen af de ca. 18.000 køreplantimer.

4. Individuel handicapkørsel

Sagsnummer:

201601-13867

Resumé:

Der har gennem længere tid været usikkerhed om anvendelsesområdet for individuel handicapkørsel. Denne usikkerhed er søgt afklaret ved Transportministeriet. Den fremtidige praksis hos FynBus fremlægges til beslutning.

Sagsfremstilling

Kørselsordningerne

Ifølge Lov om trafikselskaber § 11 skal trafikselskaberne etablere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede over 18 år. Den individuelle handicapkørsel skal som minimum omfatte ret til 104 enkeltture pr. år, og borgerens hjemkommune visiterer borgeren til disse ture.

Den individuelle handicapkørsel skal ifølge § 11 etableres, så den ”rækker ud over transport til behandling, terapi og lign.". Denne formulering har gennem tiden givet anledning til usikkerhed, idet trafikselskaberne administrerer andre kørselsordninger, som f.eks. lægekørsel, som borgerene også skal visiteres til. Disse andre kørselsordninger følger af f.eks. Sundhedsloven og Serviceloven, og visitationen til de forskellige ordninger er ikke nødvendigvis ens. Nogle borgere kan således være visiteret til individuel handicapkørsel, uden at kunne visiteres til kørsel til læge. Disse borgere kan ønske at benytte den individuelle handicapkørsel i forbindelse med kørsel til læge, hvilket er i strid med formålet med den individuelle handicapkørsel.

Transportministeriets vurderinger

Odense Kommune rettede i 2012 henvendelse til Transportministeriet om udvidelse af anvendelsesområdet for individuel handicapkørsel. Formålet var at udvide ordningen, så den også kunne anvendes til f.eks. kørsel til tandlæge mv.

Transportministeriet meddelte Odense Kommune, at *"individuel handicapkørsel efter trafik-selskabslovens § 11 alene kan anvendes til transport, der rækker ud over behandling, terapi og lign."* Transportministeriet imødekom således ikke Odense Kommunes anmodning om udvidelse af anvendelsesområdet. Transportministeriets brev er vedlagt som bilag 1.

I foråret 2015 havde Danmarks Radio fokus på den individuelle handicapbefordring. I denne forbindelse meddelte Transportministeriet Odense Kommune, at spørgsmålet om udvidelse af den individuelle handicapkørsel var taget op til fornyet overvejelse.

Transportministeriet gav efterfølgende Odense Kommune en foreløbige vurdering af området. Det blev bl.a. anført, at individuel handicapkørsel ikke kan bruges til kørsel til behandling, terapi og lignende, såfremt den svært bevægelseshæmmede kan få kørslen betalt via andre kørselsordninger omfattet af andre love, fx Sundhedsloven eller Lov om social service.

Af Transportministeriets brev fremgik desuden, at: *"... ordningen skal ses som et supplement til de øvrige kørselsordninger og således kan anvendes til formål, der ikke er dækket af andre ordninger."*

Transportministeriet anførte endelig: *"Hvilke typer af behandlinger m.v., der præcist er dækket af øvrige ordninger kan ændre sig løbende, men der ses ikke at være noget til hinder for, at ordningen anvendes til kørsel til tandlæge, i det omfang dette ikke er dækket af andre kørselsordninger."*

Den 20. august 2015 afholdt Transportministeriet møde herom med trafikskaberne, og Transportministeriet har i referatet fra møde fremsendt uddybende bemærkninger til fortolkningen af trafikskabslovens § 11. Referatet vedlægges som bilag 2. Transportministeriet henviser til, at *"ordningen bør administreres således som den eksempelvis bliver i Midttrafik"*. Endvidere anføres det, at hvis *"borgeren er visiteret til andre ordninger efter anden lovgivning forudsættes det, at borgeren som udgangspunkt vil have klart økonomisk incitament til at benytte disse andre ordninger. Derfor ses der ikke at være behov for selvstændig kontrol fra trafikskaberne heraf."*

FynBus' fremtidige administration af ordningen

FynBus administrerer den individuelle handicapkørsel i overensstemmelse med den seneste udmelding fra Transportministeriet, hvilket vil sige, at:

- Kunden ikke spørges, hvilket formål kørslen har.
- Hvis kunden specifikt oplyser, at kørslen er omfattet af en anden ordning, som kunden er visiteret til (f.eks. kørsel til læge), henvises kunden til at anvende den anden ordning.

- Hvis kunden specifikt oplyser, at der skal køres til læge, men kunden ikke er visiteret til denne kørsel, vil den konkrete kørsel blive udført, og kunden vejledes om muligheden for at søge om at blive visiteret til en anden ordning.

For at undgå fremtidig konflikter, vil det være hensigtsmæssigt, at en hjemkommune ved visitering til SBH-kørsel, specifikt gør borgeren/kunden opmærksom på, at SBH-kørsel ikke kan anvendes til kørsel, der er omfattet af anden kørsel, f.eks. kørsel til lægen.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender fremtidig administration af individuel handicapbefordring jf. Transportministeriets tolkning.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 4.1

Transportministeriets brev af 8. maj 2015 til Odense Kommune

Bilag 4.2

Referat møde mellem TBM og Trafikselskaberne den 20. august 2015

Sager til drøftelse:

5. Mobilitet, profil for et trafikselskab

Sagsnummer:

201602-13935

Resumé:

Trafikselskaberne har til opgave at planlægge udføre og koordinere kollektiv trafik, og sikre koordination mellem primært bus, tog og færge. Trafikselskaberne tilbyder i stigende grad også teletaxi med udgangspunkt i den kørselskoordination der går under betegnelsen Flextrafik, hvorved bus- og taxikørsel kombineres.

Kunderne benytter i stigende grad Rejseplanen på internettet eller mobiltelefon til at planlægge rejser i den kollektive trafik. I løbet af 2016 vil bliver det muligt i Rejseplanen også at planlægge rejser der involverer både teletaxi og eksemplvis busrejser.

Det er imidlertid allerede nu også teknisk muligt at koordinere den kollektive trafik med andre transportformer som delebiler, samkørsel og delecycler mv. Denne udvikling nødvendiggør at trafikselskabernes rolle overvejes.

Sagsfremstilling:

Trafikselskaberne har til opgave at planlægge, udføre og koordinere kollektiv trafik, og sikre koordination mellem primært bus tog og færge.

Trafikselskaberne tilbyder i stigende grad teletaxi med udgangspunkt i den kørselskoordinering, der går under betegnelsen Flextrafik, hvorved bus- og taxikørsel kan kombineres.

Kunderne benytter i stigende grad Rejseplanen på internettet eller mobiltelefon til at planlægge rejser i den kollektive trafik.

I løbet af 2016 bliver det muligt i Rejseplanen også at planlægge rejser, der involverer både teletaxi og eksempelvis busrejser. Rejseplanen vil derfor være fuldt udbygget til at være kundens primære indgang til information om og planlægning af den kollektive trafik.

Der er opstået en række andre produkter på transportmarkedet, som alternativ til bilen eller den kollektive trafik.

Det drejer sig især om delebiler, samkørsel og delecycler, men også traditionel taxikørsel. Hvis disse muligheder kombineres med den kollektive trafik vil kunden opleve bedre muligheder for at gennemføre sin rejse ved brug af forskellige transportformer.

Der er samtidig kommet bedre kommunikations- og informationsløsninger frem, som gør det nemmere at holde sig orienteret om, hvordan man kan bevæge sig fra A til B. Endelig ser man nu betalingsløsninger, som via ét kort eller én app, kan klare dét, der før krævede flere enkeltstående transaktioner på flere forskellige betalingsmedier.

Drivkræfterne bag denne udvikling er primært den IT-teknologiske udvikling, miljøhensyn, behov for mobilitet.

Der er tale om at kombinere den offentlige styrede kollektive trafik med private initiativer og løsninger, hvilket rejser flere principielle spørgsmål om det offentlige trafikselskabsrolle, blandt andet fordi en synliggørelse af forskellige transportmuligheder kan påvirke konkurrenceforholdet mellem de daltagende aktører.

På studieturen den 6. - 8. april 2016 til Hannover er der indlagt et besøg hos HaCon, der i dag leverer softwaren til Rejseplanen samt Qixxit, som er en "multimodal" rejseplanlægger, der kombinerer køreplanlagt transport med anden transport, f.eks. delebiler.

Der gives et uddybende oplæg på bestyrelsesmødet.

På denne baggrund lægges op til nærmere drøftelse af trafikselskabets rolle fremover.

Indstilling

Direktøren indstiller, at

- Bestyrelsen drøfter sagen.

Vedtagelse:

Sagen drøftet.

Sager til orientering:

6. Markedsføring i Odense

Sagsnummer:

201602-13936

Resumé:

Med henblik på understøttelse af FynBus' strategi om flere passagerer set i lyset af de store anlægsarbejder i Odense Kommune, har administrationen vurderet konkrete tiltag i forhold til dels at fastholde de nuværende kunder i bussen, men også hvordan man fremadrettet kan skaffe yderligere vækst i passagertallet.

Med henblik herpå foretages en undersøgelse i tre spor, hvorefter der kan foretages prioriteringer af indsatser og udarbejdelse af en plan for markedsføringsindsatsen i Odense.

Sagsfremstilling:

FynBus har siden 2010 arbejdet målrettet efter at skaffe flere passagerer i busserne, herunder også bybusserne i Odense. Frem til 2014 er det lykkedes at opfylde målet om 2,4 % flere passagerer. Passagerudviklingen stagnerede i 2015, blandt andet på grund af de store anlægsarbejder i Odense med henblik på den kommende Letbane. Anlægsarbejdet har medført øgede udfordringer for busdriften med omkørsler, køreplanændringer og forsinkelser.

I 2016 fortsætter de store anlægsarbejder, der forventes at få endnu større konsekvens for busdriften.

I Odense Kommune er der i budgettet indlagt en negativ passagervækst på 2 % fra 2016 til 2019 som følge af de fortsat store anlægsarbejder til Letbanen. Derudover er der indregnet en passagerreduktion på 400.000 fordelt med 2/3 i 2016 og 1/3 i 2017, som følge af køreplansskiftet i maj 2016. Idet Letbanearbejdet giver øgede køretider for mange ruter, og på nuværende tidspunkt forventes det ikke at Odense Kommune har mulighed for at øge køreplantimetallet. Dermed vil det blive nødvendigt at nedlægge afgange.

FynBus har i forudsætningerne for Budget 2016 indregnet uændret passagertal i forhold til 2015 for de regionale ruter og fælleskommunale ruter, men på baggrund anlægsarbejderne, er der markant risiko for et reelt passagerfald i 2016 i forhold til 2015.

FynBus er derfor i gang med at vurdere konkrete tiltag i forhold til dels at fastholde de nuværende kunder i bussen, men også på at se hvordan man fremadrettet kan skaffe yderligere vækst i passagertallet. Aktuelt er dette fokus især på busdriften i Odense, men FynBus vil også vurdere det øvrige system med henblik herpå.

Sideløbende med den allerede planlagte markedsføringsindsats mv, er FynBus derfor sammen med virksomheden WeLearn gået i gang med at foretage en undersøgelse af fastholdelses- og vækstpotentialer. Formålet er at få et så præcist afsæt som muligt i forhold til valg af retning for marketing og andre aktiveringsindsatser til igangsættelse i 2016 med henblik på at opnå vækst i de odenseanske busser.

Undersøgelsen kører i 3 spor:

Spør A: Oplevelse/kendskab/barriere blandt eksisterende kunder i forhold til brug af produkter og services fra FynBus

Spør B: Gennem undersøgelse af data på faktisk adfærd fra busruterne + diverse platforme at finde potentialerne på vækst

Spør C: Undersøge potentialet for at skabe vækst i samarbejde med relevante partnere og alliancer i Odense

Resultatet af undersøgelsens læringer, konklusioner og anbefalinger til fremadrettede indsatser i de 3 spor for 2016, bliver afrapporteret medio februar. FynBus forventer efterfølgende på baggrund heraf at kunne præsentere den endelige handlingsplan for 2016.

Herudover har Odense Kommune rettet henvendelse til FynBus med ønsker om et projekt "Bedre Bustur" i Odense efter skabelon fra lignende projekt fra København. Med baggrund i kommunens tids- og budgetramme, vil det ikke være realistisk med et projekt i den kaliber, men det er aftalt med Odense Kommune at FynBus beskriver en "light" udgave af projektet. Projektet vil have fokus på at sikre fastholdelse af de nuværende kunder, når det "store" køreplan skift på grund af anlægsarbejderne finder sted i 2016 i Odense, og således falde fint ind i den samlede plan for 2016.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

7. Rejsekort, status

Sagsnummer:

201602-13937

Resumé:

Status vedrørende Rejsekort.

Sagsfremstilling:

Der orienteres i mødet om status for Rejsekort aktiviteterne.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

8. Meddelelser**Sagsnummer:**

201602-13938

Meddelelser:

- Privatansatte trafikkontrollører
- Odense for en 10'er
- Personalereduktion 2016
- Inddrivelse ved Skat
- Taxa Fyn
- Fyns Hovedbanegård

9. Eventuelt

SIGNERET

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Per Jespersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jacobsen

Bestyrelsesmedlem
Hans Bjerregaard

Bestyrelsesmedlem
Kristian Grønbæk Andersen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen