

## **FynBus Bestyrelse**

### **Referat**

**Torsdag den 12. december 2017**

**Deltagere:**

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

Repræsentantskabsmedlem Niels Bebe, Middelfart  
Repræsentantskabsmedlem Per Jespersen, Nyborg

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

## DAGSORDEN:

Sager til beslutning: .....	3
1. Ændring af rabatter og pendlerkorttakster ved overgang til Takst Vest.....	3
2. Opdatering af FynBus' Mobil App - fremtiden for SMS-billetten .....	7
3. Håndtering af erhvervskort, bindingsrabat og 3. parts betalt pendlerkort.....	10
4. Overførsel af anlægsudgifter .....	14
5. FynBus' strategi 2018 – 2020 .....	15
6. Trafikplan 2018-2021 .....	16
Sager til drøftelse: .....	21
Sager til orientering: .....	21
7. Status på passagertal og indtægter i forbindelse med overgang til rejsekort.....	21
8. Moderniseringen af taxilovgivningen .....	25
9. Den samlede rejse .....	27
10. Bestyrelsens beslutninger 2014 – 2017 .....	29
11. Meddelelser .....	32
12. Eventuelt.....	32

## Sager til beslutning:

### I. Ændring af rabatter og pendlerkorttakster ved overgang til Takst Vest

#### Resumé:

I forbindelse med behandlingen af budget 2018 vedtog bestyrelsen den 14. september 2017, at taksterne holdes uændrede i 2018 i forhold til 2017.

Den konkrete udmøntning af taksterne i Takst Vest medfører dog ændringer i rabatstrukturen på rejsekortet og mindre ændring af taksterne på pendlerkort, når Takst Vest sættes i drift den 18. marts 2018.

Samlet set er der ikke tale om ændringer, som påvirker budget 2018.

#### Sagsfremstilling:

I forbindelse med budget 2018 har FynBus' bestyrelse besluttet, at taksterne holdes uændrede i 2018. Ændringer i togoperatørernes takster samt bindinger imellem de enkelte produkter medfører dog et behov for en mindre justering af taksterne i 2018.

Takstskiftet i 2018 er vest for Storebælt placeret sammen med den fælles implementeringsdato for Takst Vest. Implementeringen er planlagt til 18. marts 2018.

#### Enkeltbilletter:

Taksten på enkeltbilletter fastholdes uændret. FynBus' takst for enkeltbilletter er billigere end eller lig med togoperatørernes takster på den tilsvarende rejse. Tabel I viser takster for 2017 og for 2018 med Takst Vest implementeret.

Tabel I – Enkeltbilletpriser 2017 og Takst Vest 2018

Zoner	2017	Takst Vest 2018	
	FynBus	Togpris	FynBus
1-2	24	24	24
3	32	35	32
4	42	45	42
5	52	53	52
6	60	62	60
7	72	74	72
8	80	82	80
9	92	96	92
10	100	109	100
11	110	116	110
12	120	130	120
13	130	141	130
14	140	151	140

#### Takster på rejsekort

I Takst Vest er der foretaget en forenkling af taksterne, som skal være med til at lette kundernes forståelse af systemet. Flere af disse ændringer er allerede implementeret på Fyn:

- Takstområderne for busrejser er efter aftale med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ophævet med takstændringer pr. januar 2017.

- Det er kun togkunder på Fyn, der frem til Takst Vest oplever to forskellige priser for deres rejse på Fyn.
- FynBus har reduceret antallet af rabattrin fra 8 til 4.
- FynBus har indført de fælles rabattsatser for Takst Vest efter den inddeling af rabattrinene, som var gældende ved behandlingen af taksterne for 2017.

Det er fortsat det enkelte trafikselskab og togoperatørerne, som fastsætter prisen for den første rejse på rejsekortet. Dette sker under forudsætning af, at trafikselskabets takster er lavere end eller lig med togoperatørernes takster på den tilsvarende rejse.

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

I tabel 2 nedenfor vises den endelige inddeling af rabatten i FynBus' nuværende 2017-takster sammen med de fælles rabatter i Takst Vest.

Tabel 2 - Fælles rabat på Rejsekortet i 2017 og Takst Vest

Rabattrin 2017	Rejser	Rabat i 2017			Rabat - Takst Vest			Rabattrin 2018
		Personligt	Flex/anonym	Pensionist	Personligt	Flex/anonym	Pensionist	
0	0-3	0%	0%	25%	0%	0%	25%	0
1	4-9	10%	5%	25%	10%	5%	25%	1
2	10-15	25%	15%	25%	10%	5%	25%	
3	16-21	25%	15%	25%	25%	15%	25%	2
4	22-27	25%	15%	25%	25%	15%	25%	
5	28-33	40%	25%	40%	25%	15%	25%	3
6	34-39	40%	25%	40%	40%	25%	40%	
7	40+	40%	25%	40%	40%	25%	40%	

Den endelige inddeling af rabattrinene i Takst Vest medfører:

- at kunder, der benytter rejsekort personligt på det nuværende rabattrin 2 (10-15 rejser om måneden) i Takst Vest, får 10 % rabat mod 25 % i dag.
- at kunder med personligt rejsekort på det nuværende rabattrin 5 fremover får 25 % rabat mod 40 % i dag.
- at pensionister på rabattrin 5 fremover får 25 % rabat mod 40 % i dag.

Ændringen sker på baggrund af forhandlinger mellem parterne i Jylland om nedskrivning af udvalgte zoneafstande. Provenutabet blev kompenseret ved en ændring i rabatterne. FynBus indførte i januar 2017 de rabattrin som oprindeligt fastlagt i Takst Vest i efteråret 2016. Ændringen af rabatinddelingen på rejsekortet på det gamle rabattrin 2 og 5 medfører isoleret set et merprovenu til FynBus på 2,0 - 2,7 mio. kr.

Prisen for den første rejse på rejsekortet fastholdes uændret fra 2017 til 2018. Rabatten på trin 6 og 7 fastholdes. De højfrekvente kunder med mere end 33 rejser om måneden vil derfor heller ikke opleve ændringer i 2018.

Prisen for første rejse vises nedenfor i tabel 3.

Tabel 3 - Prisen for den første rejse på rejsekortet i 2017 og Takst Vest

Zoner	2017	Takst Vest 2018	
	FynBus	Togpris	FynBus
1-2	18	22	18
3	27	29	27
4	36	38	36
5	45	45	45
6	54	55	54
7	63	68	63
8	72	77	72
9	81	86	81
10	90	96	90
11	99	113	99
12	108	125	108
13	117	141	117
14	126	151	126

#### Pendlerkort:

I Takst Vest er prisen for pendlerkort ens for bus og tog indenfor trafikskabets område.

Trafikskabets takster på pendlerkort skal dog være billigere end eller lig med togoperatørernes takster på den tilsvarende rejse mellem trafikskaber.

Der skal etableres et fast prisforhold mellem den billigste rejse på rejsekortet og pendlerkort.

FynBus' pendlertakster for 2017 for 3 til 14 zoner ligger i flere tilfælde over togoperatørernes takster for 2018. Kun 2 zoners prisen ligger under togoperatørernes takster.

Det foreslås derfor at foretage en fuldstændig harmonisering af FynBus' pendlerkort takster med togoperatørernes takster for 2018.

Forslag til harmoniserede takster og det faste prisforhold vises i tabel 4.

Tabel 4 Forslag Pendlerkort takster 2017 og Takst Vest

Zoner	2017	Takst Vest 2018		Ændring	Prisforhold
	FynBus	Togpris	FynBus	%	
1-2	372	375	375	0,8	35
3	555	500	500	-9,9	31
4	740	675	675	-8,8	31
5	850	850	850	-	31
6	1.000	1.000	1.000	-	31
7	1.200	1.150	1.150	-4,2	30
8	1.350	1.325	1.325	-1,9	31
9	1.500	1.500	1.500	-	31
10	1.700	1.650	1.650	-2,9	31
11	1.850	1.800	1.800	-2,7	30
12	2.050	1.975	1.975	-3,7	30
13	2.200	2.150	2.150	-2,3	31
14	2.350	2.300	2.300	-2,1	30

Ændringen af takstrækken på pendlerkort medfører et mindre provenu til FynBus på -2,4 – -3,0 mio. kr.

#### Økonomiske konsekvenser af ændringerne:

De samlede økonomiske konsekvenser af ændringerne ligger på mellem -0,3 – -0,4 mio. kr. Dette skønnes at ligge indenfor den statistiske usikkerhed i beregningen.

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- Forslag om ændrede rabatter på rejsekortet og priser for pendlerkort med virkning fra implementering af Takst Vest den 18. marts 2018.

#### Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

## 2. Opdatering af FynBus' Mobil App - fremtiden for SMS-billetten

### Resumé:

*FynBus satser strategisk på sikker drift og nem billettering, og ser den nye mobil app og webshop som de fremadrettede salgskanaler for produkter, der ikke er tilgængelig på rejsekort. Begge salgskanaler tilbyder flere produkter end SMS-billetten og tilbyder derudover større sikkerhed mod misbrug samt væsentlig lavere driftsomkostninger.*

*Det foreslås derfor at stoppe for salg af SMS-billetter, der har solgt for godt 50 millioner kroner siden 2008 og har været populær især blandt de unge.*

*I forbindelse med Takst Vest i marts 2018 vil der være behov at tilrette SMS billetten teknisk, ligesom brugen af billetten vil blive mere besværlig for kunderne. Derfor foreslås SMS-billetten afskaffes inden 18. marts 2018, hvor Takst Vest træder i kraft.*

### Sagsfremstilling:

FynBus' indførte i 2008 som det første trafikselskab SMS-billetter. Formålet var blandt andet at få nedbragt billetteringstiden og antallet af kontanter i bussen.

SMS-billetten har medvirket til dette og generelt været en succes, men FynBus ønsker fremover at satse på mobil app og webshop som salgskanaler for de produkter, der ikke er tilgængelige på rejsekort. SMS-billetten er ét af disse produkter.

Siden indførelsen af SMS-billetten har FynBus i 2012 indført mobilbilletten via FynBus' mobil app, der tilbyder samme mulighed for køb af billetter. SMS-billetten og mobilbilletten koster det samme som kontantbilletten, der fortsat kan købes i bussen.

Salget af mobilbilletter har siden starten været kraftigt stigende men på et lavere niveau end SMS-billetten. Af det samlede salg af mobil- og SMS-billetter udgør mobilbilletten knapt 30 %.

Med den forestående opdatering af FynBus' mobil app i november måned med nye funktioniteter, som betaling med mobile pay og mulighed for gruppebilletter, må det forventes, at en større andel af salget overgår til mobil app.

Takst Vest planlægges implementeret medio marts 2018, og sammenholdt med FynBus' strategiske mål om sikker drift og nem billettering, er der samlet set behov for at revurdere SMS-billettens fremtid.

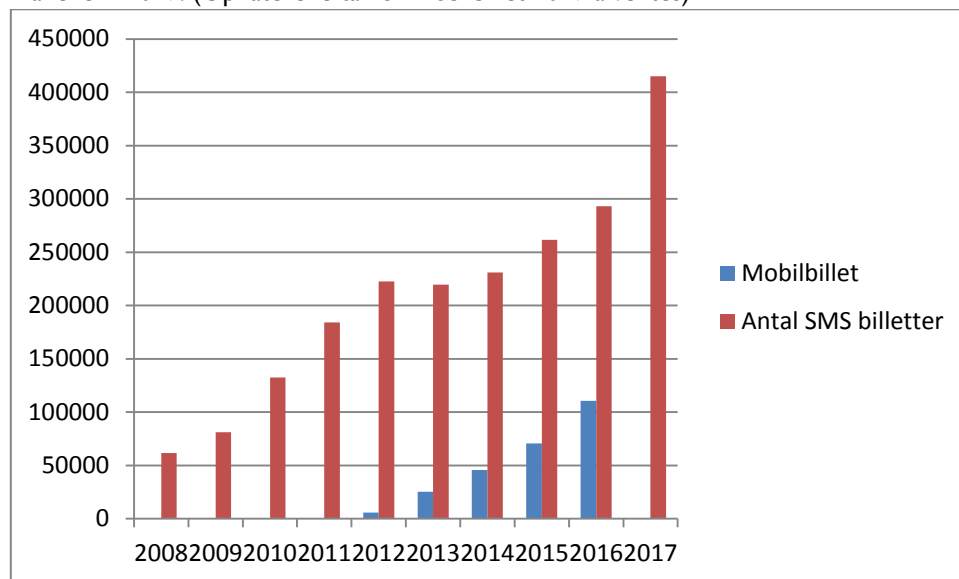
### Erfaringer med SMS-billetten

Der er siden 2008 solgt knapt 2 mio. SMS-billetter med en samlet omsætning på over 50 mio. kr. Udgifter til drift af SMS-billetten har været på ca. 10 mio. kr., svarende til 20 % af omsætningen. Udviklingen i salg af SMS-billetten har været støt stigende gennem årene og udgør nu ca. 4 % af FynBus samlede indtægter.

I 2017 har der været en markant stigning siden 1. juni, hvor Odense endagsbillet blev overført til SMS, og KVIKKort blev endeligt afskaffet. Ses alene på udviklingen i salg af SMS-billetter til og med maj 2017, havde forventningen til 2017 været 325.000 billetter i stedet for det realiserede salg på 415.000 billetter.

Se udviklingen i solgte antal SMS-billetter 2008 – 2017 nedenfor i diagram 1.

Diagram 1: Solgte mobilletter og SMS-billetter 2008 – 2017. Tal for 2017 er fremskrevet på baggrund tidligere måneder i 2017. (Opdaterede tal for mobilbillet 2017 afventes)



SMS-billetten har været driftsstabil og populær blandt især de yngre kunder.

SMS-billetten, og i særdeleshed KVIKkortet, har indtil nu bidraget til hurtigere billettering og færre kontanter i busserne, men nu bidrager også FynBus' Mobil App og rejsekortet på tilsvarende måde hertil.

I forhold til mobilbilletten kræver SMS-billetten ikke en smartphone eller registrering på FynBus App. Kontrollørerne oplyser, at smartphones står for mindst 80 % af alle købte SMS-billetter. Billetter købt på gamle mobiltelefoner gør billetteringen meget svær for chaufføren, da skærmen er meget lille og kun viser en del af billetten ad gangen.

Der er udfordringer for SMS-billetten i forhold til mulighederne for snyd. Billetterne kan let videresendes og redigeres, uden at chaufførerne kan kontrollere det. SMS-billetter kan dog kontrolleres af FynBus' kontrollører.

I 2017 er der til og med september udstedt i alt 263 kontrolafgifter, heraf vedrører 55 SMS-billetter, svarende til ca. 21 % af kontrolafgifterne. SMS-billetten er således overrepræsenteret i kontrolsituationer, der medfører kontrolafgift. Der er i alt registreret 13 SMS-billetter, der er redigeret.

FynBus har i SMS-billettens levetid spærret for adgangen for 85 mobilnumre på grund af snyd. Brug af redigerede SMS-billetter medfører politianmeldelse for dokumentfalsk. I tabel 1 nedenfor ses fordelingen af anmeldelser 2013 – 2017.

Tabel 1: Anmeldelser for dokumentfalsk ifm. sms-billetter 2013 – 2017 (til dato).

	2013	2014	2015	2016	2017
Antal anmeldelser	5	3	5	4	13

Der er ikke i 2017 konstateret snyd med mobilbilletten via FynBus' mobil app.



SMS-billetten kan håndtere takstprincipperne i Takst Vest, men er ikke aktuelt sat op til dette. På de øvrige billettyper er FynBus allerede overgået til disse principper. Der er således nu enkelte situationer, hvor SMS-billetten er billigere for kunden end en tilsvarende mobilbillet eller billet købt i bussen.

At tilpasse SMS-billetten helt til Takst Vest principperne vil medføre en mindre teknisk tilpasning, men en stor kommunikationsopgave i forhold til kunderne, der vil skulle bruge SMS-billetten på en ny og mere besværlig måde. Kunderne i især Odense er vant til blot at skulle købe hele Odense til to zoners pris, og de vil fremadrettet skulle købe en specifik fra og til zonerelation. Det svarer til det princip, der også gælder for mobil app, webshop og køb af billet i bussen.

Driftsudgifterne til Mobil App og Webshop er med det nuværende niveau over 1,0 mio. kr. lavere end de tilsvarende udgifter til SMS-billetten, der aktuelt er ca. 1,5 mio. kr. årligt.

Den store udgiftsforskel betyder, at fremtidig udvikling og drift af produkter er væsentlig billigere med mobil app og webshop end med SMS.

#### Hvad gør de andre trafikselskaber?

Sydtrafik har den 21. september 2017 nedlagt deres SMS-billet. Sydtrafik har dels oplevet for mange tilfælde med snyd og dels vurderet tjenesten bag SMS-billetten for omkostnings- og teknologisk forældet. Sydtrafik henviser nu til rejsekort eller Mobil App.

Movia og Nordjyllands Trafikselskab har fortsat en SMS-billet.

Midttrafik og Bornholms Trafikselskab har ikke haft SMS-billetter, men Midttrafik tilbyder i stedet en Mobil App.

#### Forslag om afskaffelse af SMS-billetten

FynBus arbejder strategisk for at forenkle billetteringen for kunder og chauffører i forhold til både produkter og salgskanaler. En afskaffelse af SMS-billetten vil reducere antallet af salgskanaler og bidrage til denne forenkling.

FynBus arbejder ligeledes strategisk med sikker drift, herunder at minimere mulighederne for misbrug. Dette bidrager afskaffelsen af SMS-billetten også med.

FynBus arbejder endvidere for at minimere de løbende og fremadrettede driftsudgifter. Det vil en afskaffelse af SMS-billetten ligeledes bidrage til.

De kunder der i dag bruger SMS-billetten, kan henvises til at bruge rejsekort, der vil være billigere for kunden, eller FynBus' opdaterede mobil app, der også byder på muligheden for at købe andre produkter. Derudover er det også muligt at købe en kontantbillet på FynBus' webshop. Endelig vil der stadig være mulighed for at betale kontant i bussen. Det må derfor antages, at der stort set ikke mistes kunder på at afskaffe SMS-billetten.

En afskaffelse af SMS-billetten vil kunne ske uafhængigt af f.eks. takstskifter og overgang til Takst Vest, og bør i givet fald ske inden implementeringen af Takst Vest. For at sikre tilstrækkelig tid til information af kunderne, foreslås det, at SMS-billetten afskaffes pr. 1. marts 2018.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- SMS-billetten afskaffes med virkning fra 1. marts 2018.

**Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

### 3. Håndtering af erhvervskort, bindingsrabat og 3. parts betalt pendlerkort

**Resumé:**

*På baggrund af indførelse af rejsekort er det nødvendigt at se på de produkter, FynBus hidtil har haft i produktporteføljen, idet rejsekortet skal være den naturlige platform for FynBus' produkter fremover. Ligeledes kan der være hensyn til effektivisering der nødvendiggør et eftersyn. Som heri ses der i denne sag på henholdsvis FynBus' Erhvervskort, på bindingsrabatten forbundet med 10+2 ordningen og på 3. parts pendlerkort.*

*Det anbefales i forbindelse med sagsbehandlingen,*

- *At Erhvervskortet afskaffes blandt andet grundet dels effektivisering og dels, at der ikke på rejsekortet findes en mulighed for at videreføre produktet.*
- *At bindingsrabatten i forbindelse med 10+2 ordningen på det gamle pendlerprodukt erstattes af en tilsvarende rabat på Rejsekort Pendler.*
- *At der i forbindelse med 3. part betalte pendlerkort indføres nye retningslinjer, således at bestilling og betaling samt fornyelse af perioder varetages af 3. part og borger, og ikke af FynBus. Dermed flyttes et administrativt arbejde fra FynBus til 3. part, ligesom den risiko for snyd med ordningen ligger hos 3. part. Anbefalingen begrundes blandt andet i, at der ikke i forbindelse med rejsekortet er planer om at automatisere de administrative processer ved en sådan ordning.*

**Sagsfremstilling:**

Erhvervskort

FynBus har i en årrække haft et erhvervskort, hvor kunderne via en aftale med deres arbejdsgiver kan få et periodekort via bruttolønstræk. Der er været en bindingsperiode på 1 år som samtidig udløser en bindingsrabat på 11,3 %.

Erhvervskortet fungerer for de nuværende kunder endnu, og i perioden frem til ultimo marts 2018 hvor kortet udløber.

FynBus har tidligere, uden den store succes, forsøgt at markedsføre erhvervskortet overfor de fynske virksomheder som en mulighed for at tilbyde et personalegode. FynBus har aftaler med ca. 40 virksomheder, hvoraf 11 aktuelt er aktive. Der er ca. 75 bruttolønshort i omløb på Fyn. Største enkeltvirksomhed er FynBus selv. Aftalen om erhvervskort medfører en stor administrationsopgave for selve virksomheden, der skal bestille og betale for erhvervskortet for 1 år ad gangen. Efterfølgende skal erhvervskortet afregnes med medarbejderne hver måned, ligesom der skal ske indberetning til skat.

Ordningen medfører ligeledes administration for FynBus i forhold til vedligeholdelse af aftalerne med virksomhederne.

Erhvervskort udstedes som det eneste resterende produkt på FynBus gamle system, da der ikke findes en teknisk løsning på rejsekort endnu. Det betyder, at FynBus fortsat har systemmæssige omkostninger til det gamle system.

Da de nuværende erhvervskort har udløb med udgangen marts 2018 bør Erhvervskortets fremtid derfor afklares.

DSB har meddelt, at de ikke i Takst Vest området længere vil tilbyde et erhvervskort, da efterspørgslen er meget lille. De øvrige trafikkselskaber tilbyder indtil videre erhvervskort i deres områder.

I forhold til en forenkling af produktporteføljen, den meget lille efterspørgsel, og muligheden for at frigøre sig helt af det gamle billetsystem, anbefales det at erhvervskortet afskaffes.

#### Pendlerkort med bindingsrabat

Som alternativ til erhvervskortet er der i rejsekortsystemet nu mulighed for at tilbyde et pendlerkort med en bindingsrabat på f.eks. 11,3 %, svarende til den rabat, FynBus i det gamle billetsystem tilbød via 10+2 ordning. Tilbuddet kan – som erhvervskortet – tilbydes kunder, der binder sig for minimum seks måneder, svarende til en 5+1 ordning.

Tilbuddet om et sådant produkt i FynBus' område forudsætter en aftale med DSB.

10+2 ordningen blev benyttet af ca. 20 % af de daværende periodekortkunder, der var meget tilfredse med ordningen. Ordningen ophørte af tekniske årsager ved overgangen til rejsekortet.

Forskellen mellem den gamle 10+2 ordning og et pendlerkort med bindingsrabat er, at tidligere betaltes kortet automatisk via PBS, og kunden betalte for én måned ad gangen. I den nye ordning i rejsekort-regi skal kunden betale for alle seks måneder på én gang.

FynBus opnår en administrativ besparelse ved at kunderne køber kort af minimum seks måneders gyldighed.

#### 3. parts betalte pendlerkort

FynBus tilbyder i dag kommuner og institutioner (kaldet 3. part) muligheden for at købe pendlerkort til borgere og brugere. 3. part stiller en betalingsaftale til rådighed, hvor der så kan købes et privat pendlerkort til borgeren på.

Løsningen har været etableret af hensyn til kunder på de beskyttede værksteder, flygtninge og andre borgere, som ikke har en regelmæssig indkomst fra arbejdsmarkedet, ikke har overblik over deres rejsehjemmel, og har brug for hjælp til kortbestilling eller lignende. Der er knapt 1.000 kunder, der årligt kører på 3. parts betalte kort.

Bestillingsprocessen er kompliceret og administrationstung for både 3. parts betaler og FynBus.

3. part indgår aftale med FynBus. Derefter skal 3. part sammen med borgeren udfylde bestillingsblanketter til rejsekort samt give borgeren en bevilling til FynBus.

Når borgeren har fået udleveret rejsekort, opretter FynBus borgeren på en liste, så borgeren fremadrettet kan få sin periode automatisk fornyet. 3. part skal kun informere FynBus, når borgeren ikke længere er berettiget til et buskort betalt af kommunen/ institutionen.

De øvrige trafikselskaber, på nær Sydtrafik, har ikke tilbudt tilsvarende service, idet de typisk lader opgaven om bestilling og betaling af pendlerkort være en sag mellem betaler og borger, f.eks. ved at borgeren selv bestiller og betaler sit kort og derefter søger kompensation hos 3. part betaler. Sydtrafik har haft en administrativ tung løsning som FynBus, men er nu ved at implementere en enklere webløsning.

Ved overgangen til rejsekort er faktureringen blevet lidt nemmere, til gengæld er muligheden for snyd forøget, og transparensen overfor 3. part er forringet betydeligt. FynBus identificerer derfor manuelt fakturaer på forespørgsel fra kommunerne.

Der er ikke for nuværende planer i Rejsekort A/S om at udvikle den fornødne funktionalitet, der kan optimere disse processer. FynBus vil kunne forbedre faktureringsgrundlaget, men det vil kræve udvikling i eget økonomisystem samt øgede administrative ressourcer.

Samlet vurderer FynBus, at opretholdelsen af 3. parts betalte kort vil medføre årlige administrative omkostninger på minimum 200.000 kr. Herudover vil der for 3. part betalerne være omkostninger ved snyd og fejlagtig brug af kort.

En nedlæggelse af ordningen vil således flytte administration og risiko fra FynBus til 3. part, men risikoen for fejlagtig fornyelse vil også mindskes.

En nedlæggelse af ordningen vil i givet fald skulle ske gradvist i takt med, at de nuværende kort udløber, de sidste omkring sommeren 2018. FynBus vil i givet fald udarbejde klar instruks til, hvordan 3. part og borger skal håndtere bestilling og betaling efterfølgende.

Der er følgende alternative løsninger til det nuværende 3. parts betalte kort:

- Kommunen stiller Rejsekort Erhverv til rådighed for kunden (Rejsekort Classic med kommunen som betaler)
- Kommunen bestiller enkeltbilletter via FynBus' webshop eller fynbus.bestilling og uddeler til borgeren.
- Kommunen hjælper borgeren med bestilling og betaling af rejsekort pendlerkort på rejsekort.dk.

Administrationen anbefaler med baggrund i ovennævnte, at ordningen med 3. parts betalte kort nedlægges i en glidende overgang, dog således at 3. part betalerne kan implementere en ny instruks om, hvordan 3. part og borgeren skal håndtere bestilling og betaling efterfølgende.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Erhvervskortet udfases pr. 1. april 2018.

- Administrationen bemyndiges til at forhandle pendlerkort med bindingsrabat med DSB som beskrevet ovenfor.
- Ordningen med 3. parts betalte kort nedlægges, således at der fra 1. april 2018 ikke længere kan udstedes nye perioder på rejsekort som 3. parts betalte.

**Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

#### 4. Overførsel af anlægsudgifter

##### Resumé:

I forbindelse med overgangen til rejsekortet, er det vedtaget, at den ordinære anlægsramme ophører fra 2018. Af forskellige årsager kan nogle anlægsprojekter i perioden ikke afsluttes i 2017. Administrationen anmoder om, at der overføres 0,8 mio. kr. til 2018.

##### Sagsfremstilling:

I forbindelse med budgetbehandlingen i perioden 2014-17 er der vedtaget nogle projekter som ikke har kunnet gennemføres efter den lagte tidsplan.

Forsinkelsen skyldes enten den nødvendige prioritering af opgaver internt i FynBus, eller at de sammenhænge projekterne indgår i, er blevet forsinkede.

Projekterne fremgår af nedenstående tabel. Det ses, at de fem førstnævnte projekter afsluttes/er afsluttet i 2017, mens tre projekter ønskes overført til 2018:

Oversigt anlægsudgifter 2017.

Besluttet	Projekt	Status	Budget (1.000 kr.)	Udgift (1.000 kr.)
2017	Udskiftning af de hvide biler	Projektet er afsluttet	290	275
2017	Opgradering af Fynbus App	Projektet er afsluttet	500	500
2016	Selvbetjening telekørsel	Projektet lukkes, da projektet bl.a. vedr. geovisitering er en del af det fælles trafikalskabsprojekt "Den Samlede Rejse".	800	0
2015	Statens arkiver	Projektet er afsluttet	500	396
2014	OUH projektet, trafikinformation	Projektet forventes afsluttet i 2017. Al hardware er anskaffet. Udvikling af oversigtskort er igangsat.	500	270
			<b>Afsluttes i 2017</b>	<b>1.441</b>
2017	Opgradering af terminaler på OBC	Projektet ønskes overført til 2018. I forbindelse med budgetvedtagelse 2018, er der afsat 1 mio. kr. til trafikinformation, der er herudover søgt tilskud hos Trafikstyrelsen. Det overførte beløb vil indgå i det samlede projekt.	300	300
2016	Integration mellem FlexDanmarks systemer og økonomisystem for handicap og telekørsel	Projektet er bevilget overført i forbindelse med godkendelse af budget 2018. Projektet udskydes, da nyt Region Syddanmarks økonomisystem er udskudt til 2019.	125	125
2014	Kapacitetsstyring	Projektet overføres til 2018 og afsluttes i Q1 2018. Software fra HACON er forsinket Der er anvendt 95 tkr. i 2017.	500	405
			<b>Overføres til 2018</b>	<b>830</b>

##### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- at anlægsudgifter på 0,8 mio. kr. overføres til 2018.

### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

## **5. FynBus' strategi 2018 – 2020**

### **Resumé:**

*I lighed med tidligere år har FynBus formuleret en strategi, som sætter retningen for FynBus' strategiske indsatser i de kommende år. Det overordnede mål for Strategi 2018 – 2020 er, at det skal være nemt at rejse med FynBus. Strategien er baseret på fire indsatsområder, der alle fokuserer på at gøre det nemt at være kunde i FynBus. Det skal være nemt at finde ud af, hvordan man rejser, det skal være nemt at betale for rejsen, det skal være nemt at forstå, og så skal det være nemt at stole på FynBus.*

### **Sagsfremstilling:**

Administrationen fremlægger forslag til en strategi for FynBus for 2018 – 2020. Strategien består af to dele:

- En kort præsentation, hvor hovedmål og aktiviteter er beskrevet
- En detaljeret tids- og handlingsplan, for de 19 aktiviteter

Den korte præsentation fremlægges for bestyrelsen til beslutning, mens den detaljerede tids- og handlingsplan udarbejdes af administrationen som internt arbejdsredskab.

Der vil løbende blive rapporteret til bestyrelsen i løbet af 2018 – 2020.

Målet for Strategi 2018-2020 er, at det skal være nemmere at være passager i den kollektive bustrafik på Fyn og Langeland. Det skal være nemt at finde sin rejse, at finde ud af hvilken billet eller kort der svarer til rejsebehovet, og det skal være let at rejse, således at man føler sig sikker på, at alt går som det skal.

Derfor fokuseres indsatsen på den kollektive trafik og dens kerneområder: ruter og sammenhæng, produkter og billettering, markedsføring og information samt sikker drift.

Strategien indeholder fire indsatsområder. For hvert indsatsområde er der fastlagt en række mål, hvor de overordnede mål er:

- Et optimeret og sammenhængende trafiksystem
  - Ved udgangen af 2020 er rejsetiden reduceret med 10 %
  - Ved udgangen af 2020 er der indført et R-bus net med øget frekvens
- Nem adgang til billettering og produkter

- Ved udgangen af 2020 foregår 90 % af rejserne med et rejsekort
- Ved udgangen af 2020 skal mindst 150.000 fynboer have et rejsekort
- 90 % af kunderne og chaufførerne oplever, at det er nemt at rejse med Fyn-Bus
  
- Markedsføring, information og uddannelse
  - Borgerne skal have et godt og målbart kendskab til FynBus
  - 150.000 kunder skal have rejst med FynBus mindst én gang årligt
  
- Sikker drift
  - Bussernes rettidighed skal være på 95 %
  - 85 % af telefonopkald besvares inden 120 sekunder
  - Skriftlige henvendelser besvares indenfor fem arbejdsdage
  - 80 % af kunderne skal vurdere FynBus' service som "god".

I forbindelse med forberedelsen af det foreliggende forslag til strategi har en række interessenter fra kommunerne, regionen, kunder og entreprenører, samt Fynbus' medarbejdere deltaget i fokusgrupper. FynBus har benyttet en ekstern konsulent til at bistå med forberedelse og styring af møder i fokus- og arbejdsgrupper. Der ligger en fyldig dokumentation for de enkelte gruppers bidrag bag det endelige forslag til Strategi 2018 – 2020.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- Forslag til Strategi 2018 – 2020.

#### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

#### **Bilag:**

Bilag 5.1                      "Strategi for FynBus 2018 – 2020"

## **6. Trafikplan 2018-2021**

#### **Resumé:**

*Det blev på bestyrelsesmødet den 14. september 2017 foreslået, at den politiske proces omkring trafikplanen afsluttes efter kommunalvalget, når en ny bestyrelse er tiltrådt primo 2018 med henblik på, at en ny trafikplan kan vedtages i løbet af foråret 2018, og gælde fra og med 2. halvår 2018.*



*I forlængelse af dette bestyrelsesmøde, hvor bestyrelsen tillige blev orienteret om status og proces for udarbejdelse af Trafikplan for perioden 2018-2021, har administrationen udarbejdet ramme for indholdet af Trafikplanen.*

*Rammen har til formål at skabe grundlag for afholdelse af temamøder i januar og februar måned 2018 og for, at den afgående bestyrelse har mulighed for at drøfte oplæg til indhold af Trafikplanen med henblik på overdragelse til den nye bestyrelse pr. 1. januar 2018.*

### **Sagsfremstilling:**

FynBus skal jf. Lov om Trafikselskaber udarbejde en Trafikplan hvert fjerde år. Trafikplanen skal tage udgangspunkt i Statens trafikplan og skal sætte de overordnede rammer for udviklingen af kollektiv trafik på Fyn.

FynBus' nuværende Trafikplan 2014-17 blev godkendt i FynBus' bestyrelse den 22. maj 2014 og dækker perioden 2014-2017. Den nye Trafikplan gælder i perioden 2018-2021.

Administrationen lægger op til, at Trafikplan 2018-2021 tager sit udgangspunkt i FynBus' strategi for perioden 2018-2020, som bygger på en ambition om, at det skal være nemt at rejse med FynBus.

Trafikplanen vil derfor være baseret på, at kunden skal være i centrum og at der fortsat skal være fokus på sikker drift og kontinuerlig kvalitetsudvikling.

De strategiske fokusområder i 2018-2020 vil være følgende og vil desuden indgå som temaer i trafikplanen:

- Et optimeret og sammenhængende trafiksystem
- Nem adgang til billettering og produkter
- Markedsføring, information og uddannelse

### **ET OPTIMERET OG SAMMENHÆNGENDE TRAFIKSYSTEM**

Et optimeret og sammenhængende trafiksystem betyder, at de tildelte ressourcer anvendes til at skabe et trafiksystem på Fyn, hvor flest mulige fynboer kan benytte kollektiv trafik som et naturligt transportvalg, eller leve et liv uden afhængighed af bil.

Målet med trafiksystemet vil være, at der inden udgangen af 2020 vil være en reduktion af rejsetiden på 10 %. Herudover er ambitionen, at der indføres et R-busnet med en øget afgangsfrekvens.

I planperioden vil FynBus i samarbejde med ejerne arbejde på at klarlægge FynBus rolle i sikring af mobiliteten på Fyn med udgangspunkt i Byregion Fyns infrastrukturstrategi, hvori de fynske korridorer, knudepunkter og terminaler defineres.

FynBus lægger op til, at en diskussion af mobilitet og FynBus rolle i sikring af denne samt optimering af trafiksystemet, tager sit udgangspunkt i denne definition. Herfra udarbejdes principper for et samlet regionalt trafiksystem, integreret med trafiksystemerne for Odense, hovedterminalerne (Nyborg, Middelfart og Svendborg) og suppleret med landkommunernes trafiksystemer (Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Nordfyn og Langeland).

### *Det regionale system*

FynBus har grundet den trafikale situation i Odense og den generelle nedgang i efterspørgsel efter kollektiv trafik en forventning om, at måtte udføre tilpasninger til det regionale trafiksystem i den næstkommende planperiode.

Til trods for, at der eventuelt gennemføres besparelser på de regionale ruter, lægger FynBus op til, at der i planperioden skal tages stilling til indførelse af R-Busser og Lyn-busser. Ligeledes vil et tema i trafikplanen blive tilpasning af rutenettet efter 2020, når letbanen i Odense er i drift, herunder en stillingtagen til afkortning af ruter til letbanestationer.

Herudover vil FynBus i den kommende planperiode arbejde på at skabe en større sammenhæng mellem bus og tog samt evaluere uddannelsesruterne.

### *Odense*

I perioden frem mod letbanens idriftsættelse vil fokus i Odense være på at skabe de optimale forhold for passagerne i den kollektive trafik i forbindelse med anlæggelse af Letbanen og ombygning af midtbyen.

Når letbanen efter planen kommer i drift i 2020, vil en stor andel af busdriften blive erstattet af letbanens rute 1. Det betyder, at der skal tænkes over, hvorledes de resterende ruter skal planlægges og føde ind til dette højklassede system.

Odense Kommune har i samarbejde med FynBus og Region Syddanmark besluttet, at analysen vedr. den fremtidige ruteføring efter letbanen, skal udføres af en ekstern rådgiver. Den eksterne rådgiver skal udarbejde en rapport, der kan danne grundlag for FynBus' konkrete planlægning af køreplanerne i 2020 (21) samt Odense Kommunes og Region Syddanmarks sagsbehandling.

### *Hovedterminalbyer*

Hovedterminalbyerne (Nyborg, Svendborg og Middelfart) er byer, som favner det hele; bybus, lokal- og skolekørsel og hvor det regionale net har sine forgreninger med hurtige adgang til Odense Banegård Center. Samtidig er hovedterminalerne den øvrige rutekørsels (og telekørsels) bindeled til de mindre byer, hvorfor der er en særlig opgave med at håndtere transporten i det primære net (tog og regionalt trafiksystem) og det lokale rutenet.

FynBus vil i planperioden i samarbejde med Svendborg, Middelfart og Nyborg Kommuner arbejde på at optimere de meget forskelligartede rejsebehov – både mht. pendlingsstrømmene til/fra Odense samt rejser indenfor kommunegrænserne. Samtidig skal det sikres, at byernes rolle som hovedterminal optimeres ved at skabe optimale muligheder for korrespondance mellem det fynske hovednet (regionale ruter og tog) og de ruter, der føder ind hertil (bybus, lokale ruter og fladedækkende teleløsninger).

### *Landkommuner*

De resterende kommuner på Fyn (Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Nordfyn og Langeland) er at betegne som landkommuner. Borgerne i disse kommuner har et sammenligneligt mobilitetsbehov.

FynBus' opgave i sikring af mobiliteten i disse kommuner indebærer at planlægge de mest optimale ruter, der sørger for, at skoleelever bliver fragtet til og fra skole. Derudover er opgaven i samarbejde med kommunen, at sikre mobilitetsunderstøttende løsninger for borgere uden adgang til alternative transportformer til den kollektive trafik.

Da efterspørgsel af kollektiv transport i disse tyndere befolkede områder ikke er stor, vil det mest optimale være at arbejde på, at udbygge de behovsstyrede fladedækkende løsninger, såsom telekørsel.

#### TRAFIKINFORMATION, KNUDEPUNKTER OG STOPPESTEDER

FynBus vurdering er, at for at skabe et optimeret og sammenhængende trafiksystem, kan etablering af et trafiksystem ikke stå alene.

Et vigtigt element for den samlede rejseoplevelse er de fysiske rammer i skiftesituationen, hvor terminalerne skal favne busholdepladser, togperroner, bil- og cykelparkering med let tilgængelige og komfortable adgangs- og opholdsforhold.

Byregion Fyns Infrastrukturstrategi peger på, at de fynske kommuner sammen skal igangsætte en proces for udvikling af en fælles manual for opbygning, udvikling og vedligeholdelse af de fynske trafikterminaler. Manualen skal understøtte udviklingen af en fælles fynsk løsning på trafikservice, omstigningsfaciliteter, trafikinfo m.v., hvor der naturligvis tages højde for udstyrsniveau, afhængigt af terminalstørrelse. Manualen vil dermed sikre genkendelighed og sammenhæng i de fynske mobilitetstilbud.

FynBus har arbejdet med en strategi for opdatering af de fynske busstoppesteder siden 2011, hvor man igangsatte en større undersøgelse. Undersøgelsen viste, at mange stoppesteder på Fyn udenfor de større byer er i ringe forfatning og ligefrem kan virke afskrækkende på potentielle buskunder.

På baggrund af undersøgelsens anbefalinger har FynBus arbejdet videre med at udvikle en kvalitetsstandard for stoppestederne, hvilket er mundet ud i en klassifikation af stoppesteder ift. type.

Denne klassifikation vil FynBus i den kommende planperiode arbejde på at implementere i de fynske kommuner, samtidig med at der sikres en entydig plan for opgradering af stoppesteder og knudepunkter i samarbejde med de fynske ejere og Region Syddanmark.

#### NEM ADGANG TIL BILLETTERING OG PRODUKTER

Nem adgang til billettering og produkter er vigtigt for kunderne og for samfundets oplevelse af, og holdning til den kollektive trafik. En af barriererne for at få nye kunder til busserne er, at det er svært at overskue priser og hvordan man køber og bruger billetter. Der skal allerede i søgningen efter transportløsninger på fx Rejseplanen være et let og hurtigt overblik over priser og produkter. Produkter og billettering er tæt koblet op på de beslutninger, der træffes i Rejsekortsamarbejdet og Takst Vest.

Målet i planperioden er at få så mange kunder som muligt til at anvende rejsekortet og rejseplanen som foretrukken rejsehjemmel og rejseplanlægningsmetode, da det vil gøre det nemt for kunden at billettere og overskue sine rejsemuligheder. Det helt konkrete mål vil være, at 90 % af alle rejser foregår på et rejsekort og at minimum 150.000 fynboer har et rejsekort inden udgangen af 2020.

#### MARKEDSFØRING, INFORMATION & UDDANNELSE

En forudsætning for, at billetter og andre trafikanter får øje på den kollektive trafik, er et grundigt kendskab til de muligheder, som produktet tilbyder. Der er mange myter om den

kollektive trafik, og mange af disse er ikke baseret på et førstehåndskendskab, men derimod på forestillinger og formodninger. God og relevant markedsføring, målrettet kunderne og deres behov, er et væsentligt skridt i bestræbelserne på at tiltrække flere passagerer. Parallelt hermed er god og relevant information til de eksisterende kunder alfa og omega i arbejdet med at fastholde dem som passagerer i den kollektive trafik.

Herudover vurderes det, at personalets grundige kendskab til produkter og service er nøglen til den gode kundebetjening og til tilfredshed blandt medarbejderne, da indsigt både bærer vejen for den gode kundeservice og samtidig øger medarbejdernes forståelse for egen rolle og betydning.

I planperioden vil FynBus således arbejde på, at borgerne har et målbart kendskab til FynBus og at 150.000 kunder har rejst med FynBus minimum en gang årligt.

#### **FYNBUS – EN DATADREVET ORGANISATION**

Omdrejningspunktet for FynBus som organisation har siden starten i 2007 været database-ret udvikling og drift.

Det vil også være tilfældet i både analyserne, der ligger til grund for udarbejdelsen af Trafikplan 2018-2021, men også være kendetegnet for FynBus' opgavevaretagelse i den daglige drift i planperioden.

Det betyder, at de udviklingstiltag, der er beskrevet i trafikplanen vil være forankret i en grundig analyse baseret på data fra FynBus egne realtidssystemer, Rejsekort, FlexDanmarks BI-system, Danmarks Statistik samt kommunernes og Region Syddanmarks analysebidrag og data.

Ud over data om hvad kunderne faktisk gør, vil FynBus i den kommende trafikplanperiode blive endnu bedre til at bruge data til markedsforståelse og markedsudvikling.

Elementer heri er, at FynBus abonnerer på data omkring pendling, kundetyper og adfærd og at FynBus vil arbejde for også at bruge resultater fra Odense Kommunes trafikmodel og den by-regionale model, der udvikles i 2018.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at:

- Bestyrelsen drøfter oplæg til ramme for Trafikplan 2018-2021

#### **Vedtagelse:**

*Sagen drøftet og godkendt.*

#### **Bilag:**

Bilag 6.1: Rammer for udarbejdelse af Trafikplan 2018-2021

## Sager til drøftelse:

Intet.

## Sager til orientering:

### 7. Status på passagertal og indtægter i forbindelse med overgang til rejsekort

#### **Resumé:**

Administrationen fremlægger en fornyet vurdering af udviklingen i passagertal og indtægter. Vurderingen erstatter den tidligere vurdering, der blev forelagt bestyrelsen i juni.

Ved fremlæggelse af det forventede regnskab 2017, baseret på data for de første 4 måneder af 2017 vurderede administrationen et passagerfrafald på 1,3 mio. rejser i forhold til budget.

Den seneste vurdering baseret på data for de første 10 måneder viser nu et passagerfrafald på 2,0 mio. rejser i forhold til budget 2017. Det svarer til en passagertilbagegang på 11,8 % i forhold til budget.

De forventede kort- og billetindtægter for 2017 er 10,6 mio. kr. mindre end budgettet, men en engangsindtægt fra Bus & Tog samarbejdet på 11,9 mio. kr. medfører, at indtægterne i 2017 forventes 1,3 mio. kr. over budget på baggrund af 10 måneders prognosen.

Den negative passagerudvikling er værst i 2. halvår af 2017, og fremskrives denne udvikling resulterer et skøn for 2018 i, at passagerindtægterne vil være 11,9 mio. kr. mindre end budgettet for 2018.

#### **Sagsfremstilling:**

I forbindelse med forelæggelsen af budgetforslag 2018 i juni måned og budget 2018 i september måned, har FynBus redegjort for en betydelig usikkerhed omkring passagertal og indtægter i 2017, da hele FynBus' datagrundlag omlægges som følge af overgangen til rejsekort i løbet af 2017.

Rejsedata, der leverer alle passagertal og -indtægter til trafikvirksomhederne, er først i eftersommeren begyndt at levere data om de nye produkter, Pendler og Pendler kombi. FynBus har derfor ikke været i stand til at analysere udviklingen på et tilstrækkeligt sikkert grundlag før i oktober måned.

På den baggrund har udviklingen i passagertal og indtægter ikke været behandlet i bestyrelsen siden budgetforslag 2018 blev forelagt i maj måned, da indtægterne i budget 2018 i september blev fremlagt på baggrund af 4 måneders vurderingen.

De daværende forventninger til 2017 fremgår af tabel I herunder.

Det fremgår af tabellen, at der på baggrund af årets første fire måneder forventedes et passagerfrafald der er 1,3 mio. passagerer større end budgetteret, svarende til 7,7 %. I forhold til 2016 er passagerfrafaldet 9,5 %.

Tabel 1: Budget og forventet passagertal 2017 vurderet efter 4 mdr.

Passagerer (i tusinder)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Forskel Budget 2017 Forv. 2017
<b>FynBus</b>	18.440	17.536	17.183	15.862	1.321
Region Syddanmark	7.192	6.994	7.199	6.434	765
Assens	344	335	328	332	-4
Faaborg - Midtfyn	394	381	379	344	35
Kerteminde	211	195	214	170	44
Langeland	300	307	302	290	12
Middelfart	187	178	185	172	13
Nordfyn	376	360	373	339	34
Nyborg	324	331	328	330	-2
Odense	7.971	7.556	6.977	6.570	407
Svendborg	900	899	898	881	17
Ærø	241	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016			

Overgangen til rejsekort er sket løbende siden januar 2017:

- Kontantbilletter blev i januar måned flyttet til rejsekortudstyr og Rejsekort Classic blev introduceret.
- Fra april og frem til juni blev Pendler- og PendlerKombi indført.
- Det gamle billetudstyr blev fjernet fra busserne med udgangen af maj.
- Skolekort er indført fra august og Ungdomskort indføres i 2018.

På baggrund af registrerede rejser i Rejsekortdata samt beregninger af passagertal ud fra solgte periodekort, er det forventede passagertal 2017 vist i tabel 2 herunder:

Tabel 2: Passagertal 2017 ejerfordelt, beregnet efter 10 måneder.

Passagerer (1.000)	Regnskab Budget		FV 2017 (10 mdr.)	% Ændring		% Ændring	
	2016	2017		til 2016-2017	til 2016	til budget	til budget
Assens	335	328	282	-53	-15,8%	-46	-14,0%
Faaborg-Midtfyn	381	379	293	-88	-23,1%	-86	-22,7%
Kerteminde	195	214	159	-36	-18,4%	-55	-25,6%
Langeland	307	302	283	-24	-7,8%	-19	-6,3%
Middelfart	178	185	162	-16	-8,9%	-23	-12,4%
Nordfyn	360	373	282	-78	-21,8%	-91	-24,5%
Nyborg	331	328	267	-64	-19,4%	-61	-18,7%
Odense	7.556	6.977	6.714	-842	-11,1%	-263	-3,8%
RSD	6.994	7.199	5.943	-1.051	-15,0%	-1.256	-17,5%
Svendborg	899	898	775	-124	-13,7%	-123	-13,7%
<b>Total</b>	<b>17.536</b>	<b>17.183</b>	<b>15.160</b>	<b>-2.376</b>	<b>-13,5%</b>	<b>-2.023</b>	<b>-11,8%</b>

En sammenligning mellem tabel 1 og tabel 2 viser, at passagerfrafaldet er større end tidligere forventet. I forhold til fire måneders vurderingen er frafaldet øget med 0,7 mio. passagerer – svarende til yderligere 4,1 procentpoint (fra 7,7 til 11,8).

Det er et vigende antal rejser på Rejsekort Classic – det tidligere KVIKKort – der er den væsentligste årsag til udviklingen, og det er især antallet af sporadisk rejsende, der er forsvundet.

Passagerudvikling afspejler sig også i indtægterne.

Tabel 3 viser det forventede resultat beregnet på baggrund af konstaterede kort- og billet indtægter efter 10 måneder.

Tabel 3: Kort- og billetindtægter 2017 ejerfordelt, beregnet efter 10 måneder.

Indtægts fordeling (1000 kr.)	Regnskab 2016	Budget 2017	FV 2017 (10 mdr.)	Ændring 2016-2017	% ændring til 2016	Ændring til budget	% ændring til budget
Assens	4.280	4.064	4.297	17	0,4%	233	5,7%
Faaborg-Midtfyn	4.008	3.805	3.633	-375	-9,4%	-172	-4,5%
Kerteminde	1.751	1.822	1.568	-183	-10,4%	-254	-13,9%
Langeland	2.659	2.455	2.193	-466	-17,5%	-262	-10,7%
Middelfart	2.890	2.701	2.619	-271	-9,4%	-82	-3,0%
Nordfyn	3.388	3.159	3.271	-117	-3,5%	112	3,5%
Nyborg	3.504	3.222	3.285	-219	-6,3%	63	1,9%
Odense	75.427	76.940	71.463	-3.964	-5,3%	-5.477	-7,1%
RSD	124.757	119.422	114.455	-10.302	-8,3%	-4.967	-4,2%
Svendborg	9.630	9.308	9.481	-149	-1,6%	173	1,9%
I alt	232.294	226.898	216.263	-16.031	-6,9%	-10.635	-4,7%

På overordnet FynBus-niveau bliver indtægterne 4,7 procentpoint mindre end budgetteret, og det er især i Odense indtægterne mistes.

Ud over passagerfrafaldet påvirkes det forventede 2017 resultat også af, at Bus & Tog samarbejdet afregnes for 2014-16. I dette samarbejde har FynBus et engangsbeløb på 11,9 mio. kr. til gode hos DSB, der afregnes i år.

De endelige forventede indtægter inklusive Bus & Tog fremgår af tabel 4.

Tabel 4: Kort- og billetindtægter 2017 ejerfordelt, inklusive Bus &amp; Tog 2014-16, beregnet efter 10 måneder.

Indtægts fordeling (1000 kr.)	Regnskab 2016	Budget 2017	FV 2017 (10 mdr.)	Bus og tog 14 -16	FV 2017 inkl. bus og tog
Assens	4.280	4.064	4.297	34	4.330
Faaborg-Midtfyn	4.008	3.805	3.633	95	3.728
Kerteminde	1.751	1.822	1.568	65	1.633
Langeland	2.659	2.455	2.193	21	2.213
Middelfart	2.890	2.701	2.619	63	2.682
Nordfyn	3.388	3.159	3.271	62	3.333
Nyborg	3.504	3.222	3.285	80	3.365
Odense	75.427	76.940	71.463	7.928	79.391
RSD	124.757	119.422	114.455	3.252	117.706
Svendborg	9.630	9.308	9.481	339	9.820
I alt	232.294	226.898	216.263	11.939	228.202

Tabel 4 viser, at Bus & Tog afregningen mere end udligner det forventede indtægtstab, så på overordnet FynBus-niveau, er det forventede resultat indtægter, der er 1,3 mio. kr. over budget.

Da de den negative udvikling i passagerindtægter er størst i 2. halvår af 2017, kan der, alt andet lige, forventes en 2018-udvikling, hvor indtægterne heller ikke vil leve op til det budget, der er vedtaget i september 2017.

Tabel 5 herunder viser administrationens første beregning af 2018.

Tabel 5 Ændringer i indtægtsfordeling 2018 i forhold til budget.

Indtægts fordeling (1000 kr.)	Regnskab 2016	FV 2017	Budget 2018	Skøn 2018	Ændring til budget	% ændring til budget
Assens	4.280	4.297	4.124	4.281	158	4%
Faaborg-Midtfyn	4.008	3.633	3.894	3.593	-301	-8%
Kerteminde	1.751	1.568	1.785	1.535	-250	-16%
Langeland	2.659	2.193	2.170	2.156	-15	-1%
Middelfart	2.890	2.619	2.755	2.569	-185	-7%
Nordfyn	3.388	3.271	3.239	3.239	0	0%
Nyborg	3.504	3.285	3.405	3.227	-178	-6%
Odense	75.427	71.463	74.937	68.136	-6.801	-10%
RSD	124.757	114.455	115.139	111.305	-3.834	-3%
Svendborg	9.630	9.481	9.728	9.222	-506	-5%
I alt	232.294	216.263	221.176	209.263	-11.913	-6%

Givet, at 2018 udvikler sig stort set som 2. halvår 2017 vil indtægterne i 2018 være 11,9 mio. kr. mindre end budgetteret.



**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:**

*Orienteringen taget til efterretning.*

## 8. Moderniseringen af taxilovgivningen

**Resumé:**

*Moderniseringen af taxilovgivningen medfører bl.a. indførelse af én universaltilladelse til erhvervmæssig personbefordring frem for de nuværende fire forskellige, liberalisering af antallet af tilladelser på landsplan, ophævelse af geografiske begrænsninger og afskaffelse af serviceforpligtelsen til at tilbyde taxikørsel til alle borgere i kommunen døgnet rundt.*

*Lovkravene til løn- og arbejdsforhold for ansatte chauffører foreslås videreført, idet der dog efterfølgende er fremsat ændringsforslag om at stille minimumskrav om løn- og arbejdsforhold svarende til en landsdækkende overenskomst gældende for de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.*

*Under de nye, markedsstyrede forhold kan der opstå (yder)områder uden taxidækning, som kan medføre et øget behov for telekørsel som transporttilbud. Moderniseringen kan endvidere medføre en række udfordringer i relation til bl.a. reguleringen af løn- og arbejdsvilkår for flexchaufførerne.*

**Sagsfremstilling:**

Pr. 1. januar 2018 forventes den moderniserede taxilovgivning at træde i kraft. Moderniseringen omfatter udover taxaloven også bekendtgørelsen om taxikørsel og bekendtgørelsen om særlige krav til erhvervmæssig persontransport.

Formålet med moderniseringen er, jævnfør bemærkningerne til loven, at skærpe konkurrencen på markedet for erhvervmæssig personbefordring til gavn for erhvervslivet og forbrugerne, bekæmpe skattesnyd, og styrke forbrugerbeskyttelsen.

Redskaberne er blandt andet:

- indførelse af én universaltilladelse til erhvervmæssig personbefordring frem for fire forskellige
- liberalisering af antallet af tilladelser på landsplan, hvor det i dag er kommunerne, der bestemmer antallet af taxibevillinger
- ophævelse af geografiske begrænsninger, som i dag forpligter taxierne til at starte og afslutte kørslen i den kommune, hvori taxibevillingen er udstedt
- afskaffelse af serviceforpligtelsen, som i dag forpligter taxierne til at stå til rådighed for alle kommunens borgere døgnet rundt

Den nye universaltilladelse giver adgang til at drive taxikørsel, sygetransport, offentlig servicetransport (OST) og limousinekørsel, idet der dog gælder specifikke krav til udstyr for de enkelte kørselstyper, f.eks. taxameter. Universaltilladelsen kan gives både til enkelte vognmænd og til kørselskontorer. Derudover indføres der et krav om tilslutning til kørselskontor ved taxikørsel, mens anden kørsel, som for eksempel OST-kørsel, ikke kræver tilslutning. Vognmandsuddannelsen afskaffes, idet der dog stilles visse vandelskrav, kapitalkrav m.v. til vognmanden og kørselskontoret. Universaltilladelsen giver adgang til at levere taxikørsel i hele landet, og med afskaffelsen af antalsbegrænsningen kan den enkelte vognmand/kørselskontor i princippet opnå et ubegrænset antal tilladelser. Endelig flyttes kompetencen til at udstede tilladelserne fra kommunerne (samt Taxinævnet for så vidt angår Region Hovedstaden) til Trafik-, Bygnings- og Boligstyrelsen.

Ændringerne medfører, at adgangen til markedet lettes, ligesom vognmænd og kørselskontorer får mulighed for at vokse og udvikle deres forretningsmodeller og produkter på linje med andre liberale erhverv.

Den eksisterende serviceforpligtelse, som kræver, at taxierne står til rådighed døgnet rundt, ophæves. Som følge heraf må det antages, at taxierne som udgangspunkt søger derhen, hvor kunderne er, og at der ikke nødvendigvis stilles taxier til rådighed døgnet rundt.

Selvom vognmændene og kørselskontorerne får mulighed for at udvide og øge den samlede vognpark, kan ophævelsen af serviceforpligtelsen konkret betyde, at nogle (yder)områder kommer til at stå uden taxidækning i nogle perioder. For at imødekomme denne problemstilling indføres der mulighed for, at kommunerne kan indgå kontrakter med kørselskontorerne om at sikre taxidækning i geografisk definerede områder og bestemte tidsrum, ligesom kapitalkravene for kørselskontorer i landdistrikterne lempes væsentligt.

Afhængig af om eventuelle landdistriktskontorer vælger at have åbent hele døgnet eller lukker på ydertidspunkterne, og om kommunerne vælger at udnytte muligheden for, at indgå kontrakter om kørsel, vurderer Trafikselskaberne i Danmark, at der kan opstå et behov for kommunerne for at tilbyde telekørsel som alternativ. Der kan dermed vise sig et øget behov for FynBus' telekørsel i de fynske yderkommuner inden for de kommende år.

Den forventede stigning i størrelsen og antallet af udbydere af erhvervsmæssig personbefordring, kan endvidere tænkes at medføre en ændring i størrelsen af virksomheder, der byder ind på FynBus' udbud af flexkørsel, og dels en stigning i antallet af tilbudsgivere, eventuelt primært omkring de større byer. Derudover kan disse forhold medføre en større konkurrence på priserne, men også en ændring i de forretningsmodeller og services, som tilbudsgiverne vil kunne tilbyde indenfor rammerne af FynBus' kravsspecifikationer.

FynBus vil på den baggrund følge udviklingen i branchen og potentialet i eventuelle nye forretningsmodeller og produkter og tilpasse sig i forhold til denne.

Med den nye taxilov lægges der op til at videreføre den eksisterende regel om, at entreprenørerne skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Bestemmelsen i FynBus' arbejdsklausul om, at entreprenørerne skal tilbyde sine ansatte løn- og arbejdsvilkår "på niveau med en landsdækkende overenskomst" er således stadig gældende og relevant. Det bemærkes dog, at der under udvalgsbehandlingen af lovforslaget i Folketinget er fremsat et ændringsforslag om at stille

minimumskrav om løn- og arbejdsforhold svarende til en landsdækkende overenskomst gældende for de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Taxiloven fastsætter ingen yderligere krav til køre-/hviletidsperioder. Dette betyder, at hvis bilen er udstyret med det udstyr, der kræves for at køre taxikørsel, kan især selvstændige vognmænd i princippet køre OST-kørsel i dagtimerne og taxikørsel i aften-/nattetimerne i samme bil. Gældende arbejdsmiljøregler om køre-/hviletidsperioder skal naturligvis overholdes, for så vidt angår ansatte chauffører, men det er fortsat svært at kontrollere, hvorvidt reglerne overholdes.

FynBus vurderer derfor, at den eksisterende offentlige debat om flexchaufførernes løn- og arbejdsforhold må forventes at fortsætte.

På bestyrelsesmødet fremlægges en præsentation og gennemgang af de primære ændringer i taxilovgivningen med relevans for flextrafik området.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

#### **Vedtagelse:**

*Orienteringen taget til efterretning.*

## **9. Den samlede rejse**

#### **Resumé:**

"Den samlede rejse" (DSR) er betegnelsen for et landsdækkende projekt, der via Rejseplanen skal medvirke til, at fx FynBus' telekørsel, hænger bedre sammen med den øvrige kollektive trafik. I DSR er der således udviklet en IT-løsning, der nu er klar til implementering i hele Danmark (alle trafikskaber undtagen BAT). Teletaxi kan derfor snart vises i Rejseplanen, og kunden bliver herfra ledt videre til bestilling og betaling af teletaxi. Administrationen har derfor indledt dialog med en kommune om pilotdrift i februar 2018 med henblik på at klargøre til ibrugtagning i alle kommuner med Teletaxi i andet kvartal 2018. Der gives en kort orientering om Den samlede rejse.

#### **Sagsfremstilling:**

"Den samlede rejse" er et projekt, som er medfinansieret af den statslige Yderområdepulje. Projektet er et samarbejde mellem Nordjyllands Trafikskab (NT), Midttrafik, Sydtrafik, FynBus og Movia, hvor Rejseplanen og FlexDanmark udvikler den nødvendige software.

Visionen for projektet er sammenhængende kollektiv trafik fra adresse til adresse, mindre rejsetid, enklere bestilling og større tryghed – populært sagt ved at få Flexur/Telekørsel vist i Rejseplanen.

NT og FlexDanmark har i 2017 testet teknikken via pilotdrift i to nordjyske kommuner. NT har her tilbudt kunderne et nyt kørselsprodukt "Plustur", som minder om FynBus' Te-lependler: Der er tale om flextrafik som tilbringer-kørsel til/fra faste stoppesteder. Denne type kørsel var den oprindelige tanke med projektet "Den samlede rejse".

Movia vil snart igangsætte pilotdrift, hvor deres eksisterende kørselsprodukt Flextur tilby-des i Rejseplanen men kun som tilbringer-kørsel. Flextur som adresse til adresse-kørsel vil dermed hos Movia fortsat skulle findes og bestilles via de eksisterende kanaler.

FynBus ønsker at tilbyde kunderne de eksisterende kørselsprodukter inden for Telekørsel i Rejseplanen, og altså dermed både tilbringer-kørsel og kørsel fra adresse til adresse. Fyn-Bus har derfor som eneste trafikelskab testet funktionaliteten med hensyn til tilbringer-kørsel og adresse til adresse-kørsel.

### Fordele med den nye funktionalitet

- På kort sigt:
  - Et kørselstilbud til flere. Flere kunder vil med fremvisningen i Rejseplanen blive opmærksomme på, at Telekørsel giver dem mulighed for at foretage den rejse, som de ønsker.
  - Elektronisk geovisitering. Det har ikke tidligere været muligt at stedbestede kunden i forhold til Telekørsel. Nu bliver det muligt i Rejseplanen at sor-tere rejser ud fra følgende prioriteringsrækkefølge: 1) Bus 2) Telekørsel til/fra stoppested (tilbringer-kørsel) 3) Telekørsel fra adresse til adresse. Det betyder, (1) at hvis der er en bus, så tilbydes kunden ikke Telekørsel. (2) Hvis der ikke er en bus, så ser Rejseplanen, om det er muligt at køre kunden hen til en bus (tilbringer-kørsel), og (3) hvis det ikke er muligt, så kan kunden køres hele vejen med telekørsel (adresse til adresse-kørsel). Geovisiteringen forventes at betyde færre udgifter for kommunerne, da pa-rallelkørsel mellem busser og telekørsel undgås.
  - Korrespondancesikring. Der udvikles en vis form for "korrespondanceover-vågning" af tilbringer-kørsel bestilt via Rejseplanen, hvor formålet er at sikre, at Telekørslen ikke afhenter ved stoppestedet, før bussen er ankommet.
- På længere sigt:
  - Udvikling af Telekørsel. De nye tekniske muligheder vil gøre det muligt at udvikle det fælles telekørselskoncept, så den enkelte kommune kan være mere præcis i forhold til ønsket serviceniveau på Telekørslen.
  - Højere selvbetjeningsprocent. Telekørsel set i Rejseplanen vil kun kunne be-stilles via internettet, og det vil betyde en højere selvbetjeningsprocent samt mulighed for kortere åbningstid i Bestillingscentralen.

### Mulige ulemper med den nye funktionalitet i 2018:

- Indkøringsproblemer geovisitering. Teknisk er det omfattende at ramme den øn-skede geovisitering helt korrekt, og det vil især i 2018 af og til give søgeresultater, hvor der vises for mange eller for få Telekørselsture. Men der vil også være eksem-pler, hvor korrekt geovisitering misforstås af kunderne. NT har i pilotdriften ople-vet, at kunder undrer sig over, hvorfor de tilbydes Plustur i nogle søgninger men ik-ke i andre – efter deres mening tilsvarende – søgninger. NT har i de fleste tilfælde kunnet konstatere, at der var tale om korrekt geovisitering.
- Måske flere udgifter for kommunen:

- Serviceniveau. Serviceniveauet er indstillinger for maximal ventetid og omvejskørsel i Telekørslen. Det er nødvendigt at ramme et serviceniveau på Telekørslen, der også giver mening set med kundens øjne. Når Telekørsel vises i Rejseplanen, benytter FynBus i pilotdriften et forbedret serviceniveau.
- Højere eksponering. Der foretages i dag langt flere søgninger i Rejseplanen end i køreplanerne for Telekørsel på FynBus' hjemmeside, og det er derfor muligt, at der kommer flere bestillinger, når Telekørsel vises i Rejseplanen.
- Færre muligheder end med nuværende selvbetjening. Der er muligheder i den nuværende selvbetjening, som i første omgang ikke bliver udviklet til den nye selvbetjening. Det gælder blandt andet muligheden for at benytte sit Pendler-kort som rejsehjemmel.
- Opstartsproblemer. Det er sjældent, at nye IT-muligheder implementeres uden at byde på uforudsete ulemper i opstartsfasen.

### **Afklaringer i forbindelse med pilotdriften:**

Pilotdriften skal blandt andet afklare, hvordan funktionerne i praksis virker sammen med FynBus' Telekørsel, herunder om det er muligt at opnå en acceptabel geovisitering i forhold til adresse til adresse-kørsel.

### **Tidsplan**

I hovedtræk er FynBus' tidsplan følgende:

- December: Dialog med pilotkommune
- Januar: Yderligere test af indstillinger
- Februar: Pilotdrift (silent release)
- Marts: Pilotdrift (markedsføring)
- April: Dialog om opstart med øvrige kommuner
- Ultimo 2018: Plan for udvikling af Telekørselskoncept

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at:

- Orienteringen tages til efterretning

### **Vedtagelse:**

*Orienteringen taget til efterretning.*

## **10. Bestyrelsens beslutninger 2014 – 2017**

### **Resumé:**

*Der er i årene 2014 – 2017 truffet en lang række beslutninger og behandlet sager i FynBus' bestyrelse, der kan fremhæves retrospektivt ved afslutningen af den nuværende bestyrelsesperiode.*

### Sagsfremstilling:

I denne korte oversigt vises en række væsentlige beslutninger som bestyrelsen for FynBus har stået bag i perioden 2014 – 2017.

Det fulde overblik kan man danne sig på adressen [Dagsordener og referater - Fynbus.dk](http://Dagsordener%20og%20referater%20-%20Fynbus.dk)

#### 2014:

- Principbeslutning om FynBus' tilslutning til Rejsekort og udfasning af FynBus' eget elektroniske kort. Dermed bliver FynBus en del af det landsdækkende rejsekort, og de fynske kunder kan benytte ét og samme rejsehjemmel i hele landet.
- Trafikplan 2014 – 2017 med den langsigtede plan for udviklingen af den kollektive trafik på Fyn og Langeland.
- Fra en stille start til beslutning om udvidelse af Uddannelsesrute nettet til 34 ruter, således af studerende kan nå hurtigere og mere direkte fra deres hjem til uddannelsessted. Dette har resulteret i et stigende antal studerende fra landområderne på Fyn og Langeland.
- Der indføres et fælles koncept for telekørsel på Fyn.
- Den syddanske vision for kollektiv trafik besluttet af FynBus' og Sydtrafiks bestyrelser efter et samarbejde med Region Syddanmark om formulering af visionen. Det hedder blandt andet, at den kollektive trafik i Syddanmark skal være enkel, sammenhængende og konkurrencedygtig med andre transportformer, den skal være omkostningseffektiv og at den naturligt skal indgå i borgerens valg af transportform.
- Som følge af Skolereformen fra 2013 besluttet en stor tilpasning af skoleruterne på hele Fyn.
- Der vedtages mulighed for landsdækkende handicapbefordring.
- Nyborg Kommune får ny kontrakt om buskørsel.
- Der etableres et takstsamarbejde mellem de jysk-fynske trafikelskaber mhp. tilpasning til de landsdækkende (rejsekort-) takster og indbyrdes mellem selskaberne. (Takst-Vest)
- Busterminalen på OBC gøres røgfri – ikke uden det daglige sværdslag om muligheden for at ryge, men der sættes nye standarder for muligheden for at undgå røg i det offentlige rum.

#### 2015:

- FynBus tiltræder de officielle aftaler vedrørende rejsekortet, og er dermed fuldt tilsluttet rejsekortet.
- Der træffes beslutning om indgåelse af kontrakter med arbejdsklausuler i FynBus.
- Der vedtages et takstsamarbejde med DSB.
- Det bliver muligt for skolebørn og institutionsbørn at køre gratis i busserne i forbindelse med udflugter og uddannelsessture.
- Keolis tildeles kontrakten vedrørende buskørsel i Odense.

- Den nye kontrakt med Keolis medfører blandt andet, at der kører 18 nye hybrid-busser i Odense. Det betyder dels et renere miljø, og dels større kapacitet på visse ruter, da en del af busserne er ledbusser.
- FynBus søger at udvide antallet af passagerer via et nyt projekt med målrettet markedsføring. Projektet bygger på en særlig tildeling af midler til at undersøge potentialer og mulige kundegrupper.

**2016:**

- En ny model for udbud, planlægning og implementering af fast specialkørsel godkendes (CPlan-modellen).
- Tide Bus Danmark vinder udbuddet af den regionale kørsel. Dermed får passagererne glæde af helt nye busser på de regionale ruter.
- Odense Kommune får ny kontrakt om buskørsel med Keolis.
- Nordfyns Kommune får ny kontrakt om buskørsel.
- Der godkendes nye landsdækkende rejseregler. Reglerne understøtter passagerernes oplevelse af en rejse med den kollektive trafik som en ensartet rejse, lige meget hvor man køber sin rejsehjemmel, og hvor man kører fra og til.

**2017:**

- Der er kontinuerligt i 2017 blevet fulgt op på implementeringen af Rejsekort på Fyn og Langeland. Implementeringen er sket mellem den 15. januar og den 1. juni 2017 uden større tekniske problemer, og kunderne har i stigende grad taget rejsekortet til sig.
- Der er indgået kontrakter om buskørsel i Middelfart, Faaborg-Midtfyn og Kerteminde kommuner.
- Der saneres i udbuddet og håndteringen af grupperejser i forbindelse med overgang til rejsekortet, så passagererne lettere kan overskue de forskellige muligheder, og lettere kan bestille og betale grupperejser.
- Med etableringen af Takst Vest som den fælles platform for takstpolitikken i Danmark vest for Storebælt er der taget et stort skridt for at gøre det nemmere for passagerne i den kollektive trafik. Hermed sikres ensartethed og gennemsikuelighed i taksterne. Takst Vest implementeres endeligt den 18. marts 2018.
- December 2017 lægges de første skinner vedrørende intentioner med og planlægning af den kollektive trafik på Fyn og Langeland, når bestyrelsen drøfter oplæg til Trafikplan 2018 – 2021. Trafikplanens endelige form overlades derefter til FynBus' nye bestyrelse, som efter inddragelse af interessenter og høring i de politiske fora i foråret 2018 skal godkende Trafikplan 2018 – 2021 i juni måned 2018.
- Bestyrelsen beslutter endvidere Fynbus' strategi for 2018-2020 på sit sidste møde. Dermed er mål, indsatsområder og handleplaner lagt i rammer for de næste år, hvor hovedfokus er, at det skal være nemt at være passager i bustrafikken.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at:

- Orienteringen tages til efterretning

**Vedtagelse:**

*Orienteringen taget til efterretning.*

**11. Meddelelser**

Meddelelser:

- Udbud af FynBus' bankforretninger
- Status for Rejsekort
- *Kundetilfredshedsundersøgelse, 4. kvartal 2017*

**12. Eventuelt**



## SIGNERET

---

Formand  
Morten Andersen

---

Næstformand  
Poul Andersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Kristian Nielsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Birger Jensen

---

Bestyrelsesmedlem  
Jesper Hempler

---

Bestyrelsesmedlem  
Anders W. Berthelsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Jan Ole Jacobsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Hans Bjerregaard

---

Bestyrelsesmedlem  
Kristian Grønbæk Andersen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen