

FynBus Bestyrelse

REFERAT

Torsdag den 14. september 2017

Kl. 16.00 – 18.00

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

Repræsentantskabsmedlem Niels Bebe, Middelfart

Repræsentantskabsmedlem Per Jespersen, Nyborg

AFBUD

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Kontraktchef Ingrid Dissing

Planchef Anne Mortensen

Regnskabsleder Trine S. Jensen

DAGSORDEN:

Sager til beslutning:	3
1. Forventet regnskab 2. kvartal 2017 og Budget 2018.....	3
2. Olieswap 2018.....	12
3. Rammer for udbud af buskørsel i Langeland Kommune.....	15
4. Rammer for udbud af buskørsel i Assens Kommune.....	18
5. FlexDanmark - vedtægtsændringer.....	21
6. Landsdækkende rejseregler	23
7. Ansøgning vedr. pulje for buskørsel.....	26
Sager til drøftelse:	31
Sager til orientering:	31
8. Administrationsudgifter hvis ejere ønsker gratis kollektiv trafik.....	31
9. Trafikplan 2018-2021	35
10. Meddelelser	36
11. Eventuelt.....	36

Sager til beslutning:

1. Forventet regnskab 2. kvartal 2017 og Budget 2018

Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til budget for 2018, og budgetoverslag for årene 2019-2021 til godkendelse. Desuden fremlægges forventet regnskab 2017 til orientering.

Sagsfremstilling:

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

Budgettet indeholder 3 forslag, der indstilles til selvstændig godkendelse:

- uændrede takster i 2018.
- pulje til markedsføring og kampagner på 2,5 mio. kr. der finansieres af Region Syddanmark og Odense Kommune til imødegåelse af yderligere passagerfrafald.
- overførsel af anlægsprojekt på 0,1 mio. kr. til 2018, da nyt økonomisystem endnu ikke er færdigudviklet.

Forventet regnskab 2017

De væsentligste usikkerheder i regnskabet knytter sig især til udviklingen i passagertal og – indtægter.

FynBus har siden januar været i gang med udskiftning af hele kort- og billetsystemet i forbindelse med overgangen til Rejsekort. Det medfører blandt andet store ændringer i de værktøjer, der benyttes til passagerstatistik og indtægtsdeling. Rejsedata (Bus&Tog samarbejdet) – som varetager statistikker mv. for trafikskaberne – har endnu ikke alle systemer på plads. Dette gælder blandt andet systemer vedrørende pendlerprodukter.

Administrationen har derfor lagt de registrerede indtægter i 1. halvår til grund for forventet regnskab 2017, og har opregnet disse til helårsvirkning, da erfaringer viser, at 50 % af indtægterne genereres i 1. halvår. Hvorvidt denne metode er korrekt set i forhold til så store ændringer som Rejsekort og nye takster giver anledning til, kan administrationen først vurdere i oktober måned.

Hovedtal

Ejerbidraget til busdriften forventes i 2017 at udgøre 336,3 mio. kr. Det er en mindre udgift på 2,8 mio. kr. i forhold til budgettet.

Hovedtallene for busdriften fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Hovedtal for bus- og telekørsel forventet regnskab 2017

Ejerbidrag inkl. telekørsel (mio kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Forskel Budget 2017 Forv. 2017
Indtægter	237,2	232,3	226,9	228,8	1,9
Bruttoudgifter	515,3	499,9	490,0	486,6	-3,4
Busdrift netto	278,2	267,6	263,1	257,9	-5,2
Fællesudgifter	62,7	68,8	74,7	74,6	-0,1
Anlægsudgifter	1,0	1,2	1,2	3,2	2,0
Ejerbidrag busdrift	341,8	337,6	339,1	336,3	-2,8
Ejerbidrag telekørsel	19,0	22,2	24,3	21,5	-2,7
Samlet ejerbidrag åben kørsel	360,8	359,8	363,3	357,8	-5,5

Herunder gennemgås de væsentligste afvigelser for de enkelte hovedposter.

Indtægter

Tabel 2: indtægternes afvigelse i forhold til budget 2017

Indtægter rutekørsel, ændringer i forhold til budget 2017 (mio. kr. i årets priser)	Mindre indtægt	Mer- indtægt
Samlet udvikling		-1,9
Kontant inkl. SMS og Mobilbiletter	1,9	
KVIKkort / Rejsekort Classic	3,0	
Bus&Tog samarbejdet	4,7	
Periodekort, total		-9,6
- heraf slutafregning Bus&Tog 2014-15		-7,4
Færre udgifter til provision, indtægter fra Rejsekort mm.		-1,9

Samlet forventes indtægterne at være 1,9 mio. kr. højere end budgetteret.

Tabel 2 viser, at kontantindtægterne er 1,9 mio. kr. mindre end budget.

Hertil kommer mindre indtægter på Rejsekort Classic (KVIKkort) på 3 mio. kr. Derudover skal lægges de mindreindtægter fra Bus&Tog samarbejdet på 4,7 mio. kr., der skyldes, at indtægtsfordelingen nu foretages på baggrund af det faktiske antal rejser på Rejsekort Classic, og ikke som tidligere på baggrund af en beregningsmodel.

De samlede mindreindtægter på Rejsekort Classic (KVIKkort) er derfor 7,7 mio. kr. Det tilskrives, at prisen på KVIKkort-rejserne for sporadisk rejsende først steg fra 10 til 15 kr., og med overgangen til Rejsekort steg til 18 kr. pr. rejse.

De mindre indtægter opvejes af øgede periodekortindtægter på forventet 9,6 mio. kr., hvoraf de 7,4 mio. kr. stammer fra slutafregningen i Bus&Tog samarbejdet for 2014-15, hvor FynBus' aconto betaling var for høj.

Herudover er der færre udgifter til provision til salgssteder, transaktionshonorar for administration og salg af rejsekort på samlet 1,9 mio. kr.

Bruttoudgifter

Tabel 3: bruttoudgifternes afvigelse i forhold til budget 2017

Bruttoudgifter rutekørsel, ændringer i forhold til budget 2017 (mio. kr. i årets priser)	Mindre udgift	Mer- udgift
Samlet udvikling	-3,4	
Øgede kontraktudgifter Indeksstigning		3,2
Betaling budgetsikkerhed diesellole		1,1
Stigende enhedspriser nye kørselskontrakter		1,4
Mindre variabel kørsel	-1,0	
Mindre udbetaling incitamentsaftaler og større bod	-1,5	
Afslutning af passagertællesystem og signalprioritering		1,4
Mindre kørsel - R-busnet udskudt	-8,0	

Udgifterne til rutekørsel forventes at blive 3,4 mio. kr. mindre end budgetteret.

På baggrund af Trafikplan 2014-17 budgetteredes der i 2017 med indførelse af R-Busnettet, men dette er udskudt til næste trafikplanperiode. Derfor købes mindre kørsel for 8 mio. kr.

Endvidere resulterer incitamentskontrakterne ikke i udbetaling af det maksimalt afsatte beløb for 2017, ligesom der er større indtægter fra udstedt bod til entreprenørerne. Den samlede effekt er en mindre udgift på 1,5 mio. kr.

Der forventes brugt mindre dubleringskørsel for 1 mio. kr., blandt andet fordi gratiskørsel med grupper ikke længere dubleres.

Merudgifterne skyldes primært, at kørselskontrakternes indeksregulering stiger mere end forudset af Trafikselskaberne i Danmark. Det medfører merudgifter på 3,2 mio. kr., som hovedsageligt skyldes lønandelen af indeks.

Udviklingen i indeks for diesel medfører, at FynBus' bank forventer betaling for budgetsikkerheden for diesel svarende til 1,1 mio. kr.

Der er med kontraktstart i august 2017 indgået nye kørselskontrakter i Faaborg-Midtfyn, Keremunde og Middelfart Kommune. Kontrakterne indeholder højere enhedspriser, og det medfører merudgifter på 1,4 mio. kr.

Endelig bemærkes, at den afsluttende softwareudvikling til et passagertællesystem i de regionale busser og bybusserne i Odense først sker i 2017, og at der udvikles teknologi til signalprioritering i Odense. De samlede udgifter hertil er 1,4 mio. kr.

Telekørsel

Tal for telekørsel vises herunder i tabel 4.

Tabel 4: Telekørsels afvigelse i forhold til budget 2017

Udgifter til telekørsel, ændringer i forhold til budget 2017 (mio. kr. i årets priser)	Mindre udgift	Mer-udgift
Nettoresultat	-2,7	
Indtægter	0,1	
Mindre kontraktudgifter	-2,2	
Mindre fællesudgifter	-0,6	

Samlet forventes mindre udgifter på 2,7 mio. kr. på grund af færre rejser end budgetteret.

Fællesudgifter

Fællesudgifter for rutekørsel vises i tabel 5.

Tabel 5: Fællesudgifternes afvigelse i forhold til budget 2017

Fællesudgifter rutekørsel, ændringer i forhold til budget 2017 (mio. kr. i årets priser)	Mindre udgift	Mer-udgift
Ordinær ramme (opsøres som følge af rammestyningen)	-0,5	
Rejsekortet		0,4
Anlægsprojekter overført fra 2016		2,0

Den ordinære ramme til fællesudgifter har været uændret siden 2010 i faste priser. I 2017 forventes mindre udgifter på 0,5 mio. kr., der opsøres som følge af rammestyingsprincippet.

På grund af etablering af flere salgssteder til Rejsekort end budgetteret forventes merudgifter til Rejsekort på 0,4 mio. kr.

Der er til Budget 2017 overført penge til anlægsprojekter fra 2016. I 2017 forventes projekter for 3,2 mio. kr. afsluttet.

Flexkørsel

Hovedtallene for Flexkørsel fremgår af tabel 6.

Tabel 6: hovedtal for flexkørsel afvigelse i forhold til budget 2017

Flextrafik (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017
Indtægter	-6,7	-7,0	-7,0	-7,0
Entreprenørudgifter	96,8	67,0	64,9	71,0
Flex udgifter netto	90,0	60,0	57,9	64,0
Fællesudgifter	24,6	21,0	20,5	19,8
Ejerbidrag	114,7	80,9	78,4	83,9

Der er gennemført udbud af garantivogne og variable vogne til kontraktstart 1. marts 2017. For begge typer blev resultatet uændret eller svagt faldende priser.

Der er ligeledes gennemført udbud efter C-Plan-modellen. Resultatet blev, at priserne steg 10-25 %. Det medfører entreprenørudgifter, der er 6,1 mio. kr. højere end budgetteret samt fællesudgifter, der er 0,7 mio. kr. lavere end budgetteret på grund af mindre administration i Fyn-Bus.

Budget 2018

Hovedtal for rute- og telekørsel

Tabel 7 viser hovedtallene for budget 2018. I tabel 8 gennemgås budgetforudsætningerne og udviklingen i hovedtallene fra forventet regnskab 2017 til budget 2018.

Tabel 7: Hovedtal for åben kørsel budget 2018

Ejerbidrag inkl. telekørsel (mio kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018	Forskel Budget 2018 Forv. 2017
Indtægter	237,2	232,3	228,8	221,2	-7,6
Bruttoudgifter	515,3	499,9	486,6	490,6	4,0
Busdrift netto	278,2	267,6	257,9	269,4	11,6
Fællesudgifter	62,7	68,8	74,6	75,4	0,8
Anlægsudgifter	1,0	1,2	3,2	0,1	-3,1
Ejerbidrag busdrift	341,8	337,6	336,3	345,0	8,7
Ejerbidrag telekørsel	19,0	22,2	21,5	21,7	0,1
Samlet ejerbidrag åben kørsel	360,8	359,8	357,8	366,6	8,8

Tabel 8: Udvikling i hovedtal budget 2018

	Budgetforudsætninger	Budget 2018 i forhold til forventet regnskab (FV) 2017
Indtægter	Letbanearbejderne i Odense får markante konsekvenser for bustrafikken i Odense. Blandt andet lukkes OBC syd i 5 måneder. Der er ikke indregnet takststigninger i budgettet. Der er 2,8 % takststigning til rådighed i forhold til takststigningsloftet. På grund af implementeringen af Takst Vest foreslås, at taksterne holdes i ro.	Indtægterne forventes på niveau med 2017, ekskl. slutafregningen for Bus&Tog samarbejdet.
Bruttoudgifter	Trafikselskaberne i Danmark vurderer, at indeksstigningen er 0,7 % i 2018. Udgifterne er baseret på køreplanerne gyldige fra august 2017. Konsekvenser af letbanearbejder indgår med ramme på 133,7 mio. kr. i Odense Kommune. Region Syddanmark overvejer rammereduktion på 2 mio. kr., der ikke er indregnet. Der gennemføres udbud i Assens, Langeland kommuner samt skoleruter i Svendborg – effekt heraf er ikke vurderet.	Bruttoudgifterne stiger 4 mio. kr.: Kontraktudgifterne stiger ca. 3,2 mio. kr. på grund af indeksregulering. Effekten af højere enhedspriser i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart får helårseffekt.
Fællesudgifter	Fællesudgifter og udgifter til Rejsekort A/S er fremskrevet med 1,7 % efter KL's beregning af pris- og lønudvikling fra august 2017.	Prisfremskrivningen af den ordinære ramme udgør 1,1 mio. kr.. Målt i faste priser er fællesudgifterne uændrede.

Ejerbidrag	Antal af rejser i telekørselen er forudsat på niveau med FV 2017.	Ejerbidraget til rutekørsel er 8,8 mio. kr. højere på grund af faldende indtægter i forhold til FV 2017, kombineret med stigende udgifter til kontraktkørsel.
-------------------	---	---

Kampaner og markedsføring

FynBus har siden 2015 afsat penge til "målstyret markedsføring". Tanken bag konceptet var, at konkrete projekter skulle skabe indtægter, svarende til det beløb, som blev investeret i markedsføring. Målrettet markedsføring blev iværksat, da det i 2015 blev konstateret, at passager-tallet var vigende.

Konklusionen for perioden 2015-17 er, at de store ændringer i rammebetingelserne har gjort forudsætningerne for målstyret markedsføring urealistiske.

FynBus' erfaringer med de store omlægninger i Odense og indførelsen af Rejsekort er, at der er brug for i langt større omfang at tage "kunderne i hånden", når ændringerne skal kommunikeres. Der er fx brug for bedre instruktion af chaufførerne og bedre analog trafikinformation på stoppesteder og i busserne.

På den baggrund foreslås der afsat 2,5 mio. kr. til kampaner og markedsføring. Beløbet er indregnet i budget 2018.

Aktiviteter igangsættes først efter bestyrelsens godkendelse af de enkelte projekter.

Udgifterne fordeles mellem Odense Kommune og Region Syddanmark efter passagertal.

Passagerindtægter

Tabel 9 viser de budgetterede passagerindtægter fordelt på ejere.

Tabel 9: budgetterede passagerindtægter fordelt på ejere

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018	Forskel Budget 2018 Forv. 2017
FynBus	237,2	232,3	228,8	221,2	-7,6
Region Syddanmark	126,9	124,8	119,4	115,1	-4,3
Assens	4,4	4,3	4,2	4,1	-0,1
Faaborg - Midtfyn	4,1	4,0	3,9	3,9	0,0
Kerteminde	1,9	1,8	1,8	1,8	0,0
Langeland	2,7	2,7	2,2	2,2	0,0
Middelfart	3,0	2,9	2,8	2,8	0,0
Nordfyn	3,6	3,4	3,3	3,2	0,0
Nyborg	3,4	3,5	3,4	3,4	0,0
Odense	77,5	75,4	78,0	74,9	-3,1
Svendborg	9,6	9,6	9,8	9,7	0,0
Ærø	0,1	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016			

Budgettet for 2018 er beregnet ud fra de vurderinger, der i budget 2016 blev lagt til grund for indførelsen af rejsekortets justerede zoneafstande, bortfaldet af Odense for 10 kr. og øvrige konsekvenser af Takst Vest.

Herudover er budget 2018 en videreførelse af det forventede regnskab 2017, samt Bus&Tog samarbejdets forventninger til afregning mellem parterne.

I forhold til takststigningsloftet, der ikke blev fuldt udnyttet i 2017, er der mulighed for at hæve taksterne med 2,8 % i 2018.

På grund af de allerede gennemførte takststigninger, og de begrænsninger Takst Vest giver, foreslår administrationen, at taksterne ikke ændres i 2018.

Fællesudgifter

Udviklingen i fællesudgifter fremgår af tabel 10.

Den ordinære ramme på 64,5 mio. kr. (pris- og lønindeks 2017) er prisen fremskrevet med KL's beregning af løn- og prisudvikling, der er 1,7 % fra 2017 til 2018.

Tilsvarende er udgifterne til Rejsekort prisen fremskrevet efter Rejsekorts budgetforslag 2018.

Tabel 10: fællesudgifter budget 2018

Fællesudgifter (årets priser i mio. kr.)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Ramme	62,6	63,1	64,5	65,6
Driftsudgifter	11,1	10,7	8,4	7,8
Salgsudgifter	14,2	16,2	15,6	15,9
Administrationsudgifter	36,6	34,9	40	41,9
Ordinære fællesudgifter	61,9	61,8	64	65,6
Udgift til Rejsekort	-	5,6	14,6	14,5
Mindre udgift TMS			2,7	4,7
Ramme inkl. Rejsekort	62,7	68,8	75,9	75,4
Årets opsparing	0,7	1,3	0,5	
Akkumuleret opsparing	1,2	2,5	3	
Normering	82,4	82,7	80,7	81,5

Anlægsbudgettet

Anlægsbudgettet har for en stor dels vedkommende tidligere bestået af projekter til udvikling af Fynbus' tidligere elektroniske billetteringssystem. Med implementering af Rejsekort overgår sådanne udviklingsprojekter til Rejsekort A/S. Dermed kan anlægsbudgettet som sådan ophøre med at figurere på FynBus' budget.

Med Transport, Bygge- og Boligstyrelsens pulje til fremme af buskørsel er der i 2018 mulighed for at iværksætte etablering af digital trafikinformation i forbindelse med større stationer på

Fyn. Efterfølgende foreslår FynBus at der, sammen med kommunerne, etableres trafikinformation en række andre steder på Fyn. På den baggrund foreslår administrationen, at der beslutes en anlægsramme på 1 mio. kr. til digital trafikinformation.

Administrationen foreslår, at bestyrelsen godkender overførelse af anlægsprojekt på 0,1 mio. kroner til 2018 vedr. økonomiintegration af tele- og handicapkørsel, som følge af at Regionen har udskudt nyt økonomisystem til 2018.

Telekørsel

De budgetterede udgifter til telekørsel fremgår af nedenstående tabel 11.

Tabel 11: Budgettet ejerbidrag til telekørsel 2018

(Mio kroner i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Indtægter	-2,2	-2,5	-2,5	-2,7
Entreprenørudgifter	15,3	18,0	17,6	18,0
Fællesudgifter	5,9	6,7	6,5	6,4
Ejerbidrag Telekørsel	19,0	22,2	21,6	21,7

Flexkørsel

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 12:

Tabel 12: Hovedtal Flexkørsel *

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Indtægter	-6,7	-7,0	-7,0	-7,0	-7,1
Entreprenørudgifter	96,8	67,0	64,9	71,0	74,8
Flex udgifter netto	90,0	60,0	57,9	64,0	67,7
Fællesudgifter	24,6	21,0	20,5	19,8	19,1
Ejerbidrag	114,7	80,9	78,4	83,9	86,8

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

Fællesudgifter Flexkørsel

Tabel 13 viser prisbladet for kørsel under Flextrafik i 2018.

Det fremgår af tabel 13, at fællesudgifterne pr. tur er faldende for alle kørselstyper. Som tabellen også viser, er udgifterne til kommuner, hvor vognmænd og kommune selv varetager planlægningen, faldet med 10 kr. pr. tur.

Tabel 13: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner (Årets priser)		Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	24,9	24,2	22,9
	Siddende patientbefordring*	26,9	27,3	26,8
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	11,3	11,1	10,7
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbår- ne hjælpemidler og § -kørsel	7,1	6,9	6,7
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elev- kørsel	8,5	8,3	8,0
	Specialscolekørsel	14,1	13,8	13,3
	Telekørsel	16,9	16,6	16,0
Samlede fællesudgifter	SBH-kørsler	36,1	35,3	33,6
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbår- ne hjælpemidler og § -kørsel	32,0	31,1	29,6
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elev- kørsel	33,3	32,5	30,9
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elev- kørsel – Cplan		24,0	21,0
	Specialscolekørsel	39,0	38,0	36,2
	Specialscolekørsel - Cplan		29,5	26,3
	Telekørsel	41,8	40,8	38,9

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

Udkast til Budget 2018 har været forelagt FynBus' Hoved MEDudvalg til orientering den 1. september 2017. Der var ingen bemærkninger til budgetudkastet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender budget 2018 og budgetoverslag 2019-21 herunder:
 - Uændrede takster i 2018.
 - At der afsættes 2,5 mio. kr. til kampagner og markedsføring.
 - Anlægsprojekt til, integration af handicapkørsel og økonomisystem overføres til 2018.
- Tager forventet regnskab for 2017 til efterretning.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 1.1

Notat forventet regnskab 2017 og budget 2018

Bilag 1.2

FynBus forventet regnskab 2017 og budget 2018

2. Olieswap 2018

Resume:

I sagen fremlægges en status på de økonomiske konsekvenser af aftalen mellem FynBus og Danske Bank om olieswap. Olieswap aftalen giver, gennem en fastlåst oliepris, en større budgetsikkerhed for prisudsving i entreprenørudgifterne til busdrift. Udviklingen i markedspriserne for olie har de seneste år været faldende, hvorfor FynBus har betalt til ordningen. I 1. kvartal 2017 har den fastlåste oliepris ligget under markedsprisen, og FynBus er blevet kompenseret for merudgifterne af Danske Bank.

Med udgangspunkt i høringen om ejernes holdning til olieswap på bestyrelsesmødet den 8. december 2016, og en gennemgang af tilgængelige prognoser, som vurderer, at der vil være stort set uændrede oliepriser i 2017 og 2018, indstilles det, at olieswapaftalen ikke skal fornys for 2018.

Sagsfremstilling

Udviklingen i oliepriserne kan betyde store udsving i afregningen med entreprenørerne, hvilket indebærer en budgetrisiko for kommunerne og regionen.

Entreprenørudgifterne og herunder oliepriserne er beregnet med udgangspunkt i Trafikselkabernes omkostningsindeks, som regulerer udgifterne for busdriften i det kommende budgetår.

Trafikselkabernes omkostningsindeks består af fem parametre fordelt som følgende:

- Løn 60 %
- Diesel 17 %
- Forbrug 8 %
- Maskiner 9 %
- Renter 6 %

Da omkostningsindekset tager udgangspunkt i opgørelser over listepreiser, som også indeholder afgifter til staten, vil en stigning på 100 % i oliepriserne kun kunne måles med en stigning på 25-40 % i omkostningsindekset, fordi resten af stigningen udgøres af moms og afgifter.

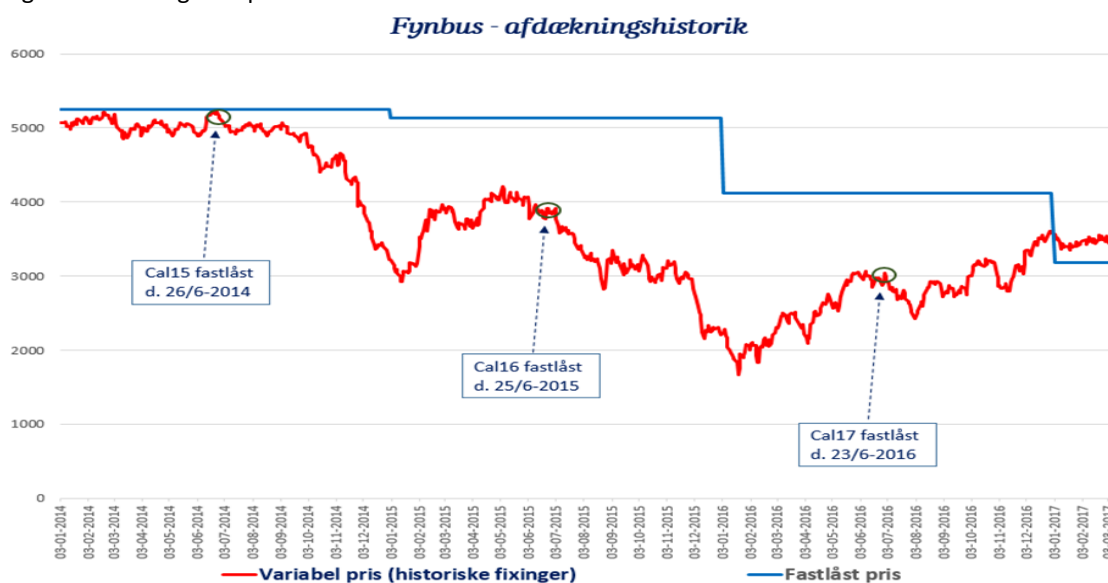
Ud fra et hensyn til større budgetsikkerhed har FynBus i 2013 for budget 2014 indgået aftale med Danske Bank om olieswap. Ved en aftale om olieswap sikrer FynBus sig mod udsving i prisen på diesel i forhold til det budgetterede prisniveau.

Risikoafdækningen fungerer i hovedprincippet således:

- Hvis betalingen til entreprenører stiger som følge af stigende oliepriser, vil FynBus få refunderet en del af udgiftsstigningen af Danske Bank.
- Hvis betalingen til entreprenøren falder som følge af faldende oliepriser, vil FynBus opnå en besparelse, men er forpligtet til at betale en del af det sparede beløb tilbage til Danske Bank.

Nedenstående figur 1 viser udviklingen i oliepriserne og FynBus' kurssikring på afdæknings-tidspunktet for de sidste tre år.

Figur 1. Udvikling i olieprisen



Figur 1. viser den løbende udvikling i olieprisen pr. ton og den fastlåste oliepris, som FynBus har afdækket til.

Som det fremgår af figur 1, har olieprisen de seneste år været lavere end prisen, som FynBus har budgetteret med. FynBus har således haft en besparelse på udgifterne til entreprenørerne. Med afsæt i afdækningsordningen har FynBus haft følgende udgifter for risikoafdækningen til Danske Bank i form af tilbagebetaling af en del af det sparede beløb:

- 1,1 mio. kroner i 2014
- 11,4 mio. kroner i 2015
- 9,9 mio. kroner i 2016

I juni 2016 besluttede bestyrelsen at risikoafdække 25 % (+/- 5 %) af de 78,9 mio. kroner, som udgjorde entreprenørudgifternes andel af olierisikoen for budget 2017. Det svarer til 19,7 mio. kroner.

Figur 1. viser endvidere, at markedsprisen i det første kvartal i 2017 er højere end olieprisen, som FynBus har budgetteret med. Dette betyder derfor, at FynBus som kompensation har modtaget 0,4 mio. kroner fra Danske Bank for de første tre måneder i 2017.

Prognose for olieprisen 2017 og 2018

Prognoser for prisen på en tønne Brent olie i 2017 og 2018 er sammenfattet i nedenstående tabel 1:

Tabel 1. Prognose for prisen på en tønne Brent olie i dollar

Prognose i dollar	2017	2018
Danske Bank, marts 2017	57	61
Nordea, juni 2017	54	59
Goldman Sachs, juni 2017	55	53
JP Morgan, august 2017	54	45
EIA, august 2017	51	52

Prognosen revurderes løbende, så tabellen giver kun et billede af tendensen på nuværende tidspunkt. Konsensus i prognoserne er, at oliepriserne i 2017 og 2018 vil være næsten uændret.

Det skal dog bemærkes, at JP Morgans seneste vurdering fra august 2017 skiller sig særligt ud. Den lave oliepris på 45\$ i 2018 begrundes således med en øget produktion af olie i USA og en forventning om, at OPEC landene ikke kan fastholde deres aftaler om en begrænset olieproduktion.

Beslutning om olieswap 2018

Olieswapaftalen har senest været behandlet på bestyrelsesmøderne den 8. december 2016 og den 4. maj 2017.

I forbindelse med bestyrelsesmødet den 8. december 2016 har Assens, Kerteminde, Nyborg, Middelfart, Svendborg og Langeland kommuner tilkendegivet, at de ikke tager stilling til aftalen, men ønsker at FynBus varetager ejernes interesser.

Nordfyns kommune er positiv overfor budgetsikkerhed.

Region Syddanmark vurderer, at regionen har budgetsikkerhed via rammestyringen, og ser derfor ikke risikoafdækningen som en nødvendighed.

Odense kommune anfører, at man volumenmæssig er i stand til selv at bære risikoen, og at kommunen er selvforsikret.

Faaborg Kommune har ikke tilkendegivet, hvad man ønsker.

Med udgangspunkt i høringen af ejernes holdning til olieswap samt prognoser om stort set uændrede oliepriser i 2017 og 2018, indstiller administrationen, at olieswapaftalen ikke skal fornys for 2018.

Olieswapaftale for 2017 udløber automatisk den 31. december 2017, hvis den ikke genforhandles med Danske Bank.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at:

- Risikoafdækningen ikke videreføres i 2018.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

3. Rammer for udbud af buskørsel i Langeland Kommune

Resumé:

FynBus' bestyrelse vedtog i december 2013 "Udbudspolitik for FynBus", som fastlægger de overordnede rammer for arbejdet med udbud i FynBus, herunder de principbeslutninger, som bestyrelsen for FynBus skal træffe i forbindelse med hvert enkelt udbud. Bestyrelsen fastlægger rammerne for udbuddet, herunder bl.a. valg af udbudsform og tildelingskriterie.

Sagen beskriver forslag til udbudsform, tildelingskriterier, kontraktlængde mv. med henblik på beslutning om udbud i Langeland Kommune.

Sagsfremstilling:

Kontrakten om buskørslen i Langeland Kommune udløber i august 2018.

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

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

Nedenfor stilles konkrete forslag til, hvordan udbud skal tilrettelægges.

Udbudsform

Den udbudte buskørsel er omfattet af forsyningsvirksomhedsdirektivet. Ved udbud efter dette direktiv, er det muligt at anvende udbudsformerne offentligt udbud, begrænset udbud og udbud efter forhandling.

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

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

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

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

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

Direktøren indstiller, at udbud af buskørslen Langeland Kommune udbydes efter "udbud efter forhandling".

Tildelingskriterium

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

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

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

Ved tildelingskriteriet "pris" vurderes der udelukkende på pris.

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

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

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

FynBus forventer, at anvende følgende underkriterier:

- Pris
- Busmateriel
- Kvalitet af drift

Ét udbud

Kontrakterne om Buskørsel i Langeland Kommune og lokal buskørsel i Svendborg Kommune udløber samtidig. Administrationen har anbefalet både Langeland Kommune og Svendborg Kommune, at udbyde de to kontrakter i et fælles udbud.

Administrationen kunne se en mulighed for at skabe en stordriftsfordel, hvis tilbudsgiverne har mulighed for at vinde begge kontrakter.

Langeland Kommune har ikke ønsket dette og kørslen udbydes derfor hver for sig.

Kontraktlængde

FynBus har den 10. august 2017 afholdt en markedsundersøgelse, hvor alle der havde interesse i dette udbud var indbudt. Branchen var bredt repræsenteret, og både store og små entreprenører var til stede samt en repræsentant fra Danske Busvognmænd.

På mødet gav entreprenørende udtryk for, at de ønskede en kontraktlængde, der var så lang som mulig, og som var tilpasset bussernes alder. De gav udtryk for, at en bus har en levetid på maksimalt 16 år.

Deres udgangspunkt var, at en kontraktlængde på 6 år med mulighed for forlængelse ville være optimal, hvis kravene til busserne passede til dette.

Langeland Kommune ønsker ikke nye busser, derfor vil en kontraktlængde på 6 år med mulighed for forlængelse passe.

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

Tidsplan for gennemførelse af udbuddet

Offentliggørelse af udbudsmaterialet	medio oktober 2017
Frist for afgivelse af 1. tilbud	ultimo november 2017
Forhandlingsperiode	december 2017
Forventet accept og afslag	1. februar 2018
Dato for kontraktstart	august 2018

Som det fremgår af ovennævnte skal der træffes endelig beslutning om tildeling af kontrakt senest den 1. februar 2018.

Deadline den 1. februar 2018 er bl.a. fastlagt ud fra at, den nye entreprenør skal have tilstrækkelig tid til at indkøbe busmateriel, og forberede implementering af en ny kontrakt samt at der skal afsættes tid til at implementere rejsekort. Erfaringsmæssigt skal der afsættes minimum seks måneder til dette.

Dette medfører, at der i perioden fra november 2017 til udgangen af januar 2018 skal gennemføres forhandling, indsendes nyt tilbud, ske evaluering af nyt tilbud, eventuel politisk behandling i Langeland Kommune samt endelig godkendelse af ny entreprenør i FynBus' bestyrelse.

I samme periode vil de nye kommunalbestyrelser træde sammen og konstituere sig, hvilket også vil gøre sig gældende for FynBus' nye bestyrelse.

Efter udbudspolitikken, er det FynBus' bestyrelse, der træffer endelig afgørelse om tildeling af kontrakt, efter eventuel politisk behandling i den pågældende kommune.

Af hensyn til overholdelse af tidsfristen indstilles det, at bestyrelsen giver mandat til direktøren til at træffe afgørelse om endelig tildeling af kontrakten efter evt. forudgående politisk behandling i Langeland Kommune.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at:

- Udbudsformen er udbud efter forhandling.
- Tildelingskriteriet er "det bedste forhold mellem pris og kvalitet".
- Der indgås en 6 årig kontrakt med option på 2 x 1 års forlængelse.
- Direktøren får mandat til at træffe afgørelse om endelig tildeling af kontrakten efter eventuel forudgående politisk behandling i Langeland Kommune.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

4. Rammer for udbud af buskørsel i Assens Kommune

FynBus' bestyrelse vedtog i december 2013 "Udbudspolitik for FynBus", som fastlægger de overordnede rammer for arbejdet med udbud i FynBus, herunder de principbeslutninger, som bestyrelsen for FynBus skal træffe i forbindelse med hvert enkelt udbud. Bestyrelsen fastlægger rammerne for udbuddet, herunder bl.a. valg af udbudsform og tildelingskriterie.

Sagen beskriver forslag til udbudsform, tildelingskriterier, kontraktlængde mv. med henblik på beslutning.

Sagsfremstilling:

Kontrakten om buskørslen i Assens Kommune udløber august 2018.

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

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

I afsnittene nedenfor stilles konkrete forslag til, hvordan udbuddet skal tilrettelægges.

Udbudsform

Den udbudte buskørsel er omfattet af forsyningsvirksomhedsdirektivet. Ved udbud efter dette direktiv, er det muligt at anvende udbudsformerne offentligt udbud, begrænset udbud og udbud efter forhandling.

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

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

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

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

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

Direktøren indstiller, at udbud af buskørslen Assens Kommune udbydes efter "udbud efter forhandling".

Tildelingskriterium

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

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

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

Ved tildelingskriteriet "pris" vurderes der udelukkende på pris.

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

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

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

FynBus forventer at anvende følgende underkriterier:

- Pris
- Busmateriel
- Kvalitet af drift

Kontraktlængde

FynBus har den 10. august 2017 afholdt en markedsundersøgelse, hvor alle der havde interesse i dette udbud var indbudt. Branchen var bredt repræsenteret, og både store og små entreprenører var til stede samt en repræsentant fra Danske Busvognmænd.

På mødet gav entreprenørende udtryk for, at de ønskede en kontraktlængde, der var så lang som mulig, og som var tilpasset bussernes alder. De gav udtryk for, at en bus har en levetid på maksimalt 16 år.

Deres udgangspunkt var, at en kontraktlængde på seks år med mulighed for forlængelse ville være optimal, hvis kravene til busserne passede til dette.

Assens Kommune ønsker ikke nye busser, derfor vil en kontraktlængde på seks år med mulighed for forlængelse passe.

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

Tidsplan for gennemførelse af udbuddet:

- Offentliggørelse af udbudsmaterialet medio september 2017
- Frist for afgivelse af 1. tilbud ultimo oktober 2017
- Forhandlingsperiode november 2017

- Forventet accept og afslag senest 1. februar 2018
- Dato for kontraktstart august 2018

Som det fremgår af ovennævnte, skal der træffes endelig beslutning om tildeling af kontrakt senest den 1. februar 2018.

Deadline den 1. februar 2018 er bl.a. fastlagt ud fra, at den nye entreprenør skal have tilstrækkelig tid til at indkøbe busmateriel og forberede implementering af en ny kontrakt, samt at der skal afsættes tid til at implementere rejsekort. Erfaringsmæssigt skal der afsættes minimum seks måneder til dette.

Dette medfører, at der i perioden fra november 2017 til udgangen af januar 2018 skal gennemføres forhandling, indsendes nyt tilbud, ske evaluering af nyt tilbud, eventuel politisk behandling i Assens Kommune samt endelig godkendelse af ny entreprenør i FynBus' bestyrelse.

I samme periode vil de nye kommunalbestyrelser træde sammen og konstituere sig, hvilket også vil gøre sig gældende for FynBus' nye bestyrelse.

Efter udbudspolitikken er det FynBus' bestyrelse, der træffer endelig afgørelse om tildeling af kontrakt, efter eventuel politisk behandling i den pågældende kommune.

Af hensyn til overholdelse af tidsfristen indstilles det, at bestyrelsen giver mandat til direktøren til at træffe afgørelse om endelig tildeling af kontrakten efter eventuel forudgående politisk behandling i Assens Kommune.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at:

- Udbudsformen er udbud efter forhandling.
- Tildelingskriteriet er "det bedste forhold mellem pris og kvalitet".
- Der indgås en 6 årig kontrakt med option på 2 x 1 års forlængelse.
- Direktøren får mandat til at træffe afgørelse om endelig tildeling af kontrakten efter eventuel forudgående politisk behandling i Assens Kommune.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

5. FlexDanmark - vedtægtsændringer

Resumé:

FlexDanmarks bestyrelse har besluttet at flytte budgetgodkendelse samt generalforsamling fra marts til juni. Derudover har Region Midtjyllands besluttet at udtræde af FlexDanmark.

Begge ændringer vil have effekt fra den 1. januar 2018. På den baggrund forelægges vedtægtsændringer for FlexDanmark for bestyrelsen med henblik på beslutning.

Sagsfremstilling:

På FlexDanmarks bestyrelsesmøde den 29. marts 2017 besluttede FlexDanmarks bestyrelse at flytte budgetgodkendelse samt generalforsamling fra marts til juni med virkning fra 1. januar 2018.

Region Midtjylland har hidtil deltaget i FlexDanmark på lige fod med trafikelskaberne. Region Midtjylland har den 21. juni 2017 besluttet at udtræde af FlexDanmark fra den 1. januar 2018 og fremover fortsætte samarbejdet omkring den siddende patientbefordring som kunde via Midttrafik.

Såvel flytning af budgetgodkendelse, generalforsamling som Region Midtjyllands udtræden af FlexDanmark kræver, at vedtægterne ændres.

FlexDanmarks bestyrelse besluttede på sit møde den 28. juni 2017 at give mandat til FlexDanmarks bestyrelsesformand samt direktør til at gennemføre vedtægtsændringer ved at anmode FlexDanmarks medlemmer om at give mandat til vedtægtsændringer i medlemmers respektive styrelsesorganer. Vedtægtsændringerne skal herefter godkendes på en skriftlig generalforsamling i FlexDanmark.

Udkast til vedtægtsændring fremgår af Bilag 5.1. De foreslåede ændringer er fremhævet med gult.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at:

- FlexDanmarks vedtægter ændres.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

- | | |
|-----------|--|
| Bilag 5.1 | Forslag til ændring af vedtægter for FlexDanmark. |
| Bilag 5.2 | Notat om forslag til ændring af vedtægter for FlexDanmark. |

6. Landsdækkende rejseregler

Resumé:

Den 15. januar 2017 fik alle trafiksselskaberne i Danmark fælles landsdækkende rejseregler. Dette er begrundet i implementeringen af Rejsekort i alle trafiksselskabsområder undtagen Bornholm. Reglerne gælder for alle passagerer på tværs af bus, tog og metro.

De fælles landsdækkende rejseregler er med til at sikre, at passagerer i vid udstrækning møder fælles rejseregler på tværs af transportformer og kun skal orientere sig i ét dokument. Passagerer kan finde information om, hvad reglerne er for medtagning af bagage, cykler og andre genstande, hvorvidt man må medtage kæledyr, samt reglerne for kontrolafgifter og meget mere.

Siden indførelsen af de landsdækkende rejseregler er der i Bus & Tog regi arbejdet med en revision af rejsereglerne, dels en lang række mindre sproglige og andre tilretninger, dels med tilføjelser, der har direkte betydning for FynBus' område. Dermed er der behov for, at FynBus' bestyrelse godkender de reviderede rejseregler.

Sagsfremstilling:

Med implementeringen af Rejsekort i alle trafiksselskabers områder, undtagen Bornholm, foretages de fleste rejser på samme palet af billetmuligheder. Kontrol med rejsehjemler foretages ligeledes ensartet. Dermed er der behov for et ensartet sæt rejseregler landet over, således at kunden ikke skal orientere sig i forskellige rejseregler. Indførelsen af de landsdækkende rejseregler opfylder dette behov.

Bestyrelsen har på møde den 7. september 2016 godkendt forslag til landsdækkende rejseregler til ikrafttræden den 17. januar 2017, dog med visse ændringsønsker.

Nedenfor beskrives de væsentlige tilføjelser i det udkast, Bus & Tog her fremsendt til beslutning. Hele forslaget til landsdækkende rejseregler af 30. august 2017 er vedlagt som bilag.

- **Permanente eller midlertidige indstillinger af kundetyper på et rejsekort**
(Udkast til Landsdækkende rejseregler, 30. august 2017, s.6)

"Når kunden køber sit rejsekort, bestemmer kunden samtidig, hvilken kundetype og hvilket serviceniveau, rejsekortet skal gælde til. Afhængigt af kundetype kan kunden efterfølgende foretage midlertidige eller permanente ændringer af indstillingerne på kortet.

*Rejsekort personligt kan ændres til følgende kundetyper:
Voksen, barn, ung, handicap eller pensionist.*

*Rejsekort flex kan ændres til følgende kundetyper:
Voksen, barn, hund eller cykel.*

Hvis kunden vil rejse på DSB 1', skal kunden indstille sit rejsekort til første klasse. Enten midlertidigt for sin næste rejse, hvilket kunden kan gøre i en rejsekortautomat,

eller permanent på udvalgte salgssteder eller via selvbetjening på www.rejsekort.dk.
Se mere om priser for rejser på DSB 1' på www.dsb.dk".

- **Brug af Rejsekort og valideringsregler**

(Udkast til Landsdækkende rejseregler, 30. august 2017, s.8)

Valideringsreglerne beskriver, hvordan den enkelte korttype skal håndteres med hensyn til Check Ind og Check Ud, således at det ved en kontrol kan ses, om kortet benyttes efter reglerne.

De nye valideringsregler er som følger:

Rejsekort type	Check Ind	Check Ud	Check Ind Ekstra
Rejsekort personligt	JA	JA	muligt
Pendlerkort (på rejsekort)	JA i bus JA i tog og metro ved aktivering af en periode – ellers ikke nødvendigt	NEJ	NEJ – ikke muligt
Rejsekort med pendler kombi	JA	JA	NEJ – ikke muligt
Rejsekort flex	JA	JA	muligt
Rejsekort anonymt Evt. opgradering til landsdækkende	JA	JA	muligt

Fortsat rejse/skifte check ind:

Hver gang kunden stiger ind i bus, tog eller metro, skal kunden checke ind. Hvis kunden ikke checker ind, betyder det, at kunden rejser uden gyldig rejsehjemmel, og kunden risikerer at få en kontrolafgift.

Fortryder et check ind:

Hvis kunden har checket ind og derefter beslutter sig for alligevel ikke at rejse, kan kunden fortryde ved at checke ud inden for 20 minutter på samme stoppested eller samme station. Går der mere end 20 minutter, fra check ind og til check ud igen, trækkes et beløb på rejsekortet. Se prisen på www.rejsekort.dk.

Flere personer og/eller cykel/hund med på rejser:

Kunden kan checke medrejsende, cykler og hunde ind på sit rejsekort på en særlig Check Ind Ekstra-stander eller hos buschaufføren. Dette gælder ikke for pendlerkort og for rejsekort med pendler kombi.

- **Fortsat rejse/skifte check ind:**

(Landsdækkende rejseregler, 2017, s.8-9)

"Hver gang kunden stiger ind i bus, tog eller metro, skal kunden checke ind. Hvis kunden ikke checker ind, betyder det, at kunden rejser uden gyldig rejsehjemmel, og kunden risikerer at få en kontrolafgift.

Fortryder et check ind:

Hvis kunden har checket ind og derefter beslutter sig for alligevel ikke at rejse, kan kunden fortryde ved at checke ud inden for 20 minutter på samme stoppested eller samme station. Går der mere end 20 minutter, fra check ind og til check ud igen, trækkes et beløb på rejsekortet. Se prisen på www.rejsekort.dk.

Flere personer og/eller cykel/hund med på rejser:

Kunden kan checke medrejsende, cykler og hunde ind på sit rejsekort på en særlig Check Ind Ekstra-stander eller hos buschaufføren. Dette gælder ikke for pendlerkort på rejsekort og for rejsekort med pendler kombi."

- **Kontrolafgift og transittid**

(Landsdækkende rejseregler, 2017, s.10)

"Hvis kunden checker ud og inden for 30 minutter (kaldet transittiden) checker ind i samme zone, anses det for en fortsættelse af rejsen (sammenkædning). Sker det nye check ind efter mere end 30 minutter eller i en anden zone, bliver der opkrævet betaling for to separate rejser. Midlertidige ændringer (f.eks. når kunden har checket en medrejsende ind) annulleres ved check ud; et nyt check ind sker altså med rejsekortets oprindelige kundetype og som en ny rejse (uden sammenkædning). Kunden kan fortsætte sin rejse (sammenkædning) med de midlertidige ændringer ved at gentage de midlertidige ændringer på en Check Ind Ekstra-stander eller hos buschaufføren inden for samme zone og inden for 30 minutter."

- **Maksimumtid**

(Landsdækkende rejseregler, 2017, s.11)

"Maksimumtiden er det antal timer, som maksimalt må forløbe fra første check ind på rejsen til check ud. Maksimumtiden er forskellig fra takstområde til takstområde. Se mere på www.rejsekort.dk. Hvis maksimumtiden overskrides, bliver forudbetalingen ikke tilbageført til rejsekortet. Desuden er rejsekortet ikke længere gyldigt som billet, og kunden risikerer at få en kontrolafgift. Hvis en rejse nærmer sig maksimumtiden, kan kunden checke ud og umiddelbart derefter checke ind igen. Hvis en sammenkædet rejse afsluttes med check ud efter udløb af maksimumtiden, bliver betalingen delt op i to separate rejser i det punkt, hvor sammenkædningen skete."

- **Cykler i busserne**

(Landsdækkende rejseregler, 2017, s. 15)

"På Fyn kan cykler medtages i de regionale busser, dog ikke i U-busser. Cykler kan medtages i bybusserne i Odense og Svendborg, dog ikke i tidsrummet kl. 07.00 – 09.00 på hverdage."

- **Ikrafttræden**

(Landsdækkende rejseregler, 2017, s. 25)

Ikrafttrædelsesdato 1. november 2017.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at:

- Ændringerne i de landsdækkende rejseregler til ikrafttræden den 1. november 2017.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 6.1 Fælles Landsdækkende rejseregler. Udkast af 30. august 2017.

7. Ansøgning vedr. pulje for buskørsel

Resumé:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har etableret en "pulje til forbedring af den kollektive trafik". Administrationen peger på digital trafikinformation som emne for ansøgninger til puljen. Det foreslås at ansvaret for den digitale trafikinformation på Fyn og Langeland placeret hos FynBus.

Det foreslås desuden, at der afsættes anlægsmidler til en løbende pulje, således at de byregionale knudepunkter kan udstyres med digital information. Endelig foreslås afsættelse af midler til løbende drift af den digitale trafikinformation.

Sagsfremstilling:

Trafik- bygge og boligstyrelsen har annonceret "pulje til forbedring af kollektiv trafik".

Vilkårene for at deltage fremgår af styrelsens hjemmeside:

"Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen administrerer puljen med midler til at støtte projekter, som styrker den kollektive bustrafik inden for de nærmere fastsatte formål for puljen.

Ansøgningsfristerne er:

- 2. oktober 2017 (der åbnes for ansøgning medio september 2017).
- 1. september 2018.

Puljen har til formål at støtte investeringer i den kollektive bustrafik, og der kan således ikke søges om driftsstøtte.

Der kan ydes tilskud:

- på max 250 mio. kr. til en +BUS i Aalborg
- på 100 mio. kr. til investeringer til forbedring af buslinjer i hovedstadsområdet

- på 45 mio. kr. til investeringer i pendlerbusser og busfremkommelighed, BRT-løsninger, cykelmedtagning busser, fremme af elbusser og bedre trafikinformation ved større stationer i hele landet

Ansøgeren skal selv bidrage med min. 50 pct. af udgifterne til projektet.

Ansøgning

Ansøgerskredsen er offentlige myndigheder, trafikselskaber eller offentligt ejede selskaber. Ansøgningerne vil normalt være udarbejdet sammen med pågældende trafikselskab. Ansøgerskredsen må gerne bestå af flere ansøgerberettigede, og også gerne ansøgerberettigede i samarbejde med andre parter, der udfører offentlig servicetrafik."

Muligheden for at søge puljemidler giver, ud over og et konkret forslag til ansøgning til puljen vedrørende digital trafikinformation, også anledning til en drøftelse af hvordan digital trafikinformation for den kollektive bustrafik på Fyn og Langeland skal organiseres.

Status

Siden 2012 er der etableret digital trafikinformation for busserne forskellige steder på Fyn. Nogle løsninger er understøttet af tidligere puljemidler, som det fremgår af nedenstående tabel 1:

Tabel 1: Finansiering af tidligere anlagt digital trafikinformation på Fyn.

	Ansøgningsår	Etableret	Finansieret af	Drives af
Odense Banegård Center	2011	2012	Passagerpuljen 100%	FynBus
Svendborg busterminal	2009	2012	Fremkommelighedspuljen 50 % Kommunen 50 %	Svendborg Kommune og FynBus
Ringebusterminal	2011	2017	Fremkommelighedspuljen 50 % Kommunen 50 %	Faaborg-Midtfyn Kommune
Rutebilstationer i Assens og Haarby	2014	2017	Yderområdepuljen 50 % Kommunen 50 %	FynBus
OUI		2017	FynBus fællesudgifter	FynBus

Det største, og første, projekt var etablering af skærme i Odense Banegårds Center og på busterminalen udenfor, hvor der blev opstillet 6 informationsstandere. Projektet blev realiseret samtidig med, at busterminalen blev ombygget og taxa flyttet til Plads Nord. Projektet blev finansieret af fremkommelighedspuljen og Odense Kommune.

I forbindelse med etableringen af løsningen på Odense Banegård Center, undersøgte FynBus om det var muligt at lave løsninger, der integrerer Bane Danmarks system til togene, så der også kan vises busafgange på skærmene. Det kan ikke lade sig gøre.

En del af FynBus' løsning er baseret på "Infologik", der er det centrale softwareprogram, der administrerer skærmenes udseende, indhold og såkaldte playlister, der bestemmer hvad der skal vises de enkelte steder.

Infologik er udviklet, så det kan udvides og justeres fleksibelt. De forskellige skærbilleder til realtidsvisning er designet efter retningslinjerne i TUS-samarbejdet (Trafikselskabernes Udviklings Samarbejde), så information nationalt fremstår ensartet.

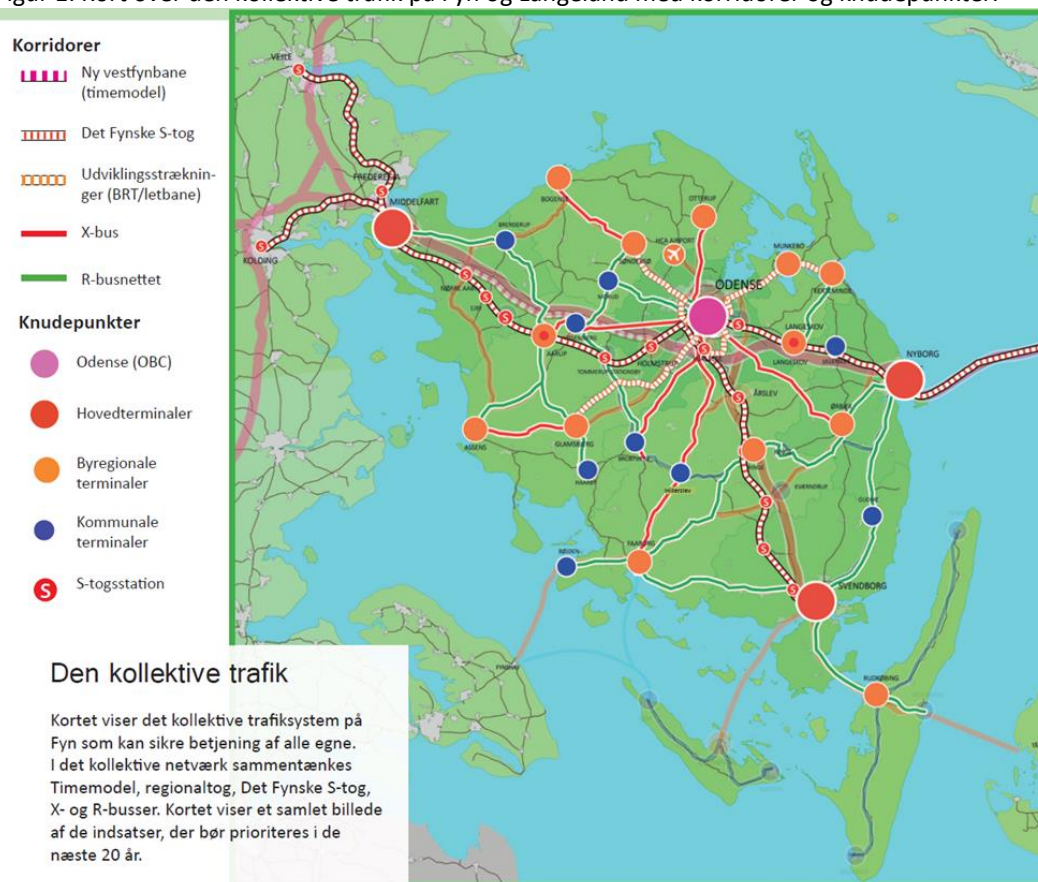
Infologik kan desuden bruges til visning af trafikinformation i andre interessenters systemer, som det er tilfældet i receptionssystemer på gymnasier og handelsskoler mv.

Herudover giver programmet mulighed for, at fx Svendborg Kommune selv administrerer visning af kommunespecifik information på skærmene.

Et fynsk samarbejde om infrastruktur

Byregion Fyn har udarbejdet en infrastrukturplan, der blandt andet beskriver overordnede visioner for udviklingen af fremtidige fynske knudepunkter illustreret med nedenstående figur 1:

Figur 1: Kort over den kollektive trafik på Fyn og Langeland med korridorer og knudepunkter.



Den digitale trafikinformation er kun en lille del af den samlede knudepunktsudvikling, som det fremgår af skema 1 herunder.

Skema 1: Klassifikation af knudepunkter og stoppesteder ift. trafikinformation og udstyr*.

	Stoppested		Knodepunkt		Trafikknodepunkt		
	Turpunkt	Ministop	Stop	Lille knudepkt.	Stort knudepkt.	Lille trafikknudepkt.	Stort trafikknudepkt.
Trafikinformation							
Afgangstavle			x				
QR-kode		x	x	x	x		
Realtidsvisning				x	x	x	x
FynBus-infoopslag (papir)			x			x	
FynBus-infoopslag (skærm)				x	x	x	x
Rute-/zonekort (papir)					x	x	x
Fane med navn					x	x	x
Angivelse af telekørsel				x	x	x	
Udstyr							
Stander med fane		x	x	x	x	x	
Fast belægning			x	x	x	x	x
Buslomme			x	x	x	x	flere holdepladser
Læskærm			(x)	x	x	x	x
Cykelparkering			(3-8 pl.)	7-15 pl.	>20 pl.	>50 pl.	>100 pl.
Skærm (realtid og info)				x	x	x	flere
Belysning					x	x	x
Indendørs ventefaciliteter							x
Bilparkering							x
Kundecenter							x
Billetsalg							x

* Note: Skemaet blev anvendt på bestyrelsens møde december 2016.

Skemaet viser, at der er mange indsatsområder. På baggrund af den konkrete formulering af formålet med puljen bør en ansøgning fokusere på den digitale trafikinformation, mens den øvrige del af de infrastrukturelle tiltag kunne varetages i et samarbejde på tværs af kommunerne, for eksempel i regi af Byregion Fyn.

Samarbejde mellem trafikelskaber, indkøb af udstyr

Den tekniske del af udstyr til digital trafikinformation består typisk af en stander – eller en kassette – hvori der monteres en skærm og en pc.

FynBus deltager i øjeblikket i et rammeudbud om indkøb af standere, kassetter og skærme i samarbejde med Sydtrafik. Overslagspriser for anskaffelse af forskellige løsninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 2: Overslagspriser for 3 løsninger.

Overslagspriser	Kr.
Væghængt løsning indendørs	15 - 20.000
Væghængt løsning udendørs	35 - 50.000
Udendørs stander	80 - 110.000

Hertil kommer udgifter til fremføring af el, montering og evt. gravearbejde, hvor der bruges standerløsninger. Prisoverslagene bygger på FynBus' hidtidige erfaringer, priser fra udbudssamarbejdet kendes endnu ikke. Hvis kommunerne forestår anskaffelsen kan der foretages momsaflyftning.

Organisering af den fælles opgave

Administrationens synspunkt er, at den digitale trafikinformation er en vigtig del af markedsføringen af den kollektive trafik, og at den medvirker både til vejvisning og forbedring af image.

Som det fremgår af statusafsnittet, er udviklingen sket ved knopskydning i forskellige samarbejdskonstellationer i takt med, at de økonomiske muligheder har vist sig. Det fremgår også, at fremdriften har været forholdsvis langsom.

På embedsmandsniveau har Region Syddanmarks mulighed for medfinansiering flere gange været rejst, da trafikinformationen vil komme både lokale og regionale busser samt tog til gavn, og da opgaven er at informere om det samlede kollektive trafiktilbud.

Da systemet, ud over at vise realtid for busserne, med særlige skærbilleder også kan bruges til at informere om telekørsel eller andre tilbud, giver systemet mulighed for en bred palet af markedsføring – stort set som det kendes fra skærmløsningerne i busserne.

Hvis hastigheden med udbredelse af digital trafikinformation skal sættes i vejret er en løsningsmulighed, at man samler opgaven i FynBus og finansierer udbredelse og drift via fællesudgifterne, og puljemidler når det er muligt.

Ansøgning til puljen

Som det fremgår af indledningen er der mulighed for at søge støtte til trafikinformation ved større stationer – det kunne være:

- Nyborg Station
- Middelfart Station, så løsningen er klar når busterminalen er ombygget
- Inde i Odense Banegård Center, da OBC Nord måske ombygges i 2020 og letbanen kører ved OBC Syd i 2020, hvor der begge steder må forventes helt nye trafikinformationsløsninger.

Der skal udarbejdes konkrete projekter for hver enkelt lokalitet, men baseret på FynBus' hidtidige erfaringer vil et overslag for en puljeansøgning være en samlet sum på 2 mio. kr. – hvor 1 mio. kr. forventeligt ville kunne finansieres af staten og resten af en særlig anlægspulje under FynBus' fællesudgifter.

Anlægspuljen kan videreføres, så det over tid bliver muligt at udruste:

- Bogense, Sønderød og Otterup
- Kerteminde, Munkebo og Langeskov
- Ørbæk, Faaborg og Rudkøbing
- Aarup og Glamsbjerg

Hermed vil alle de byregionale knudepunkter over tid kunne have digital trafikinformation.

FynBus vurderer, at disse knudepunkter kan etableres for 0,2 – 0,3 mio. kr. pr. stk. Udviklingstakten afhænger af anlægspuljens størrelse, og en naturlig rækkefølge kunne være benyttelsen af det enkelte knudepunkt målt på antal påstigninger.

Ud over selve etableringen er der en afledt driftsudgift.

De allerede etablerede løsninger drives i dag ved hjælp af de fælles IT-udgifter, og der er i 2017 afsat 0,3 mio. kr. til fornyelse af skærme i Odense Banegård Center via en anlægsbevilling, da skærmene er ved at være udbrændte.

I takt med en udbygning vil de årlige udgifter stige, og der vil løbende skulle reinvesteres i skærme og anden teknik. Administrationen anslår, at der skal afsættes 0,4 mio. kr. pr. år til løbende drift af en fuldt udbygget løsning.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at:

- FynBus tillægges ansvaret for den digitale trafikinformation
- Der afsættes en anlægsramme på 1 mio. kr. pr. år i tre år til udbygning
- Der afsættes 0,1 mio. kr. til den løbende drift, der i en fuldt udbygget løsning over-
slagsmæssigt vil vokse til 0,4 mio. kr.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Sager til drøftelse:

Intet.

Sager til orientering:

8. Administrationsudgifter hvis ejere ønsker gratis kollektiv trafik

Resumé:

Administrationen har modtaget forskellige henvendelser vedrørende et ønske om at få belyst, hvilken besparelse der vil være på administrationen, hvis kunderne kan køre gratis med bussen.

I sagen vurderes sammenhængen mellem eventuel gratis kollektiv trafik, muligheden for at spare på udgifter til drift, salg og administration. Det vurderes, at der kun er en begrænset mulighed for at spare administrationsudgifter ved at indføre gratiskørsel i en kommune. En eventuel marginal omkostningsreduktion vil komme alle ejerne til gode, ikke kun den kommune, der måtte ønske gratiskørsel i eget område.

Sagsfremstilling:

Fra tid til anden modtager FynBus henvendelser fra ejere, der ønsker belyst, om der kan opnås administrative besparelser ved at indføre gratis buskørsel. Senest har Nyborg Kommunes Teknik- og Miljøudvalg rettet henvendelse.

Administrationen har hvert tilfælde afgivet et svar, men der har ikke tidligere været fremlagt en sag for bestyrelsen.

FynBus' fællesudgifter består af tre elementer:

- Driftsrelaterede udgifter, der fordeles efter ejerens andel af køreplantimer
- Salgsrelaterede udgifter, der fordeles efter ejerens andel af indtægter
- Administrativt relaterede udgifter, der fordeles efter ejerens andel af køreplantimer

Køreplantimer opgøres forskudt, så det er forrige års timetal, der lægges til grund for fordeling.

Kategoriseringen af de tre udgiftstyper er aftalt nationalt, og indgår i Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsens årlige statistikker.

Fordelingen af fællesudgifter efter art og ejere fremgår af tabel 1 nedenfor. Af tabellen fremgår, at Region Syddanmark, Odense og Svendborg kommuner står for 88 % af de driftsrelaterede udgifter, 91 % af de salgsrelaterede og 82 % af de administrative udgifter.

Tabel 1, fordelingen af fællesudgifter forventet regnskab 2017

Forventede fællesudgifter 2017 efter 2. kvartal i 1.000 kr.								
Ejer	Driftsrelaterede				Salgsrelaterede		Administrative	
	Rejsekort	Øvrige	I alt	Andel		Andel		Andel
Region Syddanmark	5.447	3.550	8.997	48%	7.968	51%	16.681	42%
Assens Kommune	29	198	227	1%	290	2%	1.173	3%
Faaborg-Midtfyn Kommune	195	330	526	3%	286	2%	1.553	4%
Kerteminde Kommune	85	118	203	1%	124	1%	556	1%
Langeland Kommune	91	127	218	1%	133	1%	595	2%
Middelfart Kommune	125	180	305	2%	183	1%	846	2%
Nordfyn Kommune	150	229	379	2%	220	1%	1.075	3%
Nyborg Kommune	158	223	381	2%	231	1%	1.049	3%
Odense Kommune	3.724	2.850	6.574	35%	5.447	35%	13.389	34%
Svendborg Kommune	500	520	1.020	5%	731	5%	2.541	6%
I alt			18.831		15.614		39.457	

De salgsrelaterede udgifter fordeles på baggrund af ejerens andel af indtægterne. Det betyder, at hvis en kommune indfører gratis kørsel vil udgiften til salgsrelaterede administrationsudgifter bortfalde. Beløbet fremgår af tabel 1.

En væsentlig del af udgifterne forbundet med billettering figurerer imidlertid under driftsrelaterede udgifter.

De driftsrelaterede udgifter knytter sig til busserne, bussernes udstyr og trafikafviklingen. Som det fremgår af tabel 2, er billetudstyr udgiftsført under driftsudgifter. Siden etableringen af det fælles takstsystem i 2008 har billetudstyr været anskaffet af ejerne i fællesskab.

Tabel 2, omkostningstyper fordelt på de enkelte arter

Driftsudgifter	Salgsudgifter	Administrationsudgifter
Kontraktudgifter, bus	Provision	Bygninger og inventar
EDB-omkostninger - busPC mv.	Markedsføring og information incl. køreplaner	Konsulenter, revision, advokat
Ordinære udgifter	Løn mv. - Kommunikation	Ordinære udgifter
Ekstraordinære udgifter	Øvrige ordinære udgifter	Møder, rejser
Chaufføruddannelse	Ekstraordinære udgifter	EDB
Billetteringsudstyr	Rejsehjemmel	Kontor, telefon mv.
Radioudstyr	Kundecenter	Personale og uddannelse
Trafiktjeneste incl. billetkontrol	Salg og distribution	Løn
Løn mv. - Trafikvagt og Kontrol & Kvalitet	Løn mv. - Kundecentret	Ordinære udgifter
Øvrigt	Øvrige ordinære udgifter	Ekstraordinære udgifter
Stoppesteder	Ekstraordinære udgifter	Renter

I 2008 blev udvidelsen af Fyns Amts og Odense Kommunes billetudstyr finansieret af FynBus egenkapital.

FynBus bestyrelse besluttede den 23. oktober 2014, at opgraderingen til Rejsekort i 2016 skulle finansieres af ejerne i fællesskab via FynBus' driftskredit, og den samlede investering i udstyr til 400 busser, 36 garageanlæg og seks kontrolenheder er ca. 59 mio. kr. svarende til 145.000 kr. pr. bus.

Alle busser er installeret og i drift.

Ud over selve anskaffelsen er der udgifter til vedligeholdelsesaftaler. Udgifterne hertil er 7-8.000 kr. pr. bus pr. år.

Når kørsel genudbydes flyttes Rejsekortudstyret til den vindende entreprenørs busser – hvis der kommer nye eller andre busser til – udgifterne på ca. 25.000 kr. bus transporteres gennem udbuddet.

Administrationen vurderede i 2014, at indførelse af billetudstyr i de enkelte ejeres busser var rentabel på baggrund af, at indtægterne oversteg udgifterne.

Vurderingen heraf er genberegnet og forelagt bestyrelsen på mødet den 28. juni 2017, og beregningen er vedlagt dagsordenen som bilag 8.1.

Af genberegningen fremgår, at billettering stadigvæk er rentabel ud fra et forretningsmæssigt synspunkt, om end enkelte ruter ikke er økonomisk selv bærende.

Et vilkår ved anskaffelsen af Rejsekort er, at billetudstyret kun kan sælges til andre trafikselskaber – eller lægges på lager – hvis ejere ikke fortsat ønsker at billettere. Da FynBus er det sidste trafikselskab, der har tilsluttet sig Rejsekort, er salg af udstyr næppe realistisk – og skulle det kunne lykkes, tilfalder indtægterne fællesskabet og ikke den enkelte ejer. Der betales vedligeholdelsesudgifter af det anskaffede antal udstyr – så hvad enten det er i brug eller ej, skal FynBus betale udgifterne. Rejsekort A/S forhandler i øjeblikket med leverandøren herom, men Rejsekort A/S forventer ingen afklaring i nær fremtid.

Det betyder, at der på Rejsekortudstyret, og driften heraf, ikke vil være nogen umiddelbar besparelse, hverken for FynBus eller den enkelte ejer i forhold til betalingen til Rejsekort A/S.

Der vil dog være en besparelse på abonnementsudgifterne til driften af Rejsekort A/S, da disse beregnes af de billetindtægter FynBus har. Billetindtægterne vil blive mindre, hvis der køres gratis, men da de mindre ejere – hvor gratiskørsel måske er mest relevant – kun har 9 % af de samlede indtægter, vil besparelsen på FynBus fællesudgifter være beskedent.

Af samme årsag vil en eventuel reduktion af medarbejderstaben forudsætte, at der er tale om en stor andel af indtægterne, der falder bort i forbindelse med gratiskørsel.

Som eksempel kan nævnes billetkontrollen. Kontrollørerne udfører også kvalitetskontrol på busstandard osv. – og det vil derfor stadig være nødvendigt at opsøge busserne i marken. Billetkontrollen er derfor tilpasset trafiksystemet og køreplaner. Dette betyder, at det er en meget lille del af en kontrollørs årsværk, der kan reduceres, hvis det kun er en lille kørselsandel, der bliver gratis.

Et tilsvarende eksempel udgør FynBus' Kundecenter, hvor en beskedent gratis kørselsandel ikke vil ændre på bemanningen.

Endelig kan et eksempel nævnes med hensyn til kommunikation og markedsføring. Gratis kørsel ændrer ikke på behovet for kommunikation med kunderne og information om kørslen, ligesom der skal laves køreplaner. Ligeledes er der behov for at markedsføre telekørsel, som administration forudsætter ikke skal være gratis.

FynBus vurderer på den baggrund, at når forholdsvis små kørselsmængder bliver gratis, er næsten ingen, eller kun få, direkte henførbare drift-, salgs- eller administrationsudgifter, der falder væk.

Det konkluderes, at en beslutning om, at små kørselsmængder gøres gratis, kun i begrænset omfang giver mulighed for at reducere i de administrative udgifter.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

Bilag:

Bilag 8.1 Benyttelse og rutefordelte busindtægter 2016 på skoleruter.

9. Trafikplan 2018-2021

Resumé:

Bestyrelsen orienteres om status og proces for udarbejdelse af FynBus' Trafikplan for perioden 2018-2021.

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.

Det foreslås, 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.

FynBus vil i løbet af 2017 forberede datagrundlag, så drøftelserne omkring trafikplanen kan tage udgangspunkt i solid viden om den eksisterende drift samt konkrete forslag til mulige forbedringer og innovative tiltag.

FynBus har aftalt med Sydtrafik, at der i videst muligt omfang sker en koordinering af trafikplanarbejdet, herunder samarbejde om fælles datamateriale, som grundlag for hvert trafikskabs kommende trafikplan. Dette vil ske i tæt samarbejde med Region Syddanmark.

FynBus vurderer, at det med:

- den generelle stagnation i efterspørgslen efter kollektiv trafik,
- etablering af letbanen i Odense,
- udsigt til uændrede eller faldende ressourcer,
- teknologisk udvikling og nye former for samkørsel,

vil være nødvendigt med en grundlig vurdering af den strategiske retning for FynBus over de næste fire år.

En vigtig del af processen frem mod Trafikplan 2018-2021 vil derfor være en tæt dialog med kommunerne, Region Syddanmark og andre interessenter om de overordnede rammebetingelser for den kollektive trafik.

Et centralt emne i FynBus' trafikplan vil blandt andet være en drøftelse af samspillet mellem de regionale og kommunale ruter i lyset af bl.a. etablering af Letbanen i Odense, de vige passagertal, og den mest effektive måde at anvende ressourcerne på i den kollektive trafik.

Et andet centralt emne er betjeningen af tyndt befolkede områder med kollektiv trafik, og samspillet med andre transportformer som almindelig taxikørsel, delebiler og privat samkørsel. Hvilken rolle skal FynBus spille i forhold til at sikre mobilitet i disse områder?

Det er desuden ved revisionen af lov om trafikelskaber blevet et krav, at trafikplanen indeholder en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik og som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet med et flerårigt budgetoverslag.

Det vil derfor være relevant at genbesøge den gældende vision og principperne for kollektiv bustrafik i Region Syddanmark.

Tidsplan og organisering mv. fremgår af vedlagte bilag.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at:

- Orienteringen tages til efterretning

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

Bilag:

Bilag 9.1 Projektplan – Trafikplan 2018-2021.

10. Meddelelser

Meddelelser:

- Eksterne salgssteder
- *Status vedr. julekørsel 2017*
- *Bemærkninger til "Budgetanalyse Movia"*
- *Arbejdsklausuler på hjemmesiden*

11. Eventuelt

Bestyrelsen gav direktør Carsten Hyldborg fuldmagt til at godkende rammer for udbud samt tildeling af kontrakt for udbud af buskørsel i Svendborg kommune.

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