

## FynBus bestyrelse

### Referat

**Torsdag den 4. maj 2017**

#### **Deltagere:**

Formand Morten Andersen, Nordfyn  
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark Afbud  
Bestyrelsesmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn  
Bestyrelsesmedlem Birger Jensen, Svendborg  
Bestyrelsesmedlem Jesper Hempler, Kerteminde  
Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense Afbud  
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  
Økonomichef Søren Junker  
Kommunikationschef Martin Bødker Krogh  
Regnskabsleder Trine Jensen under pkt. I

## **DAGSORDEN:**

<b>Sager til beslutning:</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Årsberetning og Regnskab 2016</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Håndtering af grupperejser</b> .....	<b>9</b>
<b>3. Aftale om landsdækkende handicapbefordring</b> .....	<b>12</b>
<b>4. Handicapkørsel – Håndtering af julekørsel</b> .....	<b>16</b>
<b>5. Konsekvenser af ændret tidspunkt for telekørsel modul 2 i weekenden</b> .....	<b>19</b>
<b>Sager til orientering:</b> .....	<b>23</b>
<b>6. Status på produkter og FynBus' overgang til Rejsekort</b> .....	<b>23</b>
<b>7. Kontrol af flexkørsel</b> .....	<b>27</b>
<b>8. Udvikling i priser på flexkørsel</b> .....	<b>29</b>
<b>9. Olieswap</b> .....	<b>30</b>
<b>10. Præsentation af kundetilfredshedsundersøgelse 2017</b> .....	<b>32</b>
<b>11. Meddelelser</b> .....	<b>34</b>
<b>12. Eventuelt</b> .....	<b>34</b>

## Sager til beslutning:

### I. Årsberetning og Regnskab 2016

#### **Resumé:**

*FynBus' årsregnskab for 2016 fremlægges til godkendelse.*

*Indtægterne er 3,7 mio. kr. mindre end budgetteret. Det skyldes primært endelig afregning af Bus&Tog samarbejdet fra 2013.*

*Mens de nye kontrakter med entreprenører i Region Syddanmark samt Nordfyns Kommune har været billigere end forventet, er kørselsudgifterne i Odense- og Faaborg Midtfyn øget på grund af større aktivitet end budgetteret.*

*Resultatet af den samlede busdrift er et merforbrug på 4,5 mio. kr. i forhold til budget 2016. Det svarer til 1,7 %.*

*Ejerbidraget til telekørsel blev 0,8 mio. kr. mindre end budget 2016, fordi aktivitetsniveauet ikke er steget, som FynBus havde vurderet i forbindelse med budgetlægningen.*

*Fællesudgifterne er 1,3 mio. kroner mindre end budgetteret.*

*Beløbet er overført som opsparing i henhold til princippet om rammestyring af fællesudgifterne.*

*Resultatet af Flextrafik (visiteret kørsel) er et merforbrug på 0,8 mio. kr. på grund af højere aktivitet.*

#### **Sagsfremstilling:**

FynBus aflægges regnskab for 2016. Aflæggelsen sker i henhold til Styrelseslovens § 45 og FynBus' Kasse- og regnskabsregulativ. Det reviderede regnskab vedlægges som bilag I.4.

Regnskabet er kommenteret i forhold til budgettet for 2016 i bilag I.1. Kommenteringen tager udgangspunkt i FynBus' interne regnskab, som er vedlagt i bilag I.2.

Det interne regnskab er det samlede årsregnskab opdelt på FynBus' økonomiske enheder. FynBus' økonomiske enheder består af Busdrift, Flextrafik, Tjenestemandspensioner, Udviklingspulje/Disponibel egenkapital samt Eksternt finansierede Projekter.

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

#### **Revision**

Årsregnskabet er revideret af BDO Kommunernes Revision. Revisors beretning nr. 11 er vedlagt i bilag I.3.

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

*" Vi har revideret årsregnskabet for Fynbus for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2016, jf. siderne 28-49 i årsregnskabet 2016, der omfatter anvendt regnskabspraksis, regnskabsopgørelse, balance, obligatoriske oversigter og noter.*

Årsregnskabet udarbejdes efter kravene i bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision mv.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision mv.”

## Busdriften inkl. Telekørsel

### Hovedtal

Ejerkredsens ejerbidrag til kollektiv trafik udgør 359,8 mio. kroner. Det er en merudgift på 3,9 mio. kroner eller 1,1 % i forhold til budgettet.

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
<b>Busdrift</b>					
Indtægter	-235,3	-237,2	-236,0	-232,3	-3,7
Bruttoudgifter	510,7	515,3	499,0	499,9	-0,9
<b>Busdrift netto</b>	<b>275,5</b>	<b>278,2</b>	<b>263,0</b>	<b>267,6</b>	<b>-4,5</b>
Opkrævede fællesudgifter	62,9	63,6	70,0	70,0	0,0
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>338,3</b>	<b>341,8</b>	<b>333,1</b>	<b>337,6</b>	<b>-4,5</b>
<b>Ejerbidrag telekørsel</b>	<b>14,6</b>	<b>19,0</b>	<b>23,0</b>	<b>22,2</b>	<b>0</b>
<b>Ejerbidrag</b>	<b>353,0</b>	<b>360,8</b>	<b>356,0</b>	<b>359,8</b>	<b>-3,9</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

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

### Indtægter

Den mindre indtægt i forhold til budget 2016 skyldes primært:

Tabel 2. Indtægter, 2016

Indtægter 2016	(mio. kr)
<b>Budgetteret indtægt 2016</b>	<b>236,0</b>
Større gennemsnitspris pr. rejse	6,8
Færre passagerer	-3,6
Endelig afregning Bus&Tog	-4,2
Målstyret markedsføring	-2,7
<b>Regnskab 2016</b>	<b>232,3</b>

Gennemsnitsindtægten pr. rejse er højere end forudsat i budgettet. Dette er en kombination af længere rejser, og at kunden benytter en dyrere rejsehjemmel.

FynBus har mistet 660.000 passagerer fra 2015 til 2016, hvilket er ca. 230.000 flere end forudsat i budget 2016. Tabet skyldes primært byggeriet af letbanen i Odense.

Indtægtsdelingen i Bus&Tog for 2014-2015 er baseret på acontobeløb, da der på initiativ af DSB er gennemført en udredning af Bus&Tog aftalerne for at klarlægge forhold omkring ligedeling og provision. Endelig afregning sker først i 2017.

FynBus havde budgettet med en tilgang af passagerer som følge af en særlig indsats "Målstyret markedsføring". Udgifterne er ikke afholdt, og den tilhørende passagervækst er således heller ikke realiseret.

I stedet har indsatsen været rettet mod at undgå passagertab i Odense som følge af letbanebyggeriet.

### Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne blev 0,9 mio. kroner højere end budgetteret, svarende til 0,2 %. Tallet dækker over flere modsatrettede forskydninger:

Tabel 3. Bruttoudgifter

Bruttoudgifter 2016	(mio. kr)
Budgetteret udgift 2016	499,0
Mindre indeksstigning	-10,0
Budgetsikkerhed olierisiko	9,9
Billigere kørselskontrakter	-3,1
Øget kørsel i Odense mm.	7,4
Incitamentskontrakter	-3,3
<b>Regnskab 2016</b>	<b>499,9</b>

For at sikre ejerne størst mulig budgetsikkerhed har FynBus indgået en aftale med Danske Bank om afdækning af risiko ved olieprisstigninger. Da stigningen i olieprisen har været mindre, end trafikalskabernes omkostningsindeks har vurderet, modsvares dette i budgettet ved udgifterne, som FynBus har haft i forbindelse med aftalen med Danske Bank.

I forbindelse med udbud og nye kontrakter i den regionale trafik og lokalkørslen i Nordfyns Kommune er der opnået billigere priser. De nye kontrakter og lavere priser er med virkning fra august 2017.

Faaborg – Midtfyn Kommune har tilrettet ringetimerne, så skolebørnene næsten alle møder kl. 8, hvilket har medført øget kørsel. I Odense Kommune er antallet af køreplantimer og busser øget på grund af letbanen.

I budgettet har der været afsat midler til incitamentsaftaler til entreprenørerne i den regionale trafik og bybuskørslen. Incitamentsaftalerne er ikke indfriet, hvorfor der ikke er udbetalt bonus.

### Fællesudgifter

Fra 2015 til 2016 er der sket en stigning i fællesudgifterne på 6,4 mio. kroner. Det skyldes, påbegyndelsen af implementering af Rejsekort, der er dyrere end FynBus' gamle billetsystem.

De opkrævede fællesudgifter for 2016 udgør 70,0 mio. kroner, fordelt på 68,8 mio. kroner i den ordinære ramme og 1,2 mio. kroner til anlægsprojekter.

Der er en mindre udgift på 1,3 mio. kroner i forhold til budget. De overføres til 2017 med baggrund i rammestyringsprincippet.

Den mindre udgift skyldes primært mindre renteudgifter end budgetteret samt IT-udgifter, der er udskudt, til konsekvenserne af Rejsekort er fuldt afdækket.

Fra 2015 er der udskudt anlægsprojekter for 2,2 mio. kr. til 2016. Størsteparten er softwareopgaver under implementering. De afsluttes først i 2017, og regnskabsføres derfor først efter endelig implementering.

Anlægsprojekterne i 2016 er gennemført efter planen, dog er kvaliteten af overførsel af data til Statens Arkiver kontrolleret så sent hos Statens Arkiver, at betaling først regnskabsføres i 2017.

### Ejerbidrag telekørselsudgifter

Ejerbidraget til Telekørsel fremgår af tabel 2.

Tabel 4. Ejerbidrag telekørsel

(Mio kr.)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Indtægter	-1,4	-2,2	-2,5	-2,5	0,0
Entreprenørudgifter	11,1	15,3	18,6	18,0	0,6
Fællesudgifter	5,0	5,9	6,8	6,7	0,1
<b>Ejerbidrag Telekørsel</b>	<b>14,6</b>	<b>19,0</b>	<b>23,0</b>	<b>22,2</b>	<b>0,8</b>

I forhold til 2015 er udgifterne til telekørsel steget 16 %. Stigningen i antallet af rejser er på 19 % fra 139.000 til 165.000 rejser, som det fremgår af tabel 3.

Den samlede mindre udgift på 0,8 mio. i forhold til budget 2016 dækker over, at nogle kommuner får en større udgift og andre en mindre i forhold til de beregnede konsekvenser af den fortsatte indførelse af det fælles telekørselskoncept.

De væsentligste budgetafvigelser knytter sig til merudgifter for Faaborg-Midtfyn – og Nordfyns kommune på henholdsvis 1,6 og 0,7 mio. kroner. Det modsvares af et mindre forbrug i de øvrige kommuner.

### Flextrafik

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

**Tabel 5. Antal personture**

Antal personture	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Handicapkørsel	117.786	119.712	121.881	123.704	1.823
Anden kørsel	616.422	511.885	296.518	295.141	-1.377
<b>Handicap og anden kørsel</b>	<b>734.208</b>	<b>631.597</b>	<b>418.399</b>	<b>418.845</b>	<b>446</b>
Telekørsel*	101.429	138.753	167.655	165.315	-2.340
I alt	835.637	770.350	586.054	584.160	-1.894
Siddende Patientbefordring	219.404	224.114	229.833	226.614	-3.219
<b>I alt*</b>	<b>1.055.041</b>	<b>994.464</b>	<b>815.887</b>	<b>810.774</b>	<b>-5.113</b>

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

Det fremgår af tabellen, at antallet af personture til handicap- og anden kørsel i 2016 udgør 446 flere personture end budgetteret, hvilket er en mindre stigning på 0,1 %. Selvom det samlede antal ture er næsten lig budget. I enkelte kommuner er der følgende udsving:

- I Assens Kommune var der en stigning på 10.298 personture i forhold til budget, en stigning på 11,3 %. Det skyldes primært en stigning på specialscolekørsel på 7.882 personture.
- I Faaborg-Midtfyn Kommune var der et fald på 9.506 personture i forhold til budget, et fald på 15,4 %. Faldet er primært sket på genoptrænings-, aktivitets- og lægekørsel.
- Telekørslerne er 2.340 personture mindre i 2016 end budget, og den siddende patientbefordring er 3.219 personture mindre end budget.

I alt er der et fald på 5.113 personture i forhold til budget, svarende til 0,6 %. Årsagen til at der er begrænset udsving i forhold til budget er, at der ikke er sket så store ændringer i kørslen for 2016, efter budgettet er godkendt, som der har været i tidligere år.

**Hovedtal**

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 4.

**Tabel 6. Hovedtal Flexkørsel\*\***

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Indtægter	-6,5	-6,7	-6,8	-7,0	0,2
Entreprenørudgifter	119,8	96,8	65,9	67,0	-1,1
<b>Flex udgifter netto</b>	<b>113,2</b>	<b>90,1</b>	<b>59,1</b>	<b>60,0</b>	<b>-0,9</b>
Fællesudgifter	28,3	24,6	21,1	21,0	0,1
<b>Ejerbidrag</b>	<b>141,5</b>	<b>114,7</b>	<b>80,2</b>	<b>80,9</b>	<b>-0,8</b>

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

\*\*Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Ejerbidraget udgør 80,9 mio. kroner. Det svarer stort set budget 2016.

I 2016 er entreprenørudgiften pr. persontur 146 kroner, det er på niveau med 2015, men 1,4 % højere end budget.

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

**Tabel 7: Oversigt Fællesudgifter – fordeling pr. persontur\***

I kroner		Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Forskel B16 ctr. R16
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	21,8	25,1	24,9	0,2
	Siddende patientbefordring	25,4	26,9	26,9	0,0
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	14,2	11,7	11,3	0,4
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § - kørsel	8,9	7,3	7,1	0,2
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	10,7	8,8	8,5	0,3
	Specialskolekørsel	17,8	14,6	14,1	0,5
	Telekørsel	21,3	17,5	16,9	0,6

\*Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.



Det fremgår af tabellen at de faste fællesudgifter pr. persontur er lavere end budgetteret, men højere end 2015. Årsagen til at de faste fællesudgifter pr. tur er højere end 2015 er, at aktivitetsniveauet er faldet med 18,5 %, mens udgifterne kun er faldet med 9,2 %.

Samtlige variable fællesudgifter er lavere end budgetteret og lavere end 2015.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Godkender det forelagte interne samt eksterne årsregnskab for 2016.
- Fremsender det godkendte årsregnskab til repræsentantskabet til orientering.

**Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

**Bilag:**

Bilag 1.1	Notat Årsregnskab 2016
Bilag 1.2	Internt årsregnskab 2016
Bilag 1.3	Revisionsberetning nr. 11.
Bilag 1.4	Årsberetning & Eksternt regnskab 2016
Bilag 1.5	Finansiering 2016
Bilag 1.6	Direktørens Rejse- og repræsentationsopgørelse for 2016

## 2. Håndtering af grupperejser

**Resumé:**

*På bestyrelsesmødet den 1. februar 2017 behandlede bestyrelsen sag vedr., grupperejser.*

*På mødet bad bestyrelsen om en redegørelse for omfanget af grupperejser, gratisrejser og dubleringskørsel med henblik på forelæggelse for bestyrelsen til drøftelse.*

**Sagsfremstilling:**

I den kollektive trafik har større grupper af rejsende været håndteret med særlige ordninger, som fremgår af rejsereglerne.

- Mindre grupper (under 15 personer) opnår en særlig rabat og kan stige på bussen uden forudbestilling, og dermed heller ingen pladsgaranti.
- Større grupper (mere end 15 personer) skal bestille turen for at sikre den laveste pris samt at sikre plads til gruppen. Denne form for bestilling tager ligeledes hensyn

til andre passagerer på ruten. Rabatprisen for store grupper afviger fra mindre grupper.

- Gratis befording for kommunale institutioner. Med udgangspunkt i at institutionernes betaling for transport med kollektiv trafik i den sidste ende indtægtsføres af kommunen og regionen, er der etableret et forsøg med gratis transport uden for myldretiden. Forudsætningen har været, at denne transport ikke måtte udløse udgifter til ekstra busser.

### **Udgifter til ekstra busser (dublering)**

Grupperejser nødvendiggør i nogle tilfælde indsættelse af ekstrabusser. Der har i 2016 været anvendt 1,2 mio. kr. til dublering af forudbestilt befording i Odense Kommune og 0,4 mio. kr. i den regionale trafik.

70 % af grupperejserne finder sted i Odense. Der er dubleret for gruppestørrelser på op til 325 rejsende, den gennemsnitlige gruppestørrelse er 45 rejsende.

Odense Kommune arbejder på et administrationsgrundlag, således der i fremtiden højst kan bruges 0,5 mio. kr. på dublering. Der er ikke fastsat nogen øvre ramme for regionens udgifter til dubleringskørsel, da omfanget er begrænset.

De øvrige vstdanske trafikelskaber har en tilsvarende service for grupper, der fokuserer på den regionale trafik. I Aalborg og Aarhus findes særlige løsninger for grupperejser.

### **Betaling for grupperejser**

Mindre grupperejser betales med StorkundeKVIKkort. Der er foretaget ca. 190.000 rejser i 2016. Der har været brugt 6.500 kort, hvor 82 % af dem tilhører skoler og dagtilbud.

Den gennemsnitlige gruppestørrelse er 2-4 personer.

Der er en sammenhæng mellem trafiksystemernes kvalitet og brug af kort – de mest benyttede trafiksystemer er bybusbyerne og den regionale trafik. Kortet bruges overvejende til lokale rejser.

Store grupper betaler primært med en rekvisition, som udfyldes af institutionen.

På bestyrelsesmødet den 1. februar 2017 besluttede bestyrelsen følgende:

- Kunder med storkundekvikkort konverteres til Rejsekort Erhverv straks, selvom der ikke i øjeblikket er mængderabat på rejsekortet
- Der fremover kun er én type grupperejser
- Prisen for grupperejser (print-selv) skal på sigt svare til rejser på Rejsekort personligt
- Reglerne om at en voksen kan medbringe to børn under 12 år gratis, og at ét barn over 12 år kan medbringe et barn under 12 år gratis, gælder for alle rejser uanset rejsehjemmel
- Grupper på 15 personer eller derover skal fortsat foretage reservation af rejser

- Grupperejser, uanset deltagerantal (min. tre personer) kan bestilles på forhånd, og der kan betales med betalingskort eller faktura
- Rekvitioner afskaffes

Administrationen har siden måttet erkende, at det ikke er hensigtsmæssig at anvende Rejsekort Erhverv til store grupper og forslår derfor, at grupperejser fremover bestilles og betales via FynBus Bestilling. Forudsætningen for at opnå den laveste pris og pladsgaranti er, at der foretages en bestilling på FynBus Bestilling.

Det er ligeledes muligt for grupperejsende at betale med et almindeligt rejsekort, uden om FynBus Bestilling. Ved at anvende rejsekortet opnås der ikke mængderabat, så den økonomisk bedste løsning for kunden er bestilling via FynBus Bestilling.

### **Gratis grupperejser**

Svendborg Kommune har haft gratis kørsel for grupper siden 2013.

I sommeren 2015 besluttede FynBus' bestyrelse i samarbejde med Odense Kommune at etablere et forsøg med gratis kørsel i Odense Kommune. Herudover er der i forbindelse med et tilbud til folkeskolelever om at besøge Radio Fyn etableret et forsøg med gratis kørsel med regionale busser.

Forsøgene er i sommeren 2016 udvidet til et 1-årigt forsøg i alle de fynske trafiksystemer. Kørslen er gratis udenfor myldretiden. Formålet er at tilbyde aktiviteter "ud af huset" for skoler og dagtilbud, således at den ledige kapacitet i busserne udnyttes.

Ordningen er mest brugt i Svendborg og Odense.

I Odense billetteres med et særligt StorkundeKVIKkort. Mere end 60 % af StorkundeKVIK-kort rejserne foretages på "gratiskortet".

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at:

- Bestyrelsen godkender, at grupperejser fremover bestilles og betales enten via webportalen "FynBus bestilling" eller via den nye FynBus mobil app.
- Bestyrelsen tager orienteringen omfanget af grupperejser, gratisrejser og dubleringskørsel til efterretning.

**Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

*Bestyrelsen tog orienteringen om grupperejser, gratisrejser og dubleringskørsel til efterretning, idet muligheden for at udvide gratiskørsel tidsmæssigt undersøges nærmere og forelægges bestyrelsen på næste møde.*

**Bilag 2.1. Notat grupperejser****3. Aftale om landsdækkende handicapbefordring****Resumé:**

*I november 2014 besluttede bestyrelsen, at FynBus skulle deltage i et forsøg med landsdækkende handicapkørsel. Direktørkredsen i TiD (Trafikselskaberne i Danmark) har i december 2016 drøftet forsøget og indstillet, at trafikselskaberne indstiller til egen bestyrelse, at forsøgsordningen gøres permanent. Bestyrelsesbeslutningerne fra de enkelte trafikselskaber vil blive drøftet på bestyrelsesmødet i TiD den 24. maj 2017.*

**Sagsfremstilling:**

FynBus' bestyrelse godkendte den 20. november 2014, at FynBus deltog i en TiD-samarbejdsaftale om landsdækkende handicapkørsel med tilføjelser specifikt for FynBus (mulighed for 24 enkeltture i stedet for 10, samt rejser uden tog i Trekantsområdet). Trafikselskaberne i Danmark aftalte den 1. januar 2016 at indføre en toårig forsøgsperiode med samarbejdet omkring landsdækkende handicapkørsel.

Direktørkredsen i TiD har i december 2016 drøftet forsøget og indstillet, at trafikselskaberne indstiller til egen bestyrelse, at forsøgsordningen gøres permanent. Bestyrelsesbeslutningerne i trafikselskaberne vil blive drøftet på bestyrelsesmødet i TiD d. 24. maj 2017.

**Aftalen om forsøgsperiodens tilblivelse og indhold**

Aftalen udspringer af den reviderede lov om trafikselskaber som blev vedtaget den 11. juni 2014, hvor det fremgår, at "Trafikselskaberne kan samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder". Loven trådte i kraft den 1. august 2014.

Direktørkredsen i TiD nedsatte på baggrund heraf en ad hoc arbejdsgruppe, der udarbejdede forslag til en aftale om landsdækkende handicapbefordring.

Aftalen lagde vægt på en samarbejdsmodel, som er letforståelig for brugerne, således at bestillingen foregår ét sted (for fynboernes vedkommende FynBus), samt at priserne og reglerne er letforståelige.

Samarbejdsmodellen består bl.a. af følgende:

- **Bestilling:** Brugere bestiller alle rejser hos eget trafikselskab – inkl. tilslutningsrejser i andre trafikselskabers områder. Trafikselskabet bestiller togrejsen for kunden, når der skal rejses mellem to trafikselskaber. Trafikselskaberne *kan* tilbyde brugerne interne rejser i andre trafikselskabers område.
- **Priser og regler:** Trafikselskaberne tilbyder som udgangspunkt, at de kendte priser og regler fra eget område er gældende over hele landet.
- **Omfang:** Der er en grænse på 10 landsdækkende enkeltrejser pr. år pr. borger. Trafikselskaberne *kan* vælge at tilbyde flere. Der er tale om en forsøgsordning, som løber over to år. Herefter vil det blive opgjort, hvad ordningen koster.
- **Brug af Flextrafik:** Rejse til slutdestinationen og eventuelle interne rejser foretages som udgangspunkt med brug af Flextrafik. Trafikselskaberne *kan* vælge at foretage bestilling direkte hos vognmand (som har været med i et udbud).

FynBus drøftede udkastet til aftalen på et møde med handicaporganisationerne den 29. oktober 2014. Handicaporganisationerne havde følgende bemærkninger:

1. Omfang med en begrænsning på 10 enkeltture årligt skønnes stærkt begrænsende for eventuelt besøg af pårørende i andre landsdele. Det vurderes, at der som minimum skal være mulighed for to enkeltrejser pr. måned, dvs. 24 årlige enkeltture i forsøgsperioden.
2. Der blev udtrykt ønske om, at rejser inden for Region Syddanmark (med fokus på Trekantsområdet i Middelfart, Kolding, Fredericia og Vejle) kan ske uden brug af tog, da mange skift med korte intervaller er særligt belastende og betyder en væsentlig forøgelse af den samlede rejsetid.

Bestyrelsen godkendte herefter i november 2014 den fremlagte samarbejdsaftale med følgende bemærkninger:

- Bestilling af rejser og betaling for borgere på Fyn sker via Flextrafik og så vidt muligt ved systemtekniske løsninger, som undgår udlæg og efterfølgende refusion til borger
- Godkender, at handicaporganisationernes ønsker imødekommes i forsøgsperioden

Bestyrelsens beslutning blev indskrevet i den landsdækkende aftale, der formelt trådte i kraft den 1. januar 2016.

## Status på aftalen

TiD har udarbejdet et notat med status på aftalen december 2016 (vedlagt som bilag 3.1). Heri fremgår det, at samarbejdsaftalen har fået positiv omtale hos Dansk Blindesamfund, Spastikerforeningen, Det Centrale Handicapråd og Danske Handicaporganisationer. I notatet fremgår det endvidere:

*”Ordnningen er en serviceforbedring for brugerne af landsdækkende handicapbefordring, og der vil kunne rejses kritik af trafiksselskaberne, om man vælger ikke at benytte sig af denne mulighed for samarbejde om landsdækkende handicap-befordring.” (side 3)*

I notatet fremgår det på baggrund af tal fra januar til november 2016, at FynBus med 90 rejser har færrest rejser blandt trafiksselskaberne (dog med undtagelse af BAT, Bornholm).

Tabel 1. Antal landsdækkende rejser

Antal rejser pr. år\*

	2013	2014	2015	2016
<b>Landsdækkende</b>	32	ca. 44	Ikke registreret	91
<b>Interne</b>	Ikke registreret	Ikke registreret	Ikke registreret	24
<b>I alt</b>	32	ca. 44	Ikke registreret	115

\*Fra 1. januar 2016 er landsdækkende rejser markeret i Planet, hvilket giver mere pålidelige data

FynBus' tal for år 2016 (dvs. inkl. december) viser et forbrug på 115 rejser. Dette tal omfatter ikke Middelfart Kommune, som opgøres separat i det følgende afsnit. FynBus tal ekskl. Middelfart Kommune er fortsat lavere end resten af trafiksselskaberne. For eksempel har Sydtrafik 116 rejser i årets første 11 måneder. FynBus' bestyrelsesbeslutning om at tillade 24 enkeltture på et år har dermed ikke ført til et større forbrug end hos andre trafiksselskaber.

Ordnningen har generelt ført til flere landsdækkende rejser hos FynBus end tidligere, idet der i 2013 havde været 16 returrejser (32 rejser), og i 2014 (til og med oktober) 22 returrejser (se tabel 1). Der er således tale om en forøgelse af antallet af rejser, hvilket kan skyldes, at forsøgsordningen er mere brugervenlig. Ejerbidraget på de 115 rejser i 2016 har FynBus opgjort til ca. 32.000 kr. Rejserne er foretaget af 43 personer.

Ud af et samlet antal på 115 rejser er 24 interne rejser i et andet trafiksselskab. Interne rejser er rejser, der foretages, når man er nået frem til et andet trafiksselskabs område. Hvis f.eks. en Assens-borger er på besøg hos sin søster i Slagelse i Movias område, kan pågældende borger bruge sin handicapkørsel på samme måde, som han plejer på Fyn til at køre til teatret i Slagelse.

### Rejser i Trekantsområdet

Som følge af handicaporganisationernes forslag besluttede FynBus' bestyrelse i 2014 at tillade kørsel i Trekantsområdet uden tog, selv om grænsen fra et trafiksselskab til et andet krydses. For al øvrig landsdækkende handicapkørsel, hvor et trafiksselskabs grænse krydses, er det et krav, at tog indgår som en del af rejsen.

Kørslen i Middelfart Kommune er derfor opgjort separat og indgår ikke som en del af den samlede kørsel i FynBus opgørelser.

FynBus' opgørelse viser, at der i 2016 har været 308 rejser til/fra kommuner i Trekantsområdet til/fra Middelfart kommune. Ejerbidraget for denne kørsel udgør ca. 82.000 kr., der betales af Middelfart kommune. Kørslen i Trekantsområdet fordeler sig som vist i tabel 2.

**Tabel 2. Geografisk fordeling af rejser i Trekantsområdet**

År	Fra kommune	Til kommune	Antal rejser	Unikke cpr	Antal forgæves	Brutto omkostning	Egenbetaling	Netto omkostning	Fællesudgifter	Ejerbidrag
2016	BILLUND	MIDDELFART	1	1	0	kr. 453,20	kr. 100,00	kr. 353,20	kr. 36,14	kr. 389,34
2016	FREDERICIA	MIDDELFART	185	40	0	kr. 41.546,41	kr. 6.320,00	kr. 35.226,41	kr. 7.300,28	kr. 42.526,69
2016	KOLDING	MIDDELFART	25	16	0	kr. 8.918,05	kr. 2.591,00	kr. 6.327,05	kr. 1.373,32	kr. 7.700,37
2016	MIDDELFART	BILLUND	2	2	0	kr. 1.066,28	kr. 200,00	kr. 866,28	kr. 72,28	kr. 938,56
2016	MIDDELFART	FREDERICIA	33	12	0	kr. 6.946,83	kr. 1.501,00	kr. 5.445,83	kr. 1.734,72	kr. 7.180,55
2016	MIDDELFART	KOLDING	27	16	0	kr. 11.026,72	kr. 2.872,00	kr. 8.154,72	kr. 1.517,88	kr. 9.672,60
2016	MIDDELFART	VEJLE	13	8	0	kr. 5.610,42	kr. 1.322,00	kr. 4.288,42	kr. 650,52	kr. 4.938,94
2016	VEJLE	MIDDELFART	22	10	0	kr. 10.169,01	kr. 2.082,00	kr. 8.087,01	kr. 975,78	kr. 9.062,79
			<b>308</b>	<b>61</b>	<b>0</b>	<b>kr. 85.737</b>	<b>kr. 16.988</b>	<b>kr. 68.749</b>	<b>kr. 13.661</b>	<b>kr. 82.410</b>

Som det fremgår af tabel 2, er rejserne foretaget af 61 personer, og størstedelen af rejserne er foretaget på strækningen mellem Fredericia og Middelfart.

Tabel 3 viser alle kommuners udgifter til handicapkørsel (inkl. landsdækkende rejser og interne rejser men ekskl. fællesudgifter):

**Tabel 3. De fynske kommuners udgifter til handicapkørsel**

Kommune	Unikke cpr.	Rejselængde	Antal rejser	Brutto omkostning	Egenbetaling	Netto omkostning	Netto omkostning pr. unik cpr.
ÆRØ	54	9.423	933	kr. 172.421	kr. 33.404	kr. 139.017	kr. 2.574
ASSENS	297	85.277	6.359	kr. 1.797.253	kr. 286.418	kr. 1.510.835	kr. 5.087
FAABORG-MIDTFYN	592	155.790	13.052	kr. 3.125.527	kr. 526.844	kr. 2.598.683	kr. 4.390
KERTEMINDE	260	67.251	6.117	kr. 1.676.764	kr. 238.493	kr. 1.438.271	kr. 5.532
LANGELAND	125	41.970	2.246	kr. 727.142	kr. 106.959	kr. 620.183	kr. 4.961
MIDDELFART	293	64.918	7.123	kr. 1.537.926	kr. 259.405	kr. 1.278.521	kr. 4.364
NORDFYN	305	77.535	6.249	kr. 1.670.470	kr. 258.082	kr. 1.412.388	kr. 4.631
NYBORG	303	71.293	7.048	kr. 1.604.964	kr. 272.885	kr. 1.332.079	kr. 4.396
ODENSE	1789	344.764	49.733	kr. 10.147.518	kr. 1.594.222	kr. 8.553.296	kr. 4.781
SVENDBORG	477	108.031	11.329	kr. 2.375.405	kr. 412.876	kr. 1.962.529	kr. 4.114
	<b>4495</b>		<b>110.248</b>	<b>kr. 24.851.005</b>	<b>kr. 3.993.020</b>	<b>kr. 20.857.985</b>	<b>kr. 4.640</b>

Jf. tabel 3 er nettoomkostningen pr. unik kunde (cpr.-nummer) for Middelfart Kommune på niveau med andre kommuners udgifter. Kørseluden tog i Trekantsområdet ser dermed

samlet set ikke ud til at give Middelfart Kommune væsentligt øgede udgifter i forhold til andre kommuners udgifter.

### **Fremtidige perspektiver for landsdækkende rejser**

Antallet af landsdækkende rejser er steget efter de brugervenlige muligheder er blevet indført. I takt med at flere borgere i de kommende år opnår viden om de brugervenlige muligheder, vurderer FynBus administration, at antallet af landsdækkende rejser vil stige.

FynBus administration vurderer ligeledes, at de landsdækkende rejser fortsat vil udgøre en lille andel af den samlede handicapkørsel.

Organisationerne Regionsældrerådet, Dansk Handicap Forbund, Danske Handicaporganisationer og Scleroseforeningen orienteres om denne bestyrelsesindstilling forud for bestyrelsesmødet.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Godkender at forsøget med landsdækkende handicapkørsel gøres permanent. Dette gælder ligeledes følgende:
  - Den nuværende udvidelse af ordningen til 24 landsdækkende ture
  - Muligheden for at borgere bosiddende i Middelfart Kommune kan køre i Trekantsområdet, uden at tog indgår som en del af rejsen

### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

### **Bilag:**

Bilag 3.1                      Notat Landsdækkende handicapordning – status

## **4. Handicapkørsel – Håndtering af julekørsel**

### **Resumé:**

*Juleaftensdag er den største kørselsdag for Handicapkørsel i alle trafikselskaber. FynBus har siden 2004 håndteret julekørslen 24. december anderledes, end handicapkørsel normalt håndteres. Administrationen indstiller, at julekørslen fra 2017 håndteres på tilsvarende vis som de øvrige trafikselskaber i Danmark.*

### **Sagsfremstilling:**

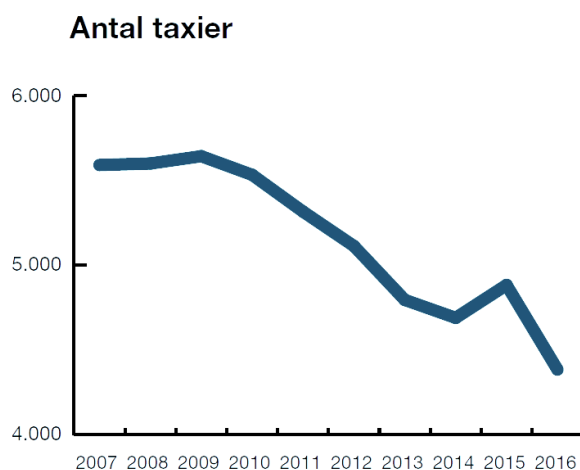
Handicapkørsel er indrettet således, at de visiterede kunder bestiller kørslen direkte hos FynBus. Kørslen planlægges herefter af FynBus' planlægningssystem, Planet. Dette gælder dog ikke julekørslen den 24. december, som håndteres anderledes.



Hver oktober måned udsender FynBus brev til alle ca. 5.000 handicapkunder, der indeholder 2 stk. kuponer. Brevet fortæller kunden, at kunden selv skal ringe til en taxivognmand og bestille kørsel til den 24. december. Herved er det ikke muligt at bestille OST-biler. Kunden skal den 24. december give chaufføren den ene kupon samt 25 kr. på udturen og den anden kupon samt 25 kr. på hjemturen. Udgifter over 25 kr. refunderes efterfølgende til vognmændene af FynBus.

Siden 2009 har antallet af taxier været faldende, som figur 1. viser.

Figur 1. Udvikling i antallet af taxier



Figur 1. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet: "Taxi til fremtiden Regeringens udspil til modernisering af taxilovgivningen", december 2016 s. 3.

FynBus og kommunerne oplever i forbindelse med julekørslen dette fald ved, at flere og flere kunder klager over, at de ikke kan bestille en taxi til den 24. december.

### Forslag til ændring

De øvrige trafikkselskaber - Sydtrafik, Midttrafik, Nordjyllands Trafikkselskab og Movia - håndterer kørsel den 24. december via Planet, på samme måde som kørslen håndteres til hverdag hos FynBus. Da kørslen hermed planlægges på biler, der er kontrakt med via udbud af variabel kørsel, dvs. vognmænd med tilladelse til taxikørsel eller OST, er der i praksis forsyningssikkerhed. Administrationen vil derfor indstille, at kørsel den 24. december fra og med 2017 håndteres via Planet. Dermed vil kunderne ikke opleve, at de ikke kan bestille kørsel til den 24. december, som tilfældet er i dag, hvor kunderne skal bestille direkte hos de taxiselskaber, der er på markedet.

Flexdanmark, der sammen med trafikkselskaberne håndterer kørsel via Planet, skriver i deres statusrapportering, at julen 2016 forløb "meget tilfredsstillende". FynBus vil ved ændringen benytte en fremgangsmåde, som kendes fra dagligdagen, men som der også specifikt den 24. december i forvejen er velfungerende processer omkring.

FynBus' entreprenørafregningen pr. persontur for 24. december har været som vist i nedenstående tabel 2.

Tabel 2. FynBus' entreprenørudgifter

	2013	2014	2015	2016
<b>Entreprenørudgifter (fratrullet egenbetaling)</b>	kr. 910.187	kr. 900.784	kr. 976.367	kr. 989.310
<b>Personture</b>	1.489	1.495	1.760	1.482
<b>Entreprenørudgifter pr. persontur</b>	kr. 611	kr. 603	kr. 555	kr. 668

Der er i tillæg til entreprenørudgifterne desuden administrationsudgifter, bl.a. udgifter til forsendelse af ca. 5.000 breve med julekuponer.

Det er endnu ikke planlagt, hvordan kunderne kan informeres om den eventuelle nye procedure for julekørslen i 2017. Da der sker en ændring af mange års procedure, vil FynBus vurdere, om det er nødvendigt, at udsende fysiske breve og informere kunderne en sidste gang.

Med afsæt i den tidligere erfaring, vurderer administrationen, at en eventuel ændring ikke vil have negative konsekvenser for kunderne, at de fremover skal bestille kørsel til den 24. december direkte hos FynBus

Sydtrafik har oplyst, at udgifterne for kørsel den 24. december 2016 fordeler sig som følgende:

Tabel 3. Udgifterne til kørsel i Sydtrafik

<b>Entreprenørudgifter fratrukket egenbetaling</b>	<b>Antal personture</b>	<b>Entreprenørudgifter pr. persontur</b>	<b>Gennemsnitlig turlængde</b>
713.220 kr.	1.354	527 kr.	22,3 km.

Ved en eventuel brug af planetsystemet til julekørsel for den 24. december, vurderer FynBus administration, at kommunernes udgifter vil forblive uændrede.

Organisationerne Regionsældrerådet, Dansk Handicap Forbund, Danske Handicaporganisationer og Scleroseforeningen orienteres om denne bestyrelsesindstilling forud for bestyrelsesmødet.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender, at kørsel af handicapkunder den 24. december fremadrettet håndteres via planlægningssystemet Planet i stedet for løsningen med kuponer.

**Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

**5. Konsekvenser af ændret tidspunkt for telekørsel modul 2 i weekenden****Resumé:**

*På Nordfyns Kommunes anmodning behandlede FynBus bestyrelse den 1. februar 2017 forskellige muligheder for justeringer i kommunens servicetilbud for telekørsel med henblik på besparelser.*

*Nordfyns Kommune ønskede bl.a. at udvide modul 2 i weekenden fra sluttidspunktet kl. 17.00 til kl. 18.00. Modul 2 dækker i dag perioden fra kl. 13.00 - 17.00.*

*Bestyrelsen besluttede på mødet, at en nærmere vurdering af økonomien, hvis man forlænger kørselsophør fra kl. 17.00 til kl. 18.00 i weekenden, skal forelægges bestyrelsen.*

**Sagsfremstilling:**

På Nordfyns Kommunes anmodning behandlede FynBus bestyrelse den 1. februar 2017 forskellige muligheder for justeringer i kommunens servicetilbud for telekørsel med henblik på besparelser.

Nordfyns Kommune ønskede bl.a. at udvide modul 2 i weekenden fra sluttidspunktet kl. 17.00 til kl. 18.00. Modul 3 dækker i dag perioden fra kl. 13.00 - 17.00.

I øjeblikket er kørselsophøret i Assens, Faaborg-Midtfyn og Nyborg Kommuner kl. 17.00. I Kerteminde, Nordfyn, Middelfart og Svendborg kommuner er der kørselsophør mellem kl. 21.30 og 23.00

Af hensyn til selvbetjeningsløsninger samt minimering af fejl i bestillingscentralen vurderer FynBus administration, at der så vidt muligt bør være ens moduler.

Nærværende analyse viser, at for kommuner med kørsel fra kl. 9.00 - 17.00 er spidsbelastningen mellem kl. 16.00 og 17.00. For kommuner med kørsel ud på aftenen ligger spidsbelastningen mellem kl. 17.00 og 18.00.

Ud fra et serviceorienteret kundeperspektiv vurderer FynBus' administration, at et kørselsophør kl. 18.00 vil være mest hensigtsmæssigt.

Administrationen vurderer ligeledes, at udvidelsen af modul 2 i weekenden fra kl. 17.00 til kl. 18.00, kan medføre udgifter på 10.000 - 50.000 kr. for Assens, Faaborg-Midtfyn og Nyborg Kommuner.

Med afsæt i overstående ønsker administrationen en tilkendelse fra bestyrelsen om, hvorvidt modul 2 i weekenden kan udvides fra kl. 13.00 - 17.00 til kl. 13.00 - 18.00 og indføres fra 1. maj 2017.

**Baggrund:**

Efter en årrække med forskellige telekørselstilbud i de enkelte kommuner, vedtog FynBus' bestyrelse med Trafikplanen 2014 - 2017 et fælles telekørselskoncept.

Baggrunden for det fælles koncept var at harmonisere priser og bestilling mest muligt, således at der kunne udvikles selvbetjeningsmuligheder, og at rammerne for medarbejderne i FynBus Callcenter blev så ensartede som muligt for at undgå fejl i bestillingsmodtagelsen.

På mødet den 1. februar 2017 drøftede bestyrelsen justeringer af servicetilbuddet i Nordfyns Kommune.

Et af elementerne i Nordfyns Kommunes justeringstiltag er justering af modul-tidspunkterne for telekørsel i weekenden, hvor kommunen ønsker at ændre modulet fra det fælles koncept kl. 13.00 - 17.00 til kl. 13.00 - 18.00.

På mødet blev det besluttet, at der skal fremlægges en sag for bestyrelsen med en nærmere vurdering af økonomien ved udvidelse af kørselsophør i weekenderne fra kl. 17.00 til kl. 18.00.

**Telekørselsmoduler i weekenden i de enkelte kommuner**

Tabel 1. herunder viser tilbuddet i de kommuner, der har teletaxi.

Tabel 1., valgte moduler i de enkelte kommuner

	Tidrsur		
	9-13	13-17	17-23
Assens			
Faaborg - Midtfyn			
Kerteminde			*
Middelfart			
Nordfyn			
Nyborg			
Svendborg			
* kørslen ophører 21.30			

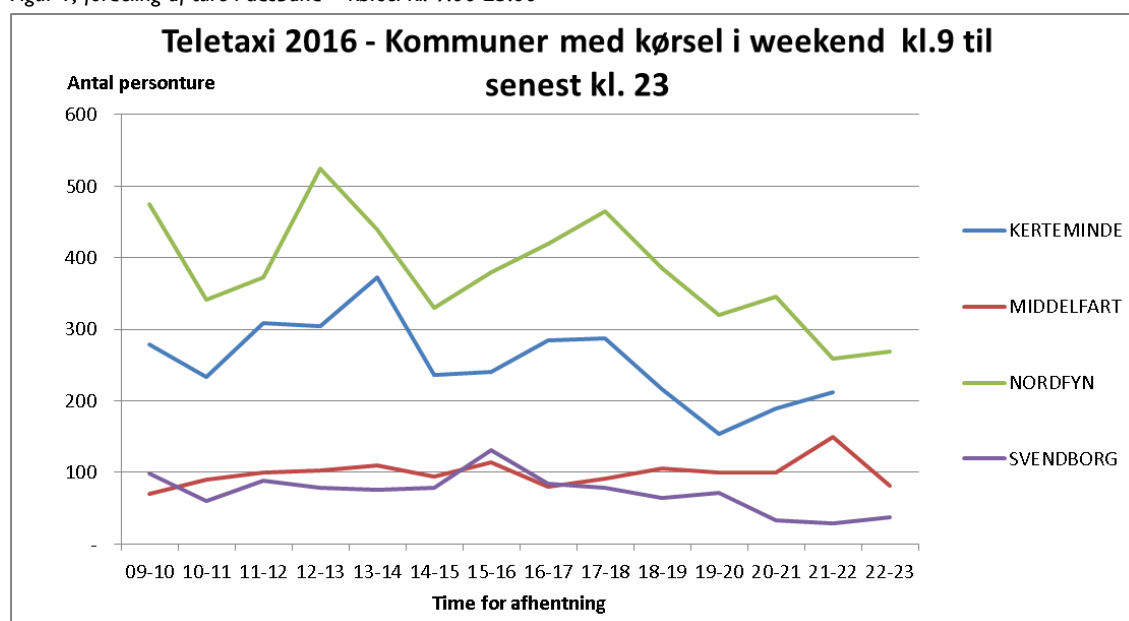
Tabel 1. viser, at der i øjeblikket er tre kommuner, som ikke tilbyder kørsel mellem kl. 17.00 og 18.00.

En udvidelse af modul 2 vil derfor kunne resultere i, at flere benytter tilbuddet og udgifterne dermed øges.

**Rejser i weekenden**

Figur 1, se nedenfor, viser, hvordan kørslen er fordelt i kommuner, der har kørsel til kl. 23.00.

Figur 1, fordeling af ture i tidsbånd – kørsel kl. 9.00-23.00



Det fremgår af figur 1, at spidsbelastningen i Nordfyn og Kerteminde kommuner er i modul 2 mellem kl. 17.00 og 18.00.

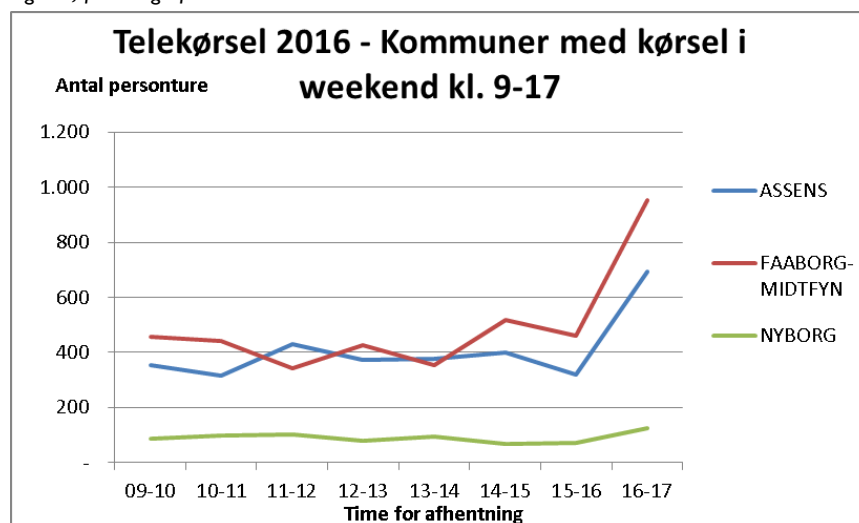
I Middelfart og Svendborg kommuner er fordelingen mere jævn over dagen.

Generelt er benyttelsen af teletaxi mindre i Middelfart og Svendborg kommune end i Nordfyn og Kerteminde kommune. Dette kan muligvis være en årsag til, at kørslen er mere jævnt fordelt over døgnet.

Herudover ses ingen markant "lørdagseffekt" med hensyn til mere kørsel i modul 3's sidste timer.

Figur 2 nedenfor viser, hvordan kørslen er fordelt i kommuner, der har kørsel til kl. 17.00.

Figur 2, fordeling af ture i tidsbånd – kørsel kl. 9.00 -17.00



Figur 2 viser, at spidsbelastningen finder sted i tidsrummet fra kl. 16.00 - 17.00.

En sammenligning af figur 1 og 2 viser, at kunderne vælger, at bestille telekørselstur til den sidste mulige tur. Udvidelse af kørselstidsrummet til kl. 18.00 kan derfor resultere i, at flere anvender kørsel i de sene eftermiddagstimer.

### Beregning af udgifter

Tabel 2 viser kørselsudgifterne for de kommuner, der tilbyder kørsel fra kl. 17.00 - 18.00

Tabel 2, kørselsudgifter i tidsrummet 17.00 -18.00 i 2016 i de enkelte kommuner

Kommune	Personture	Bruttoomkostning	Egenbetalingen	Nettoomkostning	Fællesudgifter(41,77 kr. pr tur)	Ejerbidraget
⊕ KERTEMINDE	287,00	38.288,03	5.026,00	33.262,03	11.987,99	45.250,02
⊕ MIDDELFART	91,00	11.180,22	952,00	10.228,22	3.801,07	14.029,29
⊕ NORDFYN	465,00	56.104,77	8.475,00	47.629,77	19.423,05	67.052,82
⊕ SVENDBORG	79,00	10.350,90	764,00	9.586,90	3.299,83	12.886,73
<b>Hovedtotal</b>	<b>922,00</b>	<b>115.923,92</b>	<b>15.217,00</b>	<b>100.706,92</b>	<b>38.511,94</b>	<b>139.218,86</b>

Som det fremgår af tabellen ligger udgiften fra 13.000 - 67.000 kr. pr. år.

Vurderet ud fra aktiviteten i løbet af dagen og forventningen til effekten af at nogle kunder vil udskyde rejsen lige før kl. 17.00 til timen mellem kl. 17.00 - 18.00, anslår FynBus, at merudgiften for Assens og Faaborg – Midtfyn kommuner vil være 25.000 - 50.000 kr.

For Nyborg kommune anslås merudgiften til 10.000 kr.

Da Teletaxi er behovsbestemt, er der tale om et overordnet skøn.

Sagen forelægges bestyrelsen med henblik på beslutning om modul 2 i weekenden skal udvides fra kl. 13.00 - 17.00 til kl. 13.00 - 18.00 og indføres fra 1. juni 2017.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at:

- Bestyrelsen beslutter at modul 2 i weekenden udvides fra kl. 13.00 - 17.00 til kl. 13.00 - 18.00 og indføres fra 1. juni 2017.

### **Vedtagelse**

*Godkendt som indstillet.*

## **Sager til orientering:**

### **6. Status på produkter og FynBus' overgang til Rejsekort**

#### **Resumé:**

*Konverteringen af eksisterende produkter som kvikkort, turkort, værdikort og periodekort til rejsekort er i gang. Der mangles fortsat konverteringen af flere mindre produkter, der ikke længere kan anvendes fra d. 31. maj 2017, hvor FynBus' nuværende billetudstyr udfases. I nærværende sag orienteres om den igangværende konvertering.*

#### **Sagsfremstilling**

Bus og Tog laver løbende opgørelser over antallet af bestilte personlige og flex Rejsekort på Fyn. Denne opgørelse er således både med FynBus og DSB som valgt rejseoperatør og viser alle Rejsekort med indehavere, der har bopæl på Fyn.

- Fra uge 53 i 2015 til og med uge 16 i 2017 er der bestilt 35.343 Rejsekort på Fyn.
- Fra uge 1 i 2017 til uge 17 i 2017 er der bestilt 28.441 Rejsekort på Fyn.

På ca. 10.800 Rejsekort er der tank op aftaler med FynBus som administrator.

I forbindelse med FynBus konvertering af egne kortprodukter kan der oplyses følgende:

- Via kortkonverteringsmodulet (KKM) er der bestilt ca. 8.300 kort.
- Der er via blanket i kundecentrene og kampagnelokalet bestilt ca. 3.000 kort.
- Med NemID er der bestilt ca. 2.500 kort.

FynBus har fremover følgende salgskanaler:

- **Rejsekortsystemet**, hvor fysiske rejsekortprodukter bestilles og betales (rejsekort.dk eller salgsenhed i kundecenter).

- **Rejsekort billetmaskine**, som bruges til udstedelse af kontantbilletter i bussen til barn, voksen og hund. Betaling sker kontant.
- **FynBus bestilling**, der er en ny portalløsning (fynbusbestilling.dk) udviklet i fællesskab med de jyske trafikkselskaber, primært til grupperejser. Betaling sker via faktura eller kreditkort.
- **Ny FynBus mobil App**, der afløser den nu fem år gamle og utidssvarende mobilplatform. Betaling kan ske med enten kreditkort eller Mobile Pay.
- **FynBus webshop**, salgsfunktionaliteterne fra FynBus bestilling etableres i FynBus webshop på fynbus.dk. Fra webshoppen kan der udstedes print selv billet. Her sker betaling også med kreditkort eller Mobile Pay.
- **FynBus' eksisterende sms billet**

Alle ovennævnte salgssystemer vil være i drift fra 1. juni 2017. Prissætningen på produkterne vil forblive uændrede.

Nedenfor er FynBus produkterne listet og hvilket salgssystem, de fremover vil blive solgt på.

### Skolekort

Nuværende skolekort overføres til rejsekort, der er baseret på principperne i et pendlerkort, det vil sige en fast strækning fra "A-B" og uden e-pung (uden mulighed for at rejse på andre strækninger).

Skolekort vil blive oprettet i et nyt skolekortsystem (mitskolekort.dk, der bygger på samme portal som pendlerkort og pendler kombi). FynBus vil i løbet af april måned instruere kommunerne i det nye skolekortsystem og oprettelse af skolekort. Skolekortsystemet vil være fuldt implementeret senest den 11. maj 2017, således at skolekort fra skoleåret 2017/2018 udstedes på rejsekort.

FynBus administration vurderer, at der i alt skal udstedes omkring 7.200 skolekort

### Ungdomskort

Ungdomskortet vil blive udstedt som rejsekort via den eksisterende portal (mitungdomskort.dk), baseret på principperne i et pendlerkort, dog således at hele FynBus' område er gyldigt. Kortet bruges som legitimation til at få rabat på rejser udenfor FynBus' område. Alternativet til et rejsekort er at udstede ungdomskortet via Rejsekort A/S' mobil App. Begge løsninger er koblet op på den bestillingsportal, der allerede benyttes i dag. Derfor vil de uddannelsessøgende kun opleve mindre ændringer i bestillingsflowet. FynBus administration vurderer, at der i alt skal udstedes omkring 9.000 ungdomskort.

### Gruppebillet, straksgruppebillet

Disse blev behandlet på det seneste bestyrelsesmøde den 1. februar 2017. Der skelnes nu ikke længere mellem de forskellige gruppetyper som gruppebillet til mindst 15 personer, storkunder og straksgruppebillet til minimum otte personer.



Ved grupper op til 15 kunder købes gruppebilletten på FynBus' nye mobil App eller som print selv billet via FynBus bestilling.

Ved grupper over 15 kunder sker bestilling og eventuel betaling af gruppebillet via fynbusbestilling.dk, der er en ny gruppebestillingsportal. Dette sikrer kunderne den laveste pris og garanti for transport samt FynBus en optimal kapacitetsplanlægning.

Det vil også være muligt at betale i bussen med et gruppecheck ind/ud på rejsekort, men så sker det udenom FynBus bestilling.

I forhold til gratiskørsel af skoler og institutioner sker bestilling fremover via fynbusbestilling.dk.

### **Konvertering af kvikkort mv.**

Brugen af kvikkort, turkort og værdikort blev forlænget til 31. maj 2017, hvor de øvrige FynBus produkter ligeledes udgår. Kvikkort, turkort og værdikort konverteres typisk til rejsekort personligt eller rejsekort flex.

På nuværende tidspunkt er der konverteret ca. 12.500 kvikkortkunder.

Det potentielle antal konverteringer har været vanskeligt at estimere, dels har mange kunder tidligere haft flere kvikkort med forskellige zonelængder, der er ikke længere nødvendigt, og dels har mange kunder allerede haft anskaffet sig et rejsekort ved siden af kvikkortet af hensyn til rejser med toget.

De forventede udgifter til konvertering af kort har således været væsentlig lavere end antaget.

### **SVUF**

SVUF-kortet er defineret ved at det udelukkende tilbydes til studerende på videregående uddannelser i Odense Kommune. Modsat normalprisen på et periodekort på to zoner til 374 kr. pr. periode af 30 dage, er prisen på et SVUF-kort 288 kr. pr. md. SVUF er således et normalt periodekort med tilskud fra Odense Kommune.

SVUF-kortet kan ikke anvendes efter den 31. maj 2017, hvor FynBus afskaffer det eksisterende billetudstyr og hermed også muligheden for at anvende FynBus' gamle produkter.

På By- og Kulturudvalgsmødet i Odense Kommune den 18. april 2017 er det besluttet, at nedlægge SVUF-kortet og henvise kunderne til at benytte FynBus' almindelig rejsekort pendlerkort eller pendler kombi.

### **UUO kort**

Indtil nu har FynBus udstedt specielle turkort til UUO. I fremtiden vil produkter til dette formål blive udstedt via Fynbusbestilling.dk. UUO billetter udstedes til skoleelever, som skal

i introduktionsforløb eller brobygning. Befordringen finansieres af kommunerne, såfremt afstanden mellem elevens hjem og uddannelsesstedet overstiger 9 km.

### **Turistbilletter**

FynBus har turistbilletter, der enten dækker hele Fyn eller kun dækker Odense Kommune. Fremover vil disse billetter blive solgt via en mobil App eller på FynBus' webshop.

### **Bruttolønskort**

FynBus har indgået aftaler med udvalgte virksomheder, som betyder at virksomhedens medarbejdere kan få et periodekort med skattefordel i form af et bruttolønstræk. Aftalen betyder ligeledes, at der ydes en rabat svarende til 11 % af kortprisen. I fremtiden vil bruttolønskort udstedes som et pendlerkort. Rabatten udfases i forbindelse med overgangen til rejsekort.

### **Implementering af pendlerprodukter**

Siden 1. april 2017 har det været muligt at bestille både pendlerkort (fast strækning fra A-B) og pendler kombi (faststrækning A-B kombineret med et personligt rejsekort classic).

Mens pendlerkortet har været implementeret på Sjælland, siden januar 2017, er FynBus det første trafikselskab, som har introduceret pendler kombi på markedet pr. 1. april 2017. Sydtrafik forventer at implementere produkterne pr. 1. maj 2017, mens pendler kombi introduceres på Sjælland ultimo maj 2017.

Antallet af FynBus Rejsekort kombi og pendler er ultimo april ca. 950. Heraf er ca. 310 pendler kombi og 640 pendlerkort. I tillæg hertil er der ca. 500 blanketter, som er i oprettelsesprocessen, heraf er der ca. 400 blanketter som vedrører pendlerkort.

FynBus har i alt ca. 10.000 periodekort, som skal konverteres til et rejsekortprodukt. Administrationen vurderer, at størstedelen af periodekortkunderne vil konvertere deres kort til enten et pendlerkort eller et pendler kombi.

### **3. parts finansierede periodekort**

For udvalgte kundegrupper, som har et dagligt rejsebehov, udsteder FynBus i dag et personligt periodekort med en 3. part som betaler. Blandt disse kundegrupper kan det f.eks. være CSV (undervisningsværksteder for unge og voksne med fx fysiske eller psykiske handicap), flygtninge til sprogskoler m.v., hvor periodekortet f.eks. betales af en kommune.

Disse kort udstedes fremadrettet som pendlerkort og fortsat med mulighed for at have en 3. part som betaler.

### **Kundevendte aktiviteter**

Rejsekortbussen kører ikke længere rundt på Fyn. Til gengæld er der fortsat tryk på de øvrige kundevendte kanaler som FynBus kundecentre, kampagnelokalet, hotline telefon og call center.

Der ydes fortsat daglig personlig betjening af mange kunder, i kampagnelokalet ca. 200 kunder, Kundecentret ca. 275 kunder, hotline telefonen ca. 100 kunder og call center ca. 75 kunder. Der har været en lille nedgang i aktiviteten fra starten af april måned.

FynBus har etableret salgssteder fordelt over hele Fyn, der kan sælge rejsekort anonymt og tanke alle rejsekorttyper op. I alt etableres der 20 steder. Oversigten over salgssteder findes på [www.FynBus.dk/salgssteder](http://www.FynBus.dk/salgssteder).

I Middelfart er FynBus i gang med at undersøge muligheder for at etablere et salgssted, da DSB lukker til sommer.

I forhold til FynBus normale normering er der i implementeringsperioden opnormeret med studerende i kampagnelokalet og på hotline telefonen, der begge forventes nedlagt, når rejsekortet er fuld implementeret i juni 2017. Derudover har der også været en ekstraordinær opnormering i kundecentret på grund af blandt andet ekstraordinære langtidssygemeldinger.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Tager orienteringen til efterretning

**Vedtagelse:**

*Orienteringen blev taget til efterretning.*

## 7. Kontrol af flexkørsel

**Resumé:**

*Bestyrelsen orienteres om kontroller på flextrafik-området.*

**Sagsfremstilling:**

Bestyrelsen blev på bestyrelsesmødet den 1. februar 2017 orienteret om kontroller af tilbudsgivere i forbindelse med indgåelse af kontrakterne FG5 og FV5. Efterfølgende vil der i kontraktperioden blive udført kontroller i overensstemmelse med de retningslinjer, bestyrelsen tidligere har udstukket. FynBus mødes imidlertid lejlighedsvis med krav om yderligere kontroller, hvorfor der ses et behov for en nærmere beskrivelse af de kontroller, der udføres af FynBus.

I bilag 7.1 ses en oversigt over de krav, der stilles til entreprenører på flextrafik-området.

Kravene er opdelt i:

- krav, som følger af lov
- krav, som følger af kontrakten mellem FynBus og entreprenør.

### **Krav, som følger af lov**

Lovmæssige krav kontrolleres af andre myndigheder – eksempelvis trafikstyrelsen, politi, SKAT.

FynBus mødes lejlighedsvis med forventninger om at kontrollere disse krav.

Idet bemyndigelsen til at kontrollere disse krav ligger hos andre myndigheder, foretager FynBus ingen kontrol heraf, men kan orientere den relevante myndighed om forholdet.

### **Krav, som følger af kontrakten mellem FynBus og entreprenør**

FynBus har i vidt omfang valgt at indarbejde strengere krav i kontrakterne med entreprenørerne, end hvad der følger af lov. Disse krav kontrolleres af FynBus.

Eksempelvis er arbejdsklausulen et kontraktmæssigt - og ikke et lovmæssigt - krav, hvorfor arbejdsklausulen kontrolleres af FynBus.

I bilag 7.2 findes en detaljeret beskrivelse af disse kontroller for så vidt angår FG5 og FV5.

FR-kørsel, der planlægges i C-plan, vil ligesom FG- og FV-kørslen blive kontrolleret. Kontrollen af FR-kørslen vil ske ud fra principperne i bilag 7.2 i det omfang, det er relevant for denne type kørsel.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at

- Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

### **Vedtagelse:**

*Orienteringen blev taget til efterretning.*

### **Bilag**

7.1. Krav til Flextrafik entreprenører i FynBus

7.2. Kontrolforanstaltning i Flextrafik

## 8. Udvikling i priser på flexkørsel

### **Resumé:**

*FynBus administration har udarbejdet notat over prisudviklingen i tilbud på flextrafik på Fyn. Notatet tager udgangspunkt i vognmænd, som har indgået kontrakt med FynBus fra 2014-2017. Med udgangspunkt i tilbudspriserne fra de seneste tre udbud i perioden fra 2014 - 2017 fremlægges orientering om den generelle udvikling i priserne samt prisernes udvikling fordelt på overenskomstforhold, tilladelsestyper samt hjemsted.*

### **Sagsfremstilling:**

I forbindelse med bestyrelsesmødet den 22. maj 2014 fremlagde FynBus en orientering om udvikling i taxabranchen på Fyn for perioden mellem 2007 - 2014.

FynBus har nu udarbejdet et notat, som tager udgangspunkt i perioden fra 2014 - 2017.

Notatet undersøger den generelle prisudvikling samt udviklingen i priserne fordelt på overenskomstforhold, tilladelsestyper samt hjemsted.

I perioden fra 2014 - 2017 er der en svagt faldende tendens på tilbudspriserne pr. køretime. Herudover er der i notatet belæg for generelt lavere priser for vognmænd med OST-tilladelser end øvrige vognmænd. En sammenligning mellem overenskomstforhold samt tilladelsestyper viser, at vognmænd med OST-tilladelse uden ansatte medarbejdere og ikke organiserede vognmænd med OST-tilladelser generelt har de laveste priser. I notatet kan der ikke påvises en entydig sammenhæng mellem hjemsted og priser i de forskellige udbud.

Herudover kan det konkluderes, at der i perioden fra 2014-2017 har været et mindre fald i priserne;

- For garantivogne har der været et fald på 1.1 % i gennemsnitprisen, og de laveste priser er faldet med 3.6%
- For variable vogne har der været et fald i gennemsnitsprisen på 1.9 %, og de laveste priser er faldet med 7.63 %

Antallet af tilbud har været stigende i samme periode, hvorfor det kan konkluderes, at der er en større konkurrence på markedet.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at:

- Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

## **Vedtagelse:**

*Orienteringen blev taget til efterretning.*

## **Bilag 8.1. Udvikling i priser på flexkørsel**

## **9. Olieswap**

### **Resume:**

*Nærværende sagsfremstilling fremlægger en status på de økonomiske konsekvenser af aftalen mellem FynBus og Danske Bank om olieswap. I forbindelse med bestyrelsesmødet den 28. juni 2017 tages der endelig stilling til en afdækning 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 Trafikselskabernes omkostningsindeks, som regulerer udgifterne for busdriften i det kommende budgetår.

Trafikselskabernes 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 listepriiser, som også indeholder afgifter til staten, kan en stigning på 100 % i oliepriserne, før afgifter, kun måles med en stigning på 25-40 % i omkostningsindekset.

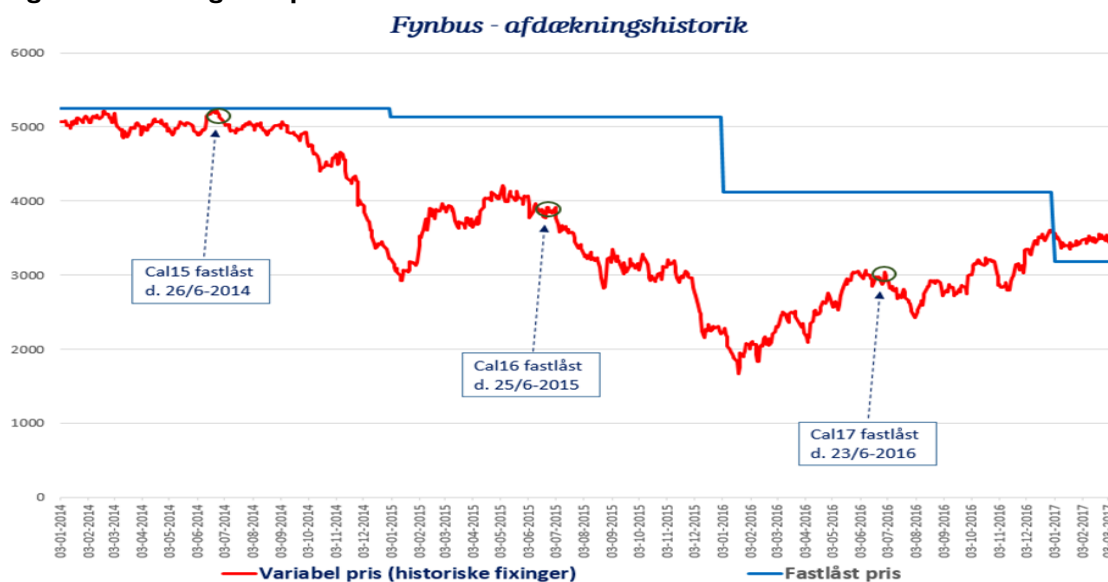
Ud fra et hensyn til større budgetsikkerhed har FynBus indgået aftale med Danske Bank om olieswap. Ved en aftale om olieswap, sikrer FynBus sig mod udsving i prisen på diesel i forhold til det budgetterede prisniveau.

Risikoafdækningen fungerer i hovedprincippet således:

- Hvis betalingen til entreprenører stiger som følge af stigende oliepriser, vil FynBus få re-funderet 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 besparede beløb tilbage til Danske Bank.

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

Figur I. Udvikling i olieprisen



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

Som det fremgår af figur I, 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:

- 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. Det svarer til 19,7 mio. kroner.

Figur I. viser at olieprisen i det første kvartal i 2017 er højere end olieprisen, som FynBus har budgetteret med. Dette betyder derfor, at FynBus har modtaget 0,4 mio. kroner for de første tre måneder i 2017.

Sagen fremlægges bestyrelsen til orientering med henblik på endelig vedtagelse om anvendelse af olieswap i 2018 på bestyrelsesmødet den 4. juni 2017.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at:

- Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:**

*Orienteringen blev taget til efterretning.*

## **10. Præsentation af kundetilfredshedsundersøgelse 2017**

**Resumé:**

*FynBus har siden 2008 gennemført en årlig kundetilfredsundersøgelse blandt buskunderne i henholdsvis regionalbusser, Odense Bybusser og Svendborg Bybusser. Fra 2012 fra 2017 har FynBus præsenteret konstante resultater indenfor såvel kundetilfredshed, kundeloyalitet og kundernes opfattelse af FynBus' image. Administrationen præsenterer her resultatet af seneste tilfredshedsundersøgelse.*

**Sagsfremstilling:**

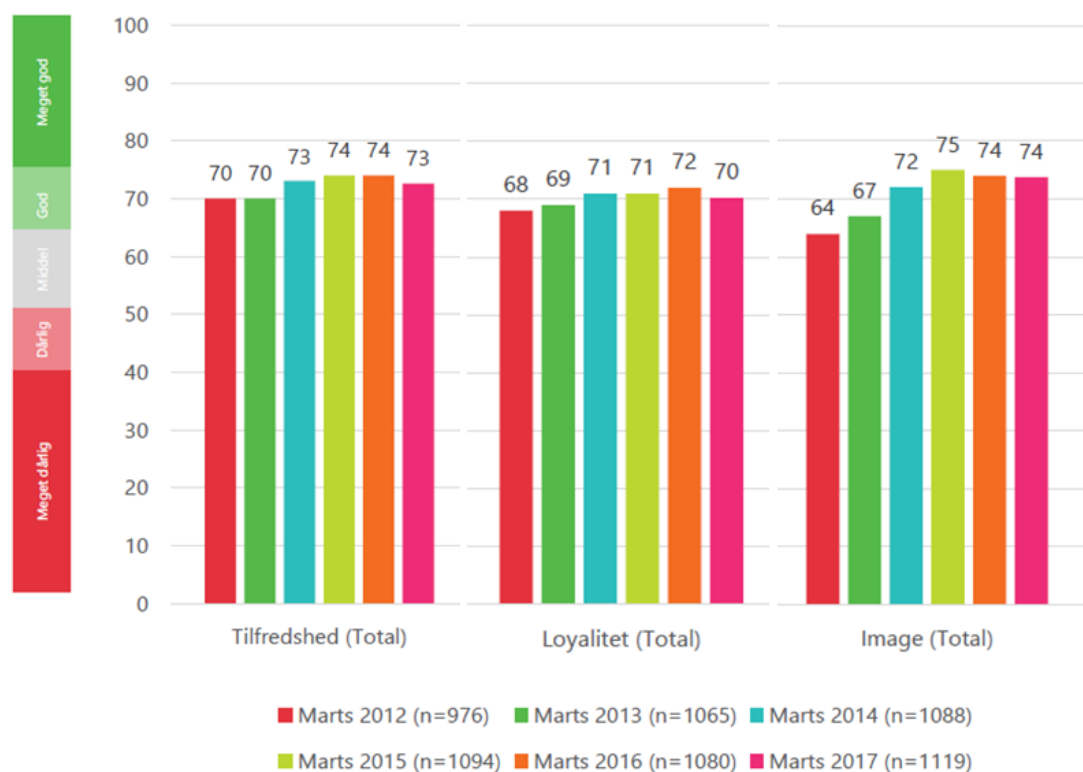
Hvert år interviewes omkring 1.100 personer af et udvalgt analyseinstitut. Der gives hermed et øjebliksbillede af tilfredsheden blandt en repræsentativ del af buskunderne.

Formålet med undersøgelsen er dels at dokumentere resultaterne af årets indsatser og at få input til nye indsatser og kvalitetsforbedringer.

I undersøgelsen spørges til tilfredshed, loyalitet og image, ligesom der også spørges til en lang række andre områder, der alle omhandler kundernes opfattelse af FynBus.



Figur 2. FynBus' kundetilfredshedsundersøgelse, 2012-2017 på et indeks mellem 0 og 100.



Resultatet af årets undersøgelse er på stort set samme høje niveau som tidligere år. Af ovenstående figur I. fremgår det, at:

- Den samlede tilfredshed er gået et point tilbage i forhold til sidste år, men ligger fortsat højt på skalaen i kategorien 'god'. På et indeks mellem 0-100 er den samlede tilfredshed 73 i forhold til år 2016, hvor den befandt sig på 74.
- Kundernes loyalitet, som er udtryk for, om kunderne vil vende tilbage, og om de anbefaler bussen til andre, befinder sig også fortsat i kategorien god, men er gået to point tilbage og har således et indekstal på 70 i modsætning til år 2016, hvor indekstallet var 72.
- Kundernes opfattelse af FynBus' image er på samme høje niveau som foregående år, og er således tæt på kategorien 'meget god' med et indekstal på 74. Kundernes opfattelse af FynBus defineres som troværdighed, pålidelighed og omdømme.

Af undersøgelsen kan det udledes, at der skal være fokus på nedenstående områder:

- Bussens overholdelse af køreplanen
- Information om forsinkelser og aflysninger
- Billetsystemet.

- Det nuværende rutenet
- Turens varighed

FynBus har på nuværende tidspunkt iværksat initiativer, der har til formål at øge tilfreds-  
den indenfor de konkrete områder.

Resultaterne af den seneste kundetilfredshedsundersøgelse præsenteres på mødet.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Tager orienteringen til efterretning

**Vedtagelse:**

*Orienteringen blev taget til efterretning.*

**Bilag:**

10.1 FynBus Kundetilfredshedsundersøgelse, 2017.

**11. Meddelelser**

- Organisering af letbanen i Odense
- Danske Busvognmænd – busser og bremsere. Bilag 11.1 og 11.2.
- Center for familie og unge, Odense Kommune – gratiskørsel for SSP medarbejdere
- Status på Takst Vest
- Europæisk mobilitetsuge – 16. – 22. september 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