

REFERAT

FYNBUS BESTYRELSE

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9

Fredag den 22. juni 2018 kl. 09.00 – 11.00

Sags nr.: 201806-19418

Deltagere:

Morten Andersen, Nordfyn
Poul Andersen, Region Syddanmark
Bo Libergren, Region Syddanmark
Leif Rothe Rasmussen, Assens
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Jesper Hempler, Kerteminde
Regitze Tilma, Middelfart
Per Jespersen, Nyborg
Anders W. Berthelsen, Odense

AFBUD

Repræsentantskabsmedlemmer:

Jan Ole Jakobsen, Langeland
Flemming Madsen, Svendborg

Administration:

Direktør Carsten Hylborg Jensen
Kontraktchef Ingrid Dissing
Økonomichef Søren Junker

INDHOLD

Indhold	2
Sager til beslutning:	3
1. Budgetforslag 2019 og forventet regnskab 2018 efter 4 mdr.	3
2. Etablering af Kontrolpanel i forbindelse med Arbejdsklausul	14
3. Udbud af lokal buskørsel på Langeland	16
4. Rejseregler for flexkørsel.....	18
5. Projekt - Frit Flow i busserne	22
Sager til drøftelse:.....	24
Sager til orientering:.....	24
6. Flextrafik - Brug af underleverandører.....	24
7. Meddelelser	27
8. Eventuelt.....	27

SAGER TIL BESLUTNING:

1. BUDGETFORSLAG 2019 OG FORVENTET REGNSKAB 2018 EFTER 4 MDR.

Resumé:

Administrationen fremlægger budgetforslag 2019 (BF2019) med budgetoverslag for 2020 – 2022 til godkendelse. Derudover fremlægges forventet regnskab 2018 (FR2018) efter 4 mdr. til orientering.

Indtægterne i FR2018 er 6,4 mio. kr. mindre end budgetteret, hvilket skyldes et større passagerfrafald end forventet. Det er særligt på fastprisprodukterne, der er sket tilbagegang.

Udgifterne til rutekørsel i FR2018 er 5,3 mio. kr. større end budget. Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks er steget 1,2 % mere end forventet på budgettidspunktet. Endvidere er der en stigning i antal køreplantimer på 6.000 timer i forhold til budget.

Fællesudgifterne i FR2018 er 3,1 mio. kr. højere end budget og skyldes engangsudgifter til GDPR, datawarehouse, passageranalyse mv.. Merforbruget dækkes af tidligere års opsparede mindreforbrug af rammen.

Ejerbidrag til telekørsel er i FR2018 2,0 mio. kr. lavere end budget og skyldes en forventning om 8.000 færre ture end budgetteret.

Det forventede regnskab for den visiterede kørsel, Flextrafik, er et merforbrug på 0,5 mio. kr. på trods af færre ture, da især specialskolekørslen er dyrere.

Der tages først stilling til ændring af takster i forbindelse med budgetprocessen. Indtægterne i BF2019 er derfor på niveau med FR2018, da der også er forudsat uændret passagertal.

Kørselsudgifterne er fremskrevet med 1,3 % i henhold til Trafikselskabernes i Danmarks forventninger. Udgifterne er beregnet på samme køreplaner som FR2018 – udgifterne forventes øget med 3,1 mio. kr.

Fællesudgifterne i BF2019 er beregnet ud fra prisfremskrivning på 2,1 % af den ordinære ramme samt uændrede udgifter til Rejsekort.

Ejerbidraget til telekørsel er beregnet til at blive 1,9 mio. kr. højere end FR2018 – flere kommuner overvejer justeringer i servicetilbuddet, det vil påvirke tallene i det endelige budget.

Budgetforslaget for flexkørsel er beregnet til at være 1,2 mio. kr. højere end FR2018. Kørslen skal i udbud i 2019 og det kan påvirke priserne. I forbindelse med udarbejdelsen af udbudsgrundlaget er indhentet korrigerede tal og Kerteminde Kommune har besluttet at hjemtage faste kørsler.

Det har ikke været tidsmæssigt muligt at opdatere grundlaget for BF2019 i overensstemmelse hermed.

Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger budgetforslag 2019 med budgetoverslag for 2020 – 2022 til godkendelse. Derudover fremlægges forventet regnskab 2018 efter 4 mdr. til orientering.

Budgetforslaget fremsættes jf. det økonomiske årshjul, så det kan indgå i budgetforberedelsen i Region Syddanmark og kommunerne. Det endelige budget 2019 med budgetoverslagsårene 2020 til 2022 skal i henhold til Lov om Trafikselskaber godkendes af bestyrelsen senest den 15. september.

Forventet regnskab 2018 er kommenteret i bilag 1.1 ud fra udviklingen fra 2015 og frem, samt budget 2018. Budgetforslag 2019 er kommenteret i bilag 2.1, i forhold til forventet regnskab 2018. I bilag 1.3 er beskrevet de forudsætninger og usikkerheder, som forventet regnskab 2018 og budgetforslaget er udarbejdet på baggrund af.

Budgetforslag 2019 og forventet regnskab 2018 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

FORVENTET REGNSKAB 2018

Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2015 til forventet regnskab 2018

Mio. kroner (årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
Busdrift								
Indtægter	-237,2	-232,3	-230,6	-221,2	-214,7	100	91	97
Kørselsudgifter	515,3	499,9	478,3	490,6	495,9	100	96	101
Fællesudgifter	63,6	70,0	76,3	75,5	76,9	100	121	102
Ejerbidrag busdrift	341,8	337,6	323,9	345,0	358,0	100	105	104
Telekørsel								
Indtægter	-2,2	-2,5	-2,6	-2,7	-2,7	100	123	99
Kørselsudgifter	15,3	18,0	17,4	18,0	16,9	100	110	94
Fællesudgifter	5,9	6,7	6,1	6,3	6,3	100	107	99
Ejerbidrag telekørsel	19,0	22,2	20,9	21,7	20,5	100	108	95
Ejerbidrag i alt	360,8	359,8	344,8	366,6	378,5	100	105	103

Mio. kroner (årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
Busdrift								
Indtægter	-237,2	-232,3	-230,6	-221,2	-214,7	100	91	97
Kørselsudgifter	515,3	499,9	478,3	490,6	495,9	100	96	101
Fællesudgifter	63,6	70,0	76,3	75,5	76,9	100	121	102
Ejerbidrag busdrift	341,8	337,6	323,9	345,0	358,0	100	105	104
Telekørsel								
Indtægter	-2,2	-2,5	-2,6	-2,7	-2,6	100	120	96
Kørselsudgifter	15,3	18,0	17,4	18,0	16,3	100	106	90
Fællesudgifter	5,9	6,7	6,1	6,3	6,0	100	103	95
Ejerbidrag telekørsel	19,0	22,2	20,9	21,7	19,7	100	104	91
Ejerbidrag i alt	360,8	359,8	344,8	366,6	377,7	100	105	103

Ejerbidraget, som er Region Syddanmarks og kommunernes årlige betaling til FynBus, forventes i 2018 at udgøre 377,7 mio. kr. Det er en merudgift på 11,1 mio. kr. svarende til 3 % højere end budgetteret. Udviklingen fra 2015 til 2018 viser, at ejerbidraget i løbende priser er steget med 5 %.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Passagerindtægterne er faldet med 9 % fra 2015 – 2018, svarende til 22,5 mio. kr. Årene 2016 og 2017 er påvirket af ekstraordinære indtægter fra Bus&Tog-samarbejdet, da der ikke var slutafregnet for perioden 2013-2016 på grund af uenighed om afregningsgrundlaget mellem parterne.

Odense Kommune har det største indtægtsfald fra 2015 til 2018 på 11 mio. kroner, jf. nedenstående tabel 2.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2015 til forventet regnskab 2018

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
FynBus	-237,0	-232,3	-230,6	-221,2	-214,7	100	91	97
Region Syddanmark	-126,9	-124,8	-126,9	-115,1	-119,0	100	94	103
Assens	-4,4	-4,3	-3,7	-4,1	-3,6	100	81	87
Faaborg - Midtfyn	-4,1	-4,0	-3,8	-3,9	-3,5	100	86	91
Kerteminde	-1,9	-1,8	-1,8	-1,8	-1,6	100	87	91
Langeland	-2,7	-2,7	-2,1	-2,2	-1,8	100	68	83
Middelfart	-3,0	-2,9	-3,0	-2,8	-2,7	100	92	100
Nordfyn	-3,6	-3,4	-3,1	-3,2	-2,9	100	83	91
Nyborg	-3,4	-3,5	-3,3	-3,4	-3,1	100	92	92
Odense	-77,5	-75,4	-72,3	-74,9	-66,5	100	86	89
Svendborg	-9,6	-9,6	-10,6	-9,7	-9,8	100	102	101

Anm: Ærø er klippet ud af regnskabstallet for FynBus i 2015

Årsagen til faldet i indtægterne er hovedsageligt mindreindtægterne fra fastprisprodukter (Pendler- Skole og Ungdomskort).

Fra 2015 til 2018 forventes et passagerfald på 18 % på overordnet niveau. Det er Region Syddanmark, Kerteminde Kommune og Odense Kommune, der har det største passagerfrafald.

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte udvikling.

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2015 til forventet regnskab 2018

Passagerer (1.000)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
FynBus	18.199	17.536	15.537	15.862	14.924	100	82	94
Region Syddanmark	7.192	6.994	5.853	6.434	5.522	100	77	86
Assens	344	335	345	332	355	100	103	107
Faaborg - Midtfyn	394	381	366	344	374	100	95	109
Kerteminde	211	195	167	170	158	100	75	93
Langeland	300	307	282	290	267	100	89	92
Middelfart	187	178	166	172	170	100	91	99
Nordfyn	376	360	347	339	354	100	94	104
Nyborg	324	331	313	330	307	100	95	93
Odense	7.971	7.556	6.841	6.570	6.585	100	83	100
Svendborg	900	899	857	881	832	100	92	94

Årsagen til, at passagertallet falder mere end indtægterne, er færre omstigninger i trafiksystemet, især i Odense.

Fra marts 2018 er FynBus indgået i Takst Vest-samarbejdet. Det betyder, at priser og billetter bliver ensartede på tværs af trafiksselskaberne vest for Storebælt. Samlet set hæves priserne ikke i 2018, men der er sket mindre tekniske tilpasninger af takster som følge af takstharmoniseringen.

Entreprenørudgifter

I perioden fra 2015-18 er entreprenørudgifterne faldet med 3 % svarende til 13,3 mio. kr. Det skyldes især billigere kørselskontrakter for Odense Kommune og Region Syddanmark, hvor kontrakterne med start i henholdsvis 2015 og 2016 blev mere end 20 mio. kr. billigere pr. kontrakt pr. år.

Tabel 4 herunder viser tallene for alle ejere.

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2015 til forventet regnskab 2018

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
FynBus	509,2	497,7	478,3	490,6	495,9	100	97	101
Region Syddanmark	204,7	203,4	182,6	189,1	189,9	100	93	100
Assens	16,5	16,8	16,2	15,4	15,5	100	94	100
Faaborg - Midtfyn	17,0	17,0	21,3	23,2	23,7	100	140	102
Kerteminde	6,8	6,7	6,6	6,5	6,7	100	98	102
Langeland	7,6	7,4	7,3	7,5	7,3	100	96	97
Middelfart	10,1	10,2	10,2	11,2	11,3	100	112	101
Nordfyn	16,3	15,1	13,8	14,0	14,1	100	87	101
Nyborg	13,9	13,4	13,3	13,4	13,7	100	98	102
Odense	186,5	177,9	177,2	180,4	184,1	100	99	102
Svendborg	29,8	29,8	29,7	29,9	29,6	100	99	99

I forhold til budget 2018 er kørselsudgifterne i regnskabet 1 % højere, svarende til 5,3 mio. kr. De væsentligste årsager er, at køreplantimetallet er ca. 6.000 timer højere end budgetteret samt en øget stigning i Trafikselskaberne i Danmarks' entreprenørindeks på 1,2 %, svarende til 5,5 mio. kroner ud over den budgetterede stigning på 0,7 %.

Kørselsudgifterne for Odense Kommune og Region Syddanmark er henholdsvis 7,1 og 7,3 mio. kr. højere end i 2017.

Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken region eller de enkelte kommuner. Det vil sige udgifter til FynBus' administration, billetsystem med mere.

Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret, målt i faste priser. I forbindelse med overgangen til rejsekortet har der siden 2016 været merudgifter til Rejsekort A/S. Udgifter som ligger ud over den ordinære ramme. Merudgiften viser forskellen mellem FynBus tidligere billetteringssystem og Rejsekort A/S.

Fra forventet regnskab 2018 foreslås rammen nedskrevet fra 65,6 mio. kroner til 60,9 mio. kroner. Derved vil de samlede udgifter til Rejsekortet A/S fremgå med fuldt beløb og vil fremover ikke påvirke FynBus' ordinære ramme. Udgifterne i forventet regnskab 2018 til Rejsekort A/S er på niveau med budgettet.

Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer.

Se samlede fællesudgifter i tabel 5 nedenfor.

Tabel 5: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2015 til forventet regnskab 2018

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
Driftsrelaterede udgifter	11,1	10,7	8,3	7,8	8,1	100	73	103
Salgsrelaterede udgifter	14,2	16,2	15,9	15,9	16,6	100	117	105
Administrative udgifter	36,6	34,9	39,4	41,9	39,3	100	107	94
Ordinær ramme	61,9	61,8	63,7	65,6	64,0	100	103	98
Ekstra udgifter Rejsekort	0,0	5,6	10,3	9,8	14,2			
Rammestyring / Overførsel	0,7	1,3	0,8	0,0	-3,1			
Anlægsudgifter	1,0	1,2	1,5	0,1	1,8	100	188	1.440
I alt	62,7	68,8	74,8	75,4	75,1	100	120	100

I 2018 forventes et merforbrug på 3,1 mio. kroner ud over den ordinære ramme, som følge af ekstraordinære udgifter til bl.a. datawarehouse, planlægningssystem, passageranalyse og persondata-forordning, samt en længere indfasningsperiode med dobbelt drift i forbindelse med rejsekortet og konsekvenser af Takst Vest.

Merudgiften kan dækkes af de seneste års opsparring under rammestyringsprincippet for den ordinære ramme.

Derudover godkendte bestyrelsen i september 2017 et delvist eksternt finansieret anlægsprojekt til forbedret trafikinformation på de store fynske stationer. FynBus' andel på 1,0 mio. kroner til projektet, der støttes af statslig pulje, var ikke indeholdt i budget 2018.

De aktuelle anlægsprojekter er:

- Kapacitetsstyring 0,5 mio. kroner
- Forbedring af Trafikinformation, samlet projektsum 2,3 mio. kroner
- Økonomiintegration 0,1 mio. kroner (overføres da regionens økonomisystem er udskudt til 2019)

Telekørsel

Ejerbidraget til telekørsel for perioden 2015 til 2018 er steget med 8 %. Især Nordfyn Kommune og Faaborg-Midtfyn Kommune har i denne periode haft de største stigninger.

Samlet set forventes imidlertid et fald i 2018, i forhold til budgettet, på 1,2 mio. kr. Der er store forskelle i udviklingen i den enkelte kommune.

I nedenstående tabel 6 ses udviklingen på ejerniveau.

Tabel 6: Samlede telekørselsudgifter i perioden 2015-18 i løbende priser

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R 2015	R 2016	R 2017	B 2018	FR 2018	R 2015	FR 2018	FR 2018 / B 2018
FynBus	19,0	22,2	20,9	21,7	20,5	100	108	95
Region Syddanmark	1,2	1,2	1,1	1,1	1,0	100	84	89
Assens	4,8	5,3	4,9	4,9	4,3	100	90	88
Faaborg - Midtfyn	4,0	4,8	4,4	4,3	4,7	100	118	110
Kerteminde	1,9	2,0	1,7	1,7	1,7	100	91	102
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	100	138	250
Middelfart	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	100	105	104
Nordfyn	2,7	4,5	5,1	6,1	5,2	100	197	86
Nyborg	0,8	0,7	0,6	0,6	0,7	100	90	121
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	100	350	93
Svendborg	2,6	2,4	1,8	1,9	1,5	100	60	82

Pga opgørelse i mio. kr. kan små ændringer give store procentuelle afvigelse i forhold til indekstallene.

Flextrafik

Nedenstående tabel 7 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2015 – 2018. Der er sket et fald på 18 %, som hovedsageligt skyldes, at Odense Kommune i 2015 trak den visiterede kørsel hjem, med undtagelse af handicapkørsel og telekørsel.

Derudover er der sket mindre forskydninger i forbindelse med, at kommunerne har lagt ny kørsel ind til Fyn-Bus eller trukket kørsel hjem. Efter budgetlægningen er ordningen vedr. handicapkørsel blevet udvidet til også at omfatte svagtseende, hvorfor der i 2018 forventes en stigning i antal personture.

Tabel 7: Antal personture 2015-18

Antal personture	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	R2015	FR2018	FR2018 / B2018
Handicapkørsel	119.712	123.704	129.754	126.761	131.643	100	110	104
Anden kørsel	511.885	295.141	287.251	316.241	291.978	100	57	92
Handicap- og anden kørsel	631.597	418.845	417.005	443.002	423.621	100	67	96
Telekørsel*	138.753	165.315	163.867	171.790	163.346	100	118	95
I alt	770.350	584.160	580.872	614.792	586.967	100	76	95
Siddende patientbefordring	224.114	226.614	232.782	241.271	229.026	100	102	95
I alt	994.464	810.774	813.654	856.063	815.995	100	82	95

*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.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår i tabel 8 herunder.

Tabel 8: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (årets priser)	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	R2015	FR2018	FR2018 / B2018
Indtægter	-6,7	-7,0	-7,2	-7,1	-7,0	100	105	98
Entrepenørudgifter	96,8	67,0	72,9	74,8	75,1	100	78	100
Flex udgifter, netto	90,1	60,0	65,7	67,6	68,1	100	76	101
Fællesudgifter	24,6	21,0	18,9	19,1	19,2	100	78	101
Ejerbidrag	114,7	81,0	84,6	86,8	87,3	100	76	101

Det ses, at ejerbidraget for forventet regnskab 2018 udgør 87,3 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 0,5 mio. kroner eller 1 % i forhold til budget 2018.

Forskydningerne i ejerbidrag i perioden fra 2015-18 skyldes ændringer i aktiviteten. Det samme er tilfældet for forskelle mellem budget og regnskab. Budgettet bygger på kommunernes forventninger til antallet af ture, mens forventet regnskab bygger på de faktisk udførte ture i 1. kvartal 2018.

Udviklingen i fællesudgifterne ses i nedenstående tabel 9. Forventet regnskab 2018 for fællesudgifterne er 25,5 mio. kroner, hvilket er budgetbalance. Fra 2015 til 2018 falder udgifterne med 20 %. Dette skyldes at Odense Kommune hjemtager kørsel i 2015 samt opstart af C-plan fra 2017.

Tabel 9: Oversigt fællesudgifter for tele- og flexområdet

Mio. kroner (årets priser)	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	R2015	FR2018	FR2018 / B2018
Fællesudgifter, Telekørsel	5,9	6,7	6,1	6,3	6,3	100	107	99
Fællesudgifter, flexområdet	24,6	21,0	18,9	19,1	19,2	100	78	101
Fællesudgifter, i alt	30,4	27,6	25,0	25,5	25,5	100	84	100

Udviklingen i fordelingen af fællesudgifter pr. persontur for de enkelte kørselstyper fremgår af nedenstående tabel 10.

Tabel 10: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner (årets priser)	R2015	R2016	R2017	B2018	FR2018	R2015	FR2018	FR2018 / B2018
Faste fællesudgifter								
Kommunal kørsel	21,80	24,90	23,50	22,89	24,40	100	112	107
Siddende patientbefordring	25,40	26,90	26,80	26,78	28,02	100	110	105
Variable fællesudgifter								
SBH-kørsel	14,20	11,30	10,60	10,67	10,83	100	76	101
Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbåame hjælpemidler og § -kørsel	8,90	7,10	6,60	6,67	6,77	100	76	101
Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elewkørsel	10,70	8,50	7,90	8,00	8,12	100	76	102
Specialskekørsel	17,80	14,10	13,20	13,34	13,53	100	76	101
Telekørsel	21,30	16,90	15,90	16,00	16,24	100	76	102
Samlede fællesudgifter								
SBH-kørsel	36,00	36,20	34,10	33,56	35,23	100	98	105
Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbåame hjælpemidler og § -kørsel	30,70	32,00	30,10	29,56	31,17	100	102	105
Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elewkørsel	32,50	33,40	31,40	30,89	32,52	100	100	105
Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elewkørsel - Cplan			22,90	20,97	22,59	100	0	108
Specialskekørsel	39,60	39,00	36,70	36,23	37,93	100	96	105
Specialskekørsel - Cplan			28,20	26,30	28,00	100	0	106
Telekørsel	43,10	41,80	39,40	38,89	40,64	100	94	104

Det fremgår af tabellen, at forventningen til faste fællesudgifter i 2018 for kommunal kørsel er højere end budgetteret og højere end regnskab 2017, samt at forventning for fællesudgifter for siddende patientbefordring er lidt højere end budgetteret og sidste års regnskab.

Det skyldes, at der på nuværende tidspunkt forventes færre ture men samme udgift til administrationen samt ændret C-Plan rabat.

BUDGETFORSLAG 2019

Budgetforslag 2019 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2018. I tabellen herunder vises hovedtallene for bus- og telekørsel.

Tabel 11: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2016 til budgetforslag 2019

Mio. kroner (årets priser)	R 2016	R 2017	FR 2018	BF 2019	BF 2019 / FR 2018
Busdrift					
Indtægter	-232,3	-230,6	-214,7	-215,4	100
Kørselsudgifter	499,9	478,3	495,9	498,0	100
Fællesudgifter	70,0	76,3	76,9	76,8	100
Ejerbidrag busdrift	337,6	323,9	358,0	359,4	100
Telekørsel					
Indtægter	-2,5	-2,6	-2,7	-3,0	111
Kørselsudgifter	18,0	17,4	16,9	18,6	110
Fællesudgifter	6,7	6,1	6,3	6,7	107
Ejerbidrag telekørsel	22,2	20,9	20,5	22,4	109
Ejerbidrag i alt	359,8	344,8	378,5	381,7	101
Produktion					
Driftsbusser	341	337	339	339	100
Køreplantimer	625.194	617.934	619.001	617.704	100
Køreplankm.	18.670.170	18.666.821	18.565.163	18.269.985	98
Service timer telekørsel	30.409	30.514	31.394	33.333	106
Direkte rejsekm. telekørsel	1.186.920	1.157.201	1.146.896	1.223.438	107

Passagerindtægter og passagerudvikling

Efter indtrædelse i Takst Vest sker takstreguleringer i samarbejde med de andre trafiksekskaber. På nuværende tidspunkt er der ikke vedtaget forslag om eventuelle takststigninger, hvorfor indtægterne holdes uændret i forhold til forventet regnskab 2018. Ved fremlæggelsen af endeligt budget 2019 vil effekten af en takststigning kunne indregnes.

Passagerudviklingen forventes at fastholde sit nuværende niveau på baggrund af tre måneders data fra Rejsekort A/S, som ligger på niveau med 2. halvår 2017. Dette ses af tabel 12 nedenfor.

Tabel 12: Udviklingen i passagerer for perioden regnskab 2016 til budgetforslag 2019

Passagerer (1.000)	R 2016	R 2017	FR 2018	BF 2019	BF 2019 / FR 2018
Passagerer rutekørsel	17.536	15.537	14.924	14.924	100

Entreprenørudgifter

Budgetforslag 2019 er udarbejdet på baggrund af de nuværende køreplaner, da de køreplaner, som træder i kraft efter sommerferien, endnu ikke foreligger i deres endelige form. Herudover er vejarbejderne i Odenses påvirkning på køreplanerne endnu ukendt.

Kontraktudgifterne er reguleret med Trafikselskaberne i Danmarks entreprenørindeks, som i forhold til forventet regnskab 2018 forventes at stige med 1,3 %, svarende til ca. 6 mio. kroner. Den variable kørsel (ekstrabusser) forventes at falde med 2,3 mio. kroner.

Endvidere forventes antal køreplantimer at falde med ca. 1.200 timer. Dette er bl.a. en konsekvens af nye kontrakter på lokalruterne i Assens Kommune og Svendborg Kommune.

Tabel 13: Bruttoudgifter til rutekørsel for perioden regnskab 2016 til budgetforslag 2019

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	FR 2018	BF 2019	BF 2019 / FR 2018
FynBus	497,7	478,3	495,9	498,0	100
Region Syddanmark	203,4	182,6	189,9	192,9	102
Assens	16,8	16,2	15,5	16,0	103
Faaborg - Midtfyn	17,0	21,3	23,7	24,0	101
Kerteminde	6,7	6,6	6,7	6,7	101
Langeland	7,4	7,3	7,3	7,0	96
Middelfart	10,2	10,2	11,3	11,4	101
Nordfyn	15,1	13,8	14,1	14,3	101
Nyborg	13,4	13,3	13,7	13,9	101
Odense	177,9	177,2	184,1	182,5	99
Svendborg	29,8	29,7	29,6	29,3	99

Fællesudgifter

Både rammen på de ordinære fællesudgifter og udgifterne til Rejsekort A/S er pris- og lønreguleret. Dette betyder, at den ordinære fællesudgiftsramme ændres fra 60,9 mio. kroner i 2018 til 62,2 mio. kroner i 2019. Se tabel 14 herunder.

Tabel 14: Fællesudgifter 2016-2018 og budget 2019

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	FR 2018	BF 2019	BF 2019 / FR 2018
Driftsrelaterede udgifter	10,7	8,3	8,1	7,9	97
Salgsrelaterede udgifter	16,2	15,9	16,6	16,2	97
Administrative udgifter	34,9	39,4	39,3	38,1	97
Ordinær ramme	61,8	63,7	64,0	62,2	97
Ekstra udgifter Rejsekort	5,6	10,3	14,2	14,5	102
Rammestyling / Overførsel	1,3	0,8	-3,1	0,0	-
Anlægsudgifter	1,2	1,5	1,8	0,1	7
I alt	68,8	74,8	75,1	76,6	102

Telekørsel

Nedenstående tabel 15 viser ejerbidraget for telekørsel i perioden 2016 til 2019. Budgetforslag 2019 er udarbejdet med afsæt i budget 2018, hvortil ejerne er blevet bedt om tilbagemeldinger på korrektioner.

Faaborg-Midtfyn Kommune har korrigeret deres budgetforslag 2019 med en forventet stigning på ca. 10 % i turantal på grund af den seneste udvikling.

Tabel 15: Ejerbidrag for telekørsel

Telekørsel (mio. kr. i årets priser)	R2016	R2017	B2018	FR2018	BF2019	BF 2019 / B 2018
Indtægter	-2,5	-2,6	-2,7	-2,7	-3,0	109,2
Entreprenørudgifter	18,0	17,4	18,0	16,9	18,6	103,4
Fællesudgifter	6,7	6,1	6,3	6,3	6,7	105,8
Ejerbidrag Telekørsel	22,2	20,9	21,7	20,5	22,4	103,4

Flexkørsel

Hovedtal for flexkørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 16: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	B2018	FR2018	BF2019	BF 2019 / B 2018
Indtægter	-7,0	-7,2	-7,1	-7,0	-7,3	102
Entreprenørudgifter	67,0	72,9	74,8	75,1	76,3	102
Flex udgifter, netto	60,0	65,7	67,6	68,1	69,0	102
Fællesudgifter	21,0	18,9	19,1	19,2	19,5	102
Ejerbidrag	81,0	84,6	86,8	87,3	88,5	102

Note: Opgørelsen er ekskl. telekørsel og netto kørselsudgifter 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.

Budgetforslag 2019 er udarbejdet med afsæt i budget 2018, hvortil ejerne er blevet bedt om tilbagemeldinger på korrektioner. På grund af den forestående proces med udbud af kørslen kan der forekomme ændringer i både kørselsmængde og enhedspriser.

Hertil kan forekomme større ændringer afhængigt af, om kommunerne beslutter at hjemtage kørsel.

Budgetforslag 2019 er 2 % højere end budget 2018. Dette skyldes en stigning i entreprenørudgifterne og fællesudgifterne. Entreprenørudgifterne er baseret på nuværende udgifter. Det bemærkes, at nye kontrakter i marts 2019 og august 2019 kan ændre forudsætningerne og dermed udgiftsniveauet.

Af nedenstående tabel 17 fremgår kommunernes indmeldte aktivitetsniveau, som danner grundlag for budgetforslag 2019. I forhold til budget 2018 ligger budgetforslag 2019 på niveau, mens forventet regnskab 2018 ligger ca. 32.000 ture under budgetforslaget.

Tabel 17: Hovedtal Flexkørsel

Antal personture	R2016	R2017	B2018	FR2018	BF2019	BF 2019 / B 2018
Handicapkørsel	123.704	129.754	126.761	131.643	132.861	104,8
Anden kørsel	295.141	287.251	316.241	291.978	300.491	95,0
Handicap- og anden kørsel	418.845	417.005	443.002	423.621	433.352	97,8
Telekørsel*	165.315	163.867	171.790	163.346	171.790	100,0
I alt	584.160	580.872	614.792	586.967	605.142	98,4
Siddende patientbefordring	226.614	232.782	241.271	229.028	241.490	100,1
I alt	810.774	813.654	856.063	815.995	846.632	98,9

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Godkender budgetforslag 2019 og budgetoverslag 2020 – 2022.
- Tager forventet regnskab 2018 efter 4 mdr. til efterretning.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

- Bilag 1.1 Notat forventet regnskab 2018 og budgetforslag 2019
 Bilag 1.2 Regnskabstal vedr. forventet 2018 og budgetforslag 2019, samt budgetoverslag 2020 – 2022
 Bilag 1.3 Forventnings- og usikkerhedsnotat vedr. forventet regnskab 2018 og budgetforslag 2019

2. ETABLERING AF KONTROLPANEL I FORBINDELSE MED ARBEJDSKLAUSUL

Resumé:

FynBus ønsker at etablere et kontrolpanel, der skal medvirke til at udføre kontrol af, om FynBus' arbejdsklausul overholdes.

Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelse traf i 2015 beslutning om at indføre en arbejdsklausulbestemmelse i fremtidige kontraktforhold med sine samarbejdspartnere.

I forbindelse med FynBus' udførelse af kontrol af løn- og arbejdsvilkår, har FynBus på nuværende tidspunkt en aftale med arbejdsmarkedets parter om, at FynBus fremsender anonymiseret materiale til parterne. Parterne kommenterer herefter via mail på, om materialet overholder FynBus' arbejdsklausul.

Denne proces har vist sig at være langtrukket, og der kan være forskel på tilbagemeldingerne, som på nuværende tidspunkt ikke bliver drøftet yderligere parterne imellem. Derudover får arbejdsmarkedets parter ikke en tilbagemelding på, hvad kontrollen har medført.

FynBus holdt den 23. maj 2018 møde med nuværende samarbejdsparter ATAX, 3F, Kristelig Arbejdsgiverforening (KA) samt Det faglige Hus, hvor muligheden for at nedsætte et kontrolpanel blev drøftet.

Formålet med kontrolpanelet er, at FynBus og arbejdsmarkedets parter får drøftet den enkelte sag, og der på mødet opnås enighed om, hvorvidt den enkelte vognmand overholder FynBus' arbejdsklausul.

Arbejdsmarkedets parter var positivt indstillet overfor et kontrolpanel, som de kender fra Nordjyllands Trafikselskab og Movia. Deres erfaring fra dette samarbejde var, at en mødefrekvens én gang i kvartalet var det mest optimale.

Arbejdsmarkedets parter ønsker, at den vognmand, der skal kontrolleres, ikke er anonymiseret, men at medlemmerne af panelet underskriver en fortrolighedserklæring, således at der er tavshedspligt om vognmandens identitet. Chaufførernes identitet vil stadig være anonymiseret.

Administrationen anbefaler følgende forretningsgang:

FynBus følger den til enhver tid fastsatte og gældende procedure vedrørende kontrollen af løn- og arbejdsvilkår for ansatte hos en vognmand.

Der etableres, som supplement hertil, et kontrolpanel bestående af repræsentanter fra ATAX, 3F, Kristelig Arbejdsgiverforening (KA) og Det faglige Hus, som repræsenterer de største overenskomster på Fyn.

Hvis der sker ændringer i sammensætning af aftaleparterne med hensyn til, hvilke overenskomster der dækker området, kan der ske udskiftning af en eller flere af parterne.

Vognmandens identitet anonymiseres ikke. Eksterne deltagere af kontrolpanelet underskriver en fortrolighedserklæring, hvilket sikrer, at der er tavshedspligt om forholdene hos vognmanden.

Kontrolpanelet mødes en gang i kvartalet. FynBus indhenter lønsedler, ansættelsesbeviser, timesedler og e-indkomstkvitteringer. FynBus fremsender løbende materialet til paneldeltagerne, dog senest 14 dage før møde i kontrolpanelet,

Chaufførernes løn- og arbejdsvilkår samt særlige ydelser skal således leve op til og være mindst lige så gode som vilkårene i følgende kollektive landsdækkende overenskomster for fagområder omfattet af taxiloven:

- Overenskomst for erhvervsmæssig persontransport 2015 – 2018 mellem 3F Fagligt Fælles Forbund og ATAX Arbejdsgiverforeningen for indehavere af taxi-, OST-, limousine- og sygetransporttilladelser
- ATD Taxikørsel 2017 – 2020 mellem 3F Fagligt Fælles Forbund og Arbejdsgiverforeningen for taxivognmænd i Danmark
- Det Faglige Hus og Kristelig Arbejdsgiverforening
- Landsoverenskomsten 2014- 2017 mellem Dansk Erhverv Arbejdsgiverforening Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening (TA) og 3F Fagligt Fælles Forbund
- Overenskomst for taxikørsel 2014 – 2017 mellem DI Overenskomst I (ATD) og 3F Fagligt Fælles Forbund
- Overenskomst for taxikørsel 2014 – 2017 mellem DI Overenskomst II (ATV) og 3F Fagligt Fælles Forbund.

Kontrolpanelet kommer med en anbefaling i den enkelte sag.

FynBus følger som udgangspunkt kontrolpanelets anbefalinger og følger op i forhold til den enkelte vognmand.

FynBus orienterer om eventuelle ændringer hos vognmanden på efterfølgende møder.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender:

- At der nedsættes et kontrolpanel
- At kontrolpanelet ved oprettelsen består af repræsentanter fra ATAX, 3F, Kristelig Arbejdsgiverforening (KA) og Det faglige Hus
- At der indgås fortrolighedserklæring med repræsentanter fra arbejdsmarkedets parter
- Den beskrevne forretningsgang

Vedtagelse:

Sagen udsættes.

3. UDBUD AF LOKAL BUSKØRSEL PÅ LANGELAND

Resumé:

Den nuværende kontrakt om udførelse af lokal buskørsel i Langeland Kommune udløber ved køreplansskiftet i august 2019.

Administrationen indstiller, at udbud af kørslen sker som "offentligt udbud" med tildelingskriteriet "pris". Sagen fremlægges for bestyrelsen primo 2019.

Sagsfremstilling:

Kontrakt om udførelse af buskørsel i Langeland Kommune udløber ved køreplansskiftet i august 2019.

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 blandt andet valg af udbudsform og tildelingskriterie.

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 tilbudsgivere 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 de sidste udbud af buskørsel benyttet udbudsformen udbud med forhandling. I disse udbud har kontraktlængden været fra 6 til 8 år med mulighed for forlængelse. I forhandlingerne har kravene til busserne været drøftet og tilrettet. Da Langeland Kommune ønsker en kort kontrakt med få krav til busmateriel, indstiller FynBus, at udbudsformen offentligt udbud benyttes.

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 "pris" anvendes, da Langelands Kommune ønsker en kort kontrakt med få krav til busmateriellet.

Kontraktlængde

FynBus indstiller, at der udbydes en 2-årig kontrakt uden mulighed for forlængelse af hensyn til den forventede alder på busmateriellet.

Busmateriel mm.

For at få et prismæssigt attraktivt tilbud ønsker Langeland Kommune, at der stilles de samme krav til busserne i forhold til alder eller EU norm, som svarer til kravene i nuværende kontrakt. Ligesom i nuværende kontrakt installeres der ikke rejsekortudstyr i busserne.

Tidsplan for gennemførelse af udbuddet:

- Offentliggørelse af udbudsmaterialet efteråret 2018
- Frist for afgivelse tilbud ultimo 2018
- Forventet tildeling af kontrakt primo 2019
- Kontraktstart august 2019

Indstilling fra Langeland Kommune

Kommunalbestyrelsen i Langeland Kommune behandlede sag om udbud af buskørsel i Langeland Kommune den 11. juni 2018.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender at:

- Udbudsformen er "offentligt udbud"
- Tildelingskriteriet er "pris"
- Sagen forelægges bestyrelsen primo 2019 med henblik på valg af entreprenør.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

4. REJSEREGLER FOR FLEKKØRSEL

Resumé:

På Flextrafik-området er der behov for at opdatere reglerne for rejsegaranti, så de er gældende for både Telekørsel, Telekørsel i Rejseplanen og Handicapkørsel. Reglerne er pt. kun gældende for Telekørsel.

Sagsfremstilling:

Med FynBus' Rejsegaranti for buskørsel kan kunden tage en taxa og få regningen dækket af FynBus, hvis kunden oplever en af disse situationer:

- Hvis bussen er mere end 20 minutter forsinket
- Hvis bussen er kørt før den tid, der står på afgangstavlen
- Hvis bussen kører forbi kunden, og der er mere end 20 minutter til næste afgang
- Hvis kundens første bus er forsinket, så kunden ikke kan nå den næste bus. Dog skal busserne holde ved samme stoppested/terminal, og der skal være mindst 5 min. mellem ankomst og afgang af busserne ifølge køreplanen

Dertil kommer en række forbehold, som f.eks. ekstreme vejrforhold, arbejdsnedlæggelse og varslede ændringer, hvor rejsegarantien ikke gælder.

På flextrafik-området er der tale om en anden type kørsel end buskørsel, og Rejsegaranti for buskørsel kan derfor ikke bruges direkte. I forhold til Telekørsel er der vedtaget rejsegarantiregler, se Bilag 4.1.

Afgrænsning af flextrafikområdet

Flextrafik består af følgende overordnede ordninger:

- Handicapkørsel
- Kommunal kørsel
- Patientbefordring
- Telekørsel

Handicapkørsel og Telekørsel er et alternativ til buskørsel, og skal håndteres af FynBus. Det foreslås derfor, at regler for Flextrafik-rejsegaranti også gælder for disse to ordninger.

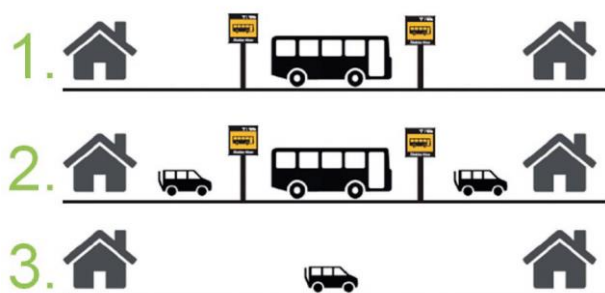
Telekørsel

Telekørsel er åben (dvs. ikke-visiteret) kollektiv transport, som kommune/region kan til- eller fravælge. Den består af fire typer:

- Teletaxi
- Telependler
- Telecitiy
- Telerute

Teletaxi er ofte kørsel fra adresse til adresse, hvorimod Telependler er kørsel fra adresse til stoppested eller fra stoppested til adresse.

Når FynBus fra februar 2018 og fremlægger Telekørsel for de enkelte kommuner i Rejseplanen, sker det ud fra følgende prioritering:



Rejseplanen foretager følgende valg for at finde en mulig transportform:

1. Hvis kundens indtastede rejseønske i Rejseplanen kan opfyldes af en bus, så vises der ikke Telekørsel. Kunden skal dermed foretage en rejse med bus.
2. Hvis der ikke er en bus, undersøger Rejseplanen, om kunden kan køre med telekørsel hen til et stoppested og køre med bus herfra.
3. Er ovennævnte ikke muligt, tilbydes Telekørsel fra adresse til adresse, hvis der foreligger en telekørselskøreplan.

Der findes i dag rejsegarantiregler for Telekørsel, se Bilag 4.1, der dog ikke omtaler, hvordan rejsegarantien dækker telekørsel bestilt via Rejseplanen.

Handicapkørsel

Kørselsordningen Handicapkørsel omfatter transport af svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede over 18 år, og er etableret med baggrund i lov om trafikkselskaber. Kommunerne visiterer til ordningen.

Handicapkørsel er som udgangspunkt kørsel fra adresse til adresse. Det gælder for interne rejser i FynBus' område, eller interne rejser i andre trafikkselskabers område. Ved landsdækkende rejser, hvor man rejser over grænsen til et andet trafikkselskab, er det et krav, at tog indgår. Borgere bosiddende i Middelfart kan dog foretage rejser i trekantsområdet, uden at tog indgår. Landsdækkende rejser minder derfor i opbygning om Telependlerture, da der er tale om flextrafikførsel til/fra en station med togafgang.

Der er ikke vedtaget rejsegaranti for Handicapkørsel. En rejsegaranti for Handicapkørsel skal også omtale, hvordan kunden er stillet ved landsdækkende rejser.

Rejsegaranti for Handicapkørsel og Telekørsel

De gældende Rejsegarantiregler for Telekørsel foreslås tilpasset, så de er gældende for både Telekørsel, Telekørsel i Rejseplanen og Handicapkørsel.

Rejsegarantireglerne vil efter tilpasningen være:

"Rejsegaranti

FynBus' Rejsegaranti omfatter Telekørsel og Handicapkørsel.

Med FynBus Rejsegaranti kan du tage en taxi og få regningen refunderet af FynBus, hvis betingelserne for Rejsegarantien er opfyldt. Dette betyder, at Telekørslen eller Handicapkørslen skal være mere end 20 minutter forsinket. Din bestilte kørsel regnes for rettidig, hvis den ankommer 5 minutter før og op til 15 minutter senere end det oplyste afhentningstidspunkt – det skyldes trafik og koordineringen med anden kørsel. Du skal altid ringe til FynBus Flextrafik på 6311 2255, tast 2, hvis flextrafikbilen ikke er ankommet 15 minutter efter aftalt afhentningstidspunkt, for at kunne få Rejsegaranti.

Eksempel: Hvis afhentningstidspunkt er aftalt til kl. 14.00 kan flextrafikbilen ankomme rettidigt senest kl. 14.15, seneste afhentningstidspunkt inden Rejsetidsgarantien kan træde i kraft er derfor 20 minutter senere, kl. 14.35. Du skal ringe til FynBus Flextrafik på 6311 2255, tast 2 klokken 14.15.

Rejsegarantien træder i kraft ved forsinkelser, der skyldes fejl fra FynBus' side, f.eks. at flextrafikbilen udebliver.

Garantien gælder ikke, hvis forsinkelsen skyldes forhold udefra, som FynBus ikke har haft indflydelse på.

Hvornår gælder Rejsegarantien ikke?

- *Når FynBus ikke har reel chance for at overholde afhentningstidspunktet, f.eks. under ekstreme vejrforhold (sne, isslag, kraftig blæst etc.).*
- *Hvis der er arbejdsnedlæggelse.*
- *Når FynBus har meldt ud på hjemmesiden og evt. via lokale medier mindst 24 timer før, at der vil være forsinkelser på flexkørsel. Eller når FynBus har ændret afhentningstidspunktet og varslet det.*
- *Hvis du kommer for sent til eller fra andre transportformer. Rejsegarantien gælder kun rejser, du foretager dig med FynBus, og ikke den del af rejsen du ville have udført med andre trafik-selskaber, fly eller færges. Det vil sige, hvis din flexkørsel er mere end 20 minutter forsinket, og du derfor ikke kan nå dit tog, så betaler FynBus kun taxi til togstationen, ikke den videre rejse til f.eks. København.*
- *I øvrigt i force majeure situationer.*

Hvis du har bestilt Telekørsel via Rejseplanen, hvori der indgår andre transportformer som f.eks. bus eller tog, vil FynBus Flextrafik hjælpe med at overvåge din samlede rejse. FynBus Flextrafik vil så vidt muligt tilpasse din Telekørsel til registrerede forsinkelser og/eller kontakte dig vedrørende disse. Hvis dette ikke sker, hvis de andre transportformer er forsinkede, bedes du selv kontakte FynBus Flextrafik på 6311 2255, tast 2 og aftale nærmere.

Hvis du ikke har bestilt din Telekørsel via Rejseplanen, og du på din rejse skal skifte til bus eller tog, skal du planlægge rejsen, så der er mindst 15 minutter mellem planlagt ankomst og afgang i skiftet.

Hvis du har bestilt Telependler via e-mail skal du desuden holde øje med opdateringer af din Telependler-køreplan på cplan.fynbus.dk – [se også de særskilte handelsbetingelser for Telependler her](#).

Hvis du har bestilt landsdækkende Handicapørsel, hvor tog indgår, bedes du ved togforsinkelser, togaflysninger og lignende kontakte FynBus Flextrafik på 6311 2255, tast 2 og aftale nærmere.

Hvis du hos FynBus har bestilt en intern rejse med handicapørsel i andre trafikselskabers område, skal du ringe til FynBus (tlf. 6311 2255, tast 2) ved forsinkelser.

Du skal selv lægge ud for taxien i første omgang. Senest to uger efter rejsen sendes taxikvitteringen sammen med et [refusionsskema](#) til FynBus' Kundecenter. FynBus refunderer pengene, hvis betingelserne og tidsfristen for kravet er opfyldt. Krav om rejsegaranti bortfalder, såfremt FynBus kan dokumentere, at betingelserne ikke er opfyldt."

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at:

- Der gives rejsegaranti på Telekørsel og Handicapkørsel.
- Nuværende rejsegarantiregler for Telekørsel tilpasses som foreslået, så de er gældende for både Telekørsel, Telekørsel i Rejseplanen og Handicapkørsel.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 4.1 Rejseregler for Telekørsel af 2015.

5. PROJEKT - FRIT FLOW I BUSSENE

Resumé:

Med Frit Flow i Bussen gøres det muligt, at passagerer kan bruge alle døre i bussen til ind- og udgang med Check ind og Check ud.

Projektet Frit Flow i Bussen indgår i Strategi 2018-2020, hvor det hænger tæt sammen med tre andre projekter i strategien. De tre første af projektets syv hovedaktiviteter er gennemført, og det næste halve år arbejdes med forberedelse til at gå i drift. Projektet forventes at blive evalueret i juni 2019.

Målsætning er at indføre Frit Flow i busser på alle relevante buslinjer fra køreplansskiftet december 2018. Effekten af Frit Flow vil blive realiseret på den del af køretiden, som ligger inden for Odense Kommune. Effekten forventes at give reduktion af køretiden, færre driftsudgifter, bedre kapacitetsudnyttelse samt større kundetilfredshed. Det er alle elementer, der kan medvirke til flere passagerer og dermed øgede billetindtægter.

Den økonomiske effekt af første års drift med Frit Flow for al trafik i Odense Kommune forventes at give et nettoprovenu på ca. 7 mio. kr.

Sagsfremstilling:

Projektet Frit Flow i Bussen er den første aktivitet i Strategi 2018-2020:

Kunder skal kunne gå ud og ind ad alle døre. Derved mindskes den tid, det tager at billettere. Rejsekortudstyret i busser muliggør, at kunderne kan tjekke ind og ud ved alle døre. Denne mulighed skal udnyttes, så der opnås en tidsbesparelse.

Projektets succes hænger tæt sammen med tre andre projekter fra Strategi 2018-2020:

- Forbedret regional busbetjening (Frit Flow vil kunne frigøre ressourcer i den regionale ramme)
- Alle skal ha' et rejsekort (Effekten af Frit Flow afhænger af antallet af rejsekort)
- Ud med kontanterne (En reduktion af antal kontantbilletter vil reducere køretiderne)

Projektets overordnede tidsplan er:

Aktivetsområde	Tidsfrist
1 - Teknisk afklaring	Feb-18
2 – Effektvurdering	Maj-18
3 - Imødegåelse af "snyd"	Maj-18
4 - Forberedelse til drift	Sep-18
5 - Kommunikation & Information	Dec-18
6 - Start af Frit Flow i drift	Dec-18
7 - Evaluering af projektet	Jun-19

Underliggende aktiviteter for de første tre punkter er gennemført, og fokus fremadrettet bliver på forberedelse til drift og igangsætning i december 2018. Efter ca. ½ års driftsperiode skal resultaterne evalueres i juni 2019.

Målsætningen er, at der er indført Frit Flow i busser på alle relevante buslinjer fra køreplansskiftet december 2018. Effekten vil blive realiseret på den del af køretiden, som ligger inden for Odense Kommune.

Frit Flow i bussen forventes at give reduktion af køretiden, færre driftsudgifter, bedre kapacitetsudnyttelse samt større kundetilfredshed. Samtidig forudses dog umiddelbart en stigning i andelen af passagerer uden billet. Denne andel skal reduceres via øget kontrol, så tab af billetindtægter minimeres.

Erfaringsmæssigt vil en bedre kapacitetsudnyttelse, kortere rejsetid og højere regularitet over tid medføre, at der tiltrækkes flere passagerer og dermed øgede billetindtægter.

I forbindelse med projektets fremdrift blev der i starten af maj 2018 opstillet en række underbyggede forudsætninger, som danner grundlag for en business-case beregning (Bilag 5.1). I beregningerne er de centrale forudsætninger selve køretidsreduktionen og sammenhængen mellem køretidsreduktion og stigning i passagerer. Det antages, at en køretidsreduktion på 4 % giver en stigning i passagertallet på 2 %.

Investering i Frit Flow vil udelukkende bestå i engangsudgifter til en værdi af ca. 40.000 kr.

I tabellen nedenfor ses den økonomiske effekt på årsbasis for kørsel i Odense Kommune.

Samlet økonomisk årseffekt ved Frit Flow i Odense Kommune			
		Worst Case	Best Case
Øgede billetindtægter	kr.	1.700.000	1.900.000
Øgede kontrolafgifter	kr.	1.250.000	1.400.000
Øgede mistede billetindtægter	kr.	-725.000	-650.000
Øgede udgifter (løn) til kontrol	kr.	-725.000	-650.000
Reducerede driftsudgifter (kpt)	kr.	5.200.000	5.400.000
Årseffekt	kr.	6.700.000	7.400.000

Resultatet af første års drift med Frit Flow for al trafik i Odense Kommune forventes at give et provenu på 7 mio. kr., når engangsudgifter er fratrukket. Øvrige forudsætninger og beregninger fremgår af Bilag 5.1.

De vigtigste opgaver ved de kommende aktivitetsområder frem mod implementering er uddannelse af kontrollører og chauffører, udarbejdelse af køreplaner, udarbejdelse af information til kunder og personale samt til busser og stoppesteder.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Projektet "Frit Flow i Bussen" implementeres ved køreplansskifte december 2018.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 5.1 Frit Flow – Business Case – Årseffekt.

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:

6. FLEXTRAFIK - BRUG AF UNDERLEVERANDØRER

Resumé:

I forbindelse med flexkørsel anvender entreprenørerne underleverandører i det omfang, de finder det nødvendigt. Dette muliggøres af udbudsreglerne i forsyningsvirksomhedsdirektivet og udbudsloven m.m., og FynBus er forpligtiget til at følge dette. Det betyder blandt andet, at FynBus ikke kan blande sig i entreprenørers og eventuelle underleverandørers indbyrdes organisering.

FynBus skal opstille relevante og nødvendige krav i såvel udbudsmateriale som i kontrakten i forbindelse med entreprenørers eventuelle anvendelse af underleverandører.

Sagsfremstilling:

Kontrakter vedr. flexkørsel - betingelserne for brug af underleverandør.

Det fremgår af FynBus' udbud af flexkørsel, både kontrakter vedr. garantikørsel og kontrakter vedr. variabel kørsel, at en vognmand har mulighed for at benytte sig af en underleverandør. Vognmanden er eneansvarlig overfor FynBus og har det fulde ansvar for det arbejde, der udføres af underleverandøren. Der stilles krav om at:

- Vognmanden skal oplyse om brug af underleverandører og omfang heraf til FynBus.
- Underleverandøren skal opfylde de samme krav som vognmanden i forhold til udelukkelsesgrunde, egnethed og udvælgelse, og underleverandøren må ikke have misligholdt en kontrakt med FynBus de sidste 2 år.

Vognmanden er forpligtet til at stille det aftalte antal biler til rådighed overfor FynBus. Vognmanden, som foretager kørsel for en offentlig myndighed, kan drive sin virksomhed som en personlig ejet virksomhed (fysisk person) eller i selskabsform (juridisk person). Vognmanden kan endvidere vælge at indgå i forskellige samarbejdskonstellationer med andre vognmænd, herunder gå sammen i foreningsform for på den måde at optimere og drive en rentabel forretning.

Vognmanden kan levere sin kørselsydelse i ovennævnte virksomhedsform efter følgende model - og i kombination:

- Egne tilladelser og registrerede biler
 - ✓ Køre selv
 - ✓ Køre med ansatte chauffører (Fuldtid/Deltid)
 - ✓ Køre med vikarer (Faktura via vikarbureau)
- Brug af underleverandør med egne tilladelser og registrerede biler
 - ✓ Køre selv
 - ✓ Køre med ansatte chauffører (Fuldtid/Deltid)
 - ✓ Køre med vikarer (Faktura via vikarbureau)

Der er således en mangfoldighed af valgmuligheder for den enkelte virksomhed til at finde den rette forretningsmodel, som er i stand til at generere et fornuftigt overskud.

FynBus kan juridisk set ikke ændre herved, men FynBus kan i udbuddet og i den indgåede kontrakt med vognmanden fastsætte krav til de leverede ydelser, og FynBus kan kræve, at den enkelte vognmand lever op til disse vilkår.

Udbudsretlige forhold

Som offentlig myndighed er FynBus i forbindelse med indkøb forpligtet til at følge de gældende regler, herunder udbudsreglerne i forsyningsvirksomhedsdirektivet og udbudsloven m.m.

Det er et udbudsretligt grundprincip – og en hovedregel, at ordregiver ikke kan eller skal blande sig i, hvordan tilbudsgiverne organiserer sig. Den vindende tilbudsgiver må som udgangspunkt gøre brug af underleverandører.

Der er dog den undtagelse hertil, at en ordregiver kan kræve, at visse centrale opgaver udføres direkte af den vindende tilbudsgiver selv. Der er tale om en undtagelsesbestemmelse, som skal fortolkes indskrænkende, og såfremt ordregiveren vælger at benytte denne bestemmelse, skal ordregiveren præcisere i udbudsbekendtgørelsen, hvilke specifikke afgrænsede centrale opgaver, hvor der ikke må benyttes underleverandører.

Bestemmelsen kan derfor alene anvendes i forbindelse med visse centrale opgaver. Ordregiver skal foretage en indholdsmæssig vurdering af, hvad der er "centrale opgaver".

Opgaven kan karakteriseres som central, når opgaven angår elementer, der i væsentlig grad bidrager til opfyldelsen af kontrakten i det kvalitetsniveau og til den pris, som er krævet. Det kan f.eks. være relevant, hvis opgavens kompleksitet forudsætter et omfattende udviklingssamarbejde mellem leverandøren og ordregiveren.

Det vurderes, at FynBus ikke kan påberåbe sig denne undtagelsesbestemmelse, da det ikke er særlig kritisk for en succesfuld gennemførelse af kontrakten, at kørselsopgaven kun kan udføres af den vindende tilbudsgiver selv. Det vurderes modsat, at det kan være kritisk, hvis vognmanden ikke kan indgå i samarbejdsrelationer, da der vil kunne opstå situationer, hvor vognmanden ikke alene kan udføre kørselsopgaven.

Det vurderes på baggrund af ovenstående, at FynBus ikke kan hindre brug af underleverandører, og FynBus må acceptere, at en direkte aftalepart (vognmand) må gøre brug af underleverandører under nærmere fastsatte vilkår.

FynBus kan i sit udbudsmaterialet fastsætte minimumskrav til tilbudsgiverens egnethed, og det kan indirekte få betydning for brug af underleverandører. Minimumskravene skal formuleres objektivt klart og entydigt, og det skal stå klart, hvordan tilbudsgiverne opfylder kravene. Det skal hertil nævnes, at det centrale element i udbudsretten er lighed, gennemsigtighed og proportionalitet, hvilket skal sikre, at de samme vilkår gælder for alle potentielle tilbudsgivere.

Konklusion

Der er som udgangspunkt aftalefrihed, men det er et udbudsretligt princip, at FynBus ikke kan eller skal blande sig i, hvordan en vognmand organiserer sig.

FynBus skal derfor anerkende, at en vognmand kan vælge at indgå i forskellige samarbejdskonstellationer med andre vognmænd, herunder anvende underleverandører og/eller gå sammen i foreningsform for på den måde at optimere og drive en innovativ og rentabel forretning.

FynBus skal være opmærksom på at opstille de relevante og nødvendige krav i såvel udbudsmaterialet som i kontrakten, hvis en vognmand må gøre brug af underleverandører.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning, idet det præciseres, at arbejdsklausuler også er gældende for underleverandører.

7. MEDDELELSER

- Aftale med OBB
- Studietur
- Økonomichef

8. EVENTUELT

SIGNERET

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem
Leif Rothe Rasmussen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Per Jespersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen