

REFERAT

FYNBUS BESTYRELSE

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9

Mandag den 16. april 2018 kl. 16.00 – 18.00

Sags nr.: 201803-18783

Deltagere:

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

Repræsentantskabsmedlemmer:

Jan Ole Jakobsen, Langeland
Flemming Madsen, Svendborg

Administration:

Direktør Carsten Hylborg Jensen
Kontraktchef Ingrid Dissing
Økonomichef Søren Junker
Markedschef Jan Gudmann Hansen
Kommunikationschef Martin B. Krogh
Regnskabsleder Trine S. Jensen

Ekstern deltager:

Lars R. Mathiesen, ViaTrafik ifm. pkt. 4 ViaTraffik Passageranalyse
Troels V. Olsen, ViaTrafik ifm. pkt. 4 ViaTraffik Passageranalyse

INDHOLD

Indhold	2
Sager til beslutning:	3
1. Årsregnskab 2017.....	3
2. Foreløbigt oplæg til Trafikplan 2018 - 2021.....	12
3. Rejseregler og takster for medbragte dyr i Flextrafik	19
Sager til drøftelse:.....	19
Sager til orientering:.....	20
4. ViaTrafik: Passageranalyse	20
5. Ændringer af lov om trafikselskaber i forhold til handicapkørsel	21
6. FynBus' brug af og arbejde med Arbejdsklausul	24
7. Udfasning af sms-billet	28
8. Meddelelser	30
9. Eventuelt	30

SAGER TIL BESLUTNING:

1. ÅRSREGNSKAB 2017

Resumé:

FynBus' årsregnskab for 2017 fremlægges til godkendelse.

Indtægterne er 3,7 mio. kr. større end budgetteret. Det skyldes primært endelig afregning af Bus&Tog samarbejdet fra 2014-16.

Udgifterne til rutekørsel er 12,7 mio. kr. mindre end budgetteret. Det skyldes især, at antallet af køreplantimer er 3 % mindre end budget fordi det planlagte R-Bus net ikke blev igangsat, at køreplanen gyldig fra februar 2017 har 8.000 færre regionale køreplantimer samt færre udgifter for bybusserne i Odense som følge af letbanearbejdet.

Ejerbidraget til telekørsel blev 3,4 mio. kr. mindre end budget 2017, da aktivitetsniveauet ikke er steget, som FynBus havde vurderet i forbindelse med budgetlægningen.

Fællesudgifterne er 0,8 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 3,6 mio. kr. i forhold til 2016 med uændret turtal. Det skyldes at entreprenørudgifterne er steget 5,7 mio. kr. som følge af den dyrere kørsel i CPlan modellen, hvorimod fællesudgifterne er faldet 2,1 mio. kr..

Sagsfremstilling:

FynBus aflægger regnskab for 2017. Aflæggelsen sker i henhold til Styrelseslovens § 45 og FynBus' Kasse- og regnskabsregulativ. Det reviderede regnskab vedlægges som bilag 1.5.

Regnskabet er kommenteret i forhold til budgettet for 2017 i bilag 1.1. Kommenteringen tager udgangspunkt i talmaterialet til det interne regnskab, som er vedlagt i bilag 1.2.

Det interne regnskab er det samlede årsregnskab opdelt på busdrift, flextrafik, tjenestemandspensioner, 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. 12 er vedlagt i bilag 1.4.

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:

"Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger af betydning for revisionspåtegningen. Vores kommentarer vedrørende revisionen af årsregnskabet fremgår af afsnit 3. Revisionens formål, planlægning og udførelse er uændret i forhold til tidligere. Vi henviser til vores beretning nr. 8 af 13. marts 2014.

Hvis bestyrelsen godkender årsregnskabet i den foreliggende form, og der ikke fremkommer yderligere oplysninger under behandlingen af årsregnskabet, vil vi forsyne det med en påtegning uden forbehold, men med følgende fremhævelse af forhold:

"Vi henleder opmærksomheden på, at Fynbus i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. har medtaget det af ledelsen godkendte resultatbudget for 2017 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2017. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision."

Busdriften inkl. Telekørsel

Hovedtal

Ejerkredsens ejerbidrag til kollektiv trafik udgør 344,8 mio. kroner. Det er en mindre udgift på 18,5 mio. kroner eller 5 % i forhold til budgettet.

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Mio. kroner (årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Busdrift								
Indtægter	-235,3	-237,2	-232,3	-230,6	-226,9	100	98	102
Kørselsudgifter	510,7	515,3	499,9	478,3	490,0	100	94	98
Fællesudgifter	62,9	63,6	70,0	76,3	76,0	100	121	100
Ejerbidrag busdrift	338,3	341,8	337,6	323,9	339,1	100	96	96
Telekørsel								
Indtægter	1,4	2,2	2,5	2,6	2,6	100	183	101
Kørselsudgifter	11,1	15,3	18,0	17,4	19,7	100	157	88
Fællesudgifter	5,0	5,9	6,7	6,1	7,1	100	122	86
Ejerbidrag telekørsel	14,6	19,0	22,2	20,9	24,3	100	142	86
Ejerbidrag i alt	353,0	360,8	359,8	344,8	363,3	100	98	95
Produktion								
Driftsbusser	322	331	341	337	337	100	105	100
Køreplantimer	610.415	611.390	625.194	617.934	636.300	100	101	97
Køreplankm.	18.603.703	18.854.935	18.670.170	18.666.821	19.182.400	100	100	97
Service timer telekørsel	18.330	25.137	30.409	30.514	33.135	100	166	92
Direkte rejsek. telekørsel	730.719	970.102	1.186.920	1.157.201	1.282.285	100	158	90

Det samlede ejerbidrag er faldet 2 % i perioden fra 2014-17.

Ejerbidraget til busdrift er faldet 4 % fra 2014-17 på trods af stigende produktion og flere driftsbusser. Faldet skyldes primært indgåelse af billigere kontrakter for kørslen for Odense Kommune, Nordfyns Kommune og Region Syddanmark.

Afvigelsen i forhold til budget 2017 skyldes, at der er produceret 18.000 køreplantimer mindre end forventet, fordi indførelsen af det regionale R-Busnet blev udskudt og generne som følge af vejarbejder blev mindre end forventet.

Ejerbidraget til telekørsel er steget i perioden 2014-17, og har tilsyneladende nået toppunktet i 2016, da der konstateres et fald i udgifter fra 2016 til 2017 på 6 %. Afvigelsen til budget er 16 %, da der var forventet en fortsat stigning i aktiviteten frem for et fald.

Indtægter

Billedet af de egentlige passagerindtægter i perioden 2014-17 forstyrres noget af, at slutafregningerne i det nationale Bus&Tog – samarbejde har været forsinket, så 2013 først blev afregnet i 2016, og 2014-16 blev afregnet i 2017.

Regnskabsmæssigt betyder det, at resultatet for perioden 2014-17 ender med fald i indtægter på 2 %. Renset for forskydninger i Bus&Tog afregningerne er indtægterne faldet 13,2 mio. kr. – svarende til 6 % i perioden.

Tabellen herunder viser indtægterne fordelt på ejere.

Tablet 2: Indtægter fordelt på ejere

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Regnskab 2017	Budget 2017	2014	R2017	R2017 / B2017
FynBus	-235,1	-237,0	-232,3	-230,6	-226,9	100	98	102
Region Syddanmark	-126,6	-126,9	-124,8	-126,9	-119,4	100	100	106
Assens	-4,2	-4,4	-4,3	-3,7	-4,1	100	90	92
Faaborg - Midtfyn	-4,0	-4,1	-4,0	-3,8	-3,8	100	95	100
Kerteminde	-1,9	-1,9	-1,8	-1,8	-1,8	100	91	96
Langeland	-2,2	-2,7	-2,7	-2,1	-2,5	100	93	84
Middelfart	-2,9	-3,0	-2,9	-3,0	-2,7	100	103	109
Nordfyn	-3,6	-3,6	-3,4	-3,1	-3,2	100	86	99
Nyborg	-3,5	-3,4	-3,5	-3,3	-3,2	100	95	103
Odense	-76,9	-77,5	-75,4	-72,3	-76,9	100	94	94
Svendborg	-9,3	-9,6	-9,6	-10,6	-9,3	100	114	114

Det fremgår af tabellen, at det er Region Syddanmark og Odense Kommune, der står for størsteparten af indtægterne, og som også har haft det største fald på 6 %.

Indtægterne i regnskabet ender 2 % over budget på grund af den ekstraordinære afregning fra DSB på 8,2 mio. kr., som ikke var kendt på budgettidspunktet.

Kontantindtægterne er efter flere års fald steget igen i 2017, hvor der var budgetteret med et fortsat fald. Udviklingen tilskrives, at konverteringen til Rejsekort har medført, at nogle kunder har foretrukket billet eller mobilløsning indtil de har fået anskaffet sig et rejsekort. Det er en udvikling, der også er konstateret i de andre trafikselskaber.

Indtægter på Rejsekort (KVIK-, Tur-, og Værdi-kort) er steget 19 % i perioden 2014-17, men ligger 11 % under budget. Den budgetterede stigning skyldes forventninger til effekten af nedlæggelsen af "Odense for en tier".

Den to-trins stigning i prisen for første 2-zoners rejse - først til 15 kr. i januar 2017 og derefter til 18 kr. i juni, formodes at have medført, at forventningerne til provenuet ikke helt har kunnet indfries.

Ved konverteringen af KVIKKort til rejsekort blev kunderne overført til Rejsekorts rabattrin 3, hvor nye kunder også startede – svarende til 13,50 kr. for den første 2 zoners rejse. Desuden blev kunderne kompensert gebyret på 50 kr. for at få et rejsekort.

Indtægterne på Pendlerkort er steget 27 % i perioden 2014-17. Udviklingen skyldes, som nævnt i indledningen, ekstraordinære indtægter fra DSB på 8,2 mio. kr., hvor også 2016-tallet er berørt af, at der blev afregnet 3 mio. kr. til DSB.

Der var budgetteret et fald i indtægter på Ungdomskort – den landsdækkende tendens er et fald på 4 % - væsentligst på grund af mindre årgange. I perioden fra 2014-17, har der desuden været ændret på statstilskuddet.

Indtægterne fra skolekort er faldet 20 % fra 2014-17. Skolekortindtægter er "et nulsumsspil", da indtægterne stort set alle steder tilfalder kommunen.

Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne blev 12,7 mio. kr. højere end budgetteret, svarende til 2 %. Tallet dækker over flere modsatrettede forskydninger:

Tabel 3: Bruttoudgifter

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
FynBus	512,9	509,2	497,7	478,3	490,0	100	93	98
Region Syddanmark	204,7	204,7	203,4	182,6	190,9	100	89	96
Assens	16,5	16,5	16,8	16,2	16,0	100	98	101
Faaborg - Midtfyn	17,0	17,0	17,0	21,3	21,0	100	125	101
Kerteminde	7,2	6,8	6,7	6,6	6,6	100	91	99
Langeland	7,0	7,6	7,4	7,3	7,3	100	104	101
Middelfart	10,2	10,1	10,2	10,2	10,0	100	100	103
Nordfyn	16,0	16,3	15,1	13,8	13,6	100	87	102
Nyborg	15,1	13,9	13,4	13,3	13,3	100	88	100
Odense	189,8	186,5	177,9	177,2	182,4	100	93	97
Svendborg	29,4	29,8	29,8	29,7	29,0	100	101	102

I perioden 2014-17 er bruttoudgifterne faldet 7 % på trods af øget produktion og flere indsatte busser. Det skyldes billigere kørselskontrakter opnået gennem optimale udbud i Odense og Nordfyns kommuner samt kørslen finansieret af Region Syddanmark.

I 2017 er der indført nye kontrakter i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart kommuner. Her er kontraktpriserne steget hhv. 15 %, 2 % og 10 %. Hertil bemærkes, at de tidligere kontrakter var FynBus' billigste.

Forskellen mellem regnskab og budget skyldes især en lavere produktion end forventet på grund af det ikke indførte R-Bus net og mindre kørsel for bybusserne i Odense.

Desuden er:

- Udgifterne til dubleringskørsel 5,6 mio. kr. mindre end budget.
- Udgifterne til incitamentsaftale 0,8 mio. kr. mindre og indtægterne fra bod 1,2 mio. kr. højere end budget
- Afdækningen af risiko for udsving i oliepriser gav indtægter på 0,7 mio. kr., der kompenserer delvist for at kontraktudgifterne steg 3,7 mio. kr. mere end budget

Fællesudgifter

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

Tabel 4: Fællesudgifter 2014-17

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Driftsrelaterede udgifter	11,5	11,1	10,7	8,3	8,1	100	73	103
Salgsrelaterede udgifter	14,3	14,2	16,2	15,9	16,2	100	112	99
Administrative udgifter	35,6	36,6	34,9	39,4	40,2	100	111	98
Ekstra udgifter Rejsekort	0,0	0,0	5,6	10,3	10,2			100
Rammestyring / Overførsel	0,1	0,7	1,3	0,8				
Anlægsudgifter	1,5	1,0	1,2	1,5	1,2	100	99	123
I alt	62,9	63,6	70,0	76,3	76,0	100	121	100

Fællesudgifterne er i perioden 2014-17 steget ca. 12,5 mio. kr. eller 21 %.

Af tabellen ovenfor ses, at det primært er Rejsekortet, som står for langt den største del af omkostningsstigningen, nemlig ca. 80 %. Den øvrige stigning er prisudviklingen i perioden. I faste priser har udgiftsrammen været stort set konstant ca. 61,0 mio. kr. pr. år siden 2010.

I 2017 er der opsparet 0,8 mio. kr. til overførsel til 2018 i henhold til aftalen om rammestyring. Det skyldes især, at en del stillinger har været ubesatte i dele af året fordi medarbejdere har valgt at skifte job.

Saldoen for opsparing udgør i alt 3,3 mio. kr. i 2017.

Der er i 2017 også afholdt udgifter til implementering af Rejsekort. De er afholdt i henhold til særskilt bevilling besluttet i 2014 og projektregnskabet afsluttes først i 2018.

Normeringen af ansatte i FynBus området for busruter er stort set uændret fra 2010 til 2017. Normeringen i 2010 var 81 medarbejdere. I 2017 var normeringen 81,7 medarbejdere.

Ejerbidrag telekørselsudgifter

Ejerbidraget til Telekørsel fremgår af tabel 5.

Tabel 5: Ejerbidrag telekørsel 2014-17

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
FynBus	14,6	19,0	22,2	20,9	24,3	100	143	86
Region Syddanmark	1,1	1,2	1,2	1,1	1,3	100	97	88
Assens	5,6	4,8	5,3	4,9	5,6	100	88	87
Faaborg - Midtfyn	2,1	4,0	4,8	4,4	5,3	100	203	82
Kerteminde	1,7	1,9	2,0	1,7	2,2	100	102	77
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	100	71	92
Middelfart	0,7	1,0	1,1	1,0	1,3	100	155	79
Nordfyn	0,8	2,7	4,5	5,1	4,7	100	651	108
Nyborg	0,2	0,8	0,7	0,6	0,8	100	265	79
Odense	0,0	0,1	0,1	0,2	0,1	100	313	163
Svendborg	2,2	2,6	2,4	1,8	2,8	100	81	65
						*2015 for telekørsel i Odense		

Af tabellen fremgår, at udgifterne til telekørsel er steget med 43 % fra 2014 til 2017, da kommunerne har indført det fælles telekørselskoncept, bortset fra Langeland og Odense Kommuner.

I budgettet forventede FynBus en fortsat stigning i aktiviteten, men som det ses er udgifterne lavere end budgettet bortset fra i Nordfyn og Odense kommuner.

Flextrafik

I nedenstående tabel er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2014 - 17 vist.

Tabel 6: Antal personture 2014-17

Antal personture	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Handicapkørsel	117.786	119.712	123.704	129.754	126.905	100	110	102
Anden kørsel	616.422	511.885	295.141	287.251	284.588	100	47	101
Handicap- og anden kørsel	734.208	631.597	418.845	417.005	411.493	100	57	101
Telekørsel*	101.429	138.753	165.315	163.867	182.375	100	162	90
I alt	835.637	770.350	584.160	580.872	593.868	100	70	98
Siddende patientbefordring	219.404	224.114	226.614	232.782	230.666	100	106	101
I alt	1.055.041	994.464	810.774	813.654	824.534	100	77	99

*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.

I perioden er der sket forskydninger i forbindelse med kommunerne har lagt kørsel ind til FynBus eller trukket kørsel ud.

I 2016 udviklede FynBus på CPlan systemet – FynBus' planlægningssystem – så kommunerne i forbindelse med nyt udbud af kørslen, til kontraktstart i 2017, kunne vælge, at kommune og vognmænd overtog en del opgaver, der ellers blev varetaget af FynBus. Det valgte Nordfyn og Assens kommuner.

Afvigelsen i turtallet i forhold til budget skyldes resultatet af, at Nyborg, Middelfart og Assens har hjemtaget lægekørsel mens Assens, Faaborg-Midtfyn og Kerteminde har lagt mere special- og dagcenterkørsel ind til FynBus.

Hovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 7.

Tabel 7: Hovedtal for flexkørsel 2014-2017

Mio. kroner (årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Indtægter	-6,5	-6,7	-7,0	-7,2	-7,0	100	111	103
Entreprenørudgifter	119,8	96,8	67,0	72,9	64,9	100	61	112
Flex udgifter, netto	113,2	90,1	60,0	65,7	57,9	100	58	113
Fællesudgifter	28,3	24,6	21,0	18,9	20,5	100	67	92
Ejerbidrag	141,5	114,7	81,0	84,6	78,4	100	60	108

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.

Der er gennemført udbud for garantivogne og variable vogne til kontraktstart den 1.marts 2017.

For begge typer blev resultatet uændrede eller svagt faldende priser afhængigt af vogntype. Den detaljerede udvikling er analyseret og forelagt på bestyrelsesmødet den 4. maj 2017.

Kørsel efter Cplan er også udbudt til kontraktstart den 1. marts 2017. Assens og Nordfyns kommuner valgte denne løsning. Prisen for kørsel steg ca. 10-25 %.

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

Flextrafik varetager både telekørsel, handicapkørsel og kommunale kørsler med fælles personale og fælles IT-systemer, hvor organiseringen er baseret på stordrift.

De samlede fællesudgifter fremgår af tabellen herunder.

Tabel 8: Oversigt over fællesudgifter

Mio. kroner (årets priser)	R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Fællesudgifter. Telekørsel	5,0	5,9	6,7	6,1	7,1	100	122	86
Fællesudgifter, Flexområdet	28,3	24,6	21,0	18,9	20,5	100	67	92
Fællesudgifter, i alt	33,4	30,4	27,6	25,0	27,6	100	75	91

Tabellen viser, at fællesudgifterne er faldet 9 % i forhold til 2016 og budget 2017 trods næsten uændret tur-tal. Den mindre udgift dækker over flere interne forskydninger i fællesudgiften, hvoraf de væsentligste er følgende:

- 2,1 mio. kroner i mindre udgifter til løn og anden administration.
- 0,3 mio. kroner i mindre udgifter til IT med mere, der fordeles således:
 - 0,4 mio. kroner i merudgift til udvikling og vedligehold.
 - 0,2 mio. kroner mindre i udgifter til FlexDanmark på grund af mindre aktivitet hos FlexDanmark på grund af flytning af kørsel til Cplan.
 - 0,5 mio. kroner mindre i udgift til FynBus samlede fællesudgifter.
- 0,2 mio. kroner i mindre udgift til markedsføring.

Udviklingen i Fællesudgifterne fordelt på de enkelte kørselstyper fremgår af tabellen herunder.

Tabel 9: Prisblad for fællesudgifter pr. tur

I kroner (Årets priser)		R2014	R2015	R2016	R2017	B2017	2014	R2017	R2017 / B2017
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	24,1	21,8	24,9	23,5	25,1	100	98	94
	Siddende patientbefordring	26,3	25,4	26,9	26,8	26,6	100	102	101
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	17,1	14,2	11,3	10,6	10,3	100	62	103
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	11,1	8,9	7,1	6,6	6,4	100	59	103
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	12,7	10,7	8,5	7,9	7,7	100	62	103
	Specialslekørsel	21,2	17,8	14,1	13,2	12,9	100	62	102
	Telekørsel	25,4	21,3	16,9	15,9	15,5	100	63	103
Samlede fællesudgifter	SBH-kørsler	41,2	36	36,2	34,1	35,4	100	83	96
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	35,2	30,7	32	30,1	31,5	100	86	96
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	36,8	32,5	33,4	31,4	32,8	100	85	96
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel - Cplan				22,9		100		
	Specialslekørsel	45,3	39,6	39	36,7	38	100	81	97
	Specialslekørsel - Cplan				28,2		100		
	Telekørsel	49,5	43,1	41,8	39,4	40,6	100	80	97

Det fremgår af prisbladet, at de forskellige kørselstyper har haft et fald på 3-4 %.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender det fremlagte årsregnskab for 2017.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 1.1	Notat Årsregnskab FynBus 2017
Bilag 1.2	Talmateriale årsregnskab 2017
Bilag 1.3	Notat Årsregnskab ejerfordelt 2017 (eftersendes efter mødet gr. manglende passagertal, der foreligger i mødet jf. dagsordenens pkt. 4)
Bilag 1.4	Revisionsberetning nr. 12.
Bilag 1.5	Eksternt regnskab 2017
Bilag 1.6	Finansiering 2017
Bilag 1.7	Direktørens Rejse- og repræsentationsopgørelse for 2017

2. FORELØBIGT OPLÆG TIL TRAFIKPLAN 2018 - 2021

Resumé:

Der arbejdes med oplæg til Trafikplan 2018 – 2021, der skal danne udgangspunkt for det planlagte halvdagsmøde 8. maj 2018 for repræsentanter for de politiske udvalg.

Der er udarbejdet status for arbejdet med Trafikplan.

Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelse godkendte på mødet den 12. december 2017 rammerne for Trafikplan 2018-2021 og er på møderne i 2018 løbende blevet orienteret om status for processen. Trafikplanen vedrører FynBus' åbne rutekørsel, herunder åben telekørsel.

Der er fastlagt følgende tidsplan for Trafikplanarbejdet:

- **November 2017:** Drøftelse med den tekniske ERFA-gruppe
- **December 2017:** FynBus' bestyrelse godkender Trafikplan-rammer
- **Januar/februar 2018:** Strategiske temamøder afholdes
- **Februar/marts 2018:** Møder med kommuner og region
- **16. april 2018:** FynBus bestyrelse godkender foreløbigt oplæg til Trafikplan
- **8. maj 2018:** Halvdagsmøde om oplæg til Trafikplan
- **24. Maj 2018:** FynBus' bestyrelse godkender endeligt Trafikplan-oplæg
- **Maj-juni 2018:** Kommunal og regional høring af Trafikplan
- **22. juni 2018:** FynBus' bestyrelse godkender endelig Trafikplan 2018-2021

FynBus har gennemført tre temamøder med deltagelse fra kommunerne og Region Syddanmark:

- Temamøde 1: Regionale ruter, 24. januar
- Temamøde 2: Trafikinformation, knudepunkter og stoppesteder, 31. januar
- Temamøde 3: Mobilitet og trafikbetjening af tyndtbefolkede områder, 7. februar

FynBus har endvidere afholdt møder med de enkelte kommuner og Region Syddanmark om temaerne i trafikplanen.

Med baggrund dialogen med ejerne, er der en række generelle input:

- Vigtigt med strategisk opkobling til Infrastrukturplan "Fyn i bevægelse"
- Terminaludvikling skal ske under Byregion Fyn-paraplyen
- FynBus skal opbygge kompetencer omkring mobilitet og modeller for samkørsel
- FynBus skal opbygge kompetencer omkring alternative drivmidler
- FynBus må gerne arbejde med fælles design og indkøbsaftaler omkring stoppesteder uden at ejerne forpligter sig økonomisk
- Forsøget med Mobility Management, der er gennemført i Assens Kommune, er ikke umiddelbart interessant for de øvrige ejere
- FynBus må gerne lave standard-sagsfremstilling som ejerne så kan tilpasse lokalt i forbindelse med høringen af trafikplanen

Alle ejerne planlægger politisk behandling af høringsmaterialet primo/medio juni 2018. Der vil således kunne komme høringssvar til FynBus inden 22. juni 2018 under forudsætninger det kan håndteres i én udvalgsbehandling. Region Syddanmark har oplyst at de forventer både behandling i

udvalg for regional udvikling og i Regionsrådet, og de således først vil kunne give endelig formel tilbagemelding efter den 25. juni 2018.

Efterfølgende beskrives ud fra ovenstående det forventede indhold i de enkelte afsnit som det vil fremgå af det endelige oplæg til Trafikplan 2018-2021.

På bestyrelsesmødet vil FynBus informere nærmere om møderunden med ejerne. Dette vil danne udgangspunkt for det planlagte halvdagsmøde den 8. maj 2018, hvor repræsentanter for de relevante politiske udvalg vil være inviteret.

Input fra mødet den 8. maj 2018 vil blive indarbejdet i det endelige høringsmateriale til Trafikplan 2018-2021, der forventes behandlet på bestyrelsens møde den 24. maj 2018 med henblik på udsendelse til relevante interessenter den 25. maj 2018.

Optimering af trafiksystemet

Trafikplanen svarer på, hvilke scenarier der kan opstilles for udviklingen af det regionale trafiksystem frem til Odense Letbane er i drift – og den først driftsperiode. Det bliver Trafikplanen 2022-2025, der kommer til at behandle, hvad der sker, når den planlagte udvikling for Nyt OUH og området omkring SDU for alvor tager fart.

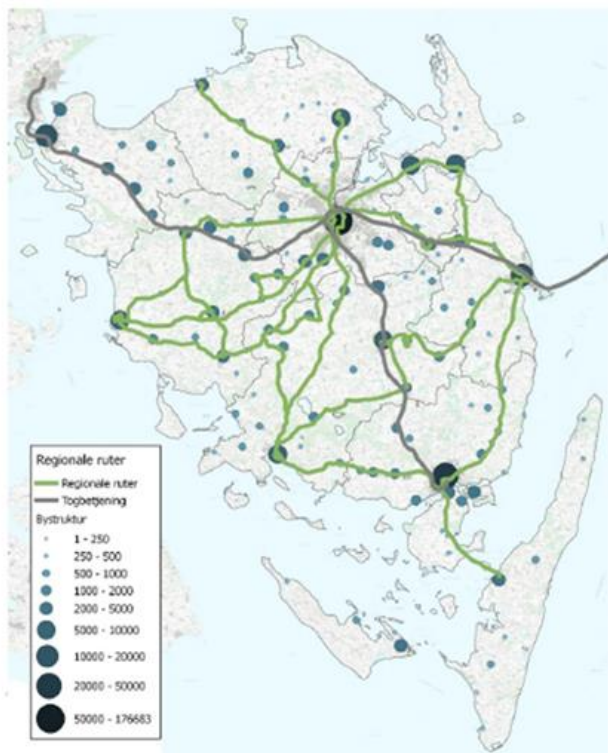
Det regionale trafiksystem

Udviklingsmulighederne for det regionale trafiksystem beskrives i samarbejde med COWI. COWI har lavet en markedsanalyse, der ikke overraskende viser, at den regionalt finansierede trafik allerede kører, hvor det største potentiale findes (figur 3.13 herunder) og regionale rejser betjenes endnu mere fintmasket, hvis uddannelsesruter og fælleskommunale ruter også medtages (figur 3.5).

I markedsanalysens konklusion peger COWI derfor på, at et udviklingspotentiale kunne være at videreføre tankerne om et R-Busnet fra Trafikplanen 2014-17.

COWI nævner (Markedsanalysen s. 66):

... R-busnettet har efter den opskrift været en stor passagermæssig succes på Sjælland, hvor passagertallet er steget på baggrund af fordelene ved den forbedrede betjening R-nettet giver og den samlede passagerfremgang har fra 2009-2013 været på 1,8 mio. passagerer, svarende til næsten 20 %, baseret på den samme produktion.



Figur 3.13 Regionale ruter og bystruktur på Fyn.



Figur 3.5 Den regionale rollefordeling med regionale basisruter og forretningsbaserede ruter samt uddannelsesruter, fælleskommunale ruter og regional-kommunal ruter

På baggrund heraf analyseres 3 scenarier for udvikling af den regionale betjening:

Scenarie 1:

- R-drift (½-timedrift kl. 6.00-20.00 og timedrift aften+weekend) på de regionale basisruter mellem kystbyerne og Odense (Svendborg) suppleret med forretningsbaserede ruter de resterende køreplantimer.
- "BRT-strækningen" Kerteminde-Glamsbjerg i Byregion Fyns infrastrukturplan har 4 afg./time kl. 6.00-20.00.

Scenarie 2:

- R-drift til OBC suppleret med U-rutedrift på de resterende nuværende regionale ruter.
- R-nettet kører timedrift aften og weekend og kl. 6.00-20.00 køres "alt hvad der er råd til frekvensmæssigt for de resterende køreplantimer" på de forretningsbaserede ruter.
- "BRT-strækningen" Kerteminde-Glamsbjerg i Byregion Fyns infrastrukturplan har 4 afg./time kl. 6.00-20.00.

Scenarie 3:

- R-drift afkortet til letbanen, hvor det er muligt – fx ved Tarup Center og Hjallese - samt de forretningsbaserede ruter fra scenarie 1.
- Frekvensen på R-nettet øges for de køreplantimer, der frigives ved afkortning.
- "BRT-strækningen" Kerteminde-Glamsbjerg i Byregion Fyns infrastrukturplan har 4 afg./time kl. 6.00-20.00.

Resultatet af scenariebeskrivelserne foreligger ultimo april, og de kommer til at indgå i trafikplanen og hovedpunkterne drøftes på midtvejsmødet i starten af maj.

Herudover vil et Lynbus-koncept blive beskrevet med udgangspunkt i mulighederne for at etablere forsøg med mere direkte busser med færre stop, hvis der er et tilstrækkeligt kundeunderlag. En forsøgsrute kunne fx være Kerteminde – Langeskov Syd – Tietgenbyen – SDU – UCL ved Hjallesvej / Niels Bohrs Allé.

Uddannelsesruter

Ud over beskrivelse af muligheder for udvikling af det regionale system, udarbejder COWI en rapport om uddannelsesruter på initiativ af Region Syddanmark. Rapporten analyserer på potentiale i Sydjylland og evaluerer på erfaringerne fra Fyn.

Konklusionerne herfra vil også indgå i trafikplanen.

COWI's to markedsanalyser bliver FynBus' grundlag for udvikling af den mere lokale og individuelle adfærdsbearbejdning og markedsføringsindsats, der skal søge at bringe regionale kunder tilbage i bussen.

Bybusnettet i Odense

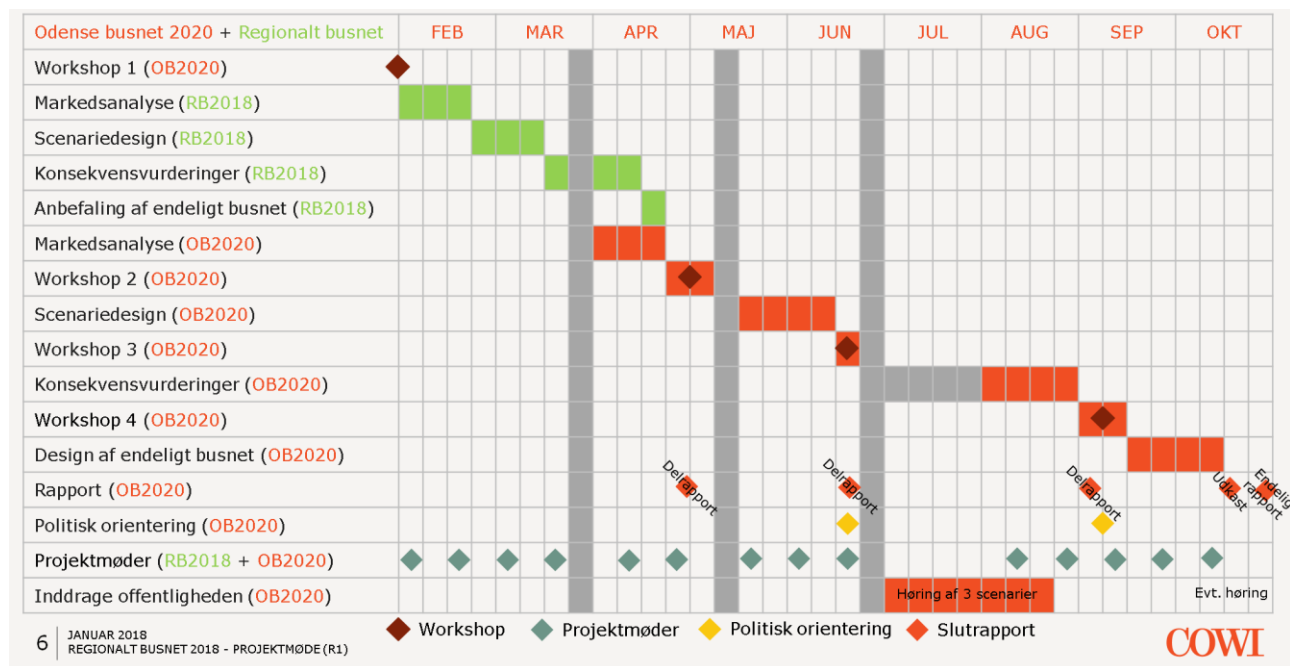
Stillingtagen til udviklingsmulighederne for den regionale trafik er en naturlig delmængde af det planlægningsarbejde, der skal laves i Odense, for at få letbane og busser til at supplere hinanden fra 2020.

Da Odense er Fyns store rejsemål, betjener de regionale busser helt naturligt også Odenses forstæder.

Derfor er beslutningerne omkring det regionale trafiksystem i noget omfang bestemmende for de muligheder, der bliver for bybusnettet i Odense. Hvor der skal ske en økonomisk tilpasning, så Odense Kommunes tilskud til bybusdriften reduceres fra de aktuelle godt 130 mio. kr. pr. år til knap 100 mio. kr. pr. år.

Det er også COWI, der løser denne opgave.

COWI's tidplan fremgår af figuren herunder:



Som det fremgår af tidsplanen, forløber bybusnettets planlægning efter samme model som beskrivelsen af de regionale busser.

Den konkrete udformning af bybusnettet når ikke at blive en del trafikplanen, da der er planlagt en særskilt borger- og politikerinddragelse i Odense.

De øvrige bybuskommuner

Middelfart-, Nyborg- og Svendborg kommuner har ingen aktuelle planer om andet end sædvanlige køreplantilpasninger i de respektive trafiksystemer.

Kørslen i Nyborg og Svendborg skal i udbud til kontraktstart i sommeren i 2020, og et udbud er et oplagt tidspunkt til ejernes stillingtagen omkring større ændringer eller brug af andre drivmidler. Kommunerne og FynBus er så småt ved at forberede en proces omkring dette.

Landdistriktskommunerne

Assens-, Nordfyn-, Kerteminde eller Faaborg-Midtfyn kommuner har heller ikke aktuelle planer om større tilpasninger i buskørslen for eksempel på grund af ny skolestruktur.

På Langeland indgår den lokale busbetjening på rute 912-913 på ydertidspunkter i § 17 stk. 4-udvalgets handlemuligheder for, hvordan den kollektive trafik skal se ud i fremtiden. Der skal arbejdes videre med en analyse af, om fx telekørsel kunne være optimalt.

Mobilitet og telekørsel

FynBus og mange andre aktører omkring den kollektive trafik arbejder i disse år med et udvidet mobilitetsbegreb, der ikke kun inkluderer traditionelle busruter. Med telekørsel har FynBus i samarbejde med ejerne udviklet en mulighed for at kunne dække et kørselsbehov, der ikke kunne dækkes effektivt med den traditionelle palette af kørselsmuligheder. Telekørsel anvendes typisk på steder og tidspunkter, hvor der er et kørselsbehov, men ikke passagergrundlag til at indsætte en fast busrute.

FynBus har i dag Telependler ordning i 6 kommuner, der blandt andet understøtter uddannelsespendlingen. I COWIs rapport om uddannelsesruter anbefales, at Telependlerordningen udvides til alle fynske kommuner.

FynBus' bestyrelse vedtog i 2013 et fælles koncept for telekørslen, og dette koncept er blevet konsolideret i trafikplanperioden 2014-17. Meldingen fra kommunerne er, at den nuværende model fungerer godt. Dog har mange kommuner et ønske om, at man ser på mulighederne for at tilbyde telekørsel på tværs af kommunegrænserne. Kommunerne ønsker desuden, at mulighederne for alternative mobilitetsformer udforskes i den kommende trafikplanperiode. Samkørsels- og delebilsløsninger ses som et betydeligt potentiale, gerne håndteret af eksterne aktører, fx gennem apps som GoMore.

Flere kommuner, bl.a. Faaborg-Midtfyn og Langeland, arbejder med idéer og initiativer til at forbedre borgernes mobilitet gennem et udvidet mobilitetsbegreb, fx i § 17 stk. 4-udvalg, der skal komme med anbefalinger til det politiske niveau. FynBus deltager i dette arbejde.

Som medejer af Rejseplanen vil FynBus arbejde videre med digitale muligheder for at vise brugeren en række alternative mobilitetsformer, når man søger på rejser. Rejseplanen har et strategisk mål om at være den mest brugte mobilitetsapp/løsning i Danmark, og at alle mobilitetsformer og udbydere bliver tilsluttet Rejseplanen. Gennem projektet 'Den Samlede Rejse' er der allerede mulighed for at vise telekørsel i rejseplanen, hvilket afprøves i Faaborg-Midtfyn Kommune. Men der er også mulighed for at vise delebiler, samkørsel, bycykler mv.

Knudepunkter og stoppesteder

I den kommende trafikplanperiode vil FynBus sammen med kommunerne arbejde på en mere systematisk kategorisering og opgradering af stoppestederne og deres fysiske forhold.

FynBus tilslutter sig den terminal- og knudepunktsopdeling, der er beskrevet i Byregion Fyns infrastrukturstrategi for 2017-2035 'Fyn i bevægelse', og vil ud fra denne strategi arbejde videre med en designmanual og en fælles standard for forskellige kategorier af stoppesteder. Dette arbejde lægger rammerne, og kommunerne kan ud fra fælles indkøbsaftale indkøbe udstyr til stoppestederne i det omfang og i det tempo, som den enkelte kommune ønsker.

Simplere produkter og billettering

FynBus' bestyrelse har i december 2017 vedtaget en strategi for 2018-2020, der har som samlenende ambition, at det skal være nemmere for kunderne at anvende den kollektive trafik. En række fokusområde i denne strategi retter sig mod det udbud af billetprodukter, som FynBus tilbyder.

Inden for rammerne af takstreformen Takst Vest, der trådte i kraft 18. marts 2018, vil FynBus arbejde videre med en forenkling af billetprodukterne samt kundernes adgang til dem.

Efter indførelsen af rejsekortet og konverteringen af alle væsentlige billetprodukter til rejsekortplatformen, er rejsekortet nu fuldt indfaset på Fyn. Webshop og app anvendes som supplerende billetteringsformer, og et er stadig muligt at købe kontantbilletter i busserne.

FynBus vil også i den kommende periode arbejde med takster som et strategisk værktøj til at tiltrække og fastholde kunder, påvirker passageradfærd og øge selvbetjeningsgrad og indtægter. Det er målet, at 150.000 fynboer skal have et rejsekort i slutningen af 2020, samtidig med at andelen af kunder, der betaler kontant, skal under 5 %.

I den kommende trafikplanperiode vil FynBus desuden undersøge muligheden for at indføre frit flow i busserne, dvs. at kunderne kan gå ind og ud af alle døre – både for at gøre det nemmere at tage bussen, men også for at bringe rejsetiden ned.

Information og markedsføring

En del af strategiens ambitioner om at gøre det nemmere at tage bussen handler også om, at gøre det nemmere at finde ud af, hvor og hvornår busserne kører. Men også at gøre potentielle kunder bevidste om muligheden for at vælge bussen, fx frem for bilen.

Et centralt værktøj til at gøre rejsemuligheder synlige er Rejseplanen, som kontinuerligt arbejder med at gøre information om den kollektive trafik tilgængelig på tværs af platforme. Både når busserne kører som de skal og når der er omkørsler og driftsforstyrrelser. FynBus vil i den kommende periode arbejde videre med at udvikle Rejseplanen, fx til at inkludere nye mobilitetsformer, og til at udbrede kendskabet til Rejseplanen. Samtidig skal FynBus fortsat udvikle den digitale trafikinformation til kunderne i form af øget tilbud om skærmløsninger og øvrige digitale løsninger på centrale trafikknudepunkter.

Via målrettet markedsføring skal kendskabet til det kollektive trafiktilbud udbredes for at sikre nye og flere kunder i bussen. Det skal sikres at borgerne er oplyste om det kollektive trafiktilbud på Fyn og Langeland, så den kollektive trafik vælges, når den er relevant for kunderne.

Endelig vil FynBus arbejde for at øge kendskabet til produkter og ydelser blandt personale og chauffører, så vidensniveauet hæves – med det formål at give kunderne bedre vejledning.

Alternative drivmidler

På grund af den teknologiske udvikling og fokus på den grønne omstilling af transportsektoren er der en stigende interesse blandt ejerne for busser, der kører på alternative drivmidler.

De teknologiske muligheder på busområdet udvikler sig hurtigt. FynBus har erfaring med hybridbusser fra bybusdriften i Odense, men der er nu også muligheder for busdrift helt uden lokal afbrænding af fossile brændsler. Eksempelvis er biogasbusser allerede i drift, fx på linje 5C i København og rene elbusser kører på forsøgsbasis flere steder i landet – og meget snart i ordinær drift i bl.a. Roskilde Kommune og Københavns Kommune.

I den kommende trafikplanperiode skal FynBus derfor være i stand til at give ejerne et overblik over mulighederne for en grønnere busdrift vha. busser, der kører på alternative drivmidler, samt fordele og ulemper ved de forskellige teknologier.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender foreløbigt oplæg til Trafikplan 2018 – 2021.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet, dog således at den endelige trafikplan skal forelægges bestyrelsen på bestyrelsesmødet i august. Derudover blev det besluttet, at trafikplanen sendes i offentlig høring.

3. REJSEREGLER OG TAKSTER FOR MEDBRAGTE DYR I FLEXTRAFIK

Resumé:

FynBus har gennemgået egne rejseregler og takster for medbragte dyr i Flextrafik. Her blev der også sammenlignet med øvrige trafikselskaber.

På baggrund af dette foreslås en harmonisering af FynBus Flextrafiks rejseregler og takster fra 1. maj 2018, så rejseregler og takster for medbragte dyr følger de øvrige trafikselskaber.

Sagsfremstilling:

Ifølge lov om trafikselskaber (§ 11, Stk. 4) må taksterne for individuel handicapkørsel ikke være væsentligt højere end taksten for øvrig trafik. For medbragte dyr differentierer takster og regler for FynBus' forskellige tilbud. Her er medbragte dyr i handicapkørsel den dyreste transportløsning, se nedenfor.

- I busser kan mindre dyr medbringes gratis, hvis de under hele rejsen er anbragt i taske, bur eller transportkasse. Større hunde kan medbringes, men billetteres til børnetakst.
- Ved telekørsel kan mindre dyr medbringes, hvis de er i kort snor (hunde) eller er anbragt i transportkasse/taske. Dyret rejser til børnetakst, og større dyr kan ikke medbringes.
- For handicapkørsel gælder det, at dyr rejser til samme pris som kunden selv, dvs. hvis en voksen medtager et dyr, billetteres til voksentakst.

For alle FynBus' tilbud gælder det, at fører- eller servicehunde kan medbringes gratis uanset størrelsen.

Rejsereglerne for medbragte dyr i busser er dækket af de fælles landsdækkende rejseregler. Der findes ikke tilsvarende landsdækkende rejseregler for Flextrafik. Ved gennemgang af Nordjyllands Trafikselskabs, Midttrafiks og Sydtrafiks regler og takster for medbragte dyr i de forskellige flextilbud ses ens regler, hvor mindre dyr i taske samt fører- og servicehunde kan medtages gratis.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at:

- FynBus Flextrafiks rejseregler og takster for dyr justeres fra 1. maj 2018, så de følger de øvrige trafikselskaber.
- Mindre dyr kan medtages gratis i alle FynBus Flextrafik-kørselstilbud, såfremt dyret bliver i taske/transportkasse under hele turen.
- Større dyr ikke kan medtages i FynBus' Flextrafik-tilbud, dog fraset fører- og servicehunde, der kan medtages gratis.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:

4. VIATRAFIK: PASSAGERANALYSE

Resumé:

VIATRAFIK har udarbejdet en rapport om passagerudviklingen på Fyn i perioden 2014-17. Konsulenterne gennemgår rapporten på mødet.

Sagsfremstilling:

Passagertallet har været faldende siden 2015. Perioden har været præget af flere store ændringer på Fyn.

FynBus har bedt VIATRAFIK om at udarbejde en rapport, der beskriver:

- Passagerudviklingen
- Hvor udviklingen har fundet sted
- Mulige årsager til udviklingen

På bestyrelsesmødet udleverer VIATRAFIK den udarbejdede rapport, og konsulenterne gennemgår analyser og konklusioner.

FynBus indførte Rejsekort i 2017 og forberedte indførelsen af Takst Vest.

Implementeringen af Rejsekort startede i januar 2017 og afsluttes forsommeren 2018, hvor også Ungdomskort er fuldt implementeret. Indførelsen af Rejsekort har desuden givet anledning til, at FynBus' mobilbillet er opdateret, der er indført en Webshop og et nyt administrationssystem for grupperejser.

Samlet set betyder det, at alle FynBus' kendte rejsehjemler er erstattet med nye. Det har været en stor forandring for kunderne, og på datasiden skal meget etableres på ny.

Implementering af nye kort og de manglende dataværktøjer medfører, at FynBus ikke har kunnet indsamle registreringer i eget billetsystem, som det har været muligt siden 2008. Desuden "bippes" kortprodukter som Uddannelseskort ikke i øjeblikket.

Forberedelsen af Takst Vest har herudover også medført ændringer i takstsystem og takster. Der er ændret på enkelte zoneafstande, og "Odense for en 10'er" på KVIKKort blev nedlagt i januar 2017. Herved steg prisen til 15 kr. for laveste rabattrin – svarende til taksten på det øvrige i Fyn.

Herudover har udviklingen af bymidten i Odense og de igangværende vejarbejder til forberedelse af letbanen medført mange omlægninger i trafiksystemet siden 2014. Blandt andet blev den fælles terminal atter delt i Plads Nord og Plads Syd i 2016, så de koordinerede køreplaner mellem by- og regionalbusser måtte opgives. Dermed fik de regionale ruter reduceret stopmønster for at kompensere for de øgede rejsetider, som vejarbejder og omlægninger medfører.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

Orienteringen blev taget til efterretning.

5. ÆNDRINGER AF LOV OM TRAFIKSELSKABER I FORHOLD TIL HANDICAPKØRSEL

Resumé:

I december 2017 blev lov om trafikskaber ændret med virkning fra 18. marts 2018, og en yderligere lovændring forventes vedtaget i første halvår af 2018 med virkning fra 1. juli 2018. Lovændringerne vedrører bl.a. præcisering omkring brug af individuel handicapkørsel og udvidelse af ordningen til lovpligtigt at omfatte blinde og stærkt svagsynede.

Sagsfremstilling:

Lovændring 18. marts 2018: Kørselsformål

Den individuelle handicapkørsel skal ifølge § 11 i Lov om trafikskaber etableres, så den "rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende". Denne formulering har gennem tiden givet anledning til usikkerhed, idet trafikskaberne administrerer andre kørselsordninger, som f.eks. lægekørsel, som borgerne også skal visiteres til. I august 2015 afholdt Transportministeriet møde med trafikskaberne og på baggrund af mødet, besluttede FynBus' bestyrelse den 11. februar 2016, at FynBus' Bestillingsmodtagere ikke skal spørge til kørselsformål, når kunder bestiller individuel handicapkørsel. Bestillingsmodtagerne vil dog vejlede brugeren bedst muligt.

I december 2017 blev lov om trafikskaber ændret på tre områder. En af ændringerne er en præcisering af anvendelsesområdet for lovens § 11 om individuel handicapkørsel i overensstemmelse med den gældende fortolkning, dvs. en ændring fra "over 18 år" til "18 år eller derover", samt fjernelse af sætningen "som rækker udover transport til behandling, terapi og lignende".

I bemærkningerne vedrørende ændringen fremgår det, at:

"Bestemmelsen gør det klart, at bestemmelsen omfatter andet end fritidsformål, idet hensigten med bestemmelsen er, at ordningen skal udgøre et supplement til øvrige kørselsordninger. Præciseringen ændrer ikke på brugernes retsstilling i forhold til andre kørselsordninger, hvor en kommune eller en region med hjemmel i lov skal eller kan yde befordring af bestemte grupper til nærmere bestemte formål. Individuel handicapkørsel er fortsat tænkt som et supplement til de øvrige kørselsordninger, men ordningen kan også anvendes til kørsel til behandling, terapi og lignende.

Såfremt en bruger af ordningen er visiteret til andre kørselsordninger efter anden lovgivning forudsættes det, at brugeren som udgangspunkt vil have et klart økonomisk incitament til at benytte disse andre ordninger. Brugere af ordningen vil således selv skulle undersøge, om vedkommende er berettiget til kørsel efter andre ordninger, ligesom offentlige myndigheder har en vejledningspligt vedrørende eventuelle andre mulige kørselsordninger."

FynBus kan derfor fortsætte den nuværende praksis i forhold til bestillingsmodtagelse.

Lovændringerne træder i kraft den 18. marts 2018.

Mulig lovændring 1. juli 2018: Blinde og stærkt svagsynede

Kommunerne kan i dag beslutte at udvide ordningen for Individuel Handicapkørsel og f.eks. visitere blinde og stærkt svagsynede. Dette har Middelfart og Kerteminde valgt, og FynBus kører derfor i dag et lille antal blinde eller svagsynede.

Den 5. december 2017 blev fremsat et ændringsforslag til trafikskabsloven. Ændringsforslaget udvider persongruppen, som omfattes af § 11, sådan at også blinde og stærkt svagsynede kan anvende tilbuddet om individuel handicapkørsel.

Det er regeringens forventning, at udvidelsen af ordningen vil medføre en samlet udgift for alle kommunerne i Danmark på ca. 33 mio. kr. årligt. Kommunen kompenseres via bloktilskuddet for de udgifter, som er aftalt i satspuljeaftalen. Lovforslaget medfører ikke økonomiske eller administrative udgifter for regionerne.

Trafikselskaberne i Danmark har indgivet høringsvar.

Ændringen vil, såfremt den vedtages, træde i kraft pr. 1. juli 2018.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

Orienteringen blev taget til efterretning.

6. FYNBUS' BRUG AF OG ARBEJDE MED ARBEJDSKLAUSUL

Resumé:

Bestyrelsen orienteres om FynBus' brug af og arbejde med arbejdsklausuler, herunder:

- *Indførelse af arbejdsklausul*
- *Arbejdsklausul i FynBus' kontrakter*
- *Henvendelse fra en anden forvaltningsmyndighed vedrørende FynBus' brug af og arbejde med arbejdsklausuler*

Sagsfremstilling:

Indførelse af arbejdsklausul

FynBus' bestyrelse drøftede tilbage i 2014 FynBus' rolle i forhold til kontrol af løn- og arbejdsvilkår for ansatte hos FynBus' kontraktpartner ("vognmænd"). Advokatfirmaet Poul Schmith udarbejdede i den forbindelse et notat vedrørende FynBus' kontrol med løn- og arbejdsvilkår.

Advokatfirmaet konkluderede bl.a. følgende:

- FynBus er ikke forpligtet til at udføre kontrol af, hvorvidt bestemmelserne i lovgivningen om løn- og ansættelsesvilkår overholdes.
- Det er bestyrelsen, som beslutter, om der skal anvendes arbejdsklausuler i FynBus' kontrakter.
- Hvis der udarbejdes arbejdsklausuler, er FynBus forpligtet til at føre kontrol.
- Det er bestyrelsen, som beslutter, hvilket kontrolniveau, der skal fastlægges.

Det er således FynBus' bestyrelse, som sætter rammerne for brug af arbejdsklausuler samt kontrol heraf. Det er også bestyrelsen, som fastsætter de overordnede regler for, hvilke tiltag FynBus skal gøre for at kontrollere, om FynBus' samarbejdspartnere lever op til/overholder gældende krav.

FynBus' bestyrelse traf i 2015, med afsæt i de tidligere drøftelser og det omtalte notat en beslutning om at indføre en arbejdsklausulbestemmelse i fremtidige kontraktforhold med sine samarbejdspartnere. Der blev endvidere truffet en beslutning om, hvordan kontrollen af overholdelse af denne arbejdsklausul skulle foregå, og der blev i den forbindelse udarbejdet en forretningsgang, jf. Bilag 6.1.

FynBus indførte krav om arbejdsklausul i kontrakterne med sine samarbejdspartnere med virkning for første gang den 1. marts 2015. Arbejdsklausulen var udarbejdet af Advokatfirmaet Poul Schmith.

Arbejdsklausul i FynBus' kontrakter

FynBus udbyder Flextrafik i samarbejde med trafikelskaberne Sydtrafik og Midttrafik. FynBus har hidtil været det eneste trafikelskab i udbuddet, som ønsker en særskilt bestemmelse om en arbejdsklausul. Det betyder, at FynBus' krav til overholdelse af arbejdsklausulen bliver reguleret via et bilag til kontrakten, jf. Bilag 6.2. Bilaget tager stilling til dokumentation og redegørelse samt bodbestemmelser og kontrolforanstaltninger.

FynBus arbejder med udgangspunkt i den nævnte forretningsgang systematisk med at kontrollere, om vognmændene overholder de aftalte løn- og arbejdsvilkår, som er fastsat og gældende. FynBus ønsker, at der er en ligeværdig konkurrence på området for alle samarbejdspartnere, og bestyrelsen bliver flere gange om året orienteret om det daglige arbejde hermed.

Det kan endvidere nævnes, at FynBus på sin hjemmeside - <http://fynbus.dk/arbejdsklausuler> har indarbejdet en procedure for, at alle kan henvende sig til FynBus, hvis der er kendskab til uregelmæssigheder på området. Der er her mulighed for at ringe eller skrive til FynBus.

FynBus undersøger aktivt ud fra de ovennævnte retningslinjer, om vognmændene yder sine ansatte løn- og arbejdsforhold på niveau med en landsdækkende overenskomst. FynBus har løbende igangværende undersøgelser.

I det tilfælde, at en vognmand er medlem af en arbejdsgiverorganisation, som har indgået en landsdækkende overenskomst med en lønmodtagerorganisation, vil det altid være disse parter og/eller parterne på arbejdsmarkedet, som forholder sig til en eventuel tvist.

I det tilfælde, at en vognmand ikke direkte har tiltrådt en overenskomst, iværksætter FynBus en procedure – som er løbende, som skal sikre, at vognmanden gennem hele kontraktperioden yder sine ansatte løn- og arbejdsforhold i overensstemmelse med arbejdsklausulen – altså i overensstemmelse med en landsdækkende overenskomst.

FynBus anser følgende overenskomster, som værende landsdækkende:

- Atax og 3F
- Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark (ATD) og 3F
- Kristelig Arbejdsgiverforening (KA) og Det Faglige Hus

De 3 nævnte overenskomster er i overensstemmelse med de landsdækkende og repræsentative overenskomster, som Folketinget har forholdt sig til i forbindelse med vedtagelsen af den nye taxilov. Trafikstyrelsen omtaler endvidere de nævnte overenskomster på sin hjemmeside.

FynBus oplever resultater med sit arbejde omkring arbejdsklausuler på trods af, at FynBus er bekendt med, at branchen er hård, og at der er stor konkurrence og stridighed på området. FynBus har i overvejende grad en god og konstruktiv dialog og proces med sine samarbejdspartnere. Det kan i den forbindelse nævnes, at processen betyder, at vognmanden indretter sig efter forholdene, og at det tillige ofte fører til, at en vognmand vælger at organisere sig.

FynBus har udarbejdet en oversigt over, hvilken indsats FynBus har foretaget i perioden 1. marts 2014 til 1. april 2018 for så vidt angår arbejdsklausulen. Det fremgår bl.a. af oversigten, hvor mange vognmænd, der har indgået overenskomst, og hvor mange vognmænd, der er blevet kontrolleret. Der henvises til Bilag 6.3.

Ny taxilov

Den nye taxilov, som trådte i kraft pr. 1. januar 2018 har en bestemmelse om krav til løn- og arbejdsvilkår, som stort set er identisk med den bestemmelse, som FynBus har i sine kontrakter med vognmændene. Bestemmelsen sikrer, at ansatte skal have løn- og arbejdsvilkår, der "ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område". Bestemmelsen vil dog kun være gældende for tilladelser, der udstedes efter den nye taxilov. Tilladelser udstedt efter den gamle lovgivning kan være gældende i op til 10 år endnu.

Ændringen i taxiloven betyder, at for nye tilladelser vil forhold vedr. løn- og arbejdsvilkår være reguleret såvel lovgivningsmæssigt som kontraktretligt.

Loven regulerer forholdet på den måde,

- at tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan tilbagekaldes, hvis vognmanden i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i loven – som f.eks. krav til løn- og arbejdsvilkår
- at Trafikstyrelsen har tilsynspligten og har kompetencen i forhold til de administrative sanktionsmuligheder. Trafikstyrelsen skal i den forbindelse føre kontrol med, at bestemmelserne i loven overholdes
- at der er indsat en straffebestemmelse, hvorefter vognmanden kan straffes med bøde, hvis vognmanden overtræder bestemmelsen om løn- og arbejdsvilkår. Det er politi og anklagemyndigheden, som håndhæver straffebestemmelsen.

Kontrakten regulerer forholdet på den måde,

- at FynBus kan kontrollere løn- og arbejdsvilkår for ansatte hos vognmanden.
- at FynBus kan påberåbe sig misligholdelse, og i tilknytning hertil eventuel ophæve kontrakten
- at FynBus kan tilbageholde vederlag
- at FynBus kan påberåbe sig en bod

FynBus udbyder flextrafik i samarbejde med trafikselskaberne Sydtrafik og Midttrafik, og der arbejdes lige nu med udbud af de næste kontrakter, der træder i kraft 1. marts 2019. Det nye udbud vil stille alle vognmænd ens, således at alle skal leve op til kravet i taxiloven om løn- og arbejdsvilkår på niveau med en landsdækkende overenskomst – uanset hvornår tilladelsen er givet.

FynBus har overfor Sydtrafik og Midttrafik tilkendegivet, at man gerne tiltræder forslaget om lige vilkår for alle vognmænd, dog således at FynBus' nuværende mulighed for kontrol, bod, sanktioner m.m. efter arbejdsklausulen ikke må svækkes.

Aktindsigt i kontrollen og henvendelse fra en anden forvaltningsmyndighed

FynBus modtager jævnligt anmodning om aktindsigt i FynBus' gennemførte kontroller. De henvendelser bliver behandlet efter reglerne i offentlighedsloven, hvor udgangspunktet er, at enhver kan forlange at blive gjort bekendt med disse akter. Det fremgår dog af loven, at retten til aktindsigt ikke omfatter oplysninger om fremgangsmåder eller om drifts- eller forretningsforhold el.lign., for så vidt det er af væsentlig økonomisk betydning for den person eller virksomhed, oplysningerne angår, at anmodningen ikke imødekommes.

Det er FynBus' vurdering, at en anmodning om aktindsigt ofte handler om en vognmands konkrete forretningsforhold, hvorfor FynBus som udgangspunkt afvise disse anmodninger.

FynBus er desuden imødekomme overfor en anden forvaltningsmyndighed med hensyn til at svare på en konkrete henvendelse vedrørende FynBus' brug af og arbejde med arbejdsklausuler samt kontrol heraf, men det er nødvendigt for FynBus at overholde gældende lovgivning vedrørende videregivelse af oplysninger til en anden forvaltningsmyndighed.

FynBus vurderer, at forvaltningslovens § 28, stk. 2, som handler om oplysninger af almindelig fortrolig karakter, finder anvendelse i forhold til en konkret henvendelse vedrørende FynBus' kontrol af udstedte arbejdsklausuler i forhold til navngivne vognmænd.

Det er en bestemmelse om fortrolige oplysninger. Om videregivelse af fortrolige oplysninger må finde sted til anden forvaltningsmyndighed vil bero på, om videregivelsen må anses for uberettiget efter reglerne om tavshedspligt.

Tavshedspligten omfatter oplysninger om fremgangsmåder eller om drifts- eller forretningsforhold, herunder forretningshemmeligheder, for så vidt det er af væsentlig økonomisk betydning for vognmanden, at oplysningerne ikke videregives.

FynBus har som offentlig forvaltning en tavshedspligt for så vidt disse oplysninger, hvilket betyder, at FynBus ikke kan udlevere disse oplysninger til hverken en anden forvaltningsmyndighed eller andre personer så som en anden vognmand, ansatte og journalister.

FynBus vurderer på den baggrund, at FynBus ikke kan videregive fortrolige oplysninger, som en anden forvaltningsmyndighed efterspørger, medmindre FynBus kan få et samtykke fra den berørte vognmand, eller det må antages, at oplysningen vil være af væsentlig betydning for myndighedens virksomhed.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

Punktet behandles som et drøftelsepunkt på et kommende bestyrelsesmøde.

Bilag:

- | | |
|-----------|--|
| Bilag 6.1 | Forretningsgang for FynBus' kontrol af arbejdsklausuler - flextrafik |
| Bilag 6.2 | Arbejdsklausul vedrørende sikring af arbejdstagerrettigheder i forbindelse med arbejde udført for FynBus (FlexGaranti) |
| Bilag 6.3 | Oversigt over indsats vedrørende arbejdsklausul |

7. UDFASNING AF SMS-BILLET

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 12. december 2017 besluttede bestyrelsen at nedlægge SMS-billetten. Dette sker blandt andet med begrundelse i ønsket om forenkling af salgskanaler, samt et ønske om at flytte kunderne over på den nyligt opdaterede mobilbillet-applikation, der både er billigere i drift, mere fleksibel i brug og bedre sikret mod snyd end SMS-billetten. SMS-billetten ophørte med at virke den 1. marts 2018.

Sagsfremstilling:

Det har været muligt at købe en SMS-billet hos FynBus siden den 29. januar 2008, hvor FynBus som det første trafikselskab i Danmark indførte SMS-billetten. I en periode på 10 år er der blevet solgt mere end 2,1 millioner SMS-billetter, men den 1. marts 2018 var det slut.

FynBus har i månederne op til SMS-billettens ophør gennemført flere kampagnetiltag. Disse havde flere formål: Dels at fortælle kunderne om SMS-billettens ophør og dermed afværge situationer, hvor kunder ikke kunne købe gyldigt billet inden påstigning, og dels at lancere alternativet til SMS-billetten, FynBus' Mobilbillet-applikation, der blev moderniseret og relanceret i efteråret 2017.

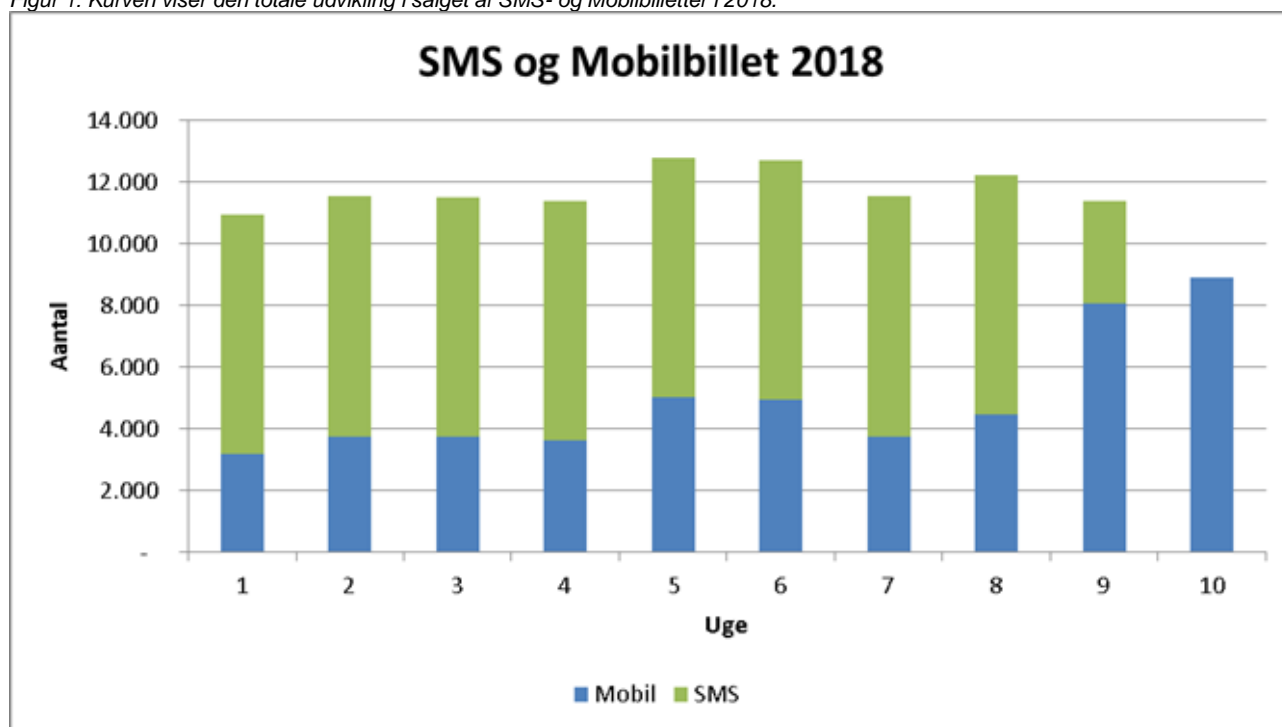
Gennem pressemeddelelser, nyhedsbreve direkte til kunderne, skiltning på skærme i busserne, samt annoncering via Facebook er kunderne løbende blevet informeret om SMS-billettens ophør. Parallelt hermed er der blevet skruet op for markedsføringen af FynBus' mobilbillet-applikation, blandt andet gennem kommerciel annoncering via relevante kanaler, som fx Facebook og lokalradioer, dækkende hele FynBus' område.

Hvordan er det gået?

Lukningen af SMS-billetten har ikke afstedkommet kundeklager, hvilket formentlig skyldes et højt informationsniveau kombineret med hjælp fra buschaufførerne. Chaufførerne har ydet god hjælp ved at informere SMS-billet-kunder op til lukningen, og efterfølgende i forhold til rådgivning om alternativer. Endelig har chaufførerne udvist fleksibilitet i forhold til de kunder, der ikke har været klar over lukningen, og derfor har haft brug for hjælp til køb af billet fx via mobilbillet-applikationen.

I de seneste mange måneder er der i gennemsnit blevet solgt 35-40.000 SMS-billetter pr. måned, hvilket svarer til ca. 8.000 SMS-billetter pr. uge. Som det fremgår af nedenstående figur 1, er det tydeligt at mange SMS-billet-kunder nu har fundet over på mobilbillet-applikationen. Således blev antallet af solgte billetter via mobilapp og webshop næsten fordoblet efter SMS-billettens lukning den 1. marts 2018. I uge 8 blev der i alt solgt 4.471 mobilbilletter, mens der i uge 10 blev solgt 8.891.

Figur 1: Kurven viser den totale udvikling i salget af SMS- og Mobilbilletter i 2018.



Samlet set viser figur 1 en kraftig stigning i antallet af solgte mobilbilletter fra uge 8, samt et mindre fald i det samlede salg af digitale billetter. Det er en klar forventning, at størstedelen af SMS-billet-kunderne vil skifte til køb af billetter via mobilbillet-applikationen, og at antallet af solgte billetter via denne salgskanal vil stige i takt med, at den fortsat markedsføres som led i strategiprojektet "Ud med kontanterne".

Der er planlagt yderligere markedsføringstiltag resten af året, og effekten af indsatsen følges løbende op som en del af afrapportering af strategiprojektet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

Orienteringen blev taget til efterretning.

8. MEDDELELSER

- Den Samlede Rejse
- Takst Vest
- Møde med Sydtrafik
- Bestyrelsens studietur august 2018
- *Kundetilfredshed 2018*
- *Status markedsføring 2018*
- *Letbane studietur, Århus, 2. maj 2018*
- *Den talende Bus*
- *Korrespondancesikring*
- *Betaling af busentreprenør ved lockout*
- *Søren Junker*

9. 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