

REFERAT

FYNBUS BESTYRELSE

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9

Fredag den 23. februar 2018 kl. 14.00 – 16.00

Sags nr.: 201801-18384

Deltagere:

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

Repræsentantskabsmedlemmer:
Jan Ole Jakobsen, Langeland
Flemming Madsen, Svendborg

Direktør Carsten Hylborg Jensen
Kontraktchef Ingrid Dissing
Økonomichef Søren Junker

INDHOLD

Indhold	2
Sager til beslutning:	3
1. Forretningsmodeller for udbud og håndtering af kørsel på flex-området	3
2. Fælles landsdækkende rejseregler gældende fra 18. marts 2018	8
3. Høring vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032	9
Sag til drøftelse:	11
4. Økonomi	11
Sag til orientering:	13
5. Status på FynBus' Trafikplan 2018-2021	13
6. Meddelelser	14
7. Eventuelt	14

SAGER TIL BESLUTNING:

1. FORRETNINGSMODELLER FOR UDBUD OG HÅNDTERING AF KØRSEL PÅ FLEX-OMRÅDET

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 7. september 2016 drøftedes seks forretningsmodeller for udførelse af flexkørsel. Administrationen fremlægger modellerne med henblik på en beslutning om fremtidigt administrationsgrundlag. Administrationen foreslår, at kun to af modellerne tages i anvendelse.

Sagsfremstilling:

Flex-området omfatter kørsel, der udbydes af FynBus og som udføres af private vognmænd. Flexkørsel omfatter flere forskellige befordringsopgaver:

SBH-kørsel (befordring af svært bevægelseshæmmede)

Efter trafikselskabsloven skal FynBus udbyde og administrere kørsel for svært bevægelseshæmmede. Det er på baggrund af denne opgave, at FynBus, sammen med de øvrige trafikselskaber, har etableret en fælles IT-afdeling, FlexDanmark, som kan håndtere bestilling, koordinering med vognmænd og trafikstyring.

Telekørsel

FynBus håndterer telekørsel efter aftale med kommunerne. Da telekørsel er en del af den kollektive trafik, skal dette også administreres af FynBus.

Visiteret kørsel

Visiteret kørsel består af en række kommunale kørselsordninger; lægekørsel (speciallæge), kropsbårne hjælpemidler, genoptræning, aktivitetsdagcenterkørsel, § -kørsel efter serviceloven, elevkørsel og specialkørsel. Derudover omfatter visiteret kørsel også den siddende patientbefordring, der udføres for Region Syddanmark.

Kommunerne og Region Syddanmark kan vælge, om opgaverne skal løses af FynBus.

Der er i dag en variation imellem kommunerne og Region Syddanmark i forhold til, hvordan kørsel på flex-området håndteres.

Nedenstående oversigt viser, hvilke kørselsordninger de enkelte kommuner og Region Syddanmark pr. 31. december 2017 har placeret hos FynBus.

Tabel 1 Kørselsordninger på Flex-områder pr. 31. december 2017

Kørselsordning Kommune	SBH Kørsel	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpe- midler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genop- træning	Aktivitetskørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskolekørsel	Telekørsel	Siddende patientbe- fordringer
Assens	X		X	X	C	C	C	X	C	C	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	
Kerteminde	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Langeland	X	X	X	X	X	X		X			X	
Middelfart	X										X	
Nordfyn	X	X	X	X	C	C	C	X	C	C	X	
Nyborg	X		X	X		X		X	X	X	X	
Odense	X										X	
Svendborg	X										X	
Ærø	X	X	X	X								
Region Syddanmark											X	X

Note: Et X betyder, at kørsel håndteres helt eller delvist af FynBus. C betyder, at kørslen håndteres i systemet Cplan.

Det fremgår af tabellen, at kommunerne pr. 31. december 2017 anvender FynBus i 68 ud af de i alt 110 mulige ordninger.

Kørselsordningerne deles op i to hovedgrupper: variabel kørsel og fast kørsel. Variabel kørsel er typisk befordring af kunder med et individuelt transportbehov, eksempelvis telekørsel, siddende patientbefordring og SBH-kørsel. Fast kørsel retter sig mod især kommunale institutioner.

Forretningsmodeller

FynBus har opstillet seks forretningsmodeller til udbud og håndtering af visiteret kørsel på flex-området jf. tabel 2 nedenfor. Forretningsmodellerne er beskrevet ud fra ønsker og forespørgsler fra kommunerne, og har tidligere være drøftet i bestyrelsen, uden at der er taget endelig stilling til, hvilke modeller FynBus skal tilbyde.

Tabel 2 Oversigt over forretningsmodeller

	Model 1 FlexDan- mark	Model 2 Cplan	Model 3 Ramme- aftale	Model 4 Udbuds- kontor	Model 5 Kommunen udbyder	Model 6 Cplan licens til kommu- nen
Udbud	FynBus	FynBus	FynBus	FynBus	Kommune	Kommune
Kontrakt- ansvarlig	FynBus	FynBus	FynBus	Kommune	Kommune	Kommune
Daglig kontrakt- håndtering	FynBus	FynBus	Kommune	Kommune	Kommune	Kommune
Borger- administration (stamoplysninger, bestilling)	Kommune/ FynBus	Kommune	Kommune	Kommune	Kommune	Kommune

	Model 1 FlexDan- mark	Model 2 Cplan	Model 3 Ramme- aftale	Model 4 Udbuds- kontor	Model 5 Kommunen udbyder	Model 6 Cplan licens til kommu- nen
Borgeradministra- tion (aflysning, ændring)	FynBus	Entreprenør/ kommune	Entreprenør/ kommune	Entreprenør/ kommune	Entreprenør /kommune	Entreprenør/ kommune
Planlægning af ture	FynBus	Entreprenør	Entreprenør	Entreprenør	Entreprenør	Entreprenør
Mulighed for ko- ordinering af ture	På tværs af kommuner/ regioner i Region Syd- danmark og Region Midtjylland	Koordinering lokalt i kom- munen	Koordinering lokalt i kom- munen	Koordinering lokalt i kom- munen	Koordinering lokalt i kom- munen	Koordinering lokalt i kom- munen
Afregning med entreprenør	FynBus	FynBus	Kommune	Kommune	Kommune	Kommune
Regnskab og økonomi- opfølgning	FynBus	FynBus	Kommune	Kommune	Kommune	Kommune
Statistik og do- kumentation	FynBus	Kommune/ FynBus	Entreprenør/ kommune	Entreprenør/ kommune	Entreprenør	Kommune

Kørslen administreres via to IT-systemer, Planet, der administreres af FlexDanmark, og Cplan, der administreres af FynBus.

Nedenfor følger en kort beskrivelse af de seks modeller:

Model 1: FynBus udbyder, planlægger og styrer kørslen via FlexDanmark systemet Planet. Denne model er anvendt for alle kommuner i forhold til variabel kørsel for eksempelvis svært bevægelsseshæmmede og siddende patientbefordring. Derudover får f.eks. Faaborg-Midtfyn Kommune al kørsel udført via FynBus. FynBus udbyder kørslen i to kontrakter, variabel kørsel og garantikørsel. Forskellen på de to kontraktformer ligger i, at en vognmand er garanteret kørsel ved garantikørslen, mens en vognmand ved den variable kørsel er afhængig af, at IT-systemet Planet har valgt bilen, som "den rigtige bil til den rigtige pris". I Model 1 står FynBus for den daglige håndtering af driften.

Kørslen udbydes i samarbejde med Sydtrafik og Midttrafik.

Model 2: FynBus udbyder fast kørsel for en kommune. Kommunen styrer kørslen i CPlan og vognmanden planlægger kørslen. Denne model er bl.a. anvendt af Assens Kommune.

Model 3: FynBus udbyder rammeaftale for fast og/eller variabel kørsel for en kommune. FynBus er kontraktansvarlig. Daglig håndtering af kontrakten og opfølgning sker hos kommunen, og planlægning sker hos vognmanden.

Model 4: FynBus fungerer som udbudskontor. FynBus udbyder kontrakten og overlader efter endt udbudsproces kontrakten til kommunen.

Model 5: Kommunen udbyder selv rammeaftalen og håndterer kørslen direkte med en vognmand, der står for planlægning af kørslen. Det vil sige, at FynBus ikke er involveret. Denne model er bl.a. anvendt af Svendborg Kommune.

Model 6: Kommunen køber adgang til Cplan licens via FynBus. FynBus har udviklet Cplan. Borgeradministrationen varetages af kommunen, og vognmanden står for planlægningen og kundekontakten.

Vurdering af modellerne

En analyse af udgifter til administration af Flexkørsel blev drøftet af bestyrelsen den 9. juni 2016. Der var ikke nogen éntydig konklusion med hensyn til, om det er fordelagtigt for en kommune at placere den visiterede kørsel hos FynBus eller varetage den selv. Dette afhænger bl.a. af konkurrencesituation på taxaområdet generelt og i den enkelte kommune, samt forhold som kommunens befolkningstæthed, kørselsdistancer, fremkommelighed, antal speciallæger mm. samt kommunens ønsker til koncept.

I **model 1** og **2** udbyder FynBus fælles udbud, som betyder, at alle vognmænd, der enten har en taxi-tilladelse eller en OST-tilladelse, kan byde ind på opgaverne. I de sidste tre udbud på flex-området med garanti- og variable vogne med kontraktstart marts 2014, 2015 og 2017, har der været en svag faldende tendens på indkomne tilbudspriser pr. køretime.

Mulighed for koordinering af ture på tværs af kommuner/regionerne giver en større volumen og stordrift, som betyder, at kørslen har bedre mulighed for at blive løst som samkørsel og kædekørsel, og at der er en større chance for, at "den rigtige bil til den rigtige pris" er til rådighed. Samtidig er der ved trafikstyring mulighed for problemløsning ved forsinkelser og aflysninger.

CPlan i **model 2** fungerer således, at borgeradministrationen varetages af kommunerne, og vognmanden står for planlægningen og kundekontakten. Det betyder, at mindre vognmænd også har mulighed for at byde ind på kørselsopgaverne samt levere statistisk og dokumentation efter forespørgsel fra kommunen eller FynBus. Tidligere har det fortrinsvis kun været store vognmænd, der har haft eget planlægningssystem til rådighed, der har kunnet levere statistik og dokumentation.

Håndtering af kørsel i Cplan, **model 2** medfører en reduceret udgift til administration til FynBus i forhold til udførelse via FlexDanmark, hvor FynBus står for bestilling og trafikstyring. Der foreligger ikke på nuværende tidspunkt brugbare måltal for administration i de tilfælde, hvor kommunen selv varetager rammeaftalen.

I **model 1** og **2** udarbejder FynBus statistikker til afregning af vognmand og økonomiopfølgning, således at det er muligt at henføre kørselsudgifter til kørselsordningen og borgere. Statistikker og økonomiopfølgning har betydning for økonomistyring i kommunen.

Indtil nu har de store vognmænds dokumentation af kørsel ikke haft samme kvalitet, som den dokumentation FynBus leverer. De små vognmænd har ikke eget planlægningssystem, så de har ikke kunnet levere statistik. Dokumentationen og statistik er en forudsætning for at besvare spørgsmål fra kommunerne, opfølgning på klager, særlige analyser, controlling og rapportering. Det er således et spørgsmål, om kommunen kan acceptere et lavere serviceniveau ved valg af **model 3**, **model 4** og **model 5**.

Model 3 indebærer en risiko for at kommunerne fjerner så meget af den variable kørsel fra "spotmarkedet", at det kan påvirke muligheden for at få gode priser på den variable kørsel. Der vil også være en vis risiko for, at den siddende patientbefordring og kørsel for svært bevægelseshæmmede, som begge skal udbydes af FynBus, og som indebærer kørsel, der overskrider kommunegrænserne, vil opleve en reduceret mulighed for optimering af kørslen, da et større antal biler vil være bundet til lokal variabel eller fast kørsel i kommunale kontrakter. Alternativitet vil være, at kommunen helt hjemtager al kørsel, altså **model 5**.

Model 4 vil kræve flere personaleressourcer, da et større antal enkeltstående udbud er arbejdsmæssigt mere omfattende end at gennemføre end det nuværende fællesudbud.

Model 6 CPlan er udviklet således, at kommunerne og vognmændene selv skal anvende systemet, men CPlan anvendes indtil videre kun i forbindelse med udbud gennemført af FynBus (model 2). Nogle kommuner har spurgt, om det er muligt at anvende CPlan som licens. Administrationen vurderer ikke, at det er hensigtsmæssigt, at FynBus skal være systemleverandør. Der kan således opstå et behov for at vurdere, hvad der fremover skal ske med CPlan.

Proces for udbud af flexkørsel 2018

Udbuddet vedrørende kørsel på flex-området offentliggøres i juni 2018, og inden da skal kommunerne have truffet beslutning om, hvordan kørselsopgaverne skal håndteres.

Derfor vil FynBus i løbet af marts bede kommunerne om at melde ind, hvilken kørsel kommunen vil have udført via FynBus, og hvilken model der ønskes anvendt.

Valg af forretningsmodeller

Administrationen indstiller, at kommunerne har mulighed for at vælge mellem **model 1** og **2**. Dette er begrundet i, at tidligere fælles udbud resulterede i svagt faldende tilbudspriser pr. køretime, samt mulighed for, at koordinering af ture på tværs af kommuner/regionerne giver bedre mulighed for "den rigtige bil til den rigtige pris".

Hvis kommunen ønsker at reducere administrationsudgifterne til FynBus på flex-området, kan **model 2** med CPlan vælges til fast kørsel på flex-området. Reduktion af administrationsudgifterne skal opvejes med eventuelle øgede entreprenøromkostninger.

Administrationen kan ikke anbefale at udbyde variabel kørsel i en rammeaftale (**model 3**). En sådan løsning vil fjerne kørsel fra det fælles marked i model 1 og lede frem til suboptimering og manglende mulighed for kørselsoptimering. Dette vil få betydning for siddende patientbefordring og handicapkørsel.

Administrationen kan ikke anbefale **model 4**, hvor FynBus alene er udbudskontor. Administrationen vurderer, at en sådan model vil kræve flere ressourcer i FynBus, da der skal gennemføres flere udbud, end det er tilfældet i dag. Da udbuddene kun gennemføres periodevis, vil det være for dyrt at øge kapaciteten hos FynBus. I stedet kan kommunerne med fordel anvende en ekstern konsulent.

Administrationen vurderer på nuværende tidspunkt, at FynBus ikke er klar som systemleverandør, **model 6**. Når der er tilstrækkelige erfaringer, vil en vurdering blive forelagt bestyrelsen.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender at:

- FynBus tilbyder model 1 og model 2 til udbud og håndtering af kørsel på flex-området.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

2. FÆLLES LANDSDÆKKENDE REJSEREGLER GÆLDENDE FRA 18. MARTS 2018

Resumé:

Siden den 15. januar 2017 har alle trafikselskaber i Danmark haft fælles landsdækkende rejseregler. De fælles rejseregler er med til at sikre, at passagerer i vid udstrækning møder fælles rejseregler på tværs af transportformer og landsdele.

Rejseregeludvalget, et udvalg i regi af Bus & Tog, har modtaget bidrag fra trafikvirksomhederne og Takst Vest-parterne og har udarbejdet et forslag, som har været i høring ved trafikvirksomhederne. De reviderede rejseregler godkendes som sidste del af processen af trafikvirksomhedernes bestyrelser, herunder FynBus' bestyrelse.

Sagsfremstilling:

Rejsereglerne revideres løbende, og den sidste version, gældende fra den 1. november 2017, er godkendt af FynBus' bestyrelse den 14. september 2017.

Når de nyeste rejseregler er trådt i kraft, starter arbejdet med den næste version af rejsereglerne. Rejseregeludvalget er nu klar med et forslag til de fælles landsdækkende rejseregler gældende fra den 18. marts 2018.

De væsentligste ændringer til dokumentet er listet nedenfor:

- Beskrivelse af, hvor hvilke priser og produktbeskrivelser der gælder, er præciseret.
- Dokumentet er suppleret med definitioner af begreberne rejse, rejse med skift og returrejse ved brug af rejsekort.
- Valideringsregler for rejsekort er præciseret.
- Krav til legitimation i kontrolsituation er præciseret.
- Forhold vedrørende pendleres mulighed for at få nedskrevet kontrolafgift er præciseret.
- Spærretid for cykler i bussen i FynBus er ændret fra 07.00-09.00 til 06.00-09.00

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender at:

- Ændringer i de landsdækkende rejseregler træder i kraft fra den 18. marts 2018

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 2.1 Fælles landsdækkende rejseregler. Udkast af 17. januar 2018.

3. HØRING VEDR. TRAFIKPLAN FOR DEN STATSLIGE JERNBANE 2017-2032

Resumé:

Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032 er fremsendt til høring i alle trafiksselskaber i Danmark samt til regioner og kommuner m.fl.

Trafikplanen beskriver en række udviklingsscenarier for den statslige jernbane bundet op på planårene 2022, 2027 og 2032, herunder afgørende ny infrastruktur, mål for passagerudvikling, timemodel mv.

Afgørende for jernbanen på Fyn og forbindelserne mod øst og vest bliver blandt andet den nye bane København – Ringsted og ny bane over Vestfyn til fjerntog. De afledte effekter heraf omfatter blandt andet hurtigere forbindelser og flere forbindelser mellem Odense og København, samt nye muligheder for timedrift på alle stationer på den fynske Vestbane.

Der planlægges med en fortsat stigning i passagemængden på jernbanerne målt i personkm (antal km alle passager har kørt tilsammen) med en gennemsnitlig vækst på ca. 1,7 % pr. år, i alt 29 % frem til 2032. Væksten vil primært ske i forbindelse med øst – vestgående jernbanetrafik (mellem Øst- og Vestdanmark), og primært øst for Storebælt.

Forslag til høringssvar præsenteres for bestyrelsen til godkendelse.

Sagsfremstilling:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 24. november 2017 fremsendt Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032, høringsudgave af 24. november 2017 til høring med frist den 26. februar 2018.

Trafikplanen beskriver scenarier for udvikling af den statslige jernbane i tre planår henholdsvis 2022, 2027 og 2032. De tre planår fastlægges på baggrund af en række anlægsarbejder mv., som definerer baggrunden for udviklingen af de statslige jernbaner, og de mål for jernbanetrafikken der sættes for perioden.

Endvidere beskriver planen status for jernbanetrafikken, passagertal, rettidighed mm. for 2015.

Fra 2022 er jernbanen blandt andet karakteriseret ved:

- Den nye bane København – Ringsted kan medføre hurtigere tog til Fyn/Odense
- Flere togforbindelser mellem Odense og København
- Fjerntog til Aalborg Lufthavn
- Metro Cityring i København
- Letbaner i Aarhus og Odense

Planår 2027 indebærer blandt andet:

- Fuldt udbygget signalprogram
- Hastighedsopgradering af strækningen Ringsted – Odense
- Ny bane over Vestfyn til fjerntog
- Flere, hurtigere og mere punktlige tog i landsdelstrafikken
- Forbedret betjening på Vestfyn med timedrift på alle stationer
- Op til 10 minutters drift mellem Odense og København
- Hurtigere fjerntog på de længere stræk
- Flere fjerntogsstop på centrale knudepunkter og i pendlerbyer
- Øget brug af lokal betjening, hvor det giver mening og kan skabe større punktighed
- Direkte tog til Københavns Lufthavn fra Aarhus og Esbjerg via Odense og København H

Planår 2032 betyder blandt andet:

- Femern Bælt forbindelsen er etableret med tog direkte mellem København og Hamburg.

Der er ikke besluttet andre infrastruktur-projekter med betydning for jernbanen med effekt i 2032.

De skitserede muligheder planlægges anvendt til en fortsat stigning i jernbanens passagemængde, og godstransport med en gennemsnitlig vækst på ca. 1,7 % pr. år, svarende til i alt 29 % frem til 2032. De største stigninger forventes i trafikken hen over Storebælt med 53 % vækst fra 2015 – 2032. Forventningen begrundes især i de store infrastruktur-mæssige forbedringer, idet erfaringen viser, at der sker et spring i passagertallet hver gang et strukturprojekt afsluttes, f.eks. med hensyn til Storebæltsbroen.

Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032, høringsudgave er vedlagt som bilag til sagen.

Administrationen har udarbejdet forslag til hørings svar, der blandt andet tager udgangspunkt i følgende:

- København – Ringsted banen, i kombination med andre infrastrukturprojekter samt hastighedsopgraderinger mv. understøtter timemodellen. Hermed skabes der mulighed for 10 minutters drift på strækningen Odense – København, og køretiden reduceres til godt 1 time.
- Trafikplanen indeholder opførelsen af et tredje spor på Vestfyn, der åbner mulighed for timedrift på alle stationer på Vestfyn.
- Trafikplanen fremhæver, at Odenses rolle som trafikknudepunkt vil blive forstærket.
- Hjallesø station fremhæves som et knudepunkt på Svendborgbanen

FynBus lægger vægt på, at der er sammenhæng mellem målene for udviklingen af infrastrukturen på Fyn, udtrykt i den af Byregion Fyn udarbejdede Infrastrukturstrategi Fyn 2017 – 2035 og Trafikplan for den statslige jernbane.

Hørings svar til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen forelægges bestyrelsen til godkendelse.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Godkender forslag til hørings svar til Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen

Vedtagelse:

Godkendt, idet FynBus dog opfordrer til, at anlægget af den nye bane på Vestfyn fremskyndes, og at der tages initiativ til en forbedret togbetjening allerede nu.

Bilag:

- Bilag 3.1 Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032. Høringsudgave 24. november 2017.
Bilag 3.2 Hørings svar vedr. Trafikplan for den statslige jernbane.

SAG TIL DRØFTELSE:

4. ØKONOMI

Resumé:

Der gives en redegørelse i mødet.

Sagsfremstilling:

FynBus vurderede i forbindelse med udarbejdelse af regnskab for 3. kvartal 2017, at det var nødvendigt at gennemføre besparelser på den regionale kørsel med henblik på at opnå balance mellem den regionale ramme, og det aktuelle udgiftsniveau. Nettoudgiften vurderedes at være øget som følge af faldende passagerindtægter, stigende kørselsudgifter og stigende udgifter til administration.

Sagen blev drøftet i Udvalget for Regional Udvikling, Region Syddanmark den 5. december 2017, hvor det blev pointeret, at det er FynBus, der i overensstemmelse med rammestyringsmodellen skal sikre, at der er balance i økonomien. På den baggrund blev det aftalt, at FynBus skulle få ruteøkonomien på plads ved:

- straks at igangsætte besparelser ("høste lavthængende frugter")
- at udarbejde et balanceret årsbudget fremadrettet
- at afvikle det akkumulerede likviditetsunderskud

FynBus' bestyrelse drøftede sagen den 12. december 2017. På den baggrund blev kommunerne orienteret i brev af 13. december 2017 om situationen.

Det blev varslet, at der gennemføres besparelser på ca. 3 mio. kr. på kort sigt (pr. 1. juni 2018), og at der skulle gennemføres besparelser på ca. 9 mio. kr. på navngivne ruter, som ligger uden for de regionale principper (pr. december 2018).

Den nyvalgte bestyrelse drøftede sagen på mødet den 18. januar 2018, hvor det blev aftalt, at konkrete forslag til besparelser skulle udarbejdes i forbindelse med forberedelsen af Trafikplan 2018-21, som foregår i løbet af foråret 2018.

I forbindelse med afslutningen af årsregnskabet for 2017 er der konstateret fejl, som medfører, at der er overskud på driften i forhold til den regionale ramme.

Efter aftale med formandskabet blev bestyrelsen og repræsentantskabet orienteret den 5. februar 2018 om den ændrede situation. I det fremsendte notat vurderedes det, at det ikke længere er nødvendigt at gennemføre de udmeldte besparelser.

En nærmere redegørelse for de fejl og afvigelser der har ført til, at regnskabet er blevet bedre end forventet i kvartalsregnskaberne i 2017, vil fremgå af bemærkningerne til årsregnskabet.

En analyse af udviklingen i passagertal og -indtægter forventes afsluttet primo marts 2018.

Der gives på bestyrelsesmødet en mundtlig redegørelse.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter sagen

Vedtagelse:

Bestyrelsen drøftede sagen.

SAG TIL ORIENTERING:

5. STATUS PÅ FYNBUS' TRAFIKPLAN 2018-2021

Resumé:

Der gives en status på arbejdet med Trafikplan 2018 – 2021 i mødet. Tidsplan for arbejdet fremgår her.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen godkendte på mødet den 12. december 2017 rammerne for Trafikplan 2018-2021.

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:** Bilaterale møder kommuner og region
- **8. maj 2018:** Halvdagsmøde om oplæg til Trafikplan
- **Maj 2018:** FynBus' bestyrelse godkender endeligt Trafikplan-oplæg
- **Maj-juni 2018:** Kommunal og regional høring af Trafikplan
- **Ultimo 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 vil herefter afholde møder med de enkelte kommuner og Region Syddanmark om temaerne i trafikplanen.

På mødet vil administrationen give en status.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at:

- Orienteringen tages til efterretning

Vedtagelse:

Bestyrelsen tog orienteringen til efterretning.

6. MEDDELELSER

- Samarbejde om mobilitet i mindre bysamfund – CORA. Bilag 6.1 vedlagt.
- Studietur
- Tolderlundsvej 9
- Oppetid på Rejsekort
- Ny leverandør af Presseklip: Retriever
- *Private busoperatørers adgang til busterminaler. Bilag 6.3 Terminals and access to the International market for coach and bus services. Bilag uddeles i mødet.*

7. 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