

REFERAT

FYNBUS BESTYRELSE

13. december 2019 kl. 10.00

FynBus, Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C

J.nr.: 201911-28253

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark
Bo Libergren, Region Syddanmark
Flemming Madsen, Svendborg
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Jesper Hempler, Kerteminde
Jan Ole Jakobsen, Langeland
Albert Pedersen, Nyborg
Anders W. Berthelsen, Odense

Repræsentantskabsmedlemmer:

Regitze Tilma, Middelfart
Leif Rothe Rasmussen, Assens

Administration:

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing
Økonomi- og IT-chef Mads Frederik Skjoldborg Medelbye
Produkt- og Markedschef Jan Gudmann Hansen
Planlægnings- og Driftschef Anne Daugbjerg Mortensen
Kommunikationschef Martin Bødker Krogh

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Tilpasning af handicapordningen.....	3
2. Ændringer i fælles landsdækkende rejseregler	9
3. Udbud af bybuskørsel i Svendborg Kommune og Udbud af buskørsel i Nyborg Kommune	11
4. Ansøgning om udvidelse af bestyrelsen	12
5. Bestyrelsens mødeplan 2020	13
6. Grøn strategi 2020-2025	14
Sager til drøftelse:.....	17
7. Reklamer i og på busserne.....	17
Sager til orientering:.....	18
8. Forventet regnskab 2019 efter 9 måneder	18
9. Tilbudsindhentning af pengeinstitutengagement	26
10. Initiativer i forhold til turister	27
11. Telekørselskoncept: Implementering af Plustur og Flextur	29
12. Status på projekt "Studerende fra bil til bus"	32
13. Status for elektriske kørestole i busserne.....	33
14. Godkendelse af revision ved Ankestyrelsen	36
15. Meddelelser	38
16. Eventuelt	38

SAGER TIL BESLUTNING:

1. TILPASNING AF HANDICAPORDNINGEN

Resumé:

FynBus' bestyrelse godkendte den 22. august 2019, at administrationen skulle vurdere en tilpasning af FynBus' handicapordning, således at det skal være muligt at foretage landsdækkende handicapkørsel direkte mellem FynBus' og Sydtrafiks område uden at der skal indgå en togrejse. Administrationen fremlægger her vurderinger og forslag til beslutning vedrørende takster og tilpasning af handicapordningen. Desuden fremlægges forslag til at øge taksterne, som kompensation for indtægtstab i forbindelse med afskaffelsen af abonnementsordningen i 2019. Forslagene har været drøftet med kommunerne. Kommunernes udtalelse vedlægges.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 22. august 2019 godkendte bestyrelsen, at FynBus vurderer, hvorvidt FynBus' handicapordning skal tilpasses Sydtrafiks ordning, således at det skal være muligt at tage en handicaprejse mellem FynBus' og Sydtrafiks område uden kombination af tog. Det blev desuden besluttet, at sagen skal forelægges kommunerne med henblik på vurdering af eventuelle konsekvenser.

Bestyrelsen besluttede på møde den 8. november 2018 at fjerne abonnementsbetalingen for handicapordningen. Det er efterfølgende oplyst, at fjernelse af abonnementsbetalingen har medført et større provenutab for kommunerne.

Efter lov om trafikkselskaber skal en kommune tilbyde minimum 104 enkeltture til svært bevægelseshæmmede borgere. Fra 1. juli 2018 omfatter ordningen tillige blinde og stærkt svagtseende. Derudover har Faaborg-Midtfyns Kommune, Middelfart Kommune, Svendborg Kommune, Nordfyns Kommune og Assens Kommune udvidet ordningen til også at omfatte demente.

Kommunerne har derudover efterspurgt mulighed for at fastsætte antallet af ture afhængigt af, hvornår borgeren er visiteret til ordningen, således at en visitation sidst på året ikke udløser 104 ture, med et reduceret antal.

Der har i september og oktober 2019 været afholdt møder med administrative repræsentanter fra kommunerne, hvor deres overvejelser og input i forhold til bortfald af abonnementsbetaling, ændring i den landsdækkende handicapkørsel samt evt. fastsættelse af antal af ture afhængigt af, hvornår borgeren er visiteret til ordningen, har været drøftet.

I forbindelse med drøftelserne med de administrative repræsentanter fra kommunerne samt efterfølgende skriftlige bemærkninger, der er vedlagt som bilag 1.2, blev følgende synspunkter fremført:

- At der er generel tilslutning til en justering i taksterne for handicapbefordring;
- At der er generel tilslutning til, at takststigninger indføres primo 2020;
- At der ikke er et fælles synspunkt blandt kommunerne mht. fremtidig takstmodel;
- At der er en generel bekymring for en potentiel stigning i udgifterne til handicapbefordring ved tilladelse af kørsel direkte mellem de 2 trafikkselskaber, FynBus og Sydtrafik;
- At der er et ønske om, at implementering af direkte kørsel mellem de 2 trafikkselskaber udskydes til budgetår 2021;
- At flere kommuner ønsker at genindføre abonnementsbetaling.

I forbindelse med drøftelserne har mange af kommunerne oplyst, at de oplever en stigning i handicapkørsler og visiteringer inden for det seneste år.

I nedenstående tabel er antallet af handicapture opgjort ud fra regnskabet. Forventet regnskab 2019 er baseret på de første 9 måneders aktivitet og fremskrevet for de sidste 3 måneder.

Tabel 1: Handicaprejser i perioden 2014 til 2019

Udvikling. Handicapbefordring, FynBus 2014-2019						
År	2014	2015	2016	2017	2018	Forventet 2019
Antal handicaprejser	117.786	119.712	123.704	129.754	135.526	145.671
Årlig stigning		2 %	3 %	5 %	5 %	7 %
Indeks/Rejser (2014 = 100)	100	102	105	110	115	124
Antal visiterede brugere	4.928	5.121	4.940	5.336	6.619	7.238
Indeks/Brugere (2014=100)	100	104	100	108	134	147
Gennemsnit rejser pr bruger	24	23	25	24	20	20
Indeks/Rejseforbrug (2014=100)	100	98	105	102	86	84
Befolkning 65+ i FynBus	89.554	92.048	94.225	96.240	98.041	99.659
Årlig stigning		2,8 %	2,4 %	2,1 %	1,9 %	1,7 %

Note: Befolkningstal er trukket fra Danmarks Statistik pr. 1. kvartal pr. år for 65+ i FynBus' område.

Som det ses af ovenstående tabel, er der de seneste år sket en stigning. Forklaringerne herpå kan være følgende:

- Væksten i antallet af ture fra 2014 til 2019 er 23 %, og væksten i antallet af ældre (65+) i samme periode er 11 %. Således kan en stor del af stigning i ture tilskrives væksten i ældrebefolkningen.
- At ordningen er blevet udvidet til også at omfatte blinde og svagtseende pr. 1. juli 2018.
- At nogle kommuner i dag har en mindre restriktiv visiteringspraksis efter en landsdækkende undersøgelse af visiteringspraksis, hvilket har medført et større antal visiterede borgere
- At nogle kommuner fra 2018 har åbnet op for, at demente også kan blive visiteret til handicapkørsel.
- At borgere med et lille kørselsbehov har valgt at blive visiteret efter at abonnementsbetalingen på 455 kr. pr år er faldet bort.

Stigning i antallet af handicapture til forventeligt 145.671 ture for 2019 skyldes en stigning i antallet af visiterede brugere, da der samtidig kan ses et fald i gennemsnitligt antal af ture pr. bruger i 2019.

Abonnementsbetaling

I forbindelse med bortfald af abonnementsbetaling for handicapordningen har kommunerne oplevet, at der har været et provenutab på 2,2 mio. kr. for samtlige kommuner i FynBus' dækningsområde.

Hvis borgere der har betalt abonnement, men aldrig har benyttet ordningen fratrækkes, er det samlede provenutab 1,4 mio. kr.

FynBus har undersøgt de provenumæssige konsekvenser at en takststigning, med henblik på at finansiere tabet ved at fjerne abonnementet.

Nedenstående tabel 2 viser taksterne for handicapkørsel i alle trafikskaber (BAT undtaget):

Tabel 2: Vilkår for handicapkørsel i FynBus, Sydtrafik, Midttrafik, Movia og NT

Nuværende vilkår for handicapkørsel				
FynBus	Sydtrafik	Midttrafik	Movia	NT
Minimum 30 kr. pr. tur for 10 km, derefter 2,50 kr. pr. kilometer	Minimum 40 kr. pr. tur for 11 km, derefter 3,50 kr. pr. kilometer	Minimum 30 kr. pr. tur for 10 km, derefter 3,00 kr. pr. kilometer op til 100 km. Derefter 9 kr. pr. km	Minimum 25 kr. for de første 5 km, derefter 2,40 kr./km op til 40 km, derefter 1,20 kr./km	Minimum 35 kr. pr. rejse. Der afregnes med 4 kr./km
Maks. 100 kr. pr. tur	Ingen maks. pris	Ingen maks. pris	Ingen maks. pris	Ingen maks. pris
			Abonnement 300 kr./år	

Tidligere har FynBus tolket, at takststigningsloftet for billetpriserne i den kollektive trafik har været gældende for handicaptaksterne, samt at takster for individuel handicapkørsel ikke måtte være væsentlige højere end taksten for en 10-zoners pensionistbillet. Efter en revurdering baseret på andre trafikskabers tolkning og praksis vurderer FynBus, at handicaptaksterne ikke skal reguleres i henhold til takststigningsloftet.

I FynBus' dækningsområde svarer den længste distance der kan køres til 14 zoner. Taksten for en 14-zoners pensionistbillet til bus er 142 kr.

En maksimaltakst på 150 kr. vil derfor sikre, at prisen for en rejse ikke bliver væsentligt højere end for anden kollektiv trafik.

I bilag 1.1 "Notat vedr. ændring af handicapordningen – november 2019" er redegjort for 4 takstmodeller.

FynBus har vurderet, at indførelse af en ny takstmodel med en minimumspris på 40 kr. (inkl. de første 10 km pr. rejse), en kilometerpris for følgende kilometer på 4 kr., og en maksimumspris på 150 kr. pr. rejse, vil betyde følgende merprovenu til dækning af provenutab på bortfald af abonnementsordningen:

- For kørselsmønster og -mængde på 2018-niveau: **1.790.000 kr.**
- 2018-niveau justeret til forventet 2019-aktivitet (+ 7 %): **1.920.000 kr.**

Den skitserede takststigning medfører således et beregnet provenu som bidrager væsentligt til at dække det tab som opstod i forbindelse med afskaffelsen af abonnementsordningen.

FynBus indstiller at bestyrelsen vedtager den beskrevne takstmodel.

Landsdækkende Handicapkørsel

Den landsdækkende handicapkørselsordning fungerer på nuværende tidspunkt således, at rejser fra/til FynBus' område til/fra Sjælland eller Jylland som hovedregel altid skal involvere tog.

Turen til/fra toget betaler borgeren på samme vis, som denne normalt betaler for handicapkørsel, og togbilletten betaler borgen selv.

Borgere bosiddende i Middelfart Kommune, kan rejse direkte til og fra Trekantsområdet uden at tog skal indgå i rejsen. Denne ordning blev godkendt af FynBus' bestyrelse i november 2014 som en forsøgsordning og blev gjort permanent i maj 2017.

I forbindelse med at blinde og stærkt svagtseende har fået mulighed for at blive visiteret til handicapkørsel, har FynBus mødt et ønske fra Dansk Blindesamfund om at denne gruppe skal have mulighed for at køre til Fuglsangcentret i Fredericia. På den baggrund har FynBus undersøgt konsekvenserne af en sådan ordning, og sammenlignet med andre trafiksekskabers ordning.

Muligheder for borgere omfattet af handicapordningen i andre trafiksekskaber:

- I Sydtrafik er det muligt for borgere bosiddende i deres område at rejse med flextrafik hele vejen til/fra Midtjylland og Fyn, såfremt rejsen starter eller slutter i Syd- og Sønderjylland.
- I Midttrafik er det muligt for borgere bosiddende i deres område at rejse med flextrafik hele vejen til/fra Fyn og andre trafiksekskaber i Jylland, såfremt rejsen starter eller slutter i Midtjylland.

Midttrafik og Sydtrafik har således ikke krav om at borgeren skal benytte toget ved rejser på tværs af trafiksekskaberne. Midttrafik har dog en højere takst for lange rejser.

Tabel 3: Borgere og visiteringer i FynBus og Sydtrafik

	FynBus pr. 30.9.2019	Sydtrafik pr. 30.9.2019	FynBus pr. 31.12.2018	Sydtrafik pr. 31.12.2018
Antal borgere	498.481	724.867		
Status på antal visiterede	7.238	9.921	6.932	9.734

Der ses både ved Sydtrafik og FynBus en stigning i antal visitering fra 2018 til 2019 på henholdsvis 187 og 309 visitering, svarende til 2 % og 4,4 %.

Sydtrafik har knapt 2.000 rejser til/fra Fyn. Da der i FynBus' område er lidt flere visitationer pr. indbygger end i Sydtrafik's område, men der samtidig er færre indbyggere, har FynBus vurderet at der vil være ca. 14 - 1500 rejser mellem Fyn og Jylland om året for borgerne på Fyn og ørene. Forudsætningen er baseret på at der vil være det samme rejsemønster.

Se endvidere i bilag 1.1 "Notat vedr. ændring af handicapordningen – november 2019"

Da der i forvejen afvikles 819 rejser mellem Middelfart Kommune og Trekantsområdet, vil denne mængde ikke udgøre en merudgift i forhold til det nuværende niveau. Det reelle tal for øget efterspørgsel vurderes derfor at være ca. 600 rejser årligt.

Der er opstillet 3 økonomiske scenarier for antallet af ture. Disse illustreres i tabel 4 nedenfor:

Tabel 4: Scenarier over antal ture

Antal rejser	Estimeret kørselsudgifter – bruttoomkostninger	Estimeret egenbetaling	Bidrag til fællesudgifter, budget 2020	Estimeret ejerbidrag
611	310.388	89.817	23.475	244.046
1.430	726.440	210.210	54.941	571.171
1.530	777.240	224.910	58.783	611.113

Prisen for rejsen er baseret på den foreslåede prismodel, som stort set svarer til prisniveauet i Sydtrafik.

FynBus vurderer på den baggrund at udgifterne til indførelse af den nye ordning vil ligge mellem 250.000 og 600.000 kr. om året.

FynBus foreslår at ordningen indføres pr. 1. februar 2020.

Visiteringstidspunktet og 104 ture

Ved afskaffelse af abonnementsordning bortfaldt den manuelle korrektion af antallet af ture, hvis borgeren blev visiteret til ordningen efter 1. kvartal.

Kommunerne har efterspurgt en mulighed for at genindføre en korrektion af antallet af bevilgede ture afhængigt af, hvornår borgeren er visiteret til ordningen.

Problemstillingen er, at en borger der er visiteret, eksempelvis i november, har adgang til at gennemføre 104 ture i tidsrummet frem til udgangen af december.

Ved undersøgelse af visiteringstidspunkt og antallet af ture i 2018 ses, at de fleste borgere visiteres i 1. kvartal, og at borgere, der visiteres på andet tidspunkt på året, sjældent har så mange ture, at de kommer i nærheden af de 104 ture.

Det er undersøgt ved FlexDanmark, om det er teknisk muligt at lave en ændring i IT-systemet, således at antallet af ture korrigeres efter visiteringstidspunktet. Det er muligt og skønnes, at en sådan funktionalitet vil koste ca. 250.000 kr.

Det er vurderet, at visiteringstidspunktet i forhold til de 104 ture ikke har væsentlig betydning i forhold til hvor mange ture, den enkelte borger bruger, og det kan derfor ikke anbefales at igangsættes et udviklingsarbejde med FlexDanmark.

Kommunikation

I forbindelse med bestilling af julekørsel ved handicapordningen er FynBus gået bort fra at udsende informationsbrev pr. post. I stedet for informeres der via hjemmeside, en pressemeddelelse samt telefonsvarer ved bestilling i Flextrafik.

Kommunikationen af ændringerne ved handicapordningen vil ske via:

- FynBus' og kommunernes hjemmesider.
- Pressemeddelelse.
- Nyhedsbrev, som sendes via e-mail.
- Information på telefonsvarer i forbindelse med bestilling.
- Henvendelse til brugerorganisationer med opfordring til at de lægger informationen på deres hjemmesider.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- at taksten for handicapkørsel fastsættes til en minimumspris på 40 kr. for de første 10 km og derefter 4 kr. pr. km,
- at den maksimale pris for en tur fastsættes til 150 kr.,
- at takststigningerne træder i kraft pr. 1. februar 2020,
- at det bliver muligt at foretage en handicaptur til Sydtrafiks område uden kombination med et tog,

- at takster for rejser til Sydtrafiks område, svarer til taksterne gældende på Fyn og Langeland.
- at muligheden for at køre til Sydtrafiks område uden brug af tog træder i kraft 1. februar 2020,
- at der ikke gives mulighed for at tilpasse antallet af de 104 ture i forhold til visiteringstidspunktet, og
- at kommunikation af justeringerne sker via elektroniske medier og telefonsvarer i forbindelse med bestilling.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet, idet ordningen evalueres efter et halvt år.

Bilag:

Bilag 1.1 *Notat vedr. ændring af handicapordningen – november 2019*

Bilag 1.2 *Kommentarer fra de fynske kommunale administrationer vedrørende ændring af handicapordningen*

2. ÆNDRINGER I FÆLLES LANDSDÆKKENDE REJSEREGLER

Resumé:

De fælles landsdækkende rejseregler opdateres to gange årligt. Næste opdatering sker den 1. januar 2020. Opdateringen af rejsereglerne sker på baggrund af indmeldinger fra trafikskaberne. De væsentlige ændringer fremgår af sagsfremstillingen.

Sagsfremstilling:

De fælles landsdækkende rejseregler opdateres to gange årligt, og ved væsentlige ændringer skal disse godkendes i bestyrelsen før offentliggørelsen. Opdateringen af rejsereglerne sker på baggrund af indmeldinger fra trafikskaberne, hvorefter forslagene samles og sendes i høring i trafikskaberne. Det endelige udkast godkendes af trafikskaberne og deres bestyrelse.

De fælles landsdækkende rejseregler træder i kraft 1. januar 2020 og erstatter dermed rejsereglerne, der trådte i kraft den 1. juni 2019.

Væsentligste ændringer

De landsdækkende rejseregler er et kompromis mellem de forskellige trafikskabers rejseregler, hvor hensigten er at opnå størst mulig mængde af ens regler. På flere områder er det ikke muligt at ensrette reglerne, da trafikskaberne kører med forskelligt materiel. Af denne grund henvises der til trafikskabernes hjemmeside ved selskabsspecifikke regler.

I den foreslåede version er der foretaget flere præciseringer af formuleringerne for at gøre teksten mere forståelig og kundevenlig.

Kontrolafgiftens gyldighed

I afsnit 2.7.3. er rejsereglerne blevet opdateret med, at kontrolafgifter udstedt til børn kan anvendes som rejsehjemmel i både busser, tog og metro, fra kontrolafgiften er skrevet og resten af døgn (indtil kl. 03.59).

Ledsageordning

Formuleringen vedrørende Ledsageordningen er præciseret, hvorved det tydelig fremgår, at kunder med permanente eller midlertidige handicap kan rejse til nedsat pris, hvis de fremviser et godkendt bevis herfor. Derudover kan samme kundegruppe få en ledsager med til nedsat pris. Den tidligere formulering kunne læses sådan, at den nedsatte pris kun kunne gives, hvis der var en ledsager med.

Cykler

I rejsereglerne har der tidligere været et krav om, at cykler skulle være fastspændte under turen, men efter NTs ønske er formuleringen i afsnit 4.3. ændret til følgende: "Cykler medtaget inde i bussen skal være under opsyn på hele turen og hvis muligt fastspændt og fastholdt under kørslen." Dette vil gælde i alle busser for alle trafikskaber omfattet af de fælles landsdækkende rejseregler. I alle FynBus' busser er der stropper til fastspænding af cykler.

(El)løbehjul

FynBus har bedt om at få indført en sætning om, at (el)løbehjul kun medtages i busser, hvis de medbringes i emballage. Dette sker på baggrund af det stigende antal løbehjul, der findes i Odense, og hvor der i løbet af sommeren har været episoder med løbehjul i busserne, som har givet anledning til en præcisering af reglerne. Dette gælder kun i FynBus' busser.

Brugen af seler i forhold til elektriske kørestole

FynBus har afsluttet forsøg med anvendelsen af elektriske ramper i busserne til elektriske kørestole. Forsøget viste – jf. tidligere sag til bestyrelsen – at der ingen problemer er for benyttelsen af ramperne med

elektriske kørestole. FynBus er derfor klar til at lade brugere af elektriske kørestole benytte busserne på nærmere vilkår.

FynBus er det eneste trafikselskab med denne mulighed. Dermed er der behov for, at FynBus har egne lokale rejseregler for (manuelle og) elektriske kørestole i busserne.

Bestyrelsen har ønsket en efterprøvning af sikkerhedsforholdene vedrørende elektriske kørestole i busserne. Denne efterprøvning er beskrevet i sagen Status for elektriske kørestole i busserne.

Rejsereglen lyder som følger:

Rejseregel vedr. manuelle og elektriske kørestole

Hvis du vil benytte bussen med din manuelle eller elektriske kørestol, skal følgende retningslinjer følges:

- Kørestol og bruger må tilsammen veje max. 250 kg.
- Kørestolen skal placeres på det angivne område i bussen med ryggen mod køreretningen, tæt op imod bussens støttestativ.
- Kørestolen skal være bremset og/eller slukket under kørslen.
- Det anbefales, at du benytter kørestolens sele til at sikre dig selv.
- Det anbefales, at bussens sele anvendes til at sikre kørestolen.

Du skal være selvhjulpnen eller have din egen hjælper med i bussen, da chaufføren ikke har mulighed for at hjælpe dig.

Da der kun er indrettet én plads til, at en kørestol kan placeres korrekt, kan bussen kun medtage én kørestol ad gangen.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- forslaget til de landsdækkende rejseregler til ikrafttræden 1. januar 2020.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet, idet det præciseres, at der ikke er krav om, at løbehjul skal være i emballage. Løbehjul, der ikke kan klappes sammen, skal opbevares på flexarealet i bussen og fastholdes af kunden på hele turen.

Bilag:

Bilag 2.1 *Udkast til fælles landsdækkende rejseregler gældende 1. januar 2020*

3. UDBUD AF BYBUSKØRSEL I SVENDBORG KOMMUNE OG UDBUD AF BUSKØRSEL I NYBORG KOMMUNE

Resumé:

Af hensyn til at de vindende entreprenører får tilstrækkelig tid til at indkøbe busmateriel og forberede implementeringen af en ny kontrakt både i Nyborg og Svendborg Kommune, indstilles, at bestyrelsen giver mandat til direktøren til at træffe afgørelse om endelig tildeling af kontrakten efter eventuel politisk behandling i de respektive kommuner.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmøde den 17. juni 2019 godkendte bestyrelsen rammerne for "Udbud af bybuskørsel i Svendborg Kommune" og rammerne for "Udbud af buskørsel i Nyborg Kommune".

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

Udbudsprocessen for de to udbud er i gang, men er på nuværende tidspunkt ikke afsluttet.

FynBus forventer at kunne fremsende resultatet til eventuel politisk til behandling i kommunerne i december 2019.

For at sikre, at de vindende entreprenører får tilstrækkelig tid til at indkøbe busmateriel og forberede implementeringen af en ny kontrakt, havde FynBus forudsat, at bestyrelsen skulle træffe endelig afgørelse om tildeling af kontrakt for udbud af buskørsel i Nyborg Kommune ved bestyrelsesmødet i december – samt i februar 2020 for udbud af bybuskørsel i Svendborg Kommune.

Tidsplanen for udbud af buskørslen i Nyborg er blevet rykket, idet FynBus vurderede et behov for at gennemføre to forhandlingsrunder.

Af hensyn til at de vindende entreprenører får tilstrækkelig tid til at indkøbe busmateriel og forberede implementeringen af en ny kontrakt både i Nyborg og Svendborg, indstilles det, at bestyrelsen giver mandat til direktøren til at træffe afgørelse om endelig tildeling af kontrakten efter eventuel politisk behandling i de respektive kommuner.

Ved bestyrelsesmøde primo 2020 vil der blive fremlagt ny udbudspolitik, hvor bl.a. proceduren for bestyrelsens behandling af udbud vil blive tilrettet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender, at direktøren får mandat til at træffe afgørelse om endelig tildeling af kontrakten efter eventuel politisk behandling i de respektive kommuner.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

4. ANSØGNING OM UDVIDELSE AF BESTYRELSEN

Resumé:

FynBus' administration ønsker at udvide FynBus' bestyrelse med to medlemmer, således at alle ejerkommuner bliver repræsenteret i bestyrelsen. Dette kan ske via ansøgning om tilladelse til Transport- og Boligministeriet.

Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelse er sammensat efter reglerne i lov om trafikkselskaber. Lovens § 2, stk. 1, har følgende formulering:

§ 2, stk. 1. Et trafikkselskab ledes af en bestyrelse på højst 9 medlemmer. Medlemmerne udpeges af henholdsvis regionsrådet, jf. stk. 2, og kommunalbestyrelserne, jf. stk. 3, inden for trafikkselskabets område. Transportministeren kan i særlige tilfælde tillade, at antallet af bestyrelsesmedlemmer overstiger 9, dog således at antallet af bestyrelsesmedlemmer altid er et ulige antal.

På baggrund af § 2, stk. 1, 1. pkt., består FynBus' bestyrelse af ni medlemmer. To af bestyrelsesmedlemmerne er udpeget af regionsrådet for Region Syddanmark, jf. § 2, stk. 2.

Idet to af ni bestyrelsesposter er tildelt regionen, er der ikke plads til repræsentanter fra alle FynBus' ni ejerkommuner i bestyrelsen. Derfor er to ejerkommuner alene repræsenteret i FynBus' Repræsentantskab.

Det foreslås, at FynBus søger om, at bestyrelsen fremover kommer til at bestå af to repræsentanter fra Region Syddanmark og én repræsentant fra hver ejerkommune; i alt 11 medlemmer.

Denne udvidelse af bestyrelsen kan ske via tilladelse fra transportministeren, jf. § 2, stk. 1, 3. pkt.

I bemærkningerne til § 2, stk. 1, anføres det, at et særligt tilfælde eksempelvis er, hvor alle kommuner på nær to vil få plads i bestyrelsen, medmindre transportministeren vælger at dispensere fra reglen og øge grænsen for antallet af bestyrelsesmedlemmer i et trafikkselskab til 11.

Dette eksempel beskriver netop den situation, der er i FynBus, hvorfor det forventes, at en ansøgning om udvidelse vil blive godkendt. Ved ansøgning om udvidelse med to medlemmer vil bestyrelsen fortsat opfylde kravet om et ulige antal bestyrelsesmedlemmer.

Økonomisk vil det betyde udbetaling af to honorarer i stedet for udbetaling af mødediæter for to personer. Honorar for et menigt bestyrelsesmedlem er kr. 20.935 pr. år (2019) – mødediæter er kr. 2.550 pr. år (2019).

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender,

- at Transport- og Boligministeriet ansøges om tilladelse til udvidelse af bestyrelsen med to medlemmer.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

5. BESTYRELSENS MØDEPLAN 2020

Resumé:

Der fremlægges forslag til mødeplan for 2020, herunder eventuel studietur.

Sagsfremstilling:

Administrationen foreslår følgende mødeplan for bestyrelsen for 2020:

Alle møders varighed er to timer.

Ordinære møder:

Fredag den 24. januar kl. 10.00
Torsdag den 12. marts kl. 16.00
Mandag den 27. april kl. 10.00
Fredag den 19. juni kl. 12.00
Torsdag den 20. august (evt. studietur)
Torsdag den 1. oktober kl. 16.00
Torsdag den 5. november kl. 16.00
Fredag den 11. december kl. 10.00

Reservation til eventuelt ekstraordinært møde:

Torsdag den 14. maj kl. 16.00

Studietur:

Med henblik på afholdelse af eventuel studietur i 2020 foreslås den 19.-21. august.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslag til mødeplan 2020 og eventuel studietur.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet, idet mødet den 27. april 2020 fastsættes til kl. 9.00.

6. GRØN STRATEGI 2020-2025

Resumé:

FynBus fremlægger overvejelser omkring fokus på klima og miljø i den kommende strategi for trafikskabet. Herunder muligheden for fælles udbud af buskørslen med eventuelle alternative drivmidler og foreløbig tidsplan for arbejdet med dette.

Sagsfremstilling:

FynBus spiller som offentligt trafikskab en væsentlig rolle i at levere et bæredygtige mobilitetstilbud.

Som et alternativ til bilen medvirker den kollektive trafik til at reducere klimabelastningen af persontransporten, forbedre fremkommeligheden i byer og sikre mobiliteten i landområderne.

I produktionsplanlægningen har FynBus flere muligheder for at reducere klimabelastningen, eksempelvis:

- Arbejde på, at ruterne kommer fleste muligt til gavn, og dermed sikre en høj udnyttelsesgrad
- Reducere tomkørsel
- Optimere valget mellem rutebaseret og behovsbaseret kørsel
- Sikre størst mulig samkørsel i flextrafikken

Disse mål indgår i den daglige planlægning både ud fra et økonomisk og et miljømæssigt hensyn og er en central del af FynBus' løsninger.

På materielsiden sikrer FynBus, at de køretøjer, der anvendes, i vid udstrækning lever op til de aktuelle miljøkrav. Blandt andet er der en maksimal alder på køretøjer i flextrafikken på 8 år. Busserne i de største kontrakter (regionale ruter, Odense og Svendborg bybusser) lever op til de højeste miljøstandarder på leveringstidspunktet. Således er alle regionalruter og de nyeste bybusser i Odense Euronorm VI, mens de resterende bybusser i Odense og bybusserne i Svendborg er EEV-norm. I Odense er der 18 Diesel-hybrid busser, som kører på strøm en del af tiden.

På de lokale ruter, som kører forholdsvis få timer, har der været mere fokus på økonomien, men her er der også et ønske om at introducere grønnere teknologier i fremtiden (eksempelvis biogas), som kræver nye busser eller syntetisk diesel, som betyder, at ældre dieselbusser kan få en længere levetid samtidig med, at klimabelastningen reduceres væsentligt.

FynBus har ikke haft klimamål som en del af strategien. Den nuværende strategi fokuserer på "Kunden i centrum" og "Sikker drift" med henblik på at gøre den kollektive trafik så attraktiv som muligt inden for de nuværende økonomiske rammer.

Hvis fynboerne, bredt set, benytter bussen lidt mere, vil det kunne forbedre økonomien i den kollektive trafik betragteligt uden at belaste kommunernes og regionens økonomi. FynBus arbejder i al markedsføring og kommunikation på, at borgerne betragter bussen som et alternativ til bilen – bare en gang imellem.

Der er imidlertid behov for at sætte fokus på klima og miljø i den kommende strategi for FynBus.

EU har udarbejdet et "Clean Vehicle Directive", som fastsætter mål for hvor "rene", køretøjerne skal være i fremtiden.

Der er endnu ikke fastsat konkrete nationale mål, men FynBus vurderer, at drivmidler som el, biogas, biodiesel og syntetisk diesel vil blive dominerende inden for en kort årrække.

FynBus planlægger derfor, at der i 2020 sammen med regionen og kommunerne udarbejdes en plan, der skal fungere som rettesnor for de kommende udbud med hensyn til valg af drivmidler, tværkommunale samarbejder og fælles udbud.

Den 8. november 2019 lød startskuddet til en fælles Grøn Vision for Fyn. Her mødtes de fynske kommuner, erhvervslivet, organisationer, forsyningsselskaber, forskning og uddannelse til Grønt Topmøde. Rammen var blandt andet FN's Verdensmål 17: "Partnerskab for handling". I løbet af 2020 udarbejdes der et konkret forslag til vision.

Region Syddanmark præsenterede den 27. november 2019 den regionale udviklingsstrategi 2020-2023 "Fremtidens Syddanmark". Også her danner FN's verdensmål en ramme. Under temaet "Mobilitet for alle" indgår den kollektive trafik i et mål om en grøn omstilling frem mod nulemissions-samfundet.

FynBus har tidligere forelagt bestyrelsen muligheden for et fælles udbud omkring 2023-2024, hvor de fleste kommunale kontrakter samt Region Syddanmarks kontrakt om buskørsel udløber.

FynBus er på den baggrund i færd med at afdække muligheden for et fælles udbud og vil i den forbindelse vurdere muligheder for omstilling til grøn energi for de forskellige former for buskørsel, som bybuskørsel, regional kørsel, skolekørsel m.m.

Ved beslutning om et fælles udbud skal det nærmere vurderes, om buskørsel i FynBus-regi skal udbydes som én kontrakt, eller om der skal være mulighed for at byde ind på mindre pakker, der kan omfatte en eller flere kommuner/regionen.

Der vil være såvel fordele som ulemper ved et fælles udbud og efterfølgende én eller flere kontrakter, der omfatter flere eller alle kommuner/regionen.

Fordelene ved et fælles udbud og fælles kontrakt er bl.a.:

- bedre forhandlingsposition for entreprenøren i forhold til indkøb af busser og materiel,
- fælles omstilling til relevant grøn energi,
- én ledelse og én indgang hos entreprenøren,
- stordriftsfordele, fx fælles infrastruktur ift. tankning af busser, værkstedsfaciliteter og -kompetencer samt reservebus-flåde, og
- bedre udnyttelse af chaufførressourcer ved sygdom, ferie m.m.

Ulemperne ved et fælles udbud og fælles kontrakt er bl.a.:

- større indbyrdes afhængighed i forhold til valg af entreprenør,
- evt. indbyrdes afhængighed ved tilpasninger af kontrakten m.m.,
- større risiko ved kun én entreprenør ved fx arbejdsnedlæggelser,
- et principielt spørgsmål om, hvorvidt man med et fælles udbud etablerer monopol på buskørslen.

Det forestående arbejde skal redegøre for de juridiske, økonomiske og planmæssige forudsætninger og konsekvenser ved et fælles udbud samt afklare mulighederne for en grøn omstilling af buskørslen i FynBus' område.

I forarbejdet med et fælles udbud foreslås nedsat en referencegruppe med kommunale og regionale repræsentanter.

Foreløbig tidsplan for arbejdet med et fælles udbud:

- Forelæggelse for Borgmesterforum og Region Syddanmark – primo 2020
- Beslutningsproces i kommunerne og Region Syddanmark – 2. halvår 2020
- Udarbejdelse af udbudsmateriale – 2020
- Offentliggørelse af udbud – januar 2021
- Kontraktunderskrivelse – senest januar 2022

Det foreslås, at der udarbejdes et forslag til ny strategi 2020, som indeholder en overordnet klimaplan frem mod 2025.

Det foreslås, at klimaplanen og rammerne for et fælles udbud forelægges for Borgmesterforum i februar 2020.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- FynBus udarbejder forslag til ny strategi indeholdende en overordnet klimaplan, som forelægges bestyrelsen i februar 2020, og
- FynBus forelægger forslag til klimaplan og forslag om fælles udbud for Borgmesterforum og Region Syddanmark i februar 2020.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

- Bilag 6.1 *FynBus klimastrategi 2020-2025*
Bilag 6.2 *Notat vedr. Clean Vehicle Directive*

SAGER TIL DRØFTELSE:

7. REKLAMER I OG PÅ BUSSENE

Resumé:

På baggrund af debat i pressen vedr. kviklårsreklamer på skærmene i busserne fremlægges de nuværende regler for reklamer i og på busserne i trafiksselskabets område til drøftelse.

Sagsfremstilling:

Ifølge FynBus' kontrakt med entreprenører, har entreprenørerne retten til at sælge reklameplads i og på busser. Indtægterne ved salg af reklameplads tilfalder således entreprenørerne.

I lighed med andre trafiksselskaber og tilsvarende for fx læskure, som kommunen har ansvaret for, har FynBus fastsat et regelsæt, der tager hensyn til, at busser hører til i det offentlige rum, og at reklamer i og på busser derfor er særligt eksponerede.

Der skelnes mellem to typer reklamer:

Kommercielle reklamer – forstået som reklamer, der har til hensigt at sælge et produkt eller en ydelse.

Meningsreklamer – forstået som reklamer, der indeholder meningsytringer, herunder politiske budskaber.

Som norm for reklamernes udformning gælder det internationale reklamekodeks, ligesom reklamerne til enhver tid skal overholde den danske markedsføringslov. Derudover må pornografi, propaganda samt reklame af polemisk art ikke forekomme. Ved reklame af polemisk art forstås reklame, som kan skabe splid, uoverensstemmelse eller konflikt mellem personer eller grupper.

Regelsættet for reklamer på busserne er således funderet i den til enhver tid gældende danske lovgivning på området.

Regelsættet fremgår af FynBus' kontrakt med entreprenørerne, og entreprenørerne har ansvaret for, at dette regelsæt overholdes.

FynBus skal ikke godkende reklamer på forhånd. Det er således entreprenørens ansvar, at lovgivning og retningslinjer overholdes.

I forbindelse med en tidligere drøftelse i FynBus' bestyrelse vedr. regler for reklamer i busserne er der udarbejdet redegørelse om reklamer på busser. Denne er tidligere fremsendt til bestyrelsen og vedlægges som bilag 7.1. FynBus' nuværende regelsæt for reklamer i og på busser vedlægges som bilag 7.2.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter sagen.

Vedtagelse:

Sagen drøftet. Sagen drøftes igen på bestyrelsesmøde den 24. januar 2020.

Bilag:

Bilag 7.1 *Notat vedrørende reklamer på busser*

Bilag 7.2 *FynBus' regelsæt for reklamer på busser*

SAGER TIL ORIENTERING:**8. FORVENTET REGNSKAB 2019 EFTER 9 MÅNEDER****Resumé:**

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2019 (FR2019) efter 9 mdr. til orientering.

Indtægterne i FR2019 er på niveau med budget. Passagerfrafald forventes lavere end budgetteret, mens en vandring fra enkeltbilletter til rejsekortprodukter medfører et fald i indtægter pr. påstiger.

Udgifterne til rutekørsel i FR2019 er 3,1 mio. kr. mindre end budget og skyldes hovedsageligt færre udgifter til dubleringskørsel. Omkostningsindekset er steget 0,02 % mere end forventet i budgettet. Endvidere anvendes 2.000 flere køreplantimer end budgetteret, dette skyldes færre timer vedr. køreplansskift i januar og besparelsen vedr. implementeringen af frit flow har ikke kunne realiseres pga. øget trængsel.

Fællesudgifterne i FR2019 er 0,5 mio. kr. højere end budget og skyldes merudgift til projektlederuddannelse og udvikling af datawarehouse. Merforbruget dækkes af tidligere års opsparede mindreforbrug.

Ejerbidrag til telekørsel er 3,6 mio. kr. lavere end budget og skyldes lavere aktivitetsniveau end forventet, da nogle kommuner har lukket telependlerordning samt justeret tidsbånd og takster.

Resultatet af Flextrafik(visiteret kørsel) er et mindreforbrug på 2,3 mio. kr. og skyldes en ændring i aktivitetsniveau af de forskellige kørselsordninger. Antallet af handicapture er steget med 8 %, dette modsvares af et aktivitetsfald i Anden kørsel på 13 %.

Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2019 (FR2019) efter 9 måneder til orientering.

FR2019 er kommenteret i bilag 8.1 i forhold til budget 2019 og fra regnskabsmaterialet i bilag 8.2.

FR2019 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

FORVENTET REGNSKAB 2019

Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af tabel 1 nedenfor:

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Mio. kroner (årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
Busdrift						
Indtægter	-230,6	-203,8	-201,3	-201,3	0,0	0,0%
Kørselsudgifter	478,3	497,0	492,2	489,1	-3,1	-0,6%
Fællesudgifter *	76,3	74,7	77,4	78,5	1,1	1%
Ejerbidrag busdrift	323,9	367,8	368,4	366,4	-2,0	-1%
Telekørsel						
Indtægter	-2,6	-2,8	-2,7	-2,6	0,0	0%
Kørselsudgifter	17,4	17,5	17,6	14,8	-2,8	-19%
Fællesudgifter	6,1	6,0	6,6	5,7	-0,8	-14%
Ejerbidrag telekørsel	20,9	20,7	21,5	17,9	-3,6	-20%
Ejerbidrag i alt	344,8	388,5	389,8	384,2	-5,6	-1%

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2019 at udgøre 384,2 mio. kr. De vigtigste faktorer vedr. FR2019 er beskrevet i de følgende afsnit.

I forhold til FR2019 efter 6 måneder er forventningerne til indtægterne faldet med 0,5 mio. kr., mens forventningerne til udgifter til busruter er faldet med 2,2 mio. kr., og fællesudgifter er faldet med 0,3 mio. kr. Forventningerne til omkostningerne til telekørsel er 0,5 mio. kr. lavere, hvilket giver et samlet forventet ejerbidrag, som er 2,6 mio. kr. lavere ved FR2019 efter 9 måneder end ved FR2019 efter 6 måneder.

Usikkerheder forbundet med forventet regnskab 2019 er uddybet i bilag 8.1.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2019 at være på niveau med budgettet. Der er interne forskydninger på ejerniveau, hvor det hovedsageligt er Odense Kommune, der forventes at opnå en merindtægt på 1,1 mio. kr., mens Region Syddanmarks indtægter forventes at falde med 1,0 mio. kr.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
FynBus	-230,6	-203,8	-201,3	-201,3	0,0	0%
Region Syddanmark	-126,9	-111,3	-109,5	-108,5	1,0	-1%
Assens	-3,7	-3,4	-3,5	-3,5	0,0	-1%
Faaborg - Midtfyn	-3,8	-3,6	-3,4	-3,3	0,1	-2%
Kerteminde	-1,8	-1,6	-1,6	-1,6	0,0	-2%
Langeland	-2,1	-1,6	-1,7	-1,7	0,1	-4%
Middelfart	-3,0	-2,6	-2,7	-2,5	0,1	-5%
Nordfyn	-3,1	-2,7	-2,9	-2,8	0,1	-3%
Nyborg	-3,3	-3,0	-3,0	-3,1	-0,1	3%
Odense	-72,3	-64,7	-63,8	-64,9	-1,1	2%
Svendborg	-10,6	-9,4	-9,3	-9,5	-0,2	2%

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte passagerudvikling:

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Passagerer (1.000)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
FynBus	15.537	14.829	13.803	14.553	750,0	5%
Region Syddanmark	5.853	5.589	5.208	5.479	271,0	5%
Assens	345	339	348	324	-24,0	-7%
Faaborg - Midtfyn	366	345	360	316	-44,0	-14%
Kerteminde	167	148	150	145	-5,0	-3%
Langeland	282	276	276	277	1,0	0%
Middelfart	166	171	180	175	-5,0	-3%
Nordfyn	347	304	302	287	-15,0	-5%
Nyborg	313	297	305	289	-16,0	-6%
Odense	6.841	6.519	5.861	6.416	555,0	9%
Svendborg	857	841	813	845	32,0	4%

Passagertallet falder med 0,3 mio. passager fra regnskab 2018 til forventet regnskab 2019, men stiger med 0,7 mio. passager fra budget 2019 til forventet regnskab 2019, svarende til en stigning på 5 %. Årsagen til at der ikke ses en stigning i indtægterne, skyldes en vanding fra enkeltbilletter til rejsekortprodukter, som medfører en lavere indtægt pr. passager på grund af rabatstrukturen.

Entreprenørudgifter

FR2019 tager udgangspunkt i realiserede kørselsudgifter indtil ultimo oktober 2019 samt en fremskrivning af entreprenørudgifterne for den køreplan, som trådte i kraft primo august 2019. Der tages ikke højde for kommende køreplansskift i december 2019.

Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes at være 0,02 % højere end budgetteret.

Tabel 4 herunder viser tallene for alle ejere:

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
FynBus	478,3	497,1	492,2	489,1	-3,1	-1%
Region Syddanmark	182,6	188,4	193,2	189,0	-4,2	-2%
Assens	16,2	16,2	16,2	16,5	0,3	2%
Faaborg - Midtfyn	21,3	24,0	24,3	23,3	-1,0	-4%
Kerteminde	6,6	6,8	6,8	6,8	-0,0	0%
Langeland	7,3	7,4	7,1	7,0	-0,1	-2%
Middelfart	10,2	11,4	11,6	11,6	0,0	0%
Nordfyn	13,8	14,2	14,6	14,3	-0,3	-2%
Nyborg	13,3	13,9	14,1	14,2	0,2	1%
Odense	177,2	184,8	174,4	176,4	2,0	1%
Svendborg	29,7	30,0	29,9	30,0	0,1	0%

Entreprenørudgifterne forventes i 2019 at blive 3,1 mio. kr. eller 1 % lavere end budgetteret. Der er følgende forklaringer:

Tabel 5: Udviklingen i bruttoudgifter fra budget 2019 til forventet 2019

Bruttoudgifter rutekørsel budget 2019 (mio. kr.)	492,2
Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark er 0,02 % højere end budgetteret.	0,1
Samlet set er der 2.116 flere køreplantimer. De flere køreplantimer ses især i Region Syddanmark, Assens, Nyborg og Odense Kommune, mens der er reduceret flest køreplanstimer i Faaborg-Midtfyn og Nordfyn Kommune.	1,2
Merudgift på grund af ændring i kørselssammensætningen: - I Odense er sket en udskiftning af busmateriel til en højere pris i form af andre bustyper. - Ændring i døgnfordeling og tillægstid, som medfører ændret gennemsnitslig timepris.	1,9
Mindre udgift til dubleringskørsel, da der køres mindre fastdublering end budgetteret.	-4,5
Mindreudgift til incitamentsaftaler, direkte henførbare udgifter mv.	-1,8
Bruttoudgifter rutekørsel forventet regnskab 2019 (mio.kr.)	489,1

Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken region eller de enkelte kommuner. Udgifterne går til drift, salg og administration.

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. Merudgiften viste forskellen mellem FynBus' tidligere billetteringssystem og Rejsekort A/S i overgangsfasen 2016 og 2017.

Ved 1. kvartalsregnskab 2018 blev det vedtaget, at den ordinære ramme korrigeres fra 65,6 mio. kr. til 60,9 mio. kr., så rammen viser udgifter ekskl. Rejsekort. Der er tale om en omkontering.

De samlede fællesudgifter fremgår af tabel 6 nedenfor:

Tabel 6: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvig. FR19-B19	Afvigelsen B 2019 - FR2019 i procent
Driftsrelaterede udgifter	8,3	8,5	12,1	10,6	-1,6	-15%
Salgsrelaterede udgifter	15,9	16,1	15,3	15,2	-0,1	-1%
Administrative udgifter	39,4	38,4	34,7	36,9	2,2	6%
Ordinær ramme	63,7	63,1	62,1	62,6	0,5	1%
Udgifter Rejsekort	10,3	13,5	14,5	14,5	-0,0	0%
Rammestyning / Overførsel	0,8	-2,2	0,0	-0,5	-0,5	1,0
Anlægsudgifter	1,5	0,3	0,8	1,9	1,1	57%
I alt	76,3	74,7	77,4	78,5	1,1	1%

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2019 62,1 mio. kr. FynBus forventer et merforbrug på 0,5 mio. kr., som føres på rammestyning/overførsel. Dette skyldes udgifter til projektlederuddannelse, der skal understøtte arbejdet med de strategiske mål, samt udgifter til videreudvikling af FynBus' datawarehouse, som pga. leverandørskifte har været længere tid under vejs end planlagt. Merudgiften kan dækkes af tidligere års opsparring under rammestyngsprincippet for den ordinære ramme, som ultimo 2018 udgjorde 1,1 mio. kr.

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 14,5 mio. kr. og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer. Rejsekort A/S er fusioneret med Rejseplanen samt Bus & Tog i sommeren 2019.

Anlægsbudgettet finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus' anlægskartotek. Anlægskartoteket består af FynBus' bygninger og materiel (herunder IT hardware og software). Anlægsbudgettet har haft en ramme på 3,5 mio. kr., der væsentligst har været anvendt til udvikling af FynBus' eget billetudstyr.

Anlægsudgifter

FynBus er nu på rejsekortet, og med udgangen af 2017 ophørte anlægsrammen, og i stedet ansøges om finansiering af konkrete anlægsprojekter. Uafsluttede projekter blev videreført.

I september 2017 godkendte bestyrelsen et delvist eksternt finansieret anlægsprojekt til forbedret trafikinformation på de store fynske stationer. Projektet har til formål at klassificere fynske stoppesteder og knudepunkter efter type, betjening, størrelse og antal påstigninger. Projektet strækker sig over 3 år fra 2018

til 2020 og udgør 1 mio. kr. pr. år. Det første år medfinansierer Trafikstyrelsen projektet. På grund af forsinkelser i projektet afsluttes det eksternt finansierede projekt først i foråret 2020. Derfor forventes kun anvendt 0,4 mio. kr. af den 1 mio. kr., der var godkendt til anvendelse i år.

Projektet var ved en fejl ikke medtaget i budget 2019, hvilket er hovedårsagen til afvigelsen på 1,1 mio. kr. Den resterende afvigelse skyldes projekter, der er overført fra 2018.

De aktuelle anlægsprojekter forventes at udgøre 1,9 mio. kr. og er specificeret herunder:

- FynBusbestilling i Fremtiden 0,5 mio. kr. (2019 projekt)
- Integration af rejseplanen op mod mobilapp bevilliget 0,2 mio. kr. Anvendt 0,03 mio. kr. (2019 projekt).
- Kapacitetsstyring 0,5 mio. kr. (udskudt fra 2014).
- Bedre Trafikinformation samlet projektsum 4,3 mio. kr., heraf 3,3 mio. kr. finansieres af FynBus, hvoraf de 0,3 mio. kr. kommer fra projektet Opgradering af terminaler på OBC (udskudt fra 2017). Der er anvendt 0,2 mio. kr. i 2018, og restbeløb er overført til 2019. I 2019 forventes anvendt 1,5 mio. kr. – overførsel af 0,6 mio. kr. bevilget på bestyrelsesmøde den 27. september 2019.
- Økonomiintegration 0,1 mio. kr. (projektet er overført fra 2016, da regionens økonomisystem er udskudt til 2019).

Telekørsel

Ejerbidraget forventes at udgøre 17,9 mio. kr., hvilket er en mindreudgift på 3,6 mio. kr., svarende til et fald på 17 %. Årsagen til afvigelsen skyldes lukning af telependlerordning samt justering af tidsbånd og takster.

I nedenstående tabel 7 ses udviklingen på ejerniveau:

Tabel 7: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	Afvigelse B 2019 - FR 2019	Afvigelsen B 2019 - FR 2019 i procent
FynBus	20,9	20,7	21,5	17,9	-3,6	-17%
Region Syddanmark	1,1	1,0	1,1	0,8	-0,3	-27%
Assens	4,9	5,1	5,0	3,4	-1,7	-34%
Faaborg - Midtfyn	4,4	4,7	5,3	5,3	-0,0	0%
Kerteminde	1,7	1,6	1,7	1,5	-0,2	-12%
Langeland	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	0%
Middelfart	1,0	1,1	1,0	1,3	0,3	30%
Nordfyn	5,1	4,9	4,8	3,5	-1,3	-27%
Nyborg	0,6	0,6	0,5	0,6	0,0	0%
Odense	0,2	0,1	0,2	0,1	-0,1	-50%
Svendborg	1,8	1,5	1,7	1,3	-0,4	-24%

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

Flextrafik

Flextrafik administrerer FynBus' bestillingskørsel og trafikstyring vedrørende de kommunale kørsler samt den siddende patientbefordring for Region Syddanmark.

Nedenstående tabel 8 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2017-2019:

Tabel 8: Antal personture 2017-2019

Antal personture	R2017	R2018	B2019	FR2019	Afvig. B19-FR19	Afvigelsen B 2019 - FR 2019 i procent
Handicapkørsel	129.754	135.526	134.711	145.858	11.147	8%
Anden kørsel	287.251	294.801	262.517	229.235	-33.282	-13%
Handicap- og anden kørsel	417.005	430.327	397.228	375.093	-22.135	-6%
Telekørsel*	163.867	163.462	169.340	141.356	-27.984	-17%
I alt	580.872	593.789	566.568	516.449	-50.119	-9%
Siddende patientbefordring	232.782	234.518	241.490	236.000	-5.490	-2%
I alt	813.654	828.307	808.058	752.449	-55.609	-7%

*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.

Samlet set er der et fald på 7 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler med en stigning på 8 % i handicapkørsel, et fald på 13 % i anden kørsel samt et fald på 17 % i telekørsel i forhold til budgettet.

Stigning i handicapkørsel kan delvis tilskrives, at ordningen er blevet udvidet til også at omfatte svagtseende, samt delvis den stigende ældre befolkning, hvor effekten ikke er tilsvarende opjusteret i budgettet. En stor del af kommunerne har i løbet af 2019 åbnet op for, at demente og senhjerneskadet også kan blive visiteret til ordningen.

Faldet i anden kørsel dækker over indbyrdes forskydninger blandt ejerne. Endvidere har Assens Kommune hjemtaget nogle kørselsordninger, efter at budget 2019 var fastlagt. Det vedrører blandt andet dagcenterkørsel.

Der er i løbet af 2018 sket en opstramning af visiteringspraksis, som i 2019 giver udslag i kørselsomfanget med reduktioner inden for lægekørsel, speciallægekørsel, paragrafkørsel og specialskolekørsel. I alle de kommuner, som har lægekørsel hos FynBus, ses efter første halvår en reduktion i kørselsomfanget i forhold til budget og sidste års regnskab.

Faldet i telekørsel skyldes hovedsagligt, at Nordfyns Kommune og Assens Kommune har indført en taksforhøjelse, som har givet en reduktion i antal personture. Samt en reduktion i telependlerordningen. Se endvidere afsnittet vedrørende Telekørsel.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår i tabel 9 herunder:

Tabel 9: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Mio. kroner (årets priser)	R2017	R2018	B2019	FR2019	Afvig. B19-FR19	Afvigelsen B 2019 - FR 2019 i procent
Indtægter	-7,2	-7,5	-7,3	-5,8	1,5	-21%
Entreprenørudgifter	72,9	77,3	71,6	67,3	-4,3	-6%
Flex udgifter, netto	65,7	69,7	64,3	61,5	-2,8	-4%
Fællesudgifter	18,9	19,0	18,7	19,1	0,5	2%
Ejerbidrag	84,6	88,8	82,9	80,6	-2,3	-3%

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

Ejerbidraget forventes at udgøre 80,6 mio. kr. Dette svarer til en mindreudgift på 2,3 mio. kr. i forhold til budgettet. Indbyrdes imellem ejerne er der afvigelser, hvor de store afvigelser kommenteres nedenfor.

I Assens Kommune ses en mindreudgift på 6,8 mio. kr., som skyldes hjemtagelse af kørselsordninger efter vedtagelse af budget 2019 samt en reduktion i kørselsomfanget efter første halvår 2019. De hjemtagne kørselsordninger er dagcenterkørsel (var indeholdt i budget 2019) og specialskolekørsel indenfor kommunen, som samlet svarer til ca. 60.000 ture årligt.

I Kerteminde Kommune ses en merudgift på 3,6 mio. kr., som skyldes, at der var budgetteret med, at Kerteminde Kommune ville hjemtage genoptræningskørsel, specialiseret genoptræning, aktivitetskørsel, elevkørsel og specialskolekørsel pr. 1. marts 2019. Men genoptrænings-, specialiseret genoptrænings- og aktivitetskørsel blev først hjemtaget pr. august 2019. Elevkørsel og specialskolekørsel ud af kommunen forbliver hos FynBus.

Nordfyns Kommunes og Odense Kommunes ændringer skyldes ændring i turantal.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne inkl. telekørsel forventes at udgøre 24,9 mio. kr., hvilket er en mindreudgift på 0,4 mio. kr., svarende til 1,5 %.

Overordnet set forventes et mindre forbrug på 0,4 mio. kr., men det dækker over en række interne afvigelser, som kan henføres til lønninger og IT-omkostninger.

Grundet færre personture har Flextrafik foretaget justeringer i deres callcenter (bestilling og trafikstyring) for at kunne reducere i lønudgifter.

Tabel 10: Oversigt fællesudgifter for tele- og flexområdet for perioden regnskab 2017 til forventet 2019

Mio. kroner (årets priser)	R2017	R2018	B2019	FR2019	Afvig. B19-FR19	Afvigelsen B 2019 - FR 2019 i procent
Fællesudgifter. Telekørsel	6,1	6,0	6,6	5,7	-0,8	-13%
Fællesudgifter, flexområdet	18,9	19,0	18,7	19,1	0,5	2%
Fællesudgifter, i alt	25,0	25,0	25,2	24,9	-0,4	-1,5%

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager forventet regnskab 2019 efter 9 måneder til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

Bilag:

- Bilag 8.1 *Notat forventet regnskab 2019*
 Bilag 8.2 *Regnskabstal vedr. forventet regnskab*

9. TILBUDSINDHENTNING AF PENGEINSTITUTENGAGEMENT

Resumé:

I henhold til FynBus' finansielle politik skal valg af pengeinstitut konkurrenceudsættes hvert femte år. FynBus er i dag kunde hos Danske Bank. På bestyrelsesmødet den 17. juni 2019 blev indstillingen omkring tilbudsindhentning af pengeinstitutengagement godkendt med den tilføjelse, at der skulle indhentes tilbud fra to landsdækkende pengeinstitutter.

Sagsfremstilling:

Valg af pengeinstitut konkurrenceudsættes hvert femte år, jf. FynBus finansielle politik. På bestyrelsesmødet den 17. juni 2019 blev det fremlagt, at FynBus' administration havde vurderet, at det ikke var nødvendigt i forhold til udbudsretten at udbyde FynBus' bankforretning. Dette på baggrund af, at pengeinstitutengagementet lå under tærskelværdien.

Det blev indstillet til godkendelse af bestyrelsen, at der skulle ske tilbudsindhentning af pengeinstitutengagement, samt at der skulle indhentes tilbud fra tre tilbudsgivere. Bestyrelsen godkendte som indstillet, dog således at der skulle indhentes tilbud fra to landsdækkende pengeinstitutter.

Efter ovennævnte godkendelse fra bestyrelsen fremsendte administrationen anmodning om at afgive tilbud på pengeinstitutaftale 2019-2024 til fire pengeinstitutter.

Der var frist for afgivelse af tilbud den 11. september 2019, hvor tre af de adspurgte pengeinstitutter afgav tilbud. I blandt disse tre pengeinstitutter var to landsdækkende banker repræsenteret, herunder FynBus' nuværende pengeinstitut, Danske Bank.

Tilbuddene er vurderet ud fra det afgivne tilbud og tilbudsgivernes præsentation.

Tilbuddene er, som besluttet af bestyrelsen den 17. juni 2019, vurderet ud fra følgende kriterier:

- Omkostninger
- Service
- IT-løsning/netbank

I samtlige kriterier ligger Danske Bank som bedste tilbud. Danske Bank vinder især på kriteriet omkostninger, hvor der er stor forskel til de andre tilbudsgivere.

Vurderingen er, at alle banker vil kunne understøtte FynBus' behov på service og IT. Kendskabet til Danske Banks serviceniveau samt allerede implementerede IT-integrationer giver Danske Bank en marginal bedre vurdering.

På baggrund heraf har FynBus indgået ny aftale med Danske Bank for perioden 2019-2024.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

10. INITIATIVER I FORHOLD TIL TURISTER

Resumé:

FynBus har i samarbejde med Destination Fyn drøftet mulige nye tiltag over for turister på Fyn og Langeland, således at det bliver mere gunstigt for turister at besøge Fyn og Langeland og i den forbindelse benytte sig af offentlig transport, blandt andet til at nå ud til turistattraktionerne.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 23. april 2019 blev FynBus' bestyrelse orienteret om status for tiltag over for turister på Fyn og Langeland.

FynBus har efterfølgende været i dialog med Destination Fyn om følgende mulige nye tiltag:

1. Turistkortet

FynBus og Destination Fyn udarbejder fælles turistkort, der viser busruter samt de mest relevante turiststeder rundt om på Fyn. Et lignende produkt er tidligere udarbejdet med succes til ældresegmentet.

Omkostningerne til tryk og distribution klares inden for parternes driftsbudgetter.

2. Oversættelse af FynBus mobil App

FynBus' webshop findes i både engelsk og tysk udgave, mens FynBus mobil App kun findes i en dansk udgave. Det er vigtigt, at billetter kan købes på en engelsk og en tysk udgave af mobil App'en. Hvis mobil App ikke findes i en engelsk og en tysk udgave, kan det ikke forventes, at turisterne kan gennemskue, hvordan man bruger det offentlige transportsystem på Fyn.

FynBus udvider FynBus mobil App med en engelsk og en tysk udgave. Finansieringen heraf kan holdes inden for FynBus' budget.

3. Trafikinformation til infoskærme

Fynbus tilbyder i dag at lægge aktuell driftsinformation på eksisterende infoskærme på ungdomsuddannelsessteder mv. Tilsvarende vil FynBus i samarbejde med Destination Fyn tilbyde denne mulighed for integration af trafikinformation på infoskærme hos overnatningssteder og turistattraktioner, hvilket vil være en enkel løsning for alle parter.

FynBus udarbejder en flyer om muligheden og sikrer den endelige implementering, mens Destination Fyn oplyser deres samarbejdspartnere om muligheden og melder tilbage til FynBus, når interessen er der.

Omkostningerne vil være marginale, og finansieringen kan klares inden for parternes driftsbudgetter.

4. Kombibilletter

I FynBus mobil App og webshop er der mulighed for at opsætte kommercielle produkter som fx kombibilletter, der kan kombinere busbilletten med fx entréen til turistattraktioner. Midttrafik bruger samme salgspatform som FynBus og har tilsvarende produkter i forhold til fx Djurs Sommerland.

Destination Fyn undersøger, om nogen af attraktionerne på Fyn kunne være interesserede i at teste et sådant produkt af. Det vil være en forudsætning, at attraktionerne går aktivt ind i samarbejdet, blandt andet omkring markedsføring af kombibilletten.

Udgifterne til etablering af kombibilletter vil som udgangspunkt være marginale. Finansieringen heraf klares inden for parternes driftsbudgetter.

5. *Bike Island-busser*

Bike Island er Destination Fyns brand for cykelturisme. Destination Fyn og FynBus arbejder på en fælles idé om at indsætte 3 stk. såkaldte Bike Island-busser til sommeren 2020 ved at ombygge nogle af de eksisterende driftsbusser.

Formålet skal være at tiltrække flere cykelturister til også at benytte bussen – samt at sikre et gennemprøvet cykelprojekt til 2021, hvor Tour De France passerer Fyn.

De nuværende busser har plads til 2-3 cykler. I sommerperioden er passagerbelastning ikke så stor, hvorfor det vil være muligt midlertidigt at fjerne 2-4 sæder for at gøre plads til flere cykler. Dette uden i nævneværdig grad at forringe komforten for de øvrige kunder. Ved en ombygning vil der kunne skabes plads til 6 cykler, hvormed tilbuddet vil være mere interessant for fx familier.

Disse Bike Island-busser skal køre på eksisterende ruter mellem fx Faaborg og Odense samt rundt langs kysten Faaborg-Svendborg-(Ringe)-Nyborg-Odense. Forsøget vil derfor ikke medføre øgede driftsomkostninger.

Vi forestiller os busserne helfolieret med Bike Island-budskab, samt at der udarbejdes en specifik Bike Island-køreplan. FynBus vil i givet fald skulle stå for ombygning, foliering og udarbejdelse af specialkøreplan, mens Destination Fyn tænkes at bidrage med markedsføringsmateriale og konkret markedsføring.

FynBus er ved at afklare endeligt budget og finansieringsmuligheder med Destination Fyn med henblik på at fremlægge en konkret ansøgning til puljen for målrettet markedsføring på bestyrelsesmødet i januar 2020.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

11. TELEKØRSELSKONCEPT: IMPLEMENTERING AF PLUSTUR OG FLEXTUR

Resumé:

Bestyrelsen har den 22. august 2019 besluttet ordningerne Plustur og Flextur, der erstatter Teletaxi og Telependler pr. 3. februar 2020. Der gives på mødet en kort status på implementeringen.

Med beslutningen om indførelse af Plustur og Flextur blev takster og rabatter fastlagt. Det er blandt andet fastlagt, at der for Flextur gives selvbetjeningsrabat på bestillinger både via web/app og via Rejseplanen. Imidlertid er det ikke teknisk muligt at give den besluttede selvbetjeningsrabat via web/app fra februar 2020. I februar 2020 gives derfor kun Flextur-selvbetjeningsrabat, når kunden bestiller via Rejseplanen.

I forhold til kørsel med Flextur til nabokommuner har udgangspunktet været, at afrejsekommunens åbningstider er bestemmende for, om rejsen er mulig. Teknisk er dette imidlertid ikke muligt at implementere, og det bliver derfor i stedet den af to nabokommuner med mest begrænset åbningstid, der bestemmer den fælles åbningstid de to kommuner imellem.

Sagsfremstilling:

Rabat på Flextur

Bestyrelsen har den 22. august 2019 besluttet koncepterne Plustur og Flextur, der erstatter ordningerne Teletaxi og Telependler pr. 3. februar 2020. Med beslutningen blev takster og rabatter tillige fastlagt. Det er blandt andet fastlagt, at der for Flextur gives selvbetjeningsrabat på bestillinger både via web/app og via Rejseplanen.

Figur 1: Vedtaget prismodel Flextur

Flextur Prismodel 1 - LAV	Flextur Prismodel 2 - MELLEME	Flextur Prismodel 3 - HØJ
Bestilt via telefon: Pris: 35 kr. minimum - 5 kr. pr. km Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.	Bestilt via telefon: Pris: 40 kr. minimum - 5 kr. pr. km Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.	Bestilt via telefon: Pris: 48 kr. minimum - 8 kr. pr. km Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.
Bestilt via Rejseplanen: 25 kr. minimum - 5 kr. pr. km Geovisiteret, selvbetjening.	Bestilt via Rejseplanen: 30 kr. minimum - 5 kr. pr. km Geovisiteret, selvbetjening.	Bestilt via Rejseplanen: 32 kr. minimum - 8 kr. pr. km Geovisiteret, selvbetjening.
Bestilt via app/web: 30 kr. minimum - 5 kr. pr. km Ikke geovisiteret, selvbetjening.	Bestilt via app/web: 35 kr. minimum - 5 kr. pr. km Ikke geovisiteret, selvbetjening.	Bestilt via app/web: 40 kr. minimum - 8 kr. pr. km Ikke geovisiteret, selvbetjening.
Noter vedr. pris Km-pris: Der er km inkl. i minimumsprisen. Dvs. ved fx "25 kr. minimum - 5 kr. pr. km" er der 5 km inkluderet i de 25 kr. Rabat app/web/Rejseplanen: Rabatten har kun betydning for kunden på korte ture.		

Det har imidlertid vist sig, at det ikke er teknisk muligt at give rabat via app/web på denne måde, fordi den anvendte IT-plattform ikke tillader det. Platformen er forældet, og en udskiftning er under udarbejdelse. Det forventes, at udskiftningen sker inden for ca. 1 år.

FynBus har vurderet muligheden for at tilbyde en anden type rabat via app/web. Det er fx muligt at give en procentvis rabat på alle ture bestilt via app/web, dvs. der gives rabat på turen uanset rejselængde. Rabatten ville således være tilgængelig på et større antal ture end i den vedtagne rabatform – og dermed dyrere for kommunerne.

Den allerede vedtagne rabatform er mulig at tilbyde på bestillinger via Rejseplanen. Det er en del af FynBus' strategi at få flere kunder til at bruge Rejseplanen.

Samlet er vurderingen derfor, at den bedste løsning er, at Flextur implementeres den 3. februar 2020 som planlagt, men at indførelse af selvbetjeningsrabatten via app/web udskydes, til det er teknisk muligt at tilbyde den vedtagne rabat. Prismodellerne den 3. februar 2020 bliver dermed som illustreret i figur 2 nedenfor, dvs. der kun er lavere minimumspris, når der bestilles via Rejseplanen. Dette har ikke økonomiske konsekvenser for kommunerne.

Figur 2: Prismodel Flextur pr. 3. februar 2020

Flextur Prismodel 1 - LAV	Flextur Prismodel 2 - MELLEME	Flextur Prismodel 3 - HØJ
Bestilt via telefon: Pris: 35 kr. minimum - 5 kr. pr. km Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.	Bestilt via telefon: Pris: 40 kr. minimum - 5 kr. pr. km Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.	Bestilt via telefon: Pris: 48 kr. minimum - 8 kr. pr. km Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.
Bestilt via Rejseplanen: 25 kr. minimum - 5 kr. pr. km Geovisiteret, selvbetjening.	Bestilt via Rejseplanen: 30 kr. minimum - 5 kr. pr. km Geovisiteret, selvbetjening.	Bestilt via Rejseplanen: 32 kr. minimum - 8 kr. pr. km Geovisiteret, selvbetjening.
Bestilt via app/web: Pris: 35 kr. minimum - 5 kr. pr. km Ikke geovisiteret, selvbetjening.	Bestilt via app/web: Pris: 40 kr. minimum - 5 kr. pr. km Ikke geovisiteret, selvbetjening.	Bestilt via app/web: Pris: 48 kr. minimum - 8 kr. pr. km Ikke geovisiteret, selvbetjening.

Åbningstid ved kørsel med Flextur til nabokommuner

Der er i høringsoplægget ikke skrevet eksplicit, hvordan åbningstider for kommuneoverskridende kørsel håndteres. Men FynBus har i høringssvar skrevet, at det er afrejsekommunens åbningstider, der er afgørende. Af bestyrelsessagen af 22. august 2019 fremgår:

"Kommentar FynBus: Taksten for kommuneoverskridende rejser vil ifølge høringsoplægget altid være niveauet "høj takst", dvs. at serviceniveauet ikke er forskelligt fra kommune til kommune med hensyn til takst. Åbningstiden bliver besluttet af afrejsekommunen. Kunderne vil ved bestilling af udrejse blive opfordret til at undersøge returrejse-muligheder, således at hjemrejsemulighederne er kendt på forhånd."

Det viser sig nu, at teknikken alligevel ikke understøtter, at afrejsekommunens åbningstid er bestemmende for den fælles åbningstid imellem to kommuner. Teknisk skal der oprettes en fælles geografi mellem de 2 nabokommuner (fx kommune A og B), og der skal til denne geografi knyttes en åbningstid. Det er ikke muligt at gøre åbningstiden afhængig af, hvor kunden rejser fra eller til. Åbningstiden for den pågældende geografi er fast. Det er derfor kun muligt at fastlægge, at den faste åbningstid skal være A, som i kommune A, B, som i kommune B eller C, fx en fælles fastsat åbningstid. Det vurderes, at den bedste løsning er, at den af to nabokommuner, der har den mest begrænsede åbningstid, bliver bestemmende for den fælles åbningstid de to kommuner imellem.

Dvs. at de tre nabokommuner Middelfart, Nordfyns og Assens indbyrdes får forskellige åbningstider. Nordfyns Kommune har besluttet at have åbningstid for Flextur internt i kommunen kl. 09.00-21.00. Middelfart og Assens Kommune har begge valgt kl. 06.00-24.00 som åbningstid. Ved rejser mellem nabokommunerne Middelfart og Assens er åbningstiden derfor kl. 06.00-24.00. Ved rejser mellem nabokommunerne Assens og Nordfyns er åbningstiden kl. 09.00-21.00, og ligeledes ved rejser mellem nabokommunerne Middelfart og Nordfyns.

Valget af denne løsning sikrer, at kommuner, der har besluttet, at egne borgere ikke har mulighed for at køre Flextur internt i kommunen i et givent tidsrum fx kl. 06.00-09.00, heller ikke oplever, at det er en mulighed, når man rejser til/fra en nabokommune. Kommuner, der har tilvalgt alle tidsmoduler, vil derimod kunne opleve, at deres borgere ved kørsel til visse nabokommuner får mere begrænset åbningstid end forventet.

Det vil altid være afrejsekommunen, der betaler for kørslen. Afrejsekommune er den kommune, hvori den aktuelle rejse starter. For borgeren vil der altid være høj takst ved kørsel mellem kommuner.

Den nye løsning har ikke økonomiske konsekvenser for kommunerne.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

12. STATUS PÅ PROJEKT "STUDERENDE FRA BIL TIL BUS"

Resumé:

FynBus' administration fremlægger status på projektet "Studerende fra bil til bus" for bestyrelsen.

Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelse besluttede den 19. februar 2019 på elektronisk bestyrelsesmøde at afsætte i alt kr. 450.000 til projekt "Studerende fra bil til bus" for perioden 2019-2020. Beløbet blev fordelt med:

- 150.000 kr. til delprojekt med udvikling af undervisningsmateriale, og
- 300.000 kr. til kampagnen #frabiltilbus.

Projektet har til formål at skabe et øget politisk fokus på unges transportvaner.

Undervisningsmaterialet er nu udarbejdet, og kampagnen er igangsat.

På mødet gives en status på projektet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

13. STATUS FOR ELEKTRISKE KØRESTOLE I BUSSENE

Resumé:

FynBus' bestyrelse vedtog på bestyrelsesmødet den 22. august 2019 en ændring af rejsereglerne, hvorefter det er tilladt at tage elektriske kørestole med i bussen. Bestyrelsen ønskede, at sikkerheden i forbindelse med intet krav om fastspænding af kørestol skulle undersøges nærmere. Administrationen giver en status for implementeringen, herunder de sikkerhedsmæssige aspekter.

Sagsfremstilling:

På mødet den 22. august 2019 vedtog bestyrelsen en ændring af rejsereglerne, hvorefter det er tilladt at tage elektriske kørestole med i bussen under følgende forudsætninger:

- medtagning af elektriske kørestole i busserne tillades med virkning fra 1. januar 2020,
- elektriske kørestole kan alene medtages i busser med lav indstigning,
- vægtgrænsen for kørestolsbruger og kørestol tilsammen er 250 kg,
- der stilles ikke krav om medhjælper, men at kørestolsbrugeren skal være selvhjulpne, og
- der stilles ikke krav om fastspænding af kørestol.

Bestyrelsen ønskede dog, at sikkerheden i forbindelse med intet krav om fastspænding skulle undersøges nærmere.

Administrationen har på den baggrund arbejdet videre med ovennævnte og giver en status for implementeringen, herunder de sikkerhedsmæssige aspekter.

Sikkerhed

Tanken bag projektet har været at sikre brugerne af elektriske kørestole så høj mobilitet som muligt uden at være afhængige af en ledsager.

Alle busser har en fastspændingssæle monteret til fastspænding af selve kørestolen, men forsøget har i praksis vist, at det ikke er muligt for brugere, der sidder i elektriske kørestole, at betjene sælen uden hjælp. Det vil sige, at et krav om fastspænding af kørestolen vil kræve, at brugere af elektriske kørestole altid skal have en hjælper med, da der ikke kan forventes hjælp fra chauffør eller andre passagerer til fastspænding.

Fastspændingssælen er konstrueret til støtte af kørestolen, således at den ikke vælter. Sælen er som udgangspunkt ikke tænkt til at skulle bære den samlede vægt af kørestole og bruger. Derfor er selekonstruktionen alene beregnet til fastspænding af selve kørestolen. Det er således placeringen med kørestolens ryg mod rygstøtten, der er den væsentligste sikkerhedsfaktor.

For at sikre optimal sikkerhed for både kørestolsbrugere og øvrige passagerer ved fx uheld og pludselige opbremsninger vil det derfor være et krav, at kørestolen placeres på det anviste sted i bussen (midterareal med kørestolens ryg mod rygstøtten). Eksempel på en sådan rygstøtte er vist nedenfor:



Lovgivningen stiller ikke krav om, at elektriske kørestole skal fastspændes – heller ikke hvis der er en sele monteret i bussen. Det er FynBus' juridiske vurdering.

Dansk Handicap Forbund vurderer, at det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt ikke at fastspænde elektriske kørestole, da stolene inkl. bruger har en så solid vægt og lavt tyngdepunkt, at de står solidt fast, når blot stolen er sat i "slukkefunktion" og placeret korrekt i bussen. Dette er understøttet af det gennemførte forsøg. Det vil over for kunderne blive krævet, at den elektriske kørestol låses, hvis der er konkret låseanordning.

Ovennævnte er baggrunden for, at FynBus ikke stiller krav om brug af fastspændingssele. Entreprenørerne, der udfører kørslen, har godkendt, at der ikke stilles krav om fastspænding af den elektriske kørestol.

I de aktuelle landsdækkende rejseregler for buskørsel gælder imidlertid, at såfremt der er sele i bussen, skal den benyttes.

De øvrige trafikkselskaber har ikke på nuværende tidspunkt samme situation som FynBus, idet FynBus som eneste trafikkselskab har indført elektriske ramper og dermed optimal adgang for elektriske kørestole i busserne. De landsdækkende rejseregler forventes ved førstkommende lejlighed at blive tilpasset de nye regler på Fyn. Indtil da kører FynBus med en afvigelse på netop dette område.

FynBus og Dansk Handicap Forbund er enige om at anbefale kørestolsbrugerne at benytte selen, såfremt det er muligt. Det vil, sammen med anvisning om korrekt placering af kørestolen i bussen samt om at slukke/låse kørestolen under kørsel, være de vigtigste sikkerhedsmæssige elementer i den information, der gives til brugerne. Idet der kun er indrettet plads til, at én kørestol kan placeres korrekt, vil der være begrænsning på én kørestol pr. bus.

I forhold til ansvars- og forsikringsforhold gælder de samme regler som for de øvrige kundegrupper. Kunden er selv ansvarlig for at overholde rejseregler og de anvisninger, FynBus giver for transporten, herunder ikke at køre ud på rampen, før den er kørt helt ud. Chaufførerne er ansvarlige for at køre bussen forsvarligt og betjene den elektriske rampe korrekt. Entreprenørerne er ansvarlige for, at den elektriske rampe og fastspændingsselen virker, samt at chaufførerne er instrueret korrekt i brugen.

Forsikringsmæssige spørgsmål er et anliggende mellem entreprenøren og kunden eller mellem kunderne, hvis det er her forsikringstvisten er.

Information og undervisning

FynBus har de seneste måneder i samarbejde med Dansk Handicap Forbund og entreprenørerne arbejdet med at målrettet information om de kommende muligheder, herunder:

- produceret en video, der viser, hvordan brugeren kommer ombord i bussen, og hvordan man bruger selen, hvis man har mulighed for det,
- opdatering af FynBus' hjemmeside med relevant information,

- oplæg til tilbud om undervisningsdage, hvor kørestolsbrugere kan komme og afprøve ramperne, og
- informationskampagne.

Entreprenørerne sikrer, at chaufførerne er instrueret i brugen af ramperne.

Implementeringsdato

Bestyrelsen vedtog den 22. august 2019, at ændringen implementeres med virkning fra 1. januar 2020. Da det erfaringsmæssigt er vanskeligt at kommunikere med kunderne over jul og nytår, vil den formelle implementering af muligheden for at kunne bruge elektriske kørestole i busserne blive rykket til lørdag den 1. februar 2020. Dette giver mulighed for en mere effektiv informationskampagne i januar måned 2020.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

14. GODKENDELSE AF REVISION VED ANKESTYRELSEN

Resumé:

Ankestyrelsen har den 25. oktober 2019 gjort FynBus opmærksom på, at der ikke, som reglerne tilsiger, har været søgt godkendelse af valg af revisor i årene 2012 og 2015. FynBus har beklaget dette over for Ankestyrelsen og har taget skridt til, at det ikke gentager sig.

Sagsfremstilling:

Ankestyrelsen har ved mail af 25. oktober 2019 gjort opmærksom på, at FynBus er forpligtiget til at søge valg af revisor godkendt i Ankestyrelsen i forbindelse med indgåelse af ny kontrakt om revision. Dette både i tilfælde, hvor FynBus skifter revisionsfirma, og hvor en ny kontrakt indgås med samme firma.

Af FynBus' vedtægter § 30, fremgår følgende:

Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 31, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

FynBus har siden 2007 haft BDO (Kommunernes Revision) som statsautoriseret revisor. Det er sket dels efter eget udbud af opgaven, ved fornyelse af kontrakt samt ved udbud af revisionsopgaven via SKI i årene 2015 og 2019. Forløbet har været følgende:

Perioden 2007-2012:	Opgaven udbudt nationalt og derefter forelagt FynBus' bestyrelse samt Ankestyrelsen til godkendelse. Kontrakten forløb fra 2007 til 2010 med mulighed for forlængelse i 2 x 1 år.
Perioden 2012-2014:	Ny kontraktforlængelse om revision forhandlet og aftalt med BDO. Kontrakten blev mundtligt forelagt FynBus' bestyrelse. Bestyrelsen ønskede, at den form for kontrakter fremover skulle konkurrenceudsættes.
Perioden 2015-2019:	Kontrakt vedr. revision blev konkurrenceudsat via SKI-udbud. Kontrakten blev mundtligt forelagt FynBus' bestyrelse.
Perioden 2019-2021:	Kontrakt vedr. revision blev konkurrenceudsat via SKI-udbud. Orientering om valg af revisor forelægges på bestyrelsesmøde den 13. december 2019.

Kontrakterne fra henholdsvis 2010 og 2015 blev desværre ikke forelagt Ankestyrelsen til godkendelse, hvilket, FynBus anerkender, er en fejl.

FynBus har ved mail af 12. november 2019 svaret Ankestyrelsen med bl.a. beskrivelse af ovennævnte forløb. FynBus har samtidigt beklaget, at der ikke, som reglerne tilsiger, har været søgt godkendelse af valg af revisor ved nye kontraktindgåelser i hhv. 2012 og 2015. Det er en fejl, og FynBus har nu taget skridt til, at det ikke sker igen.

På baggrund af nærværende orientering om valg af revisorfirma for årene 2019-2021 vil der blive søgt godkendelse i Ankestyrelsen om valg af revisor.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

15. MEDDELELSER

- Datatilsynets skriftlige tilsyn
- Region Syddanmarks drøftelse af samarbejdsrapport Sydtrafik/FynBus
- Inddrivelse hos Gældsstyrelsen
- Ny formand for Rejsekort & Rejseplan A/S
- Partikelfiltre
- Oliefyr på busser
- Brintbusser
- Tryk stop-kampagnen
- NOP-projektet
- Arbejdsklausul

16. EVENTUEL

Signeret

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem
Flemming Madsen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jakobsen

Bestyrelsesmedlem
Albert Pedersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen