

FynBus Bestyrelse

Dagsorden

Torsdag den 8. december 2016

Kl. 17.00 – 19.00

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark
Bestyrelsesmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart
Bestyrelsesmedlem Jesper Hempler, Kerteminde
Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense
Bestyrelsesmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland
Bestyrelsesmedlem Hans Bjerregaard, Assens
Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Birger Jensen, Svendborg
Repræsentantskabsmedlem Per Jespersen, Nyborg

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Kontraktchef Ingrid Dissing
Økonomichef Søren Junker
Markedschef Jan Gudmann Hansen
Plan- og udviklingschef Anne Daugbjerg Mortensen
Kommunikationschef Martin Bødker Krogh

DAGSORDEN:

Sager til beslutning:	3
1. Afdækning af risici ifm. oliepriser	3
2. Håndtering af produkter, der ikke kan udstedes i Rejsekortsystemet.....	5
3. Klassifikation af stoppesteder på Fyn.....	9
4. Udbud af flexkørsel - garantikørsel (FG5) og variabel kørsel (FV5)	11
5. Overførsel af anlægsudgifter	14
Sager til drøftelse:	15
Sager til orientering:.....	15
6. Letbanens påvirkning af FynBus' økonomi	15
7. Optimering af trafikselskabernes rammevilkår	19
8. Strategi 2017-19	21
9. Meddelelser	22
10. Eventuelt.....	22

Sager til beslutning:

I. Afdækning af risici ifm. oliepriser

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 7. september 2016 besluttede bestyrelse, at ejerne skulle høres om holdningen til risikoafdækning af udviklingen i oliepriser.

Assens, Kerteminde, Nyborg, Middelfart, Svendborg og Langeland kommuner tager ikke stilling til aftalen, men ønsker at FynBus varetager ejernes interesser.

Nordfyn kommune er positiv overfor budgetsikkerhed.

Region Syddanmark vurderer, at regionen har budgetsikkerhed via rammestyringen, og ser derfor ikke risikoafdækningen som en nødvendighed.

Odense kommune anfører, at man volumenmæssig er i stand til selv at bære risikoen, og at kommunen er selvforsikret.

Der mangler der svar fra Faaborg Kommune.

Sagsfremstilling:

I februar 2013 vedtog bestyrelsen FynBus' finansielle politik. I politikken indgår afdækning af den økonomiske risiko til udsving i brændstofpriserne, som FynBus indirekte har via entreprenørkontrakternes pristalsregulering.

Størrelsen af risikoafdækningen fastsættes ud fra Trafikselskabernes omkostningsindeks, der regulerer udviklingen i kontraktudgifterne. Omkostningsindekset består af følgende parametre:

- Løn (60 %)
- Brændstof (17 %)
- Forbrug (8 %)
- Maskiner (9 %)
- Renter (6 %).

Årsagen til beslutning om indførelse af olieafdækning (olieswap) var en årrække med stigende oliepriser.

Politikken indeholder en anvisning på, hvorledes FynBus kan reducere budgetrisikoen gennem indgåelse af olie-swapaftaler med FynBus' bankforbindelse.

En olieswap giver ejerne budgetsikkerhed gennem en fastprisaftale. Fastprisaftalen indgås for at undgå den økonomiske risiko ved markedsudsving. Aftalen betyder, at FynBus betaler for olie med udgangspunkt i den pris der blev fastlagt på budgetteringstidspunktet. Der er således ikke risiko for merudgifter hvis priserne stiger. Til gengæld er der heller ikke en besparelse hvis priserne falder. I en olieswap er der ikke tale om udveksling af varer. I princippet er der tale om, at banken formidler en fast pris mellem køber og sælger på et aftalt fremtidigt tidspunkt.

Vilkårene i entreprenørkontrakterne og pristalsreguleringen heraf betyder, at ud af FynBus' samlede betaling til entreprenørerne er ca. 79 mio. kroner i 2017 betaling for olie. Det betyder, at en olieprisstigning på 10 % vil udløse en merudgift på 7,9 mio. kroner.

For 2017 foreslås en olieswap for 23,7 mio. kroner, svarende til ca. 30 % af de samlede olieudgifter.

Olieprisernes følsomhed overfor politiske og økonomiske forhold vurderes som høje, fx vurderes OPEC-landenes adfærd og det amerikanske præsidentvalg med eventuelle ændringer i den førte politik, at have væsentlig betydning.

Udviklingen i oliepriserne har de seneste år været faldende, hvorfor Fynbus har betalt til ordningen, som det fremgår af nedenstående tabel.

Mio. kr.	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Forventet 2016	Forventet 2017
Olierisiko	1,1	11,4	10,3	0,0

I de år, hvor olieprisen falder efter aftalen er indgået, medfører aftalen en betaling til ordningen. Til gengæld er der også opnået en besparelse på betalingerne til entreprenørerne, af mindst samme størrelsesorden. Afdækning af olierisiko skal ses som en forsikring mod merudgifter.

På bestyrelsesmødet den 7. september 2016 drøftedes afdækningen af olierisiko, og det blev besluttet, at administrationen på efterårets statusmøder med ejerne skulle drøfte forvaltningernes holdning.

Drøftelserne viste, at Assens, Kerteminde, Nyborg, Middelfart, Svendborg og Langeland Kommuner ikke tager stilling til at FynBus udtræder af aftalen, men ønsker, at Fynbus' varetager deres interesser.

Nordfyn Kommune er positiv overfor budgetsikkerhed.

Region Syddanmarks administration er af den opfattelse, at regionen har budgetsikkerhed i forhold til driftstilskud til Fynbus via budgetudligningsmodellen.

Region Syddanmark mener derfor ikke, at Fynbus skal indgå en ny aftale om olieswap for fremtiden.

Odense Kommune ønsker ikke en afdækning af olierisikoen. Odense Kommune mener, at kommunen har et volumen, der gør, at man selv kan påtage sig den risiko, der er forbundet med oliepriserne, og anfører endvidere, at kommunen er selvforsikret.

Odense Kommune er af den opfattelse, at kommunen er volumenmæssig sammenlignelig med Region Syddanmark, som heller ikke ønsker risikoafdækning.

FynBus har ikke i skrivende stund modtaget svar fra Faaborg-Midtfyn kommune.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- At risikoafdækningen videreføres som foreslået i 2017.

- At der i forbindelse med budget 2018 tages stilling til om der fortsat skal ske en risikoafdækning.

Vedtagelse:

2. Håndtering af produkter, der ikke kan udstedes i Rejsekortsystemet.

Resumé:

FynBus har en række produkter, der ikke kan håndteres i rejsekortsystemet. Det beskrives her hvordan de enkelte produkter kan overføres, ændres eller udfases som følge af implementering af rejsekort-systemet.

Sagsfremstilling:

I FynBus' nuværende billetmaskine er der mulighed for at indkode i alt 99 billet- og registreringskoder. Det har gennem tiden betydet, at FynBus har haft mulighed for at supplere standardbilletter med en række specialprodukter.

Den samme mulighed er ikke tilgængelig i rejsekortets billetmaskine, hvor der i dag alene findes standardproduktet enkeltbillet til barn, voksen og cykel, og der er i 2017 planer om at supplere med yderligere turistprodukter. En udvikling herudover vil medføre væsentlige udviklingsomkostninger og kræve beslutning i Rejsekortets bestyrelse, og dette vurderes ikke realistisk inden for de kommende år.

Bestyrelsen blev på mødet den 3. november 2016 orienteret om, at det nuværende billetsystem fjernes fra busserne pr. 1. april 2017. For bedst muligt at sikre skiftet af fastprisprodukter fra det nuværende system til Rejsekortet fra 15. marts 2017, har FynBus administrativt vurderet det hensigtsmæssigt at bibeholde det nuværende udstyr i busserne til udgangen af maj 2017.

Administrationen har vurderet de produkter som ikke fremover vil være omfattet af rejsekortet.

Det drejer sig om følgende produkter:

- Gruppebillet
- Straksgruppebillet
- Storkundekvikkort (almindelige og gratiskørsel)
- SVUF (Odense periodekort med specialrabat til uddannelsessøgende)
- UUU (turkort til brobygningselever)
- Turistprodukter (Turistbillet hele Fyn og endagsbillet Odense)
- Weekendtilkøb til periodekort
- Tilkøb til DSB produkter og periodekort
- Nattillæg til enkeltbilletter
- I zones billet

Ingen af disse produkter har været gældende i toget.

Nedenfor gennemgås hvert enkelt produkt mhp. fremtidig håndtering.

Gruppebillet:

I billetsystemet i dag kan udstedes gruppebillet til grupper på mindst 15 personer. Der betales for alle personer, men med en rabat på 50 %. Reglen om gratisbørn under 12 år gælder ikke ved gruppebilletter.

Gruppebilletter kan fremover udstedes via et gruppebestillingssystem, som FynBus har fået udviklet sammen med de jyske trafikselskaber under TITSAM. Rejser kan bestilles og betales i systemet, hvor der udskrives en PDF-kvittering for bestilling, der fremsendes pr mail. Det er også muligt at bruge Rejsekort Classic eller Rejsekort Erhverv, hvor der kan foretages check ind for op til 29 personer pr. kort.

Straksgruppebillet:

Grupper på mindst 8 personer har i dag mulighed for at købe en straksgruppebillet i bussen, hvor prisen pr. rejsende svarer til at bruge turkort. Reglen om gratisbørn under 12 år gælder for straksgruppebilletter.

Straksgruppebilletter vil fremover kunne udstedes via det nye gruppebestillingssystem, hvor der udskrives en faktura, som nævnt oven for, men det vil også være muligt at bruge Rejsekort Classic eller Rejsekort Erhverv, hvor der kan foretages check ind for op til 29 personer pr. kort.

Storkundekvikkort

Storkunde-KVIKkort er et KVIKkort til fx institutioner og skoler. Storkunde-KVIKkort bliver faktureret over institutionens EAN-nummer. Rejserne sker til almindelig KVIKkort takst.

En del af disse rejser går under kategorien gratisrejser for institutioner og skoler uden for myldretiden, som bestyrelsen tidligere har besluttet.

Storkunder vil fremover kunne bruge forskellige produkter. Der er mulighed for at bruge det nye gruppebestillingssystem, Rejsekort Erhverv eller Rejsekort Classic. FynBus vil fremstille overblik over de enkelte produkter, så kunderne kan vælge det der passer bedst til det aktuelle behov.

SVUF

FynBus udsteder, efter aftale med Odense Kommune, et periodekort til unge på videregående uddannelse, med bopæl i Odense. Aktuelt er egenbetalingen 288 kr. pr. måned for et kort, der dækker Odense Kommune. Forskellen op til en almindelig periodekortpris er finansieret med tilskud fra Odense Kommune.

Hvorvidt en sådan løsning vil kunne implementeres i rejsekortsystemet er ikke vurderet, men FynBus undersøger hos Transportministeriet om et sådant produkt vil være i strid med principperne for standardprodukter, som er fastlagt i Takst Sjælland og Takst Vest.

Som alternativ til SVUF vil kunderne fremover kunne blive henvist til enten ungdomskort med en pris på 615 kr., som dog giver adgang rejser på hele Fyn og halv pris på rejser udenfor Fyn, eller til 2 zoners periodekort i Odense til en pris af 372 kr.

Håndtering af SVUF vil blive fremlagt i særskilt sag på efterfølgende bestyrelsesmøde.

Turkort til brobygningsselever

Før folkeskoleelever der er i kortere brobygningsforløb udsteder FynBus i dag turkort til Ungdoms Uddannelsesvejledningen i Odense (UUO) med særrabat, hvor distributionen af kort ligger hos UUO.

I det nye gruppebestillingsmodul er også indarbejdet en løsning til brobygningsselever.

Turistbillet

FynBus udsteder i dag turistbillet til hele FynBus' område til en pris af 50 kr. pr person eller 150 kr. for 4 personer. Billetten kan bruges hele den dag, den er udstedt. Omsætningen på turistbilletter er ca. 2,0 mio. kr. årligt.

Rejsekortet arbejder med en løsning til turister, men den forventes ikke klar før FynBus' nuværende udstyr fjernes fra busserne. Efter udfasning af det nuværende billetudstyr, vil det være muligt at udvikle en løsning til at udstede turistbilletter via det nye gruppebestillings-system eller alternativt som en mobilløsning.

Den endelige løsning for turistbilletter afventer den endelige plan fra Rejsekort A/S i forhold til udvikling af turistprodukter i 2017. Der vil være en løsning klar inden sommerferien 2017.

Endagsbillet Odense

FynBus har en særlig turistbillet til 40 kr. pr. voksen og 20 kr. pr. barn, der alene dækker kørsel i Odense Kommune. Ud fra fordelingen af salget på i alt 4,3 mio. kr. over året er det tydeligt, at billetten i stort omfang bruges af lokale Odense-rejsende og ikke turister. Der sælges mest udenfor turistperioderne. Billettens pris er billigere end 2 enkeltbilletter.

Der er ikke umiddelbart planer om, at der i rejsekortet udvikles sådan specifik løsning til Odense, men det vil ligesom med turistbilletten være muligt at udvikle en løsning i FynBus' nye gruppebestillingsmodul eller som mobilløsning.

Set i lyset af, at billetten i høj grad bruges som returrejsebillet for borgere i Odense, kan rejsekortet muligvis med fordel alternativt benyttes. Turister kan så henvises til FynBus' almindelige turistbillet.

På grund af den store omsætning bør produktet indtil videre bevares. Ligesom med turistbilletten afventes de endelige muligheder i rejsekortsystemet.

Weekendtilkøb til Periodekort

FynBus tilbyder i dag kunderne at de kan købe adgang til hele FynBus' område for 20 kr. på weekenddage, hvis de har et periodekort. Produktet gælder ikke til rejser med toget.

Der er ikke planlagt programmeret et sådant produkt i Rejsekortet. Der vil i princippet kunne programmeres en løsning i gruppebestillingsmodulet eller som en mobiløsning. Men med et beskedent årligt salg på godt 40.000 kr., vurderes det ikke attraktivt at lave nyudvikling på dette produkt. Produktet forslås derfor afskaffet.

Tilkøb til DSB produkter

Kunder der i dag rejser med toget til FynBus' område, har mulighed for at foretage tilkøb i FynBus' nuværende billetsystem. Der kan foretages tilkøb til DSB enkeltbilletter, turkort og periodekort.

I forhold til tilkøb til turkort og periodekort løses dette af henholdsvis rejsekort classic og rejsekort kombi fastprisprodukterne, hvor der betales efter, hvor man checker ind og ud.

I forhold til DSB enkeltbilletter vil det for kunden være muligt at købe billetten til hele strækningen fra starten.

For DSB-kunder med pendlerkort (uden e-pung) og enkeltbilletter, der ikke er udstedt til hele rejsen, betyder det således, at en forlængelse af rejsen kræver udstedelse af ny billet til den resterende strækning.

Nattillæg

Ved salg af enkeltbilletter i bussen på natbusture, opkræves i dag nattillæg på 50 %. Der opkræves ikke nattillæg for tilsvarende rejser med periodekort, turkort, KVIKkort og værdikort, ligesom der heller ikke opkræves nattillæg for enkeltbilletter udstedt som SMS- eller mobilbillet.

En fastholdelse af nattillægget vil kræve, at det udvikles som en del af mobilbilletten eller at chaufførerne foretager en alternativ billettering ved at supplere hver billet i natbusserne med fx en barnebillet til samme strækning som tillæggsbillet. Det skal i den forbindelse vurderes, om der også skal udstedes nattillæg til SMS- og mobilbilletter, der er enkeltbilletter, blot på et mobilt medie.

Såfremt nattillægget afskaffes vil det medføre, at alle kunder oplever samme billettering i natbusser som i alle øvrige busser, og endvidere at chaufførudstedte enkeltbilletter får samme pris som enkeltbilletter udstedt som SMS- eller mobilbillet.

Nattillægget vedrører alene den regionale kørsel, og vil ved afskaffelse medføre et provenutab for Region Syddanmark på ca. 0,5 mio. kr. årligt.

1-zones billet

Af hensyn til rejser i Odense blev der ved takstharmoniseringen hos FynBus i 2008 indført en 1-zones voksenbillet. Billettens pris er i dag 23 kr. i forhold til 2-zoners prisen på 24 kr.

Billetten vil kunne opretholdes i rejsekortsystemet, men af hensyn til en forenkling bør det overvejes, om produktet skal fastholdes. Afskaffelsen af 1-zonesbilletten til voksne vil medføre et merprovenu for Odense Kommune på ca. 0,4 mio. kr. årligt.

Omkodning af SMS- og mobilbillet

Som en konsekvens af rejsekortet og takst Vest vil den udvidede omstigning i Odense (hvor man ved rejser til Odense zone 01 har fri omstigning til hele bybusnettet) ikke længere kunne opretholdes. Det betyder, at der for SMS- og mobilletter skal ske en omprogrammering, der sikrer, at disse billetter fungerer på samme måde som rejsekort og kontantbilletter

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at:

- Nattillæg til enkeltbilletter, betales som en voksenbillet plus en børnebillet.
- Weekendtilkøb til periodekort og afskaffes pr. 15. januar 2017.
- I-zones billet til voksne afskaffes pr. 15. januar 2017.
- Tilkøb til DSB produkter afskaffes i forbindelse med at fastprisprodukterne overgår til rejsekort pr. 15. marts 2017.
- Øvrige produkter udstedes på det nuværende billetudstyr, indtil de kan overføres til de alternative salgskanaler, der er beskrevet i sagsfremstillingen.

Vedtagelse:**3. Klassifikation af stoppesteder på Fyn****Resumé:**

Administrationen foreslår klassifikation af stoppestederne, som kan danne udgangspunkt for den fremtidige udvikling.

Modellen tager udgangspunkt i tidligere gennemførte undersøgelser af stoppestederne, og beskriver tre typer stoppesteder.

Det foreslås, at forslag til klassifikation sendes i høring i kommuner og region.

Sagsfremstilling

FynBus' administration foreslår en klassifikation af stoppestederne der kan danne grundlag for prioritering af vedligeholdelse og fornyelse af stoppestederne, samt muliggøre en prioritering af kørsel og placering af knudepunkter for omstigning mellem bus, tog og teletaxi.

Undersøgelsen af stoppesteder på Fyn blev igangsat i 2011 og rapporten "Bedre stoppesteder" fra 2012 dannede efterfølgende grundlag for en analyse af kategorisering af stoppesteder i forhold til kvalitetsniveau for udstyr og trafikinformation.

Analysen resulterede i følgende forslag til stoppestedskategorier, hvor antallet af stoppesteder er angivet i parentes i den efterfølgende beskrivelse:

- Stoppested (ministop og stop)
- Knudepunkt (stort og lille)
- Trafikknudepunkt (stort og lille)

Stoppested (ca. 1500):

- Ministop – et stop på skole-, uddannelses- og lokalruter. Er placeret ved eller i bymæssige bebyggelse. Der er begrænset antal afgang/kunder.
- Stop – et stop på bybus- eller regionalruter. Er placeret ved eller i bymæssig bebyggelse. Der er et større antal afgang/kunder.

Knudepunkt (ca. 700):

- Lille knudepunkt (ca. 300) – et stop på lokal- og regionalruter, hvor der kan skiftes til andre ruter/telekørsel. Er placeret ved eller i bymæssig bebyggelse. Der er forholdsvis mange afgang/kunder.
- Stort knudepunkt (ca. 400) – et stop med mange afgang/kunder placeret i bymæssig bebyggelse i større byer.

Trafikknudepunkt (ca. 20):

- Lille trafikknudepunkt – et knudepunkt, der forbinder bus med tog og derfor placeret ved stationer i større byer. Der er mange afgang/kunder.
- Stort trafikknudepunkt – et knudepunkt for alle trafikarter; bus, tog, telekørsel, taxi, bil. Er placeret ved stationer i de 4 største byer på Fyn. Der er mange afgang/kunder.

I nedenstående tabel er angivet de fysiske karakteristika for de forskellige typer stoppesteder med hensyn til typer af trafikinformation og stoppestedsudstyr.

	Turpunkt	Stoppested		Knudepunkt		Trafikknudepunkt	
		Ministop	Stop	Lille knudepkt.	Stort knudepkt.	Lille trafikknudepkt.	Stort trafikknudepkt.
Trafikinformation							
Afgangstavle			x				
QR-kode		x	x	x	x		
Realtidsvisning				x	x	x	x
FynBus-infoopslag (papir)			x			x	
FynBus-infoopslag (skærm)				x	x	x	x
Rute-/zonekort (papir)					x	x	x
Fane med navn					x	x	x
Angivelse af telekørsel				x	x	x	
Udstyr							
Stander med fane		x	x	x	x	x	
Fast belægning			x	x	x	x	x
Buslomme			x	x	x	x	flere holdepladser
Læskærm			(x)	x	x	x	x
Cykelparkering			(3-8 pl.)	7-15 pl.	>20 pl.	>50 pl.	>100 pl.
Skærm (realtime og info)				x	x	x	flere
Belysning					x	x	x
Indendørs ventefaciliteter							x
Bilparkering							x
Kundecenter							x
Billetsalg							x

De første synlige tiltag vil være en forbedring af den printede trafikinformation samt synlig navngivning af de vigtigste stoppesteder.

Det foreslås, at sagen sendes i høring i kommuner og region.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- At forslag om klassifikation af stoppesteder sendes i høring i kommuner og region.

Vedtagelse:

4. Udbud af flexkørsel - garantikørsel (FG5) og variabel kørsel (FV5)

Resumé:

FynBus har sammen med Sydtrafik og Midttrafik gennemført udbud af flextrafik, FG5 (garantikørsel) og FV5 (variabel kørsel). Tildeling fandt sted den 8. november 2016.

Der gennemføres en række kontroller af tilbudsgiverne, herunder vedr. arbejdsklausuler, unormalt lave bud mv. Udbyderne skal svare senest den 15. januar 2017 på fremsendte kontrolskemaer, og det forventes, at kontrakter kan indgås ultimo januar 2017.

Sagsfremstilling:

FynBus har sammen med Sydtrafik og Midttrafik gennemført udbud af flextrafik, FG5 (garantikørsel) og FV5 (variabel kørsel). Bestyrelsen blev den 9. juni 2016 forelagt ændringer af principiel karakter og orienteret om øvrige vigtige ændringer i forhold til tidligere udbud.

Den 27. september 2016 blev udbudsmaterialet for FG5 offentliggjort og frist for afgivelse af tilbud var den 28. oktober 2016. Tildeling fandt sted den 8. november 2016. Vedr. FV5 blev materialet offentliggjort den 13. oktober 2016 og frist for afgivelse af tilbud var den 16. november 2016, mens tildeling fandt sted den 25. november 2016. I perioden indtil 15. januar 2017 skal tilbudsgiverne indsende dokumentation, Skema 1, og kontrakter forventes indgået ultimo januar 2017.

Skema 1. Kontroller i forbindelse med FG5 og FV5

Kontroltidspunkt	Kontrol
Inden tildeling af kontrakt	<ol style="list-style-type: none"> 1. ESPD for alle tilbudsgivere 2. Formkrav for alle tilbudsgivere <ol style="list-style-type: none"> a. Kontrol af alle forhåndstilsagn 3. Vedståelse af vogne
Inden indgåelse af kontrakt	<ol style="list-style-type: none"> 4. Serviceattest for alle tilbudsgivere 5. Kontrol af alle anfordringsgarantier 6. Stikprøvekontrol på tilladelsesnumre ifm. bevillinger 7. Arbejdsklausulopfølgning 8. Kontrolsamtaler (efter vurdering)
Inden opstart af kørsel	<ol style="list-style-type: none"> 9. Stikprøvekontrol på registreringsoplysninger 10. Vognkontrol af alle vogne (FG5)
Løbende kontroller	<ol style="list-style-type: none"> 11. Arbejdsklausulopfølgning (som hidtil) 12. Stikprøvekontrol på vogne
Særlige kontroller	<ol style="list-style-type: none"> 13. Stikprøvekontrol af samtlige kontraktlige forhold

FG5

FynBus har fået tilbud på i alt 1.049 garantibiler fra 31 leverandører. Der er udsendt tilsagn om tildeling af 85 biler til 13 vognmænd. De tilbudte priser samt priserne på de tildelte biler fremgår af nedenstående skema.

	Alle tilbud, timepris			Tildelte vogne, timepris			Alle vogne	
	Lavest	Gns.	Højest	Lavest	Gns.	Højest	Tilbudt	Tildelte
Vogntype 2	215	263	399	215	226	249	256	17
Vogntype 5	247	296	550	247	277	299	597	47
Vogntype 6	270	309	450	270	288	299	196	20
							1049	84

Unormalt lavt tilbud

Efter udbudsloven er det muligt, at afvise et tilbud, der anses for værende et "unormalt lavt tilbud".

I forbindelse med tildeling har FynBus vurderet om de tilbudte priser er så lave, at de kan vurderes som værende "unormalt lave tilbud", rent udbudsretligt. De laveste tilbud på FG5 ligger mellem 4 – 10 % under gennemsnitsprisen, hvilket ikke er vurderet som værende et "unormalt lavt tilbud", udbudsretligt set.

Arbejdsklausul

FynBus har arbejdet med arbejdsklausul siden 2014 og indførte egen arbejdsklausul den 25. marts 2015.

Da der blandt de indkomne tilbud på FG5 var flere lave tilbud, valgte FynBus den 18. november 2016, at meddele alle tilbudsgivere på FG5, at der ikke ville blive indgået kontrakt, medmindre det var sandsynliggjort, at vognmændene kunne leve op til arbejdsklausulen, økonomiske forhold mv. Der blev derfor sendt mail herom den 18. november 2016 til alle tilbudsgivere. Mailen er vedlagt som bilag 4.1.

FynBus valgte endvidere at foretage en indledende undersøgelse af forholdene hos 7 af de 13 vognmænd inden indgåelse af kontrakt. De 7 vognmænd er valgt ud fra følgende kriterier:

Vogntype 2:

Gennemsnitsprisen er en timepris 226 kr. for tildelte vogne, hvilket er 37 kr. lavere end gennemsnit af alle tilbud på type 2-vogne priser, som er 263 kr. Alle vognmænd, der har vundet en type 2-vogn er blevet undersøgt.

Vogntype 5:

Gennemsnitsprisen er en timepris 277 kr. for tildelte vogne, hvilket er 19 kr. lavere end gennemsnit af alle tilbud på type 5-vogne priser, som er 296 kr. Det er besluttet at undersøge prisen på alle biler, der ligger under gennemsnittet for tildelte vogne.

Vogntype 6:

Gennemsnitsprisen er en timepris 288 kr. for tildelte vogne, hvilket er 21 kr. lavere end gennemsnit af alle tilbud på type 6-vogne priser, som er 309 kr.

Det er besluttet at undersøge prisen på alle biler, der ligger under gennemsnittet for tildelte vogne.

Der blev herefter udsendt særskilt mail til de 7 vognmænd. Mailen vedlægges som bilag 4.2. Mailen var vedlagt et skema, som vognmændene blev anmodet om at udfylde og returnere senest den 25. november 2016.

I skemaet blev vognmanden bedt om at redegøre for overenskomstforhold, arbejdstid, timeløn, tillæg, pension, løn under sygdom mv., finansiering af bil og 1. månedsløn samt oplysninger om vogne. Skema vedlægges som bilag 4.3.

6 ud af 7 vognmænd har returneret skemaet.

Vedrørende overenskomstforhold har 4 af de adspurgte svaret, at de er omfattet af overenskomst, mens 1 har svaret, at der følges en overenskomst. En vognmand har svaret, at han ingen ansatte har. En vognmand har svaret, at han alene kommer til at anvende underleverandører.

Såfremt vognmanden er omfattet af en overenskomst, foretager FynBus ikke yderligere på nuværende tidspunkt, medmindre der er verserende sager.

For de vognmænd, der oplyser, at de følger en overenskomst vil der blive foretaget en umiddelbar vurdering af det fremsendte materiale. Herefter vil der i kontraktperioden blive fulgt op i overensstemmelse med forretningsgangen for kontrol af arbejdsklausulen, som besluttet af bestyrelsen den 21. maj 2015.

I forhold til den vognmand, der ikke har svaret, er det den 1. december 2016 meddelt denne vognmand, at vognmandens tilbud anses for bortfaldet.

Derudover har 1 vognmand oplyst, at den afgivne pris var baseret på en tastefejl, og tilbudet på den baggrund blev trukket tilbage.

For så vidt angår den vognmand, der agter at anvende underleverandører, har der været afholdt møde med denne vognmand. På mødet redegjorde vognmanden for forretningsmodellen. Efterfølgende har Revisionsfirma BDO vurderet vognmandens forretningsmodel og priserne. BDO vurderer på baggrund af den oplyste forretningsmodel og det afgivne pristilbud, at tilbuddet anses som realistisk.

FynBus vurderer på baggrund af ovennævnte, at der kan indgås kontrakt med alle vognmænd.

FV5

FynBus har fået tilbud på i alt 843 variable biler fra 57 vognmænd. Der er udsendt tilsagn om tildeling af rammekontrakt til alle vognmænd. Oversigt over de tilbudte priser vil blive fremlagt på bestyrelsesmødet den 8. december 2016.

FynBus vil på baggrund af en nærmere vurdering af priser, tage stilling til hvor mange vognmænd, der skal kontrolleres i det variable udbud.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- der indgås kontrakt om FG5 på ovenstående grundlag,
- der på samme grundlag indgås kontrakt vedr. FV5.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 4.1: Mail af 18. november 2016 til alle tilbudsgivere ifm. FG5.

Bilag 4.2: Mail af 18. november 2016 til 7 vognmænd vedr. indledende kontrol ifm. FG5.

Bilag 4.3: Skema vedr. kontrol før kontraktindgåelse af FG5.

5. Overførsel af anlægsudgifter

Resumé:

Af forskellige årsager har en del anlægsprojekter i perioden 2014-16 ikke kunne afsluttes i 2016. Administrationen anmoder derfor om, at udgifterne overføres til 2017.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med budgetbehandlingen i perioden 2014-16 er der vedtaget nogle projekter som ikke har kunnet gennemføres efter den lagte tidsplan.

Forsinkelsen skyldes enten den nødvendige prioritering af opgaver internt i FynBus eller at de sammenhænge projekterne indgår i, er blevet forsinkede.

Projekterne fremgår af nedenstående tabel:

Anlægsprojekt	Status	Beløb
Bedre trafikinformation på OUH	Der er indgået aftale med leverandør. Ophængningen forventes først afsluttet i Q1 2017, hvor løsningen er fuldt implementeret	500
Kapacitetsstyring	Administrationen har fundet en løsning der involverer de automatiske tællesystemer i de regionale busser og bybusserne i Odense samt udstilling af ledig kapacitet på Rejseplanen. De store kontraktskift med nye IT-platforme, senest den regionale kørsel i uge 42, medfører at entreprenørerne har måttet prioritere andre vigtige opgaver (udvendig skiltning mm) Projektet færdiggøres i Q2 2017	500
System til håndtering af kundehenvendelser og drifts- og kvalitetssystemet "DOKS"	Administrationen har fundet et system, der håndterer begge opgaver. Der forhandles om anskaffelsen, men implementering påbegyndes først i Q1 2017. Betalning sker efter godkendt leverance	400
Økonomiintegration handicap og telekørsel	Der var planlagt en mere effektiv integration af Flextrafik oplysninger, der skal bruges i økonomisystemet. Region Syddanmark har endnu ikke meldt det nye økonomisystem klar, og udviklingen er derfor ikke påbegyndt.	100
Selvbetjening telekørsel	Trafikselskaberne er ved at udvikle Den samlede Rejse, et samarbejde hvor Rejseplanen og Flexdanmark indgår. Som et supplement har FynBus besluttet at udvikle en forbedret selvbetjeningsløsning til telekørsel. Den nationale projekt er forsinket, og FynBus ved derfor ikke præcist hvilken funktionalitet der kommer til at mangle, og udvikling er derfor ikke påbegyndt	800
	Overføres til 2017	2.300

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- At anlægsudgifter på 2,3 mio. kr. overføres til 2017.

Vedtagelse:**Sager til drøftelse:**

Intet.

Sager til orientering:**6. Letbanens påvirkning af FynBus' økonomi****Resumé:**

De indledende arbejder til Odense Letbane medfører mange vejarbejder. Vejarbejderne medfører store forsinkelser for busserne, der er imødegået med mange køreplansskift og indsættelse af flere ressourcer.

Samlet er fremkommeligheden forringet 6-7 %. Passagertallet falder 5-6 % og ejerbidraget for Region Syddanmark og Odense Kommune ville være steget med ca. 10 %, hvis ikke der var indgået billigere kørselskontrakter.

Sagsfremstilling:

Trafikken i Odense har siden sommeren 2014 været udsat for store forandringer.

I 2014 blev Th. B. Thriges Gade lukket, og trafikbilledet i bymidten ændret markant. Det har også påvirket bustrafikken. De mange busser der tidligere kørte i Nørregade og Th. B. Thriges Gade er nu koncentreret i de smalle bygader som fx Frederiksgade og Vindegade.

Omlægningerne i bymidten var en af bevæggrundene for at indføre uddannelsesruterne, da det gav mulighed for at føre 300 – 400.000 rejser uden om bymidten samtidig med, at de unge blev kørt mere direkte i skole, og der blev frigjort kapacitet i de almindelige regionale ruter.

Fra 1. kvartal 2015 har trafikbilledet været præget af mange vejarbejder, der følger af de ledningsarbejder, der forbereder letbanens indførelse i 2020.

Letbanen kommer til at køre på nogle af Odenses centrale indfaldsveje og omkring knudepunktet ved OBC.

Vejarbejderne griber derfor ind i køreplanerne for mange ruter. Det har medført, at ruter har haft 5-6 køreplansskift de seneste år, hvor ruter og stoppesteder har været flyttet rundt. Ved køreplansskiftet i august 2016 er busserne herudover blevet fordelt på flere terminaler.

Tabel I herunder illustrerer nogle af de konsekvenser omlægninger og vejarbejder har haft.

Tabel I Udvikling i antal busser og køreplantimer 2014-16

Ejer		Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forv. 2016
Region Syddanmark	Driftsbusser	105	110	111	113
	Køreplantimer	252.843	255.809	259.451	266.600
Odense	Driftsbusser	71	74	72	76
	Køreplantimer	196.979	201.187	202.729	213.600

Tabel I viser, at der både i den trafik Region Syddanmark finansierer samt Odense Kommunes kørsel er indsat både flere busser og flere køreplantimer.

I forhold til 2014 køres der i 2016 med 13 flere busser fordelt på ca. 30.000 flere køreplantimer. Heraf skal ca. 3.000 køreplantimer tilskrives, at de 33 uddannelsesruter først får hel-årvirkning i 2015, så udviklingen, der kan tilskrives letbanen, er ca. 27.000 timer.

Produktionsudvidelsen i den regionale trafik er alene gået til at opretholde et stort uændret antal ture i køreplanerne. Kunderne har altså ikke fået flere afgangse til at vælge imellem. I bybustrafikken er udviklingen den samme, her er dog nedlagt 1- 2 % af de mindst benyttede afgangse i forbindelse med indførelse af Handleplan 2016, som By- og Kulturudvalget vedtog i marts.

I den regionale trafik og den lokale trafik i Odense blev der i 2014 kørt ca. 447.000 køreplantimer.

Med den større produktion i 2016 på 27.000 køreplantimer for at opretholde en uændret eller dårligere service, betyder det, at fremkommeligheden er forringet 6-7 %. Det er også den rejsetidsforøgelse kunderne har oplevet.

FynBus vurderer, at dette er en del af forklaringen på, at Odense Kommune har registreret en øgning af cykeltrafikken på indfaldsvejene med op til 10 % fra september 2015 til 2016.

Tabel 2 herunder viser passagerudviklingen i hhv. regional trafik og busserne i Odense.

Tabel 2 Passagerudvikling 2014-16, regionale ruter og bybusser i Odense

Akkumuleret passagerudvikling, Regionale ruter excl. kommunalt tilkøb					Akkumuleret passagerudvikling, Lokalruter						
	2014	2015	2016	Ændring, 2015-2016			2014	2015	2016	Ændring, 2015-2016	
				Passagerer	Procent					Passagerer	Procent
Januar	655.370	643.348	640.490	-2.858	-0,4%	Januar	735.338	718.111	687.936	-30.175	-4,2%
Februar	1.245.631	1.214.436	1.231.288	16.852	1,4%	Februar	1.408.625	1.403.648	1.355.979	-47.668	-3,4%
Marts	1.941.818	1.879.159	1.842.109	-37.050	-2,0%	Marts	2.139.328	2.139.766	2.016.142	-123.625	-5,8%
April	2.529.006	2.496.915	2.492.572	-4.342	-0,2%	April	2.770.178	2.794.045	2.692.465	-101.581	-3,6%
Maj	3.167.951	3.100.834	3.126.510	25.675	0,8%	Maj	3.425.829	3.423.908	3.314.203	-109.705	-3,2%
Juni	3.683.217	3.651.708	3.675.861	24.153	0,7%	Juni	3.962.388	4.018.651	3.873.382	-145.270	-3,6%
Juli	4.040.526	4.006.600	4.032.416	25.816	0,6%	Juli	4.372.461	4.445.524	4.277.264	-168.261	-3,8%
August	4.612.185	4.604.688	4.612.320	7.632	0,2%	August	4.955.144	5.031.639	4.842.622	-189.017	-3,8%
September	5.285.929	5.297.509	5.266.676	-30.833	-0,6%	September	5.638.071	5.727.966	5.477.234	-250.733	-4,4%
Oktober	5.927.793	5.929.861	5.828.180	-101.680	-1,7%	Oktober	6.335.376	6.412.566	6.082.682	-329.885	-5,1%
November	6.588.465	6.618.758	-	-	-	November	7.047.082	7.137.338	-	-	-
December	7.143.484	7.191.535	-	-	-	December	7.706.698	7.774.511	-	-	-

Hvis udviklingen i årets 2 sidste måneder fortsætter, bliver passagertallet ca. 250.000 mindre i den regionale trafik og ca. 600.000 mindre i bybusserne i 2016 i forhold til 2015.

Samlet svarer det til et fald i passagertallet på 5,7 %.

Det vil sige, at den øgede ressourceindsats på 6-7 % ikke har kunnet forhindre et markant passagerfratfald, der groft set svarer til passagervæksten siden 2012. Det understreger, at rammeforudsætninger omkring fremkommelighed, tilgængelighed og stabilitet omkring ruter og køreplaner er så vigtig, at markedsføring og trafikinformation ikke kan hamle op hermed.

Som det fremgår af tabel 3 afspejler den øgede produktion og de færre passagerer sig også i udviklingen i ejerbidrag.

Tabel 3: Udvikling i ejerbidrag

Ejerbidrag inkl. telekørsel (1.000 kr. i årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forv. 2016
Region Syddanmark	98.029	106.726	112.037	119.209
Odense	133.005	129.381	123.291	129.010

Tabel 3 viser en stigning i Region Syddanmarks ejerbidrag på 12-13 mio. kr. fra 2015 til 2016. FynBus bemærker, at der i oktober 2016 er indført ny kørselskontrakt for de regionale busser. Den er ca. 22 mio. kr. billigere end den tidligere, men får kun 4/5 dels virkning i år.

Bag Odense Kommunes stort set uændrede ejerbidrag gemmer sig en tilsvarende udvikling. I august 2015 blev indført en ny kørselskontrakt for bybusserne, der indebærer en besparelse på ca. 25 mio. kr. om året. Hvis denne besparelse ikke havde fundet sted, ville udviklingen i Odense Kommunes ejerbidrag stort set svare til Region Syddanmarks.

Konklusionen er, at letbanearbejderne indtil nu har medført en forringelse af fremkommeligheden på 6-7 %, der er kompenseret med øget ressourceindsats.

Passagertallet falder 5-6 %.

Konsekvensen er et øget ejerbidrag, der hvis de billigere kontrakter isoleres, ville svare til en øgning på omkring 24-26 mio. kr. eller en stigning på 10 %.

Udviklingen i hele 2017 kendes endnu ikke.

Arbejdet omkring Odense Letbane går ind i en ny fase, da anlægsarbejderne påbegyndes og de forberedende ledningsarbejder afsluttes. Principperne for anlægsarbejderne behandles i Odense Letbanes bestyrelse og By- og Kulturudvalget i december 2016.

Først herefter detaljeres planerne så konkret, at de kan danne grundlag for Handleplan 2017, som Odense Kommune og FynBus har aftalt skal præcisere trafikafviklingen for busserne og konsekvenserne for køreplanerne.

På baggrund heraf forventes et større køreplansskift i eftersommeren 2017.

I februar 2017 gennemfører FynBus et køreplansskift, der indfører det reducerede stopmønster i Odense for regionalbusserne, der er behandlet på bestyrelsesmøder i juni, september og november 2016.

Desuden omlægges rute 110-111 til den oprindelige ruteføring, så den kører direkte til OBC frem for via bymidten.

Herudover er køretider og lidet benyttede afgange med mere gennemgået som sædvanligt. Det har medført, at en formiddagsafgang på rute 810U Svendborg – SDU nedlægges.

For den regionale kørsel nedlægges 12.500 køreplantimer og 4 driftsbusser. Herved reduceres driftsudgifterne med 5,4 mio. kr. i årsvirkning. Passagertabet ved omlægningerne er beregnet til 80-100.000 rejser, så nettobesparelsen bliver ca. 4,5 mio. kr. pr. år.

Køreplanterminen var oprindeligt valgt, så det var muligt at indføre evt. justeringer i bybus-trafikken i Odense på baggrund af By- og Kulturudvalgets evaluering af køreplansskiftet i august.

FynBus har ikke modtaget bestillinger på ændringer i bybuskørslen, så her er køreplanerne kun gennemgået med henblik på køretidsjusteringer og tilpasninger som følge af kundereaktioner.

Vejarbejdet på Østre og Vestre Stations Vej samt øvrige justeringer resulterer i en øgning af køreplantimetallet på ca. 2.500 timer svarende til en driftsudgift på 1,4 mio. kr.

En særlig udfordring fra 2017 og fremover er pladsforholdene omkring OBC. Etableringen af den centrale letbanestation syd for OBC reducerer permanent antallet af mulige busholdepladser til 8 busser samtidigt. I dag er der plads til 16 busser.

Som bekendt er Den gamle Rutebilstation allerede taget i brug med plads til 4 regionale busser på grund af ledningsarbejder.

Administrationen vurderer, at behov for yderligere pladser på Plads Nord kan blive endnu større i fremtiden, som det er beskrevet i Trafikplanen 2014-17, hvor der skitseres et behov for 10 samtidige busser.

Samtidig med Plads Nord's funktion som busterminal er der 44 parkeringspladser til togpendlere.

Det er allerede i dag en uhensigtsmæssig løsning, som ikke vil kunne fungere på sigt.

FynBus er derfor i tæt dialog med Odense Kommune og DSB i gang med at undersøge, hvilke muligheder der er for arealet, og hvordan der kan skabes en holdbar løsning evt. med involvering af FynBus indenfor rammerne af Lov om Trafikselskaber.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at

- Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

7. Optimering af trafikelskabernes rammevilkår

Resumé:

I en tid med faldende budgetter til den kollektive transport vurderes det at, en ændring af trafikelskabernes rammebetingelser kan forbedre og opretholde servicen. Ved et politisk møde mellem

KL, Danske Regioner og TiD blev den kollektive trafiks udfordringer og forandringer drøftet, samtidig med, at der blev fremlagt eksempler på områder, hvor det er muligt at opnå effektiviseringer.

Sagsfremstilling:

På baggrund af notatet "Bussen tilbage på Agendaen", (2016) har Trafikselskaberne i Danmark (TiD) fremlagt fire forskellige indsatsområder, der kan optimere den kollektive transport. Med henblik på næste møde med KL og Danske Regioner, der finder sted primo 2017, var der opbakning til, at organisationerne kan arbejde videre med indsatsområderne.

De fire indsatsområder udgøres af momsafløftning, elafgifter, anlægsrammer og privat medfinansiering, som er nærmere beskrevet nedenfor.

1. Momsafløftning

I henhold til den seneste revision af lov om trafikselskaber, kan trafikselskaberne foretage anlægsinvesteringer, der kan finansieres igennem effektiviseringer eller tilskud fra kommuner og regioner. Herudover har mindre kommuner mulighed for at indgå i et samarbejde, og overlade opgaver, der relaterer sig til opgradering af stoppesteder til trafikselskabet.

Udfordringen er, at der differentieres mellem kommunernes finansiering af et letbaneselskab og et trafikselskab, der udmøntes igennem hhv. kommunens anlægsramme og kommunens servicramme. Da trafikselskabet bliver finansieret igennem kommunens servicramme, betyder det, at der skabes udfordringer for finansiering af anlægsinvesteringer, som fx bus rapid transit (BRT), og fremkommelighedstiltag, fordi det ikke er muligt at afløfte moms.

Det vurderes, at en afløftning af moms på anlægsinvesteringer kan betyde, at trafikselskaberne vil være en 20 pct. billigere samarbejdspartner for kommunerne. En opgørelse af momsbetalingen hos Movia viser, at momsudgifterne udgør 43 mio. kr. Dette skaber barrierer for, at trafikselskaberne kan understøtte regionale og kommunale tiltag, som kan styrke den kollektive trafik.

2. Reduktion af elafgift for el-busser

Anvendelsen af eldrevne busser bremses af omkostningerne, der er forbundet med elprisen til busser, og herunder afgiften. Elprisen til busser er over 200 gange højere end elprisen til den skinnede trafik. Under henvisning til EU-lovgivningen, begrundes det, at det ikke er muligt at afgiftsfritage eldrevne busser, uden også at fritage eldrevne taxier. Ifølge EU-lovgivningen er det dog muligt helt eller delvist, at afgiftsfritage eldrevne busser i en tidsbegrænset periode, hvis særlige politiske hensyn taler herfor.

Der er enighed mellem KL, Danske Regioner og TiD om at arbejde sammen med henblik på at opnå samme elpris til eldrevne busser, som til baner.

3. Fleksibilitet i lovgivningen vedr. anlægsrammer

Vejdirektoratets effektundersøgelse af busfremkommelighedsprojekter viser, at der herved kan opnås samfundsøkonomiske gevinster i form af positive brugereffekter og reducerede driftsomkostninger for bustrafikken. På trods af de samfundsøkonomiske gevinster, bliver anlægsprojekter sat på hold, da de indgår i kommunernes anlægsramme, på lige fod med bygning af skoler, plejehjem m.m. Ud fra et kommunalt perspektiv, vil fremkommelighedstiltag derfor være på bekostning heraf.

Det vurderes, at en tilpasning af anlægsrammen, eller en undtagelse herfra, kan give mulighed for at egenfinansiere fremkommelighedstiltag.

4. Fleksibilitet i lovgivningen vedr. privat medfinansiering

Ifølge lov om trafiksselskaber, er det ikke tilladt for trafiksselskaberne at indgå i kommercielle aftaler. I skrivende stund, kan privat medfinansiering af infrastrukturprojekter udelukkende ske via kommunen, ved at midlerne indgår i servicerammen.

Det vurderes, at der kan være potentiale i privat medfinansiering i forbindelse med udvikling, etablering og drift af infrastruktur, herunder BRT- løsninger samt omlægning til alternative drivmidler.

TiD arbejder videre med at kvalificere indsatsområderne yderligere, med henblik på at understøtte Danske Regioners og KL's deltagelse i at bringe den kollektive trafik på dagsordenen i forbindelse med økonomiforhandlingerne med regeringen, der finder sted til foråret 2017.

Administrationen følger udviklingen.

Indstilling

Direktøren indstiller, at

- Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

8. Strategi 2017-19

Resumé:

Administrationen har tilrettelagt en proces for udarbejdelse af FynBus' strategi for 2017-19.

Sagsfremstilling:

FynBus' strategi for 2017-19 er under udarbejdelse. Administrationen har tilrettelagt en proces, der med udgangspunkt i *Fælles Fynsk ejer strategi for FynBus og Den Syddanske vision for kollektiv trafik sætter fokus på fem indsatsområder:*

- Produktudvikling
- Markedsforståelse
- Kendskab til kunderne
- Forbedring af brand
- Social kapital

Et endeligt udkast til Strategi 2017-19 forventes klar primo 2017.

Arbejdet med strategien præsenteres på bestyrelsesmødet.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:**9. Meddelelser****Meddelelser:**

Intet.

10. Eventuelt

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jacobsen

Bestyrelsesmedlem
Hans Bjerregaard

Bestyrelsesmedlem
Kristian Grønbæk Andersen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Bilag 4.1

Kopi af mail

Mail af 18. november 2016 til alle tilbudsgivere ifm. FG5

"Kære tilbudsgiver på FlexGaranti, FG5,

FynBus har modtaget bud på 1.049 biler fra 31 vognmænd/selskaber på biler i FlexGaranti, FG5, med kontraktstart 1. marts 2017.

Stand still perioden afsluttes den 18. november 2016, og der er ikke indgiver klage til Klagenævnet for Udbud. FynBus går derfor nu i gang med at gøre klar til at underskrive kontrakter.

Som det er bekendt er kontrakter mellem trafikselskabet FynBus, som indkøber, og vognmandsbranchen, som leverandør, omgærdet med uro og mistænkeliggørelse om urent trav.

FynBus bliver ofte anklaget for at acceptere vilkår, som ikke er i overensstemmelse med betingelserne i kontrakten.

FynBus har siden 2014 haft en arbejdsklausul, som efter FynBus opfattelse har bidraget til at lovens krav vedrørende løn- og ansættelsesvilkår for chaufførerne i vid udstrækning overholdes. Dette skøn baserer FynBus på, at der kun er modtaget 2 klager eller anonyme henvendelser fra privatpersoner, selskaber eller organisationer, til trods for at det er kendt, at denne mulighed foreligger.

De tilbudte priser er i gennemsnit faldet, og der er indkommet lave bud som ikke tidligere er set. Det kan derfor desværre forudses, at uroen vil fortsætte.

Det meddeles derfor, at FynBus ikke kan underskrive kontrakter med mindre vognmanden/selskabet på forhånd kan sandsynliggøre at arbejdsklausulen kan overholdes med de angivne budpriser, og at regler for chaufførernes arbejdstid overholdes.

FynBus vil også, af hensyn til forsyningsikkerheden, vurdere om det er sandsynligt, at vognmanden/selskabet kan drive en økonomisk sund forretning i hele kontraktperioden.

FynBus vil derfor iværksætte følgende:

- 1. Alle vognmænd, der er underrettet om at der er tildelt kørsel, kan blive bedt om, at oplyse om der er indgået overenskomst m.m.*
- 2. Hvis dette er tilfældet forbeholder FynBus sig ret til at undersøge, om der er verserende sager hos pågældende organisationer. Hvis dette er tilfældet vil det være misligholdelse af kontrakten, hvis disse sager ikke er afsluttet inden for rimelig tid.*
- 3. Hvis vognmanden ikke har overenskomst, skal det oplyses hvilken overenskomst der tages udgangspunkt i. Samtidigt skal der medsendes dokumentation for at arbejdsklausulen overholdes, f.eks. i form af lønsedler mv. Hvis FynBus finder, at der er risiko for at selskabet ikke overholder arbejdsklausulen, vil der ikke blive indgået kontrakt.*
- 4. Hvis FynBus vurderer at tilbuddet er så lavt, at der kan stilles spørgsmål ved, om der kan drives en forretning på grundlag af de afgivne priser, vil selskabet blive bedt at gøre rede for forretningsmo-*

dellen, og de dermed forbundne omkostninger. FynBus vil på baggrund af redegørelsen tage stilling til om der kan indgås kontrakt.

FynBus vil snarest kontakte de vognmænd, der vil blive anmodet om yderligere oplysninger.

Endnu en gang tak for tilbuddet om at levere kørsel for FynBus.”

Bilag 4.2

Kopi af mail

Mail af 18. november 2016 til 7 vognmænd vedr. indledende kontrol ifm. FG5

”Til (vognmanden)

Som meddelt den 8. november 2016 er (vognmanden) tildelt XX garantibiler under FG5.

Efterfølgende er der dd udsendt mail til alle tilbudsgivere om kontrol af de afgivne tilbud.

Da tilbuddet fra (vognmanden) er lavt, kan der herske usikkerhed om, hvorvidt det er muligt at efterleve kontraktens bestemmelser på baggrund af den tilbudte pris. Derfor vil FynBus anmode om fyldestgørende udfyldelse af vedhæftede skema.

Det er afgørende for FynBus, at kontraktagerne kan leve op til de stillede krav – såvel kravene i arbejdsklausulen som krav til økonomi. Der vil ikke blive indgået kontrakt, inden dette er tilstrækkeligt godtgjort.

Vedlagt er skema til brug for FynBus' kontrol.

Skemaet bedes udfyldes for så vidt angår tilbud på vogntype XX.

Skemaet bedes returneret senest den 25. november 2016.

FynBus vil på baggrund af det indsendte skema vurdere, om (vognmanden) skal afgive yderligere oplysninger og/eller indkaldes til et møde.”

Bilag 4.3

Skema vedr. kontrol før kontraktindgåelse af FG5

Kontrol af arbejdsklausul	
1a. Er virksomheden medlem af en arbejdsgiverforening inden for transportområdet? Ja/nej. Hvis ja: Hvilken?	
1b. Har virksomheden tiltrædelsesoverenskomst med et fagforbund på transportområdet? Ja/nej. Hvis ja: Hvilken?	
1c. Hvis nej til 1a og 1b: Efter hvilken overenskomst aflønnes virksomhedens chauffører? (Se arbejdsklausulens bestemmelser)	
2. Har/får medarbejderen en ansættelseskontrakt (ja/nej)? Vedlæg eksempel.	
3. Arbejdstid (Antal timer pr. uge. Hvordan fastlægges arbejdstid?)	
4. Timeløn (Kr/time)	
5. Overarbejdstillæg	
6. Søgnehelligdage	
7. Forskudttidstillæg	
8. Rådighedstillæg	
9. Pension (%)	
10. Feriepenge	
11. Feriefridage (antal)	

12. Aflønning under sygdom	
13. Aflønning under barsel	
14. Opsigelsesvarsel	
<u>Kontrol af yderligere forhold</u>	
15. Hvordan finansieres køb af biler? Er der indgået aftale herom?	
16. Hvordan finansieres den første månedsløn?	
17. Hvilke biler er købt/vil blive købt? (Mærke, årgang mv). Vedlæg liste.	