

FynBus bestyrelse

Referat

Torsdag, den 15. august 2013 kl. 16.00-18.00

Deltagere:

Formand Torben Andersen, Kerteminde

Næstformand Lasse Krull, Region Syddanmark

Bestyrelsesmedlem Lars Kristian Pedersen, Assens

Bestyrelsesmedlem Kasper Westh, Odense

Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart

Bestyrelsesmedlem Niels Peter Ellegaard, Faaborg-Midtfyn

Bestyrelsesmedlem Kim Johansen, Nordfyn

Bestyrelsesmedlem Peter Jordhøj, Nyborg - Afbud

Bestyrelsesmedlem William Jensen, Region Syddanmark - Afbud

Repræsentantskabsmedlem Bruno Hansen, Svendborg

Repræsentantskabsmedlem Jens Groth-Lauritsen, Ærø - Afbud

Repræsentantskabsmedlem Bjarne Møller Petersen, Langeland

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Sekretariatschef Ingrid Dissing

Drifts- og Kvalitetschef Jan Gudmann Hansen

Kundechef Helle Nielsen

Planchef Søren Junker

DAGSORDEN

Sager til beslutning:	3
Sager til drøftelse:	3
1. Analyse af eventuel sammenlægning af trafiksselskaber	3
2. Sociale klausuler ifm. udbud	5
3. Henvendelse til Trafikstyrelsen fra Taxa Fyn	8
Sager til orientering:.....	10
4. Status vedrørende køreplansskift 2013	10
5. Status vedrørende uddannelsesruter på Vestfyn	11
6. Landsdækkende enkeltbillet	12
7. Status vedrørende Ungdomskort	13
8. Status vedrørende cykelprojekt i Odense og på Ærø og Langeland.....	14
9. Meddelelser	15
10. Eventuelt.....	15

Sager til beslutning:

Intet.

Sager til drøftelse:**I. Analyse af eventuel sammenlægning af trafiksselskaber****Resumé:**

Rapporten "Analyse af potentialet i en sammenlægning af administrative funktioner i Sydtrafik og FynBus" fra maj 2013 har været behandlet i de to trafiksselskabers bestyrelser. I den kommende tid drøftes spørgsmålet om en fælles vision og mulighederne for at udvide samarbejdet mellem selskaberne, i flere fora, blandt andet Borgmesterforum på Fyn den 3. september 2013.

Sagsfremstilling:

Rapporten "Analyse af potentialet i en sammenlægning af administrative funktioner i Sydtrafik og FynBus" fra maj 2013 fremlagde tre modeller for et fremtidigt samarbejde mellem Sydtrafik og FynBus:

Model 1: Én fælles administration

Model 2: To administrationer med udvalgte fælles funktioner

Model 3: To administrationer med øget ad hoc samarbejde

FynBus's repræsentant skab vedtog den 10. juni 2013 en udtalelse, hvoraf det fremgår at:

Repræsentantskabet har besluttet at afvise Model 1.

Repræsentantskabet kan tilslutte sig, at samarbejdet mellem selskaberne bør øges, for at fremme den kollektive trafik og for at sikre en omkostningseffektiv administration.

Repræsentantskabet finder dog at beslutningskompetencen i selskaberne suverænt ligger i bestyrelse og repræsentantskab i hvert af de to selskaber, og at denne kompetence ikke kan delegeres til et koordinerende organ inden for rammerne af den gældende lovgivning.

Repræsentantskabet finder derfor at kommunerne skal sikre sin indflydelse gennem medlemskab af bestyrelse og repræsentantskab.

Repræsentantskabet kan imidlertid tilslutte sig, og vil aktivt arbejde for, at der udarbejdes en fælles vision for den kollektive trafik i den Syddanske region. Der er i allerhøjeste grad behov for, at det strategiske ledelsesniveau i kommuner og region i stigende grad fokuserer på de udfordringer, som den kollektive trafik står over for, hvis den ønskede vækst på 2,5 % om året frem til 2030 skal realiseres.

Repræsentantskabet foreslår derfor at der etableres et Syddansk Råd for Kollektiv Trafik, som gennem deltagelse af interessenter fra kommuner, region, erhvervsliv og organisationer skal drøfte visioner og strategier for udviklingen af den kollektive trafik. Rådet ledes og sekretariatsbetjenes i et samarbejde mellem trafiksselskaberne.

Repræsentantskabets udtalelse blev behandlet i FynBus' bestyrelse den 20. juni 2013. Et flertal støttede repræsentantskabets udtalelse, mens et mindretal, Lasse Krull og William Jensen, støttede en sammenlægning af administrationerne.

Et flertal i Sydtrafik's bestyrelse besluttede den 28. juni 2013 følgende:

Sydtrafik's bestyrelse bakker fuldt op om Styregruppens konstatering, at konsulenternes rapport peger entydigt på model 1, samt at de afgørende forudsætninger der skal være på plads, for at der kan træffes beslutning om model 1, er:

- *At der iværksættes et arbejde for en fælles vision for de to trafikelskaber, samt at udgangspunktet er det eksisterende udkast til fælles kommunal/regional vision for den kollektive trafik i Syddanmark.*
- *At der udarbejdes en redegørelse for de to selskabers åbningsbalance, således at det økonomiske grundlag for et administrativt samarbejde kan bringes på plads*
- *Supplerende, at de retlige rammer for oprettelsen af fælles administrativ funktioner, som de er lagt op i Model 1, vurderes nærmere juridisk.*

Sydtrafik's bestyrelse ser meget gerne, at dette arbejde iværksættes hurtigst muligt, idet den initiale tidsramme opererede med, at en sådan beslutning kunne træffes inden sommerferien 2013.

I erkendelsen af at FynBus' beslutningstagere som udgangspunkt har afvist at gå videre med Model 1, er det dog samtidig Sydtrafik's Bestyrelses agt at gå videre med følgende initiativer:

- *Rette henvendelse til Region Syddanmark om at påvirke de hidtil fremkomne tilkendegivelser fra FynBus' side*
- *Iværksætte initiativer der kan styrke Sydtrafik's position på såvel markedet som mod sine bestillere: kommuner og Regionen. Herunder tilvejebringe de nødvendige kompetencer til selskabet, således som Analysen påpeger.*
- *Iværksætte rekruttering af en ny permanent direktør til selskabet*
- *I eget regie påbegynde arbejdet med en ny, fremadrettet, Trafikplan*

Udvalget for Regional Udvikling behandler rapporten, og vedtagelserne i de to trafikelskabers bestyrelser den 19. august 2013.

Med udgangspunkt i bestyrelsernes beslutning vil FynBus indgå i drøftelser om en fælles vision for den kollektive trafik, samt drøftelser af forslaget om at etablere et kollektiv trafikråd, som skal understøtte visionen. FynBus vil også indlede en drøftelse med Sydtrafik om samarbejde, med henblik på at opnå en omkostningseffektiv administration.

Der er på nuværende tidspunkt aftalt følgende politiske og administrative møder:

12. august: Møde mellem Sydtrafik og FynBus med deltagelse af formænd og direktører.

21. august: Møde i Kommunaldirektørforum på Fyn, med deltagelse af Carsten Hyldborg.

3. september: Møde mellem Borgmesterforum på Fyn, de tekniske udvalgsformænd, repræsentantskabet for FynBus samt FynBus' direktør.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter rammerne for det videre arbejde

Vedtagelse:

Sagen drøftet, idet det i sagsfremstillingen korrigeres således:

Sagen blev behandlet i Udvalget for Regional Udvikling, Region Syddanmark, den 17. juni 2013, i Forretningsudvalget, Region Syddanmark, den 14. august 2013 og skal behandles i Regionsrådet, Region Syddanmark, den 26. august 2013. Derudover korrigeres således, at de respektive udvalgsformænd for det tekniske område deltager i mødet den 3. september 2013 med Borgmesterforum på Fyn.

2. Sociale klausuler ifm. udbud**Resumé:**

Odense Kommune ønsker at sociale klausuler indgår i udbuddet af koordineret kørsel i Odense. En social klausul indebærer en nærmere beskrevet social forpligtigelse for entreprenøren med et enten integrerende, forebyggende eller fastholdende sigte med henblik på et mere rummeligt arbejdsmarked.

Der stilles fem krav til sociale klausuler: Åbenhed og gennemsigtighed, Saglighed, Proportionalitet, Ikke diskriminerende og Dispensation fra krav om nyansættelser. Et eksempel på en social klausul kunne være krav om ansættelse af en bestemt andel medarbejdere på særlige vilkår.

Der er eksempler på indførelse af en CSR-politik (Corporate Social Responsibility), blandt andet i Movia.

Kontrakter vedrørende flextrafik er udarbejdet i samarbejde med Sydtrafik og Midttrafik, og en udvidelse med sociale klausuler skal derfor aftales med de to trafikskaber.

Der er ikke indført sociale klausuler i kontrakter vedrørende buskørsel.

Sagsfremstilling:

Mange kommuner har i dag indført sociale klausuler i forbindelse med udbud, ligesom Region Syddanmark har vedtaget sociale klausuler ved udbud af bygge- og anlægsopgaver.

Trafikskabet Movia har i 2013 udarbejdet CSR-profil. Midttrafik skal i forbindelse med udbud af letbanen indarbejde social klausul vedr. uddannelsespladser. De øvrige trafikskaber har ingen indarbejdede sociale klausuler eller CSR-profiler.

Social klausul

En social klausul er et krav, der indsættes i kontrakten på lige fod med faglige og indholdsmæssige krav til opgaven. Klausulen indebærer en nærmere angivet social forpligtigelse for den, der vinder opgaven.

To formål:

Sociale klausuler kan både være med til at mindske risikoen for, at nuværende medarbejdere bliver udstødt, og bidrage til at udsatte grupper bliver integreret på arbejdsmarkedet. På den måde kan klausulerne have to hovedformål:

1. At integrere - ved at stille krav om, at entreprenøren ansætter personer på særlige vilkår (fx fleksjob) eller ved at skabe bedre muligheder for at aktivere ledige.
2. At forebygge og fastholde - ved at kræve, at arbejdspladsen har en formuleret politik om at fastholde nuværende medarbejdere og forebygge nedslidning. Dermed kan sociale klausuler gøre arbejdspladsen mere rummelig for de allerede ansatte.

Hårde og bløde klausuler:

Ved hårde klausuler kan der stilles meget konkrete krav til entreprenøren om at sikre, at den sociale forpligtelse bliver overholdt. Det kan fx være et krav om, at der til udførelse af opgaven skal ansættes et vist antal personer på særlige vilkår eller at entreprenøren skal have praktikanter.

Eller der kan vælges en blødere klausul, hvor entreprenøren blot skal tilstræbe at overholde den sociale klausul. Det gør det sværere for FynBus at vide, om entreprenøren gør sit bedste for at nå målet. Til gengæld kan den blødere formulering være et godt grundlag for et tillidsfuldt samarbejde mellem entreprenøren og FynBus.

Fem krav til sociale klausuler**1) Åbenhed og gennemsigtighed**

En social klausul skal være gennemsigtig og klart beskrevet i udbudsmaterialet, så tilbudsgiver kender vilkåret og kan tage det i betragtning i forbindelse med beslutning om afgivelse af tilbud.

2) Saglighed

En social klausul skal være sagligt begrundet, og målgruppen for klausulen skal afgrænses objektivt. Det er bl.a. ikke tilladt at henvise til danske ordninger som f.eks. fleksjob, da det vil kunne diskriminere personer fra lande, der ikke har fleksjob, som en del af deres sociallovgivning.

3) Proportionalitet

Den sociale klausul skal respektere princippet om proportionalitet. Kravet om proportionalitet betyder bl.a., at de sociale klausuler ikke må være for omkostningsfulde for virksomhederne, og må ikke forpligte tilbudsgiveren i længere tid, end den pågældende kontrakt løber.

Kravet om proportionalitet betyder endvidere, at den sociale klausul kun må gælde for den del af virksomheden, der udfører den konkrete opgave og udbyderen kan heller ikke kræve, at leverandøren ansætter flere personer, end det er nødvendigt for at udføre den pågældende opgave.

4) Ikke diskriminerende

Sociale klausuler må ikke diskriminere udenlandske leverandører eller arbejdstagere. Det betyder blandt andet, at en kontraktbestemmelse ikke må have en direkte eller indirekte diskriminerende virkning på tilbudsgivere fra andre lande.

5) Dispensation fra krav om ny ansættelser:

Hvis leverandøren på forhånd har ansat tilstrækkeligt mandskab til at varetage den opgave, som er udbudt, kan udbyderen ikke kræve, at leverandøren afskediger medarbejdere for at kunne leve op til aftaler om at ansætte nye medarbejdere. Såfremt leverandøren ellers må afskedige medarbejdere, skal udbyderen derfor acceptere, at leverandøren kan overføre medarbejdere til at varetage den udbudte arbejdsopgave, selv om det kan betyde, at leverandøren da ikke opfylder kravet om at ansætte personer fra de relevante målgrupper.

Eksempel på social klausul

Social klausul med krav om at ansætte et antallet andel medarbejdere på særlige vilkår:

”Leverandøren skal sikre [tilstræbe], at mindst x pct. af de stillinger/x stillinger, der anvendes til at opfylde denne kontrakt, besættes med medarbejdere ansat på særlige vilkår.

Ved medarbejdere på særlige vilkår forstås personer under 65 år med varige begrænsninger i arbejdsevnen, som ikke kan opnå eller fastholde beskæftigelse på normale vilkår på arbejdsmarkedet. Mulighederne for revalidering til beskæftigelse på normale vilkår skal være udtømte.

Leverandøren kan vælge at besætte ledige stillinger på særlige vilkår med arbejdstagere fra andre EU-lande, som tilhører en persongruppe, der svarer til den ovennævnte.

Såfremt leverandøren ellers må afskedige medarbejdere, kan leverandøren overføre medarbejdere til at varetage den udbudte arbejdsopgave, selv om det kan betyde, at kravet om [at tilstræbe] ansættelser på særlige vilkår ikke kan opfyldes.”

Social klausul med krav om en etnisk ligestillingspolitik

”Leverandøren skal tilkendegive, at leverandøren for de ansatte på den udbudte arbejdsopgave har eller vil indføre en [skriftligt] formuleret politik med henblik på at ligestille personer med forskellig etnisk oprindelse. Ligestillingspolitikken skal omfatte ansættelse, afskedigelse, forflyttelse, uddannelse, forfremmelse samt løn- og arbejdsvilkår. Den skal mindst gælde for den tidsperiode, som det tager at udføre den udbudte arbejdsopgave. Leverandøren skal på ordregiverens anmodning orientere ordregiveren om ligestillingspolitikken og dens udmøntning.”

CSR

CSR (Corporate Social Responsibility) er ofte defineret som virksomhedernes sociale ansvar. I forbindelse med ændring af Årsregnskabsloven i december 2008 anvendes begrebet ”virksomheders samfundsansvar”. Grundlæggende handler CSR om, at virksomheder handler globalt og samfundsmæssigt ansvarligt, for eksempel ved at tage hensyn til menneskerettigheder, sociale vilkår, arbejdsforhold, miljø, klima etc.

Movia’s CSR-politik baserer sig på en model, der sammenfatter målinger og politikker om adfærd baseret på 8 hovedområder. Et af punkterne omhandler ”Aktiviteter i leverandørkæden”, hvor Movia bl.a. stiller krav til leverandører om at overholde menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, krav til miljø, afskaffelse af diskrimination i relation til arbejds-

og ansættelsesforhold, samt forpligte sig til at sørge for at arbejdsmiljøet er af en sådan standard, at arbejdstagerene ikke udsættes for påvirkninger eller risici, der kan skade deres helbred på kort eller lang sigt.

Derudover omfatter Movias CSR-profil følgende elementer:

- Kommunikation internt og eksternt
- Interessehåndtering
- Medarbejderaktiviteter
- Ledelsesgrundlag
- Kundeaktiviteter
- Miljøaktiviteter
- Samfundsaktiviteter

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- drøfter evt. indførelse af sociale klausuler for udbud i FynBus regi eller udarbejdelse af CSR-profil for FynBus.

Vedtagelse:

Sagen drøftet, idet administrationen bedes undersøge muligheden for indførelse af sociale klausuler i forbindelse med udbud af flextrafik og buskørsel, samt i FynBus' egen organisation.

3. Henvendelse til Trafikstyrelsen fra Taxa Fyn

Resumé:

Foranlediget af et læserbrev fra 3F om løn- og arbejdsvilkår hos 7-9-13 Taxi og Bus i forbindelse med udførelse af Flextrafik for FynBus, har Taxa Fyn fremsendt mail til alle borgmestre på Fyn og øerne med, som det formuleres "... håb om at I vil kunne sætte jer ind i den problematik, som vi i taxabranchen står med ...". Samtidig har Taxa Fyn fremsendt henvendelse til Trafikstyrelsen om løn- og arbejdsvilkår hos 7-9-13 Taxi og Bus med påstand om ulovlige løn- og arbejdsvilkår og konkurrenceforvridning mm. Taxa Fyn opfordrer Trafikstyrelsen til at gennemføre kontrol af løn- og arbejdsvilkår hos konkurrenten.

Disse tiltag skal ses i lyset af den konflikt 3F, med deltagelse af Taxa Fyns chauffører gennemførte i april måned på baggrund af samme problemstilling.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen og FynBus har modtaget mail af 29. juli 2013 fra Taxa Fyn med kopi af henvendelse til Trafikstyrelsen, vedrørende løn- og ansættelsesvilkår for ansatte medarbejdere hos selskabet 7-9-13 Taxi og Bus, se Bilag 3.1.

Alle borgmestre på Fyn har desuden modtaget mail (Bilag 3.2) af 28. juli 2013 fra Taxa Fyn med kopi af læserbrev af 23. juli 2013 fra 3F, se Bilag 3.3.

Taxa Fyn klagede i februar 2013 til Trafikstyrelsen over løn- og ansættelsesvilkårene for de ansatte medarbejdere hos bl.a. 7-9-13 Taxi og Bus.

I perioden 3. april – 10. april 2013 var der på Fyn konflikt ved 3F mod bl.a. 7-9-13 Taxi og Bus, i samarbejde med Taxa Fyns medarbejdere, over løn- og ansættelsesvilkår for de ansatte medarbejdere hos selskaberne. Redegørelse for konflikten er vedlagt som Bilag 3.4 af 9. april 2013.

Taxa Fyn var i den forbindelse af den opfattelse, at FynBus som kontraktpart var ansvarlig for at sikre, at de ansatte medarbejdere fik løn- og ansættelsesvilkår i overensstemmelse med de givne tilladelser.

I henhold til lovgivningen er det en betingelse for, at få udstedt bevilling, at medarbejdere hos de firmaer, der udfører kørsel på grundlag af Ep-tilladelser og tilladelser til offentlig servicetrafik, har løn- og ansættelsesvilkår, der svarer til det generelle niveau på det pågældende område. FynBus har desuden valgt at fremhæve denne forpligtelse i de indgåede kontrakter.

Trafikstyrelsen udsteder Ep-tilladelser og tilladelser til offentlig servicetrafik, og relevante kommune udsteder taxitilladelser. I henhold til lovgivningen har de samme myndigheder tilsynsforpligtelsen i forhold til om vognmændene stadig kan honorere de stillede krav til få udstedt og opretholde en bevilling. Hvis en vognmand ikke kan honorere de stillede krav til at få en bevilling, herunder krav til løn- og ansættelsesvilkår, kan der ikke udstedes bevilling ligesom en allerede udstedt bevilling kan trækkes tilbage.

På den baggrund er FynBus af den opfattelse, at Trafikstyrelsen og kommunerne har myndighedsansvaret og tilsynsforpligtelsen i forhold til sikre, at betingelserne for at få en bevilling fortsat er til stede, herunder om de ansatte medarbejdere har de korrekte løn- og ansættelsesvilkår.

Den 18. april 2013 traf Vestre Landsret afgørelse om, at det er i strid med lovgivningen at provisionslønnede chauffører, der udfører kørsel i køretøjer på grundlag af Ep-tilladelser og tilladelser til offentlig servicetrafik. Disse chauffører skal således timelønnes i overensstemmelse med en kollektiv overenskomst, som svarer til det generelle niveau på området.

Trafikstyrelsen meddelte 7-9-13 Taxi og Bus dette den 23. maj 2013, idet det blev oplyst, at Trafikstyrelsen forudsætter, at medarbejderne aflønnes i overensstemmelse med ovennævnte. Det blev desuden meddelt at Trafikstyrelsen på basis af stikprøver vil sikre overholdelse af de nævnte retningslinjer.

Taxi Fyn har i henvendelsen til Trafikstyrelsen oplyst, at 7-9-13 Taxi og Bus fortsat ikke givers deres ansatte medarbejdere løn- og ansættelsesvilkår i overensstemmelse med en kollektiv overenskomst, som svarer til det generelle niveau på området.

Trafikstyrelsen har den 31. juli 2013 anmodet FynBus, Sydtrafik, Movia, Midttrafik og Skat om en udtalelse vedrørende 7-9-13 Taxi og Bus' henvendelse til Trafikstyrelsen af 29. juli 2013.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter sag vedrørende Taxa Fyn.

Vedtagelse:

Sagen drøftet, idet det pointeres, at FynBus forudsætter, at alle vognmænd honorerer de stillede lovgivningsmæssige krav til løn- og ansættelsesforhold, samt at de bevillingsudstedende myndigheder fører tilsyn med de udstedte bevillinger.

Bilag:

Bilag 3.1	Taxa Fyns henvendelse til Trafikstyrelsen af 29. juli 2013 vedrørende løn- og arbejdsvilkår ved 7-9-13 Taxi og Bus.
Bilag 3.2	Læserbrev ved 3F af 23. juli 2013.
Bilag 3.3	Følgemail ved T. Kasami, Taxa Fyn til læserbrev af 28. juli 2013.
Bilag 3.4	Konfliktredegørelse af 9. april 2013

Sager til orientering:**4. Status vedrørende køreplansskift 2013****Resumé:**

Til det nye skoleårs start er der lavet nye køreplaner eller nye køreplaner er på vej hos næsten alle ejere. Selv om der kun ændres skolestruktur på Ærø indebærer køreplansskiftet store og små justeringer i de enkelte kommuner. På mødet gives et overblik.

Sagsfremstilling:

I lighed med tidlige år er der lavet ny køreplaner til ca. 140 af FynBus' skole-, lokal og bybusruter.

Udarbejdelsen af køreplanerne er i år lavet efter en ny skabelon. Ud fra data i kortsystemet og skolernes elevlister har FynBus i januar- februar udarbejdet en detaljeret kortlægning af elever og skolekortindehavere i de fleste kommuner. Desuden er brugen på de enkelte ruter og ture dokumenteret ud fra billetsystemets data, og køreplanerne er kvalitetssikret i tæt samarbejde med chaufførerne.

Dokumentationen af behov og benyttelse har dannet grundlag for samarbejdet med forvaltninger og skoler. På baggrund af benyttelse, nye ønsker som følge af skolernes skemalægning og andre ønsker til ændret service, har FynBus udarbejdet kravspecifikationer, der er indgået i kommunernes beslutningsprocesser. Kravspecifikationerne har været grundlaget for køreplanlægningen, der løbende er tilpasset ændringer i kommunernes trufne valg.

Et andet nyt element i køreplanprocessen har været et tæt samarbejde med gymnasium og erhvervsskoler i Svendborg og på Vestfyns Uddannelsescenter i Glamsbjerg.

Begge steder er lavet en detaljeret kortlægning af behov ud fra eksisterende og kommende elevsammensætning, og indenfor rammerne af ruterne, hvor der skiftes køreplan, er der lavet en målrettet koordinering mellem institutionerne møde- og sluttider og køreplanerne.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

5. Status vedrørende uddannelsesruter på Vestfyn**Resumé:**

Uddannelsesruterne fra Assens kommune til erhvervsskolerne i Odense blev indviet den 5. august. Konceptet er FynBus nyeste initiativ og projektet er et samarbejde mellem Assens Kommune, Region Syddanmark, Syddansk Erhvervsskole og Kold College. På mødet orienteres om de første resultater og erfaringer med processen.

Sagsfremstilling:

Med støtte fra pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområderne er der lavet 3 ruter fra forskellige destinationer i Assens Kommune og direkte til Kold College og Syddansk Erhvervsskoles 3 afdelinger i Odense.

Busruterne er suppleret med tilbringerløsninger baseret på telekørsel, så pendlere der bor mere end 1 km fra ruten kan blive bragt til bussen.

Sammen med uddannelsesinstitutionerne, Assens Kommune og Region Syddanmark forsøger FynBus at udvikle et fremtidigt koncept, der understøtter erhvervsuddannelser, så flere unge vælger dem. Målet er at lave et "Fynsdækkende" koncept, der gennem målrettet betjening af skolerne også aflaster de øvrige busser, så der skabes kapacitet til at understøtte yderligere vækst. Samtidig aflastes trafiksystemets centrale terminaler i Svendborg og Odense ved, at en del af de uddannelsessøgende køres udenom bymidten.

Planlægningen har stået på siden januar med udpegning af mest benyttede stoppesteder, udvikling af bussernes layout, samarbejdsrelationer til entreprenører og chauffører med mere.

Ind til videre har de unges reaktioner været positive, og de første gode input til justering af køreplanerne er allerede modtaget og ved at blive implementeret. På mødet foreligger de første passagertal og øvrige driftserfaringer.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager status til efterretning.

Vedtagelse:

Status taget til efterretning.

6. Landsdækkende enkeltbillet

Resumé:

Den Landsdækkende Enkeltbillet (DLE) er i regi af Bus & Tog samarbejdet besluttet etableret fra 2014. DLE skal sikre, at det er muligt at gennemføre rejser i bus og tog på samme billet. De jyske trafikskaber ønsker en lavere takst for enkeltbilletter end det niveau, der er fastlagt på Fyn og Sjælland, og grænsen mellem øst- og vesttaksterne går derfor i Storebælt efter fælles overenskomst. Det er besluttet, at der kan være to forskellige takster indtil det vil være muligt at harmonisere den fynske og jyske enkeltbillettakst. Det er besluttet at udskyde implementeringen af DLE til 2015.

Sagsfremstilling:

I henhold til Lov om Trafikskaber er alle trafikskaber og DSB forpligtet til at indgå et samarbejde om billetter, der sikrer at det er muligt at gennemføre bus og togrejser på samme billet. Samarbejdet skal som minimum omfatte enkeltbilletter.

Trafikskaberne, DSB, S-tog og Metro har i regi af Bus & Tog samarbejdet i 2012 besluttet at indlede et samarbejde om en landsdækkende enkeltbillet fra 2014.

På Fyn samarbejder FynBus og DSB alene om periodekort, omstigningsbilletter i forbindelse med togrejser samt tog+ rejser. DSB accepterer desuden FynBus' SMS-event billetter efter nærmere aftale.

Sagen blev forelagt på bestyrelsesmødet den 21. juni 2012, hvor der blev orienteret om, at den generelle ramme for det fremtidige takstsamarbejde om enkeltbilletten er, at de jyske trafikskaber ønsker en lavere takst end det niveau, der er fastlagt på Sjælland og på Fyn. Med henblik på at reducere de heraf affødte problemer for DSB, har FynBus tilsluttet sig, at grænsen mellem "Vest-taksten" og "Øst-taksten" går i Storebælt.

Konsekvensen er, at FynBus' nuværende enkeltbillettakst, som for to zoner er 23 kr. vil være højere end den tilsvarende DSB-takst, som skal svare til det jyske takstniveau på ca. 20 kr.

Det blev på mødet besluttet, at der i en periode vil kunne være to forskellige takster, indtil der i fremtiden opnås mulighed for at den jyske og den fynske enkeltbilletpris kan harmoniseres.

Trafikskaberne, DSB, S-tog og Metro har i Bus & Tog samarbejdet har den 3. juni 2013 besluttet, at udskyde implementeringen af den landsdækkende enkeltbillet til 2015.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

7. Status vedrørende Ungdomskort

Resumé:

Udstedelse af Ungdomskortet forløber generelt langsomt men dog til tiden, således at de fleste kunder har deres kort til start på uddannelsesforløbet. Der er problemer med bestillingssystemet på SU-Styrelsens hjemmeside som gør, at FynBus' Kundecenter yder megen assistance til de unge, især i forhold til uploadning af billeder. FynBus udsteder derfor midlertidige Ungdomskort for perioden 12. – 16. august 2013.

Sagsfremstilling:

Ungdomskortet er Hypercard'ets og Uddannelseskortets afløser og er et tilbud til alle unge der går på en ungdomsuddannelse eller en videregående uddannelse, eller bare er mellem 16-19 år.

De unge har på landsplan til en vis grad oplevet problemer med udstedelsen af Ungdomskortet, herunder også på Fyn.

FynBus' Kundecenter varetager udstedelsen af Ungdomskortet til buskunder på Fyn, og aktiviteten omkring kortet og behovet for assistance til de unge er høj. Det generelle billede af situationen er, at næsten alle, der skal påbegynde en uddannelse den 1. august har fået deres kort. FynBus har i skrivende stund verificeret og proseret følgende antal kort til ikrafttrædelse i perioden 01-08-13 – 30-09-13:

Ungdomsuddannelse	6335
Videregående uddannelse	164
16 – 19 år	226

Kunderne oplever primært følgende fire typer problemstillinger:

Problemstilling	Tiltag
1. Kunden kan ikke gennemføre sin bestilling på Ungdomskort.dk p.g.a. tekniske problemer på hjemmesiden.	FynBus kan ikke hjælpe ift. den konkrete tekniske problemstilling på den statslige hjemmeside og henviser derfor i et svar på fynbus.dk til, at der arbejdes på sagen, og at FynBus vil informere nærmere når en løsning annonceres fra Ungdomskort.dk.
2. Der kan være tale om enkeltstående problemer, som f.eks. en kunde der har betalt, men ikke fået et kort.	Disse problemstillinger løses manuelt i FynBus. Løsning af disse problemstillinger har høj prioritet i FynBus.
3. Der er tilfælde, hvor kunden trods godkendt bestilling på Ungdomskort.dk alligevel ikke får sit uddannelseskort tilsendt. Det skyldes i langt de fleste tilfælde, at kunden har uplo-	Kunden får besked om dette, men denne besked resulterer ikke i, at man uploader et nyt billede. Denne type problemstillinger har middel

aded et dårligt billede.	prioritet.
4. I nogle tilfælde kan kunden begå (andre) fejl i bestillingsprocessen på Ungdomskort.dk.	Kender FynBus disse fejl og kan de beskrives, så meddeles dette til kunden via en instruks på FynBus' hjemmeside og via FynBus' hotline. Ansvaret for at hjælpe kunderne i dette tilfælde ligger dog hos Ungdomskort.dk.

Der er ligeledes problemer for kunder, der bestiller kortet for sent. Ekspeditionstider er tydeligt angivet på bestillingssiden.

FynBus kan ikke gennemføre bestillingen for kunden. Kunden skal selv ind og bestille kortet med anvendelse af Nemid mm.

Der er i skrivende stund møder mellem DSB og FynBus med henblik på at aftale fælles praksis i forbindelse med eventuelle kontrolafgifter ved anvendelse af FynBus-kort i togene

FynBus har i betragtning af det akutte behov hos studerende, hvis studie starter mandag eller senere i uge 33 besluttet, at udstede en midlertidig billet gældende fra den 12. – 16. august 2013. Dette er ligeledes aftalt med DSB.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager status til efterretning.

Vedtagelse:

Status taget til efterretning.

8. Status vedrørende cykelprojekt i Odense og på Ærø og Langeland

Resumé:

Der er etableret forsøg med medtagelse af cykler uden betaling på udvalgte ruter i Odense, på Langeland og på Ærø. Forsøget starter den 15. juli hhv. den 5. august. Forsøget afprøver dels de tekniske løsninger, dels chaufførernes rolle og dels markedsgrundlaget for at udvide mulighederne for at tage cykler med busserne.

Sagsfremstilling:

FynBus har i samarbejde med Odense Bybusser, Bergholdt og Ærø Bus etableret et forsøg, som skal afprøve forskellige muligheder for at kombinere busturen med cyklen. Forsøget er et udløb på et projekt finansieret delvis af Trafikstyrelsens Grønne Puljer "Kombinationsrejser".

Fra den 15. juli 2013 kan kunderne på udvalgte ruter tage cyklen gratis med bussen: rute 81-83 i Odense, rute 912-913 på Langeland samt på Ærø. På Ærø dog først fra 5. august.

På baggrund af forsøget vurderes det, om der er baggrund for at implementere en ordning generelt, samt om det åbner op for en ny kundegruppe, der ikke tidligere har set bussen som et attraktivt transportmiddel.

Forsøget evalueres løbende, herunder af de involverede chauffører.

Forsøget benytter en række metoder, der har været brugt på Bornholm. Kunden placerer cyklen enten på cykelstativet bag på bussen eller inde på midterperronen, og billetterer bagefter hos chaufføren.

Odense: Kunderne vil have mulighed for at tage cyklen med på rute 81-83. Bybusserne på ruten vil indvendigt blive rettet til, så man kan spænde sin cykel fast på midterperronen. Der har ikke hidtil været mulighed for at medtage cykler i bybusserne i Odense

Langeland: Busserne indrettes med klapsæder hvilket giver plads til 4-5 cykler. Cyklerne monteres med velcrobånd. Derudover så suppleres der med et cykelstativ bag på bussen, hvor der er plads til 3-4 cykler.

Ærø: Forsøget benytter et nyudviklet stativ, der sidder bag på bussen. Stativet kan have op til 4 cykler med ad gangen. Kunden skal efter chaufførens anvisning selv kunne sætte cyklen op på stativet.

Alle tre steder vil kunderne kunne tage deres cykel gratis med efter kl. 9 morgen.

Herudover gælder de almindelige regler for medtagning af cykler, jf. FynBus rejseregler, blandt andet, at der ikke kan medtages cykler i øvrige bybusser, at der højst kan medtages to cykler og at prisen for en cykel er 25 kr.

Forsøget er beskrevet yderligere på www.FynBus.dk/cykel

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager status til efterretning.

Vedtagelse:

Status taget til efterretning.

9. Meddelelser

- No_x-reduktion i Nyborg
- Gasbusser i Odense

10. Eventuelt

Formand
Torben Andersen

Næstformand
Lasse Krull

Bestyrelsesmedlem
Lars Kristian Pedersen

Bestyrelsesmedlem
Kasper Westh

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Niels Peter Ellegaard

Bestyrelsesmedlem
Kim Johansen

Bestyrelsesmedlem
Peter Jordhøj

Bestyrelsesmedlem
William Jensen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen