

FynBus bestyrelse

Referat

Torsdag, den 20. november 2014 kl. 15.00-17.00

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn

Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark

Bestyrelsesmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland

Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart

Bestyrelsesmedlem Per Jespersen, Nyborg

Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense

Bestyrelsesmedlem Birger Jensen, Svendborg

Bestyrelsesmedlem Søren Vestergaard, Ærø

Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn

Repræsentantskabsmedlem Jesper Hempler, Kerteminde

Repræsentantskabsmedlem Hans Bjerregaard, Assens

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Sekretariatschef Ingrid Dissing

DAGSORDEN:

Sager til beslutning:	3
1. 9 måneders regnskab og forventet regnskab 2014 samt overførsel af anlægsmidler til 2015	3
2. Redegørelse, samt modeller for kontrol med løn- og ansættelsesvilkår i FynBus'	9
3. FynBus' turistprodukter, herunder evaluering.....	14
4. Passagerpuls.....	15
5. Aftale om landsdækkende handicapbefordring	18
Sager til drøftelse:	20
Sager til orientering:.....	20
6. Meddelelser	20
7. Eventuelt	21

Sager til beslutning:**I. 9 måneders regnskab og forventet regnskab 2014 samt overførsel af anlægsmidler til 2015****Sagsnummer:**

201411-11277

Resumé:

FynBus aflægger regnskab for de første 9 måneder af 2014 samt forventning til regnskab 2014. Regnskabet fremlægges til orientering med undtagelse af anmodning om godkendelse af overførsel af anlægsprojekter fra 2014 til 2015, der fremlægges til beslutning.

Sagsfremstilling:**Busdriften**

Ejerkredsens ejerbidrag til busdriften forventes at udgøre 352,3 mio. kr. Det er en merudgift på 1,1 mio. kr. i forhold til budgettet.

Hovedtallene er vist i tabel 1.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Forventet regnskab 2014	Forskel B 2014 og FR 2014
Busdrift					
Indtægter	-226,9	-229,3	-239,7	-235,9	-3,9
Bruttoudgifter	491,6	504,4	516,8	510,1	6,7
Busdrift netto	264,6	275,1	277,1	274,2	2,9
Opkrævede fællesudgifter	61,5	63,1	64,7	63,7	1,0
Ejerbidrag bus- drift	326,1	338,3	341,8	337,9	3,9
Ejerbidrag telekør- sel	3,7	8,6	9,5	14,4	-5,0
Ejerbidrag	329,8	346,8	351,3	352,3	-1,1

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Den samlede merudgift på 1,1 mio. kr. dækker over, at nogle ejere får en merudgift og andre en mindreudgift.

De væsentligste budgetafvigelse knytter sig til merudgifter for Assens kommune og Region Syddanmark på henholdsvis 2,2 og 1,1 mio. kroner samt mindreforbrug for Odense og Nyborg Kommune på henholdsvis 1,8 og 0,8 mio. kroner.

I tabel 2 er vist tilskuddet fordelt på ejere.

Tabel 2: Tilskud fordelt på ejere

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Forventet regnskab 2014	Forskel B 2014 og FR 2014
Region Syddan- mark	92,1	95,8	96,5	97,7	-1,1
Assens	13,8	17,6	17,7	19,8	-2,2
Faaborg-Midtfyn	16,0	17,4	18,1	17,9	0,2
Kerteminde	7,0	7,7	8,0	8,0	0,1
Langeland	5,7	5,5	5,5	5,9	-0,4
Middelfart	8,5	9,4	9,4	9,6	-0,1
Nordfyn	12,5	14,0	14,5	14,7	-0,2
Nyborg	13,9	14,3	14,6	13,9	0,8
Odense	128,0	132,6	134,5	132,7	1,8
Svendborg	27,2	27,0	25,9	26,0	-0,1
Ærø	5,1	5,5	6,5	6,4	0,1
I alt	329,8	346,8	351,3	352,3	-1,1

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Passagerudvikling busruter

FynBus' passagerstrategi opererer med en årlig passagervækst på 2,4 % for bybusserne i Odense og Svendborg, de regionale ruter og de fælles kommunale ruter.

Passagerstrategien omfatter ikke de øvrige kommuner. Det skyldes, at en stor del af passagerne i disse kommuner udgøres af skolebørn.

Der var i 2013 18,1 mio. passagerer der rejste med FynBus. Passagertallet forventes i 2014 at blive 18,6 mio. Korrigeret for konflikten i 2013 er det 2,5 % flere passagerer end i 2013. Den positive udvikling vurderes blandt andet at kunne henføres til FynBus' aktiviteter for at øge passagerantallet.

Passagerindtægter busruter

Passagerindtægterne for 2014 forventes at være ca. 3,9 mio. kroner lavere end budgetteret. Mindreindtægten skyldes, at indtægterne for 2013 ikke nåede det niveau, der var forventet ved fastlæggelsen af budget 2014 samtidig med, at indtægten pr. passager forventes at blive lavere end budgetteret og realiseret i 2013. Desuden forventes skolekortindtægterne at blive 1,3 mio. kroner lavere end budgetteret.

De lavere indtægter kan primært henføres til Odense Kommune, idet Odense Kommunes indtægter er 3,7 mio. kroner lavere end budgetteret. Dette skyldes primært at passagervæksten for Odense forventes at blive 1,8 % mod budgetteret 2,4 %. En del af forklaringen skal ligeledes findes i passagerens rejsemønstre, idet passagerne f.eks. i højere består af pensionister (med rabatmuligheder) og anvender den gratis citybus. Indførelsen af uddannelsesruterne har desuden betydet, at færre passagerer skal foretage skift på Odense Bane-
gård til lokalruterne i Odense.

Region Syddanmarks passagerindtægter forventes at være 1,2 mio. kroner højere end budgetteret, hvilket primært skyldes at passagervæksten forventes at blive 3,2 % mod budgetteret 2,4 %. Desuden er der en mindre stigning i antallet af zoner den enkelte passager rejser på de regionale ruter.

For de øvrige ejere forventes de lavere indtægter kun at give mindre forskydninger i indtægterne i forhold til budget.

Bruttoudgifter busruter

Kørselsomfanget har ændret sig væsentligt for samtlige ejere medio 2014, sammenlignet med det budgetterede. For busruterne forventes antallet af køreplantimer at blive 610.654 i 2014, hvilket er et fald på 752 timer eller 0,1 % fra budget 2014 til forventet 2014.

For Odense og Region Syddanmark ændrer kørslen sig som følge af lukningen af Thomas B. Thriges gade i Odense. Desuden ændres regionens kørsel sig med baggrund i indførelse af 28 nye uddannelsesruter. For Ærø er køreplanen uændret. For de øvrige kommuner ændres kørselsomfanget som følge af den nye folkeskolereform, hvor møde- og sluttider for eleverne koncentrerer på færre tidspunkter end tidligere. Fra august 2014 køres der som udgangspunkt en morgenafgang og tre eftermiddagsafgange på skoleruterne.

Bruttoudgifterne forventes at udgøre 510,1 mio. kr. i 2014, hvilket er et fald på 6,7 mio. kr. i 2014.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne består af ordinære udgifter og anlægsudgifter.

Ordinære fællesudgifter

I budget 2014 har FynBus nedskrevet den ordinære ramme med 1,5 mio. kroner. Baggrunden er, at FynBus i perioden 2011-2013 har anvendt en del af rammen til at afdrage på et merforbrug i 2009 og 2010, som nu er afviklet. Rammen er desuden tillagt 0,4 mio. kroner vedrørende stigning i lønsumsafgift, som følge af ændrede lønsumssats. Rammen udgør herefter 61,4 mio. kroner i 2014 og er identisk med de budgetterede udgifter.

Fællesudgifterne forventes i 2014 at være 0,3 mio. kroner højere end de budgetterede udgifter. Merudgiften skyldes primært investering i udvikling af billetudstyr i forbindelse med Kvikkortet på 0,2 mio. kroner. Merudgiften finansieres via tidligere års mindreforbrug.

Anlægsudgifter

FynBus tager årligt stilling til behovet for anlægsinvesteringer.

For 2014 er rammen for anlægsbudgettet fastlagt til 3,4 mio. kroner. Anlægsudgifterne forventes at udgøre 2,3 mio. kroner, hvoraf 0,9 mio. kroner kan henføres til, at projekterne "Fremtidens stoppesteder" og "Redesign af PBS", ikke nåede at blive gennemført i 2013 og er blevet bevilliget overført til 2014.

I 2014 forventes det ikke muligt at nå at gennemføre nedenstående 3 projekter til i alt 1,8 mio. kroner:

- Navne på stoppesteder (0,8 mio. kroner)

- Trafikinformation, stoppesteder og infrastruktur ved OUH (0,5 mio. kroner)
- Kapacitetsstyring med kundefokus (0,5 mio. kroner)

Projekterne er ikke gennemført, idet FynBus i 2014 har brugt ressourcer på gennemførelse af store køreplanskifter hos samtlige ejere, udbud af buskørslen i Odense og udfordringer med arbejdsforhold hos underleverandører i Flextrafik.

Projekterne ønskes udskudt til 2015, således at både gennemførelse og opkrævning vil ske i 2015. Dette vil give anlægsprojekter for 4,6 mio. kroner i 2015. Projektbeskrivelserne er vedlagt i bilag 1.1.1-1.1.3

Fællesudgifter i alt

I nedenstående tabel er udviklingen i de samlede fællesudgifterne vist som summen af den ordinære ramme og anlægsudgifterne.

Tabel 3: Den samlede ramme for fællesudgifter

Mio. kroner, Årets priser	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Forventet regnskab 2014	Forskel B 2014 og FR 2014
Ramme for ordinære fællesudgifter	60,1	61,7	61,4	61,4	0,0
Anlægsudgifter	1,4	1,4	3,4	2,3	1,0
Samlede fællesudgifter	61,5	63,1	64,7	63,7	1,0
Korrigeret for overflytning af projekter	0,0	0,9	0,0	0,6	-0,6
Samlede fællesudgifter	61,5	64,0	64,7	64,3	0,4

Telekørsel

For telekørslen forventes personturene at udgøre 100.929 i 2014. Dette er en stigning på 31.159 passagerer fra budget 2014 til forventet 2014. Det er en stigning på 44,7 %. Stigningen skyldes primært indførelsen af det fælles telekørselskoncept samt udvidet kendskab til ordningen.

Ejerbidraget for telekørsel forventes at udgøre 14,4 mio. kroner i 2014. Dette er en merudgift på 5,0 mio. kroner, svarende til en stigning på 52,4 %. Merudgiften sammensætter sig primært af stigning i entreprenørudgifterne med 3,7 mio. kroner og i fællesudgifterne med 1,6 mio. kroner. Merudgiften kan henføres til det højere aktivitetsniveau.

Flextrafik

Hovedtal for Flextrafik fremgår af nedenstående tabel 4.

Tabel 4: Hovedtal Flextrafik

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Forventet regnskab 2014	Forskel B 2014 og FR 2014
Indtægter	-6,4	-6,3	-6,0	-6,7	0,6
Entreprenørudgifter	48,5	51,5	93,8	118,0	-24,2
Flex udgifter netto	42,1	45,3	87,8	111,3	-23,5
Fællesudgifter	24,3	23,0	21,3	27,6	-6,3
Ejerbidrag	66,3	68,3	109,1	138,9	-29,8

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

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Ejerbidraget forventes at udgør 138,9 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 29,8 mio. kroner eller 27,3 % i forhold til budget 2014.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel.

Tabel 5: Ejerbidrag for Flextrafik

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Regnskab 2013	Budget 2014	Forventet regnskab 2014	Forskel B 2014 og FR 2014
Assens	9,0	8,7	8,5	14,1	-5,5
Faaborg-Midtfyn	9,2	9,9	9,8	10,4	-0,6
Kerteminde	5,1	5,4	4,8	7,9	-3,1
Langeland	2,6	2,2	2,3	2,3	-0,1
Middelfart	3,0	3,1	2,7	2,4	0,3
Nordfyn	6,6	10,2	9,8	9,4	0,4
Nyborg	3,3	4,9	12,5	5,1	7,4
Odense	12,9	15,4	51,9	78,8	-26,9
Svendborg	6,5	5,5	3,9	2,7	1,2
Ærø	0,3	0,4	0,3	0,3	0,0
Region Syddan- mark	8,0	2,4	2,7	5,6	-2,9
I alt	66,3	68,3	109,1	138,9	-29,8

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Den forventede merudgift på 29,8 mio. kroner i 2014 skyldes hovedsagelig:

- 26,9 mio. kroner i merudgift til Odense Kommune. FynBus har i 2014 overtaget "anden kørsel" fra Odense Kommune. Tidligere har de enkelte kørselsordninger været administreret i forskellige forvaltninger i Odense Kommune, kørslen har været udført af flere entreprenører og en stor del af planlægningsarbejdet har ligget hos entreprenørerne. Endvidere har effekten af kørselskoordinering i FynBus og revisitering i Odense Kommune været ubekendte faktorer, hvorfor der har været stor usikkerhed til budgettet. Herunder:

- I forbindelse med FynBus' overtagelse af kørslen har kørslen været i udbud. Det har vist sig at udbuddet har givet højere priser end Odense Kommune tidligere har betalt.
- Turantallet har vist sig at være budgetteret væsentlig lavere end den forventede kørsel.

Samlet set betyder det forventede merudgifter for entreprenørudgifterne på 23,6 mio. kroner og for fællesudgifterne på 3,5 mio. kroner i forhold til budget 2014.

- 8,6 mio. kroner i merudgifter til Assens og Kerteminde Kommuner, hvilket primært skyldes øget aktivitetsniveau i form af nye kørselsordninger.
- -8,6 mio. kroner i mindreudgift til Nyborg og Svendborg Kommuner, hvilket primært skyldes, at Fynbus varetager færre kørselsordninger for kommunerne end forudsat på budgettidspunktet.
- 2,9 mio. kroner i merudgifter til Region Syddanmark. Heraf skyldes 1,9 mio. kroner, at der efter budgettidspunktet er ændret afregningsprincip for Region Syddanmarks udgifter til Flex Danmark. Det betyder, at samtlige fællesudgifter til at håndtere patientbefordring på Fyn, nu indgår i FynBus' regnskab. Tidligere har Region Syddanmarks udgifter til FlexDanmark været afregnet via Sydtrafik. Der er derfor ikke tale om en merudgift til Region Syddanmark.

Aktivitetsniveauet forventes at udgøre 950.027 personture i 2014, hvilket er en stigning i forhold til budget på 160.441 personture. Stigningen skyldes primært, at overtagelsen af anden kørsel i Odense, har vist sig at indeholde flere ture end budgetteret.

Entreprenørudgiften pr. persontur forventes i 2014 at være 155 kroner, hvilket er på niveau med budget.

Fællesudgifterne fordeles fra 2014 efter en ny fordelingsmodel, som er mere kostægte. Enhedsprisen for hver enkelt kørselsgruppe sammensættes nu af en variabel del og en fast del. De gennemsnitlige administrative udgifter pr. persontur forventes at falde fra 37,0 i 2013 til 30,4 i 2014.

Den positive udvikling er bl.a. udtryk for, at indkøringen af nye kørsels- og styringsopgaver samt overgang til nyt IT-system i 2012 er lykkedes, og at stordriftsfordelene i et vist omfang realiseres i 2014. De forbedrede produktivits- og effektivitetstal er tillige begrundet i, at "Siddende patientbefordring" og "Anden kørsel" for Odense Kommune kræver færre ressourcer hos FynBus end øvrige ordninger, idet ejerne håndterer bestillingsdelen af opgaverne.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender overførsel af anlægsprojekter for 1,8 mio. kroner fra 2014 til 2015
- Tager 9 måneders regnskabet samt forventet regnskab for 2014 til efterretning.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Bilag:

Bilag 1.1.	Notat internt regnskab efter 9 måneder og forventet 2014
Bilag 1.1.1	Projektbeskrivelse: Navne på stoppesteder
Bilag 1.1.2	Projektbeskrivelse: Trafikinformation, stoppesteder og infrastruktur ved OUH
Bilag 1.1.3	Projektbeskrivelse: Kapacitetsstyring med kundefokus
Bilag 1.2.	Internt perioderegnskab 9 måneder 2014
Bilag 1.3	Notat internt regnskab efter 9 måneder og forventet 2014 på ejer niveau.

2. Redegørelse, samt modeller for kontrol med løn- og ansættelsesvilkår i FynBus' kontrakter vedr. flextrafik**Sagsnummer:**

201411-11266

Resumé:

I sagen redegøres for rammerne for kontrol med løn- og ansættelsesvilkår. Afslutningsvis fremlægges tre forskellige modeller for den fremtidige udførelse af kontrol samt et administrationsgrundlag.

Sagsfremstilling:

Ifølge Lov om Trafikselskaber skal trafikselskaberne koordinere den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. Loven giver samtidig mulighed for, at kommuner og regioner kan bede trafikselskaberne om at koordinere kommunalt og regionalt visiteret kørsel. Den koordinerede kørsel går sammen med teletaxa under betegnelsen Flexkørsel. Buskørselsloven § 18, og Taxiloven § 5 fastlægger, at det er en forudsætning for en bevilling, at medarbejderne tilbydes løn- og arbejdsvilkår, der svarer til de gældende kollektive overenskomster for området.

Lovgivningen fastlægger også, at den udstedende myndighed skal føre tilsyn med tilladelserne, det vil sige Trafikstyrelsen og kommunerne. I taxaloven står således "Den myndighed, der har meddelt en tilladelse eller godkendelse efter denne lov, skal føre tilsyn med, at betingelserne for meddelelsen fortsat er til stede".

Med den øgede konkurrence og overflytning af opgaver fra kommunerne til trafikselskaberne er der opstået et ønske om, at trafikselskaberne skal have et større ansvar for at kontrollere, om virksomhederne overholder lovens krav på en række områder.

På Fyn er der indført en fælles arbejdsklausul, som blev vedtaget på Borgmesterforum d. 24. juni 2014 af alle fynske kommuner. Det fortolkes således, at udbyder/kontrakthaver har egenkontrol med alle krav, der er stillet i kontrakten, herunder arbejdsklausulen. Dette fremgår også af cirkulære om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter. Det er videre fortolket, at udbyders/kontrakthavers pligt til kontrol er uafhængig af, om en anden myndighed

også fører kontrol med de samme krav, der er stillet i henhold til lovgivningen og ikke arbejdsklausulen.

Det har hidtil været arbejdsmarkedets parter, kommuner og Trafikstyrelsen, der har skullet påse, at krav om aflønning af medarbejderne i forhold til taxaloven og busloven var overholdt. Efter arbejdsklausulen blev implementeret i kontrakten, er der rejst ønske om, at kontrolopgaverne i forhold til arbejdsklausulen overflyttes til FynBus. Indtil videre har det været aftalt mellem Odense Kommunes Kontrolenhed og FynBus, at Kontrolenheden, Odense Kommune kontrollerer løn- og ansættelsesvilkår.

Stort set alle vognmænd havde allerede i august 2014, efter opfordring fra Odense Kommune og FynBus, underskrevet klausulen. Og i næste udbud af flextrafik 2015 er arbejdsklausulen lagt ind som en forudsætning for at få en kontrakt.

FynBus bestyrelse har indtil nu haft det samme udgangspunkt som andre trafikselskaber, at det er de udstedende myndigheder, der har pligt til at kontrollere virksomhederne, og at trafikselskabet har pligt til at indgå aftaler med virksomheder, der kan fremvise en bevilling, og som i øvrigt overholder betingelser for at have en kontrakt.

Den 3. november 2014 bragte Fyens Stiftstidende en artikel, som efter avisens opfattelse afslørede, at FynBus skulle have ændret i kontrakterne for at føre et ansvar, som trafikselskabet havde, tilbage til Trafikstyrelsen. Som det fremgår af redegørelsen (bilag 2.1):

- Har FynBus aldrig været af den opfattelse, at selskabet har en egenkontrolforpligtigelse,
- Formuleringen i kontrakten har alene været indføjet som ”en løftet pegefinger” til selskaberne om at overholde loven, og pålægger ikke trafikselskabet et myndighedsansvar.
- Formuleringen blev fjernet, fordi 3F og ATAX anvendte formuleringen som argument for, at FynBus har et ansvar for at føre tilsyn med myndighederne
- FynBus er af den opfattelse, at trafikselskabet, uanset formuleringerne, kan kontrollere virksomhedernes lønforhold, men har indtil videre ikke ønsket at gøre det, før der er en afklaring af placeringen af kontrolopgaven.
- Efter indførelse af den fynske arbejdsklausul i 2014 har det været opfattelsen, at kontrol af denne udføres af Kontrolenheden i Odense Kommune.

Odense Kommunes kontrolenhed og FynBus har med udgangspunkt i flexkontrakterne og den fynske arbejdsklausul aftalt en plan for undersøgelse af I I selskaber.

3 modeller for kontrol

Nedenfor beskrives tre mulige modeller for kontrol med løn- og ansættelsesvilkår i taxi-branchen:

- 1) Den traditionelle model
- 2) Den nuværende model. Samarbejde mellem kontrolenheden i Odense Kommune og FynBus
- 3) Model med øget egenkontrol af FynBus

Ved valg af en af de tre modeller tager bestyrelsen stilling til, hvordan kontrollen med løn- og ansættelsesvilkår fremover skal udføres:

I model 1 er det fastlagt, at Trafikstyrelsen og kommunerne fører kontrol med løn- og ansættelsesvilkår.

I model 2 er det fastlagt, at Kontrolenheden i Odense Kommune fører kontrol med løn- og ansættelsesvilkår.

I model 3 er det fastlagt, at FynBus fører kontrol med løn- og ansættelsesvilkår.

Det er endnu ikke helt klart, hvordan Kontrolenheden og FynBus skal håndtere sagerne, hvis Kontrolenheden finder, at virksomheden ikke overholder arbejdsklausulen. Kontrolenheden oplyser, at kontrakterne skal ophæves efter anmodning fra Odense Kommune, mens FynBus hidtil har været af den opfattelse, at en ophævelse af kontrakter bør ske på baggrund af at Trafikstyrelsen inddrager OST-tilladelsen.

Model 1: Den traditionelle model

I den traditionelle model tages der udgangspunkt i, at det er Trafikstyrelsen (og kommunerne), der udsteder bevillingerne, som også kontrollerer, om betingelserne for en bevilling er opfyldt. Hvis myndigheden inddrager bevillingen, vil det samtidig medføre en ophævelse af kontrakten med FynBus.

Trafikstyrelsen samarbejder med arbejdsmarkedets parter om at vurdere, om betingelserne for en bevilling er opfyldt.

Hvis en virksomhed ikke retter sig efter anvisninger fra sin arbejdsgiverforening, eller ekskluderes af foreningen, vil kontrakten blive ophævet af FynBus.

FynBus anmoder Trafikstyrelsen om at kontrollere, om konkrete virksomheder overholder loven. Det sker, hvis FynBus får en henvendelse fra for eksempel arbejdsmarkedsorganisationerne, eller hvis FynBus ud fra andre forhold vurderer, at der er behov for en undersøgelse.

FynBus har foreslået Trafikstyrelsen at indkalde til et møde med deltagelse af brancheorganisationerne, arbejdsmarkedets parter og trafikelskaberne med henblik på at få udarbejdet en fælles procedurebeskrivelse, hvor roller og samarbejde fastlægges. Mødet afholdes d. 19. november 2014. Modellen er beskrevet nærmere i bilag 2.2.

Kommunerne på Fyn har nu vedtaget den fælles fynske arbejdsklausul. Med den følger en forpligtelse til, at kontrollere, om de stillede krav i arbejdsklausulen overholdes. Kontrollen af de udstedte bevillinger ligger fortsat hos Trafikstyrelsen og kommunerne.

Model 2 og Model 3, der er beskrevet nedenfor, vedrører begge kontrol af arbejdsklausulen.

Model 2: Den nuværende model. Samarbejde mellem kontrolenheden i Odense Kommune og FynBus

Modellen er allerede iværksat, da Kontrolenheden og FynBus har aftalt, hvilke firmaer der skal undersøges og tilrettelagt en proces herfor.

- 1) Kontrolenheden og FynBus udpeger sammen de virksomheder, der skal undersøges.
- 2) Kontrolenheden indhenter dokumentation vedrørende løn- og ansættelsesvilkår, og FynBus indhenter dokumentation vedrørende andre forhold bl.a. kørekort, førstehjælpsbeviser og børneattester.
- 3) Kontrolenheden vurderer, om virksomheden overholder arbejdsklausulen.
- 4) FynBus vurderer, om virksomheden overholder de øvrige betingelser for at levere kørsel.
- 5) Direktøren bemyndiges til at ophæve kontrakter på baggrund af indstilling fra Kontrolenheden.

Model 3: Model med øget egenkontrol af FynBus

FynBus indfører kontrol med, om selskaberne overholder gældende løn- og arbejdsvilkår. Kontrollen tilrettelægges på følgende måde:

- 1) FynBus indhenter dokumentation for løn- og ansættelsesvilkår hos udvalgte virksomheder. Virksomhederne er forpligtet til at indgive information i henhold til den fælles fynske arbejdsklausul.
- 2) FynBus foretager en selvstændig forhåndsvurdering.
- 3) Fynbus indhenter udtalelser fra arbejdsmarkedets parter: ATAX, Kristelig Arbejdsgiverforening, 3F og KRIFA.
- 4) Hvis det vurderes, at selskabet ikke overholder lovens krav, vil selskabet blive orienteret herom og bedt om en redegørelse med et varsel om, at kontrakten vil blive ophævet, hvis der ikke gives en tilfredsstillende redegørelse.
- 5) Direktøren bemyndiges til at ophæve kontrakter på baggrund af FynBus' egen vurdering af selskabet.

FynBus bestyrelse skal i nærværende sag både i forhold til Model 2 og Model 3 drøfte, om trafikkselskabet kan ophæve kontrakter, selvom virksomheden er i besiddelse af en bevilling. Det må forventes, at en virksomhed, som er i besiddelse af en OTS-bevilling, og som får ophævet sin kontrakt, vil lægge sag an mod FynBus.

Administrationsgrundlag

På bestyrelsesmødet d. 23. oktober 2014 blev det besluttet, at Sekretariatet skulle udarbejde et forslag til en opstramning og en præcisering af FynBus kontrol med virksomhederne. Forslaget fremgår af bilag 2.3. Forslaget består af:

1. En opstilling af de krav som virksomheden skal være opmærksom på (kravene findes i forvejen i kontrakterne).
2. En præcisering af i hvilke situationer FynBus kan tage skridt til at ophæve kontrakten.

3. En vejledning til virksomhederne om at den relevante dokumentation skal være tilgængelig, og kunne fremsendes til FynBus med kort varsel.

Overordnet kan FynBus kontrol med virksomheder opdeles i følgende faser:

Inden indgåelse af kontrakt

Virksomheder skal afgive oplysninger vedr. gæld til det offentlige samt oplysningsskema med oversigt over tilladelser og vogne. Enkelte virksomheder kan blive bedt om yderligere dokumentation i forhold til registreringsattester på vogne og løn- og ansættelsesforhold for chauffører.

Inden opstart af kørsel

Der afholdes møder med alle vindere af garantivogne og der udsendes vejledninger til virksomhederne om retningslinjerne for kontraktstyringen. Her understreges dokumentationsforpligtigheden, og hvilke dokumenter virksomheden skal kunne fremvise, hvis FynBus beder om det. Alle garantibiler kontrolleres af FynBus, inden de sættes i drift.

Løbende kontroller

Hvert år indkaldes ca. 500 vogne til kontrol. I forbindelse med kontrollen registreres bl.a., om vogne lever op til krav om skiltning, sikkerhedsudstyr, vedligeholdelsesstand og vogntypespecifikke forhold vedr. lift, indstigning mm. Chauffører skal fremvise erhvervskørekort, førstehjælpsbevis og være uniformeret.

Særlige kontroller

Ved mistanke eller som led i stikprøvekontroller udvælges enkelte virksomheder. Her kontrolleres, om virksomheden fortsat lever op til alle kontraktlige forhold via en periodeafgrænset dokumentation, typisk tre måneder. Her skal der for alle chauffører kunne fremvises, straffeattest, blank børneattest erhvervskørekort, førstehjælpsbevis og øvrige kursusbeviser. Herudover skal der foreligge dokumentation for samtlige chaufførers løn- og ansættelsesforhold, der skal leve op til den fynske arbejdsklausul.

Hvis virksomheden ikke lever op til alle kontraktlige forhold, vil der afhængigt af omfang og overtrædelsens karakter blive idømt en bod eller ved særligt grove tilfælde, ophæves kontrakten.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Godkender redegørelse vedr. kontrol (jf. Bilag 1)
- Godkender forslag til administrationsgrundlag. (jf. Bilag 3)
- Drøfter de tre fremlagte modeller for kontrol med løn- og ansættelsesvilkår i taxibranchen.

Vedtagelse:

Bestyrelsen godkendte redegørelsen og besluttede at få udarbejdet et juridisk responsum. Spørgeramme for udarbejdelse af et juridisk responsum forelægges for bestyrelsen den 11. december 2014. Repræsentanten fra Odense Kommune Anders Berthelsen stemte for redegørelsen med det

forbehold, der fremgår af stadsdirektør Jørgen Clausens mail af 13. november 2014. Administrationsgrundlag fremlægges til drøftelse samtidig med det juridiske responsum.

Bilag:

Bilag 2.1	Redegørelse til FynBus bestyrelse om kontrol med løn- og arbejdsvilkår i taxabranchen
Bilag 2.2	Udkast: Kontraktstyring af flextrafik i FynBus
Bilag 2.3	FynBus administrationsgrundlag
Bilag 2.4	Mail fra Odense Kommune af 13. november 2014

3. FynBus' turistprodukter, herunder evaluering

Sagsnummer:

201411-11278

Resumé:

FynBus tilbyder en række forskellige løsninger til turister og lejlighedsrejsende, der typisk benytter bussen i forbindelse med events og besøg på fx turistattraktioner. To af billettyperne er kørt som deciderede forsøg, og er nu blevet evalueret. En tredje billettype, endagsbilletten, findes i to versioner, der også er blevet evalueret, men med forskellige resultater.

Sagsfremstilling:

FynBus tilbyder en række forskellige løsninger til turister og lejlighedsrejsende, der typisk benytter bussen i forbindelse med events og besøg på fx turistattraktioner. FynBus har over årene afprøvet løsningerne, og har evalueret løsningerne med henblik på permanentgørelse, nedlæggelse eller forslag til ændringer. De tre billettyper, der ønskes taget stilling til er (der henvises endvidere til vedlagte bilag om de tre billettyper, herunder solgte antal billetter):

- SMS-eventbillet

FynBus har som et forsøg, siden 2010, årligt udbudt SMS-eventbilletter til en lang række større arrangementer på Fyn og øer. Tilbuddet om billige billetter er benyttet af mange mennesker og udviklingen er sket i tæt samarbejde med DSB, hvilket har gjort det muligt for mange at benytte tilbuddet. Det er lykkedes at udvikle et populært og eftertragtet produkt, som brander den kollektive trafik, og som binder bus og tog sammen.

Administrationen anbefaler, at ordningen gøres permanent med udgangspunkt i de allerede eksisterende retningslinjer.

- SMS-attraktionsbillet

Siden 2011 har FynBus som et forsøg udbudt SMS-attraktionsbilletter til en række turistattraktioner indenfor FynBus' område. Kriteriet for at kunne tilbyde denne billettype har været at attraktionen skulle være blandt de ti største på Fyn, skulle kunne busbetjenes og at attraktionen selv har skullet medvirke i markedsfø-

ringen af tilbuddet. FynBus har tillige markedsført tilbuddet via skærme i busserne, samt via brochurer distribueret til fynske turistkontorer, havnekontorer, vandrehjem og lignende.

Attraktionsbilletten har dog ikke været anvendt i stort omfang, og den relativ store arbejdsmængde i forbindelse med denne billettype står ikke mål med resultatet.

Administrationen anbefaler, at attraktionsbilletten nedlægges og erstattes af en ny turistbillet, der i sin opbygning vil minde meget om attraktionsbilletten, men som ikke bindes til en strækning eller attraktion.

• Endags-billetterne: Odense-billetten og Fyn-billetten

FynBus har siden trafikskabets start udbudt to endags-billetter rettet mod primært turister. Den ene billettype, der knytter sig til Odense er populær, mens den anden billettype, der dækker hele Fyn og som er markant dyrere, stort set ingen billetter sælger.

Administrationen anbefaler, at Odense-billetten fastholdes i produktporteføljen, mens Fyn-billetten skal laves om for at kunne tiltrække turister som kunder. Det anbefales, at der i stedet for Fyn-billetten udvikles en nye digital "turistbillet", der i sin opbygning vil minde om attraktionsbilletten, men som gælder for rejser i hele trafikskabets område.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Eventbilletten permanentgøres og videreføres i sin nuværende form;
- Attraktionsbilletten nedlægges;
- Odense-billetten videreføres i sin nuværende form;
- Fyn-billetten nedlægges;
- Administrationen iværksætter udviklingen af en ny digital "Turistbillet", der skal være klar til foråret 2015.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Bilag:

Bilag 3.1	Notat om SMS-eventbilletten
Bilag 3.2	Notat om SMS-attraktionsbilletten
Bilag 3.3	Notat om Endags-billetter

4. Passagerpuls

Sagsnummer:
201411-11279

Resumé:

Forbrugerrådet TÆNK har tidligere på året gennemført en foranalyse omkring muligheden for at oprette en organisation, der skal varetage passagerens interesser i relation til den kollektive trafik. En sammenfatning af analysens konklusioner er vedlagt som bilag.

Sagsfremstilling:

Initiativet, der er vedtaget og iværksat med officiel start den 1. oktober 2014, har fået navnet "Passagerpuls" og omfatter en række aktiviteter, herunder:

1. Etablering af et interessentforum, hvor grupper af passagerer, pendlerklubber, handicapforeninger, mv. samles i en fast struktur, med årsmøder, temamøder mv.
2. Etablering af et passagerpanel og -agenter, hvor alle typer af passagerer (op til 10.000 personer i alt) indsamler viden på vegne af Passagerpuls om forskellige emner i den kollektive trafik samt deltager i uddybende undersøgelser.
3. Nationale passagertilfredshedsundersøgelser, hvor passagerer på tværs af hele Danmark og transportformer spørges om deres tilfredshed med den kollektive trafik. Der vil være fokus på den samlede rejse fra A til B, evt. med skift mellem transportformer.

Aktiviteterne under aktivitet 1 og 2 er foreslået finansieret af Transportministeriet. Aktivitet 3, De nationale passagertilfredshedsanalyser, foreslås finansieret af Trafikselskaberne, DSB og Metro, da det efter Forbrugerrådets vurdering vil kunne erstatte de undersøgelser, som selskaberne i dag selv udfører og finansierer.

Der er foreslået en organisering omkring Passagerpuls, hvor aktiviteterne placeres i og styres af Forbrugerrådet TÆNK. I forslaget er der lagt op til en samarbejdsorganisation, hvor medlemmerne af Bus & Tog (alle ovennævnte selskaber) indgår specielt omkring de nationale passagertilfredshedsundersøgelser.

Bus & Tog samarbejdet, som FynBus er en del af, har i fællesskab udtalt sig positivt om initiativet. De fleste selskaber, herunder FynBus, udfører i dag passagertilfredshedsundersøgelser, men muligheden for at lave sammenligninger på tværs af trafikselskaber er en ny og interessant dimension.

De øvrige trafikselskabs-bestyrelser har vedtaget følgende vedr. Passagerpuls:

Nordjyllands Trafikselskab

Nordjyllands Trafikselskab indgår samarbejde med Passagerpuls vedr. lokalbaner, men ændrer ikke deres nuværende undersøgelser på busområdet foreløbigt.

Midttrafik

Bestyrelsen har vedtaget at gå ind i arbejdet omkring Passagerpulsens iht. indstillingens retningslinjer. Indstillingen er positiv, og det vurderes, at der kan opnås økonomiske besparelser, når Passagerpuls afløser de nuværende målinger, som foretages af Epinion.

Sydtrafik

Sydtrafiks bestyrelse er positive overfor Passagerpulsens, så lang tid det ikke betyder stigende udgifter.

Movia

Movia fortsætter uændret de hidtidige passagerundersøgelser som selskabet selv foretager. Movia stiller sig til rådighed for andre passagerundersøgelser i regi af Forbrugerrådet Tænk, men ønsker ikke at bidrage til finansieringen heraf.

DSB og Metroselskabet

De selskaber som opererer på kontrakt med staten, bl.a. DSB, forventes at indgå i Passagerpulsens undersøgelser, når initiativet starter op.

FynBus' deltagelse i passagerpulsens

FynBus er i lighed med flere af de andre trafikelskaber i den situation, at FynBus i dag gennemfører egne passagertilfredshedsundersøgelser. Resultaterne af disse undersøgelser indgår i de bonusordninger, som FynBus har med nogle af FynBus' entreprenører. Her afgør udviklingen i forskellige tilfredshedsniveauer, hvilke entreprenører og ruter som er berettiget til bonus.

Det er administrationens vurdering, at FynBus skal indgå i samarbejde med Passagerpulsens, såfremt der sikres et lignende output i forhold til de undersøgelser, som FynBus gennemfører i dag. FynBus bakker op omkring ideen med nationale passagerundersøgelser, benchmark, m.v.

I forhold til tanken om at erstatte FynBus' egne undersøgelser er der imidlertid to forhold, som gør sig gældende:

- Da passagerundersøgelserne indgår i FynBus' kontraktlige forhold med entreprenørerne, er det vigtigt, at et skifte til en ny undersøgelsestype og -leverandør sker i enighed omkring metode, mv. Dertil kommer at det skal sikres, at de nationale undersøgelser imødekommer de krav om metode og spørgsmål, som er afgørende for FynBus' og entreprenørernes arbejde med kvalitetsudvikling på Fyn og øer.
- FynBus ønsker et lignende output som det eksisterende, men ønsker ikke at samarbejdet skal betyde yderligere udgifter. Det skal derfor sikres at det fremadrettede udgiftsniveau ikke overstiger niveauet fra i dag, og at overgangen til samarbejde, såfremt det er praktisk muligt, skal være udgiftsneutralt for FynBus.

FynBus lægger sammen med de øvrige medlemmer af Bus & Tog desuden vægt på, at alle deltagende selskaber får fuld adgang til data omkring tilfredshedsundersøgelserne herunder også de data, som indsamles. Bus & Tog fællesskabet har desuden påpeget, at det er vigtigt for debatten omkring den kollektive trafiks udvikling, at interesseorganisationen under Forbrugerrådet TÆNK udviser en forståelse for de økonomiske, politiske og fysiske rammebetingelser, som den kollektive trafik fungerer under.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- FynBus går ind i samarbejdet med passagerpulsens og stiller sine data til rådighed fra sin årlige kundetilfredshedsundersøgelse til gennemførelse af blandt andet benchmarking ift. de øvrige trafikselskaber.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Bilag:

Bilag 4.1 Rapport Passagerpulsens

5. Aftale om landsdækkende handicapbefordring**Sagsnummer**

201411-11280

Resumé:

Direktørkredsen i Trafikselskaberne i Danmark foreslår en aftale om landsdækkende handicapbefordring. Modellen for samarbejdet er i hovedtræk, at Jylland og Fyn fortsætter samarbejdet via Planet-systemet som nu, at Planet-systemet anvendes ved ture til/fra Sjælland, og at modellen er fleksibel og trafikselskaberne kan udvide samarbejdet.

Handicaporganisationerne har været inddraget i udformning af forslag til model.

Sagsfremstilling:**Baggrund**

Det følger af den reviderede lov om trafikselskaber vedtaget den 11. juni 2014, at "Trafikselskaberne kan samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder". (FynBus' understregning.)

Loven trådte i kraft den 1. august 2014.

Direktørkredsen i TiD har nedsat en ad hoc-arbejdsgruppe, der skal udarbejde forslag til aftale om landsdækkende handicapbefordring, med henblik på godkendelse i bestyrelserne i 2014.

Der samarbejdes allerede i dag på tværs af landet – men omfang og håndtering er forskelligt trafikselskaberne imellem, eksempelvis vedrørende takster og procedure for opkrævning af egenbetaling.

Følgende hensyn, beskrevet i arbejdsgruppens udkast til aftale, er lagt til grund for en fremtidig aftale:

- Direktørkredsens ønske om en umiddelbart anvendelig og simpel aftale.
- Der er Systemmæssige begrænsninger i bestillingssystemet, hvor der er en adskillelse mellem øst og vest (Storebælt).

- Der er tale om en sårbar brugergruppe og der forventes begrænset anvendelse af ordning.

Hensynene er søgt afvejet i en samarbejdsmodel, der er umiddelbart anvendelig og let at forstå for brugerne, der bestiller ét sted (for fynboernes vedkommende FynBus) og oplever kendte priser og regler. Modellens hovedtræk er følgende:

- Jylland og Fyn fortsætter samarbejdet via Planet-systemet som nu.
- Ved ture til/fra Sjælland anvendes Planet-systemets 'Turbestilling'.
- Modellen er fleksibel og trafikskaberne kan udvide samarbejdet.

Forslag vedrørende samarbejdsmodel

Der er i arbejdsgruppen udarbejdet forslag til en samarbejdsmodel. Modellen har nedenstående hovedpunkter. Detaljeret beskrivelse af procedure og muligheder er beskrevet i særskilt bilag.

- **Bestilling:** Brugere bestiller alle rejser hos eget trafikskab – inkl. tilslutningsrejser i andre trafikskabers områder. Trafikskaberne *kan* tilbyde brugerne interne rejser i andre trafikskabers område.
- **Priser og regler:** Trafikskaberne tilbyder som udgangspunkt, at de kendte priser og regler fra eget område er gældende over hele landet.
- **Omfang:** Der er en grænse på 10 landsdækkende enkeltrejser pr. år pr. borger. Trafikskaberne *kan* vælge at tilbyde flere. Der er tale om en forsøgsordning, der løber over to år. Herefter vil det blive opgjort, hvad ordningen koster.
- **Brug af Flextrafik:** Rejse til slutdestinationen og eventuelle interne rejser foretages som udgangspunkt med brug af Flextrafik. Trafikskaberne *kan* vælge at foretage bestilling direkte hos vognmand (der har været med i et udbud).

FynBus har på et møde med handicaporganisationerne den 29. oktober 2014 drøftet udkast til den nye samarbejdsaftale. Handicaporganisationerne havde følgende bemærkninger:

1. Omfang med en begrænsning på 10 enkeltture årligt skønnes stærkt begrænsende for evt. besøg af pårørende i andre landsdele. Det vurderes, at der som minimum skal være mulighed for 2 enkeltrejser pr. måned, dvs. 24 årlige enkeltture i forsøgsperioden.
Til orientering er der i 2013 gennemført 16 landdækkende rejser (returture) og med udgangen af oktober er der i 2014 gennemført 22 returrejser.
Disse ønsker forventes ikke at medføre øgede omkostninger.
2. Der blev rejst ønske om, at rejser inden for region Syddanmark (med fokus på trekantssområdet i Middelfart, Kolding, Fredericia og Vejle) kan ske uden brug af tog af

hensyn til, at de mange skift med korte intervaller er særligt belastende og betyder en væsentlig forøgelse af den samlede rejsetid.

Dette ønske kan medføre øgede omkostninger, idet togrejser afløses af rejser med flexbiler.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender den fremlagte samarbejdsaftale med følgende bemærkninger:
 - Bestilling af rejser og betaling for borgere på Fyn sker via Flextrafik og så vidt muligt ved systemtekniske løsninger, der undgår udlæg og efterfølgende refusion til borger.
- Godkender, at Handicaporganisationernes ønsker imødekommes i forsøgsperioden.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Bilag:

Bilag 5.1

Notat Landsdækkende handicapordning

Sager til drøftelse:

Intet.

Sager til orientering:

Intet.

6. Meddelelser

- Orientering om takstsamarbejde med DSB og de tre jyske trafikelskaber
- Møde i Trafikstyrelsen den 19. november 2014
- Møde i Transportministeriet den 20. november 2014
- Udbud af Odense Bybusser
- Trafikstyrelsens pulje til busfremkommelighed 2015 og Pulje til forbedring af kollektiv trafik i Yderområder
- Orientering om samarbejdet med taxabranchen (Bilag vedlagt)

7. Eventuelt

Administrationen gennemfører analyse af passagerudvikling med henblik på behandling på bestyrelsesmøde primo 2015.

SIGNERET

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jakobsen

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Per Jespersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem
Birger Jensen

Bestyrelsesmedlem
Søren Vestergaard

Bestyrelsesmedlem
Kristian Grønbæk Andersen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen