

REFERAT

FYNBUS BESTYRELSE

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9

Torsdag den 24. maj 2018 kl. 16.00 – 18.00

Sags nr.: 201805-19132

Deltagere:

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

Repræsentantskabsmedlemmer:

Jan Ole Jakobsen, Langeland
Flemming Madsen, Svendborg

AFBUD

Administration:

Direktør Carsten Hylborg Jensen
Kontraktchef Ingrid Dissing
Markedschef Jan Gudmann Hansen
Kommunikationschef Martin Bødker Krogh

INDHOLD

Indhold	2
Sager til beslutning:	3
1. Årsberetning 2017	3
2. Trafikplan 2018 – 2021	4
3. Ansøgning om puljemidler til markedsføringstiltag	11
4. Cykler med busserne	14
Sager til drøftelse:	16
Sager til orientering:	17
5. Udbud af Flextrafik – kontraktstart 1. marts 2019	17
6. Kontrol i Flextrafik	20
7. Meddelelser	24
8. Eventuelt	24

SAGER TIL BESLUTNING:

1. ÅRSBERETNING 2017

Resumé:

FynBus' årsberetning for 2017 foreligger til godkendelse.

Sagsfremstilling:

Årsberetning for 2017 fremlægges bestyrelsen med henblik på godkendelse. Den godkendte årsberetning vil herefter blive udsendt til interessenter, herunder kommuner, entreprenører, trafikkselskaber m. fl.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Godkender Årsberetning 2017.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 1.1 Årsberetning 2017.

2. TRAFIKPLAN 2018 – 2021

Resumé:

FynBus skal i henhold til lov om trafikselskaber udarbejde en trafikplan hvert 4. år. Som forberedelse af Trafikplan 2018-2021 har der været afholdt tre temamøde, samt møder med de enkelte kommuner og Region Syddanmark. Der fremlægges et forslag til trafikplan med henblik på en efterfølgende høring i kommunerne og regionen, samt andre organisationer og interessenter. Der oprettes en internetbaseret høringsportal hvor offentligheden har mulighed for at kommentere forslaget til trafikplan. Bemærkninger fra de berørte høringsparter indgår i udarbejdelsen af den endelige plan. Det indstilles, at bestyrelsen godkender udkast til trafikplan, med henblik på endelig vedtagelse på bestyrelsesmøde i august.

Sagsfremstilling:

FynBus skal jf. Lov om Trafikselskaber udarbejde en Trafikplan hvert fjerde år. Trafikplanen skal tage udgangspunkt i Statens trafikplan og skal sætte de overordnede rammer for udviklingen af kollektiv trafik på Fyn.

Trafikplan 2018-2021 tager sit udgangspunkt i FynBus' strategi for perioden 2018-2020, som bygger på en ambition om, at det skal være nemt at rejse med FynBus.

FynBus har efter en lang periode med passagerfremgang de seneste år oplevet et væsentligt fald i passagertallet, der især har ramt bybusserne i Odense og de regionale ruter. Dette til trods for stigende tilfredshed blandt kunderne i begge systemer.

Trafikplan 2018-2021 har derfor fokus på at vende passagerudviklingen og er derfor baseret på at kunden skal være i centrum – samtidig med, at der fortsat skal være fokus på sikker drift og kontinuerlig kvalitetsudvikling.

De strategiske fokusområder i 2018-2020 vil være følgende og vil indgå som temaer i trafikplanen:

- Et optimeret og sammenhængende trafiksystem
- Nem adgang til billettering og produkter
- Markedsføring, information og uddannelse

Statens Trafikplan 2017-2035 har været i høring frem til 26. februar 2018. Trafikplanen beskriver scenarier for udvikling af den statslige jernbane i tre planår - henholdsvis 2022, 2027 og 2032. De tre planår fastlægges på baggrund af en række anlægsarbejder mv., som definerer baggrunden for udviklingen af de statslige jernbaner, og de mål for jernbanetrafikken, der sættes for perioden.

Der er således ikke væsentlige forhold i Statens Trafikplan for denne trafikplanperiode.

Herudover tager trafikplanen udgangspunkt i følgende væsentlige rammedokumenter:

- Den syddanske vision for kollektiv trafik (fælles med Sydtrafik)
- De fynske kommuners infrastrukturstrategi 2017-2035 "Fyn i bevægelse"
- FynBus' strategi 2018-2020

Oplægget til FynBus' trafikplan er blevet til i samarbejde med bestyrelsen og ejerne på henholdsvis politisk og administrativt niveau.

Der er arbejdet efter følgende tidsplan:

November 2017:	Drøftelse med den tekniske ERFA-gruppe
December 2017:	FynBus' bestyrelse godkender Trafikplan-rammer
Januar/februar 2018:	Strategiske temamøder afholdes
Februar/marts 2018:	Separate møder med kommuner og region
16. april 2018:	FynBus' bestyrelse godkender Trafikplan-oplæg
8. maj 2018:	Halvdagsmøde om oplæg til Trafikplan
24. maj 2018:	FynBus' bestyrelse godkender endeligt høringsmateriale
Maj-juni 2018:	Kommunal og regional høring af Trafikplan
Maj-juni 2018:	Udvidet høring af interessenter og borgere
1. juli 2018:	Høringsfrist
15. august 2018:	FynBus bestyrelse godkender Trafikplan 2018-2021

Trafikplanen indeholder følgende emner:

- Kundepotentiale og markedsandele
- Busnet i FynBus
 - o Det regionale busnet
 - o Kollektiv trafik i Odense
 - o Øvrige bybussystemer
 - o Lokalkørsel i landdistriktskommuner
- Mobilitet og trafikbetjening af tyndtbefolkede områder
- Terminaler, knudepunkter og stoppesteder
- Produkter, information og markedsføring
- Køretøjer og miljø

Kundepotentiale og markedsandele

Danmarks Statistik forventer generelt befolkningsvækst frem mod 2025, men med forskelle på kommuneni-veau. Odense, Nyborg og Middelfart står til pæne stigninger, hvorimod der forventes status quo i andre kommuner. Befolkningsvækst giver overordnet potentiale for flere passagerer i den kollektive transport.

Da befolkningsvæksten især forventes i alderstrinnet 70+ år, understøtter dette en forventning om flere pas-sagerer i den kollektive transport, da denne aldersgruppe ofte anvender kollektivt transport frem for bil.

FynBus har siden 2015 oplevet nedgang i passagertallet. En analyse udarbejdet af ViaTrafik viser, at forklaringen på nedgangen kun i mindre grad skal findes i overordnede tendenser i samfundet.

ViaTrafik peger primært på følgende årsager til passagerfaldet:

- Afslutning af "Odense for en 10'er", der reelt har medført en takstforhøjelse for Odenseanere, der ikke rejser så ofte.
- Omlægning af ruter (som følge af letbanearbejde), hvilket har medført forlængede rejsetider
- Skift af billetsystem

Den forventede udvikling af forskellige typer rejser er kort belyst nedenfor:

Skolerejser:

Kun i Odense forventes flere skolerejser, ellers forventes stagnation og fald pga. faldende børnetal.

Ærinde- og fritidsrejser:

Flere i aldersgruppen 70+ år betyder, at der forventes flere ærinde- og fritidsrejser.

Uddannelsespendling:

Hvis Region Syddanmarks mål mht. uddannelse nås, kan det betyde øget uddannelsespendling. Omvendt betyder et fald i antallet af unge færre uddannelsesrejser.

Erhvervspendling:

Flere kommuner har fokus på erhvervspendlingen, men erhvervspendlerne er svære at flytte fra bil til bus. Der skal i planperioden arbejdes med nye initiativer.

Busnet i FynBus

Som en del af trafikplanarbejdet laver COWI markedsanalyser af dels den regionale kørsel og bybusserne i Odense. Som opfølgning de regionale analyser har COWI udarbejdet anbefaling til et kommende regionalt busnet.

COWI laver ligeledes anbefaling til Busnet2020 i Odense Kommune. Dette net bliver dog først endeligt vedtaget i efteråret 2018.

Det regionale trafiksystem

COWIs markedsanalyse viser, at den regionalt finansierede trafik allerede kører, hvor det største passagerpotentiale findes, og at regionale rejser betjenes endnu mere fintmasket, hvis uddannelsesruter og fælleskommunale ruter også tages med. FynBus' administration har indarbejdet COWIs analyse i trafikplanen, der således kan indgå som et fagligt input til drøftelserne af det fremtidige regionale system.

COWIs erfaringer peger på, at kunderne efterspørger direkte busforbindelser med kort rejsetid, høj frekvens og regularitet, samt et produkt, der er enkelt at forstå og anvende. COWI vurderer, at det nuværende regionale busnet er svært for kunderne at forstå, da det indeholder mange rutevarianter og ikke kører på faste minuttal over døgnet.

COWI peger på, at potentialet for Fyn ligger i at effektivisere og forenkle det regionale busnet, der betjener de korridorer, hvor der er et stort transportbehov.

Derfor anbefaler COWI, at der arbejdes videre med at etablere et R-busnet på Fyn som rummer følgende elementer:

- Enkelt, hurtigt, direkte og ofte mellem regionens store byer
- Kører, hvor der er størst transportbehov – hele dagen og aftenen
- Kører hver halve time fra 6-20 og timedrift aften og weekend
- Afgang på faste minuttal over døgnet

COWI har analyseret 3 scenarier for udvikling af den regionale betjening ud fra målet om at sikre flest mulige passagerer og bedst muligt serviceniveau inden for den økonomiske ramme. Alle scenarier indeholder et R-busnet.

På baggrund af de analyserede scenarier har COWI anbefalet et konkret busnet med følgende strækninger i et R-busnet:

- Bogense-Odense
- Otterup-Odense
- Assens-Glamsbjerg-Odense-Kerteminde

- Faaborg-Odense
- Svendborg-Rudkøbing
- Faaborg-Svendborg-Nyborg-Kerteminde
- Nyborg-Langeskov-Odense

Øvrige regionale ruter med lavere frekvens vil i COWIs anbefalede busnet være

- Odense-Vissenbjerg-Aarup
- Assens-Haarby-Nr. Broby-Odense
- Faaborg-Nr. Broby-Odense

I COWIs anbefalede busnet betjenes følgende strækninger ikke længere af regionale ruter:

- Faaborg-Ringe-Nyborg
- Assens-Aarup

Det foreslåede busnet estimeres af COWI til at få 9 % flere passagerer ift. det nuværende, svarende til ca. 0,6 mio. flere påstignere pr. år. De øgede passagerindtægter vil kunne anvendes til udvidelse af det regionale busnet.

Der skal i høringen tages stilling til det anbefalede net, herunder i hvilken takt et eventuelt R-bus net skal implementeres.

COWI foreslår, at implementeringen kan ske ved at starte med at opgradere nogle udvalgte strækninger og få nogle erfaringer med konceptet. Det kan overvejes at starte med de ruter, der betjener Svendborg, og vente med ruterne, der betjener Odense, til Busnet 2020 er på plads.

COWIs markedsanalyse viser, at Odense Banegård er langt den største enkeltdestination for de regionale ruter, og anbefaler, at de regionale ruter også fremover kører helt ind til banegården. COWI kan ikke anbefale, at regionale ruter afkortes i fx Tarup og Hjallesø med henblik på omstigning til letbanen.

FynBus' uddannelsesruter er en del af den regionale kørsel. Disse ruter forventes videreført uændret.

COWI har udarbejdet en rapport om uddannelsesruter på initiativ af Region Syddanmark. Rapporten konkluderer, at systemet af målrettede uddannelsesruter på Fyn og Langeland har været en succes, ligesom COWI fremhæver kombinationen med Telependlerkonceptet som positiv.

Kollektiv trafik i Odense

Stillingtagen til udviklingsmulighederne for den regionale trafik er en naturlig delmængde af det planlægningsarbejde, der skal laves i Odense, for at få letbane og busser til at supplere hinanden fra 2020.

Da Odense er Fyns store rejsemål, betjener de regionale busser helt naturligt også Odenses forstæder. 38 % af alle påstigninger i det samlede regionale busnet sker i Odense Kommune.

Derfor er beslutningerne omkring det regionale trafiksystem i noget omfang bestemmende for de muligheder, der bliver for bybusnettet i Odense. Der skal ske en økonomisk tilpasning, så Odense Kommunes tilskud til bybusdriften reduceres fra de aktuelle godt 130 mio. kr. pr. år til knap 100 mio. kr. pr. år, når letbanen åbner.

Den konkrete udformning af bybusnettet når ikke at blive en del trafikplanen, da der er planlagt en særskilt borger- og politikerinddragelse i Odense i efteråret 2018.

Der skal i trafikplanperioden vurderes modeller for etablering af 'Bus & Bike'-løsninger, hvor fx bycykler kan fungere som transportmiddel "the last mile" for en samlet rejse

De øvrige bybuskommuner

Middelfart-, Nyborg- og Svendborg kommuner har ingen aktuelle planer om andet end sædvanlige køreplan-tilpasninger i de respektive trafiksystemer.

Kørslen i Nyborg og Svendborg skal i udbud til kontraktstart i sommeren i 2020, og et udbud er et oplagt tidspunkt for ejernes stillingtagen omkring større ændringer eller brug af andre drivmidler. Kommunerne og FynBus er så småt ved at forberede en proces omkring dette.

Landdistriktskommunerne

Assens, Nordfyns, Kerteminde eller Faaborg-Midtfyn kommuner har heller ikke aktuelle planer om større tilpasninger i den lokale buskørsel - fx på grund af ny skolestruktur.

På Langeland indgår den lokale busbetjening på rute 912-913 på ydertidspunkter i § 17 stk. 4-udvalgets handlemuligheder for, hvordan den kollektive trafik skal se ud i fremtiden. Der skal arbejdes videre med en analyse af, om fx telekørsel kunne være en god løsning.

Mobilitet og telekørsel

FynBus og mange andre aktører omkring den kollektive trafik arbejder i disse år med et udvidet mobilitetsbegreb, der ikke kun inkluderer traditionelle busruter. Med telekørsel har FynBus i samarbejde med ejerne udviklet en mulighed for at kunne dække et kørselsbehov, der ikke kunne dækkes effektivt med den traditionelle palette af kørselsmuligheder. Telekørsel anvendes typisk på steder og tidspunkter, hvor der er et kørselsbehov, men ikke passagergrundlag til at indsætte en fast busrute.

FynBus' bestyrelse vedtog i 2013 et fælles koncept for telekørslen, og dette koncept er blevet konsolideret i trafikplanperioden 2014-17. Meldingen fra kommunerne er, at den nuværende model fungerer godt. Dog har mange kommuner et ønske om, at man ser på mulighederne for at tilbyde telekørsel på tværs af kommunegrænserne. FynBus forventer at udvikle yderligere en telekørselsmodel, der skal være målrettet transport i byer.

FynBus har i dag Telependler-ordning i 6 kommuner (Assens, Kerteminde, Nyborg, Nordfyn, Svendborg og Faaborg-Midtfyn), som blandt andet understøtter uddannelsespendlingen. I COWIs rapport om uddannelsesruter anbefales, at Telependlerordningen udvides til alle fynske kommuner.

Kommunerne ønsker, at mulighederne for alternative mobilitetsformer udforskes i den kommende trafikplanperiode. Samkørsels- og delebilsløsninger ses som et betydeligt potentiale, gerne håndteret af eksterne aktører, fx gennem apps som GoMore.

Flere kommuner, bl.a. Faaborg-Midtfyn og Langeland, arbejder med idéer og initiativer til at forbedre borgerne mobilitet gennem et udvidet mobilitetsbegreb, fx i § 17 stk. 4-udvalg, der skal komme med anbefalinger til det politiske niveau. FynBus deltager i dette arbejde.

Som medejer af Rejseplanen vil FynBus arbejde videre med digitale muligheder for at vise brugeren en række alternative mobilitetsformer, når man søger på rejser. Rejseplanen har et strategisk mål om at være den mest brugte mobilitetsapp/løsning i Danmark, og at alle mobilitetsformer og udbydere bliver tilsluttet Rejseplanen. Gennem projektet 'Den Samlede Rejse' er der allerede mulighed for at vise telekørsel i Rejseplanen, hvilket afprøves i Faaborg-Midtfyn Kommune. Men der bliver også mulighed for at vise delebiler, samkørsel, bycykler mv. i Rejseplanen.

Terminaler, knudepunkter og stoppesteder

I trafikplanperioden vil FynBus sammen med kommunerne arbejde på en mere systematisk kategorisering og opgradering af stoppestederne og deres fysiske forhold.

FynBus tilslutter sig den terminal- og knudepunktsopdeling, der er beskrevet i Byregion Fyns infrastrukturstrategi for 2017-2035 '*Fyn i bevægelse*', og vil ud fra denne strategi arbejde videre med en designmanual og en fælles standard for forskellige kategorier af stoppesteder. Dette arbejde lægger rammerne, og kommunerne kan ud fra fælles indkøbsaftale indkøbe udstyr til stoppestederne i det omfang og i det tempo, som den enkelte kommune ønsker.

Produkter, information og markedsføring

FynBus' bestyrelse har i december 2017 vedtaget en strategi for 2018-2020, der har som samlende ambition, at det skal være nemmere for kunderne at anvende den kollektive trafik. En række fokusområde i denne strategi retter sig mod det udbud af billetprodukter, som FynBus tilbyder.

Inden for rammerne af takstreformen Takst Vest, der trådte i kraft 18. marts 2018, vil FynBus arbejde videre med en forenkling af billetprodukterne samt kundernes adgang til dem.

Efter indførelsen af rejsekortet og konverteringen af alle væsentlige billetprodukter til rejsekort-platformen, er rejsekortet nu fuldt indfaset på Fyn. Webshop og app anvendes som supplerende billetteringsformer, og det er stadig muligt at købe kontantbilletter i busserne.

FynBus vil også i den kommende periode arbejde med takster som et strategisk værktøj til at tiltrække og fastholde kunder, påvirke passageradfærd og øge selvbetjeningsgrad og indtægter. Det er målet, at 150.000 fynboer skal have et rejsekort i slutningen af 2020, samtidig med at andelen af kunder, der betaler kontant, skal under 5 %.

I trafikplanperioden vil FynBus desuden undersøge muligheden for at indføre frit flow i busserne, dvs. at kunderne kan gå ind og ud af alle bussens døre – både for at gøre det nemmere at tage bussen, men også for at bringe rejsetiden ned.

En del af strategiens ambitioner om at gøre det nemmere at tage bussen handler også om at gøre det nemmere at finde ud af, hvor og hvornår busserne kører. Men også at gøre potentielle kunder bevidste om hvornår det er fordelagtigt at vælge bussen, fx frem for bilen.

Et centralt værktøj til at gøre rejsemuligheder synlige er Rejseplanen, som kontinuerligt arbejder med at gøre information om den kollektive trafik tilgængelig på tværs af platforme. Både når busserne kører, som de skal, og når der er omkørsler og driftsforstyrrelser. FynBus vil arbejde videre med at udvikle Rejseplanen, fx til at inkludere nye mobilitetsformer, og til at udbrede kendskabet til Rejseplanen. Samtidig skal FynBus fortsat udvikle den digitale trafikinformation til kunderne i form af skærmløsninger og øvrige digitale løsninger på centrale trafikknudepunkter.

Via målrettet markedsføring skal kendskabet til det kollektive trafiktilbud udbredes for at sikre nye og flere kunder i bussen. Det skal sikres, at borgerne er oplyste om det kollektive trafiktilbud på Fyn og Langeland, så den kollektive trafik vælges, når den er relevant for kunderne.

Endelig vil FynBus arbejde for at øge kendskabet til produkter og ydelser blandt personale og chauffører, så vidensniveauet hæves – med det formål at give kunderne bedre vejledning. Inddragelse af og samarbejde med interessenter er fortsat et fokuspunkt for FynBus.

Køretøjer og miljø

På grund af den teknologiske udvikling og fokus på den grønne omstilling af transportsektoren er der en stigende interesse blandt ejerne for busser, der kører på alternative drivmidler.

De teknologiske muligheder på busområdet udvikler sig hurtigt. FynBus har erfaring med hybridbusser fra bybusdriften i Odense, men der er nu også muligheder for busdrift helt uden lokal afbrænding af fossile brændsler. Eksempelvis er biogasbusser allerede i drift, fx på linje 5C i København, og rene elbusser kører på forsøgsbasis flere steder i landet – og meget snart i ordinær drift i bl.a. Roskilde Kommune og Københavns Kommune.

I trafikplanperioden skal FynBus derfor være i stand til at give ejerne et overblik over mulighederne for en grønnere busdrift ved hjælp af busser, der kører på alternative drivmidler, samt fordele og ulemper ved de forskellige teknologier.

FynBus vil i planperioden desuden følge udviklingen omkring førerløse busser og medvirke i forsøg, der bliver initieret af ejerne.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender Trafikplan 2018 – 2021 med henblik på udsendelse til høring.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet, idet endelig godkendelse af trafikplan vil finde sted på bestyrelsesmødet den 13. september 2018.

Bilag:

Bilag 2.1 Trafikplan 2018 – 2021.

3. ANSØGNING OM PULJEMIDLER TIL MARKEDSFØRINGSTILTAG

Resumé:

I budget 2018 er der afsat 945.000 til at dække ordinære omkostninger til markedsføring og trafikinformation. Disse penge dækker produktion af materialer og annoncering i forbindelse med køreplanskifter, adfærdskampagner, ambassadøraktiviteter og mindre markedsføringskampagner. På nuværende tidspunkt er der brugt cirka 600.000 kroner af de afsatte midler til de aktiviteter, der fremgår af bilag 3.1.

På bestyrelsesmødet den 14. september 2017 blev der i budgettet for regnskabsåret 2018 afsat 2,5 millioner i en pulje til ekstraordinær markedsføring og kampagner i 2018. Det blev i den forbindelse besluttet, at aktiviteter for disse midler først kan igangsættes efter bestyrelsens godkendelse.

Kommunikationsafdelingen i FynBus søger i alt kr. 1,45 millioner til dækning af tre markedsføringsprojekter, der skal gennemføres i Q3 og Q4; "Alle skal have et rejsekort", "Salgs- og pris-kampagne" og "God bustur".

Sagsfremstilling:

FynBus gennemfører hvert år en række markedsføringsaktiviteter, der enten har til formål at fastholde eksisterende kunder eller tiltrække nye. Som det beskrives i vedlagte notat "Markedsføringsaktiviteter 1. halvår 2018" er der på nuværende tidspunkt gennemført en lang række initiativer, der alle har haft til formål at markedsføre FynBus overfor enten eksisterende eller nye kunder.

Administrationen planlægger at gennemføre tre større markedsføringskampagner i 2. halvår 2018. To af dem har til formål at skaffe nye kunder til FynBus, mens den tredje er en fastholdelseskampagne, der retter sig mod de eksisterende kunder.

Kampagnen "Alle skal have et rejsekort"

Projektet er et strategiprojekt, som har til formål at udbrede kendskabet til og brugen af rejsekort classic. Der søges penge til at gennemføre en større synligheds- og tiltrækningskampagne, der skal nå ud til alle fynboer, så visionen om, at alle fynboer skal have et rejsekort, kan nås. Strategiprojektet, der løber i 2018-2020, har som mål, at der skal være udstedt 150.000 fynske rejsekort inden udgangen af 2020. Pt. er der udstedt cirka 93.000 rejsekort classic på Fyn og Langeland. Der forventes gennemført projektaktiviteter i alle årene 2018-2020, medmindre målet nås før tid.

Der søges om en ramme på kr. 750.000,- inkl. moms, der skal dække omkostningerne ved en kunderettet kampagne, som skal gennemføres i oktober og november 2018. Der gennemføres en tilbudsproces blandt tre reklamebureauer, hvor kombinationen af bedste idé og bedste pris vinder opgaven. Den afsatte ramme skal dække idéudvikling, materialer og annoncering, hvilket fx indbefatter konceptudvikling, produktion af tv-reklame(-r), produktion af øvrigt annoncemateriale, indrykning, evt. webbaseret landingpage mm. Der lægges op til en meget synlig kampagne, der skal ramme bredt og som på kort sigt har til formål at øge antallet af udstedte rejsekort classic på Fyn og Langeland, samt på længere sigt at øge antallet af rejser gennemført på rejsekort classic.

Der vil blive iværksat målinger af kampagnens effekt, og da der er tale om en strategiaktivitet for perioden 2018-2020 vil erfaringerne fra kampagnen blive brugt i det videre arbejde med at få udbredt kendskabet til og brugen af rejsekort classic på Fyn og Langeland i årene fremover.

Evaluering af kampagnen vil blive forelagt bestyrelsen i 1. kvartal 2019.

"Salgs- og pris-kampagne"

FynBus sætter fokus på prisen, når der i efteråret gennemføres en område-rettet kampagne, der har til formål at øge salget af periodekort. 500 kroner for at køre med bus en hel måned fra Odense til Otterup er et rigtig godt tilbud, som ingen bil kan konkurrere med. FynBus' pendlerprodukter er meget attraktive, og Fyn-

Bus vil gerne udbrede kendskabet til prisen på den kollektive trafik, både for at tiltrække nye kunder, men også som en modvægt til myten om dyr kollektiv trafik.

Kampagnen gennemføres i to spor:

"3 zoner fra Odense centrum"

FynBus udvælger en lang række byer, der alle har til fælles at de ligger tre zoner fra Odense. Til dem udbredes budskabet om "ubegrænset bus i en hel måned for 500 kroner". Kendskabet udbredes via avisannoncering, radioreklamer, Facebook-reklamer og bagende-dekoration på busserne. Kampagnen retter sig direkte mod bilisterne og har til formål at skaffe flere kunder til de regionale busser.

"2 zoner fra Odense centrum"

Via annonceringsaktiviteter i de odenseanske forstæder spredes budskabet om, at det er muligt at køre til og fra Odense Centrum i en hel måned for kun kr. 375. Kendskabet udbredes via avisannoncering, radioreklamer, Facebook-reklamer og bagende-dekoration på busserne. Kampagnen retter sig direkte mod bilisterne og har til formål at skaffe flere kunder til bybusserne i Odense.

Der søges om en ramme på kr. 400.000,- inkl. moms, der skal dække omkostningerne ved de to kampagner, som skal gennemføres i efteråret 2018. Al kampagnemateriale produceres internt, og omkostninger skal således alene dække omkostningerne til materialer og ekstern annoncering.

Evaluering af kampagnen vil blive forelagt bestyrelsen i 1. kvartal 2019.

"God bustur"

FynBus sætter fokus på den gode bustur og har i foråret 2018 gennemført en lang række interviews med kunder og chauffører, kredsende om emnet: Hvordan gør vi busturen bedre for alle? 441 kunder og 226 buschauffører har leveret input til undersøgelsen, der nu er mundet ud i 'Busturens 10 bud' på, hvad der kan gøre busturen god, set med hhv. kunde- og chaufførøjne. Den 1. juni præsenteres resultatet for kunderne ved en event, hvor der blandt andet uddeles 'smily-vingummier' under mottoet: "Smil smitter – god bustur". Herudover får chaufførstuerne også får besøg af ambassadørerne, der vil præsentere resultatet af undersøgelsen via flyers, plakater og opslag på vores FynBus.

I efteråret vil FynBus følge op og tydeliggøre de 10 bud blandt kunder og chauffører. Det skal blandt andet ske ved hjælp af kunderettede events, samt produktion af små videofilm, der via Facebook og YouTube skal medvirke til udbrede budskabet og sætte fokus på den gode adfærd. Målet er at bane vejen for større tilfredshed blandt kunderne og chaufførerne og dermed sikre et bedre omdømme. Det skal få kunderne til at blive i bussen og også medvirke til, at der kommer flere af dem.

Der søges om en ramme på kr. 300.000,- inkl. moms, der skal dække omkostningerne til efterårets aktiviteter, herunder videoproduktion.

Evaluering af kampagnen vil blive forelagt bestyrelsen i 1. kvartal 2019.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender ansøgning på kr. 1,45 millioner til kampagnerne "Alle skal have et rejsekort", "Salgs- og priskampagne" og "God bustur".

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 3.1 Notat Markedsføringsaktiviteter 1. halvår 2018

Bilag 3.2 Markedsføringsplan 2018

4. CYKLER MED BUSSENE

Resumé:

FynBus har i perioden 2011-2015 gennemført et forsøg med kombinationsrejser med bus og cykel, med tilskud fra Trafikstyrelsen passagerpulje.

Bestyrelsen godkendte i 2015, at der skulle gennemføres et 1-årigt forsøg med medtagning af cykler i busserne i Odense og Svendborg kommuner. Forsøget blev iværksat med ikrafttræden den 14. november 2016 efter at By- og Kulturudvalget i Odense Kommune havde godkendt forsøget. Efter udløb af forsøgsperioden den 14. november 2017, blev forsøget forlænget administrativt hen over vinteren efter aftale med entreprenørerne/chaufførerne.

Sagsfremstilling:

FynBus gennemførte i perioden 2011-2015 forsøg med kombinationsrejser med bus og cykel, med tilskud fra Trafikstyrelsen passagerpulje. Forsøget er afrapporteret til Trafikstyrelsen, som efterfølgende har godkendt udbetaling af det forventede støttebeløb.

1 årigt forsøg med cykler i bussen

FynBus har i 2016 og 2017 gennemført forsøg med cykler i de regionale busser, Odense bybusser og Svendborg bybusser. Der har i perioden været indlagt spærretid i tidsrummet kl. 06.00 – 09.00 for at undgå cykler i spidsbelastningsperioderne.

Formålet med forsøgene har været at opnå erfaringer med hvordan chaufførerne vurderer passagerernes anvendelse af muligheden for at tage cykler med i busserne i busserne samt chaufførernes indstilling til at have cykler i busserne.

I løbet af forsøgsperioden har der været gennemført spørgeskemaundersøgelser blandt chaufførerne, både i november 2017 og senest i april 2018. Begge undersøgelser har mere end 270 respondenter ud af ca. 500 mulige. I skemaet nedenfor ses resultaterne af begge undersøgelser.

Skema 1: Undersøgelsesresultater vedr. forsøg med cykler i busserne 2016-2017.

Spørgsmål	Answers	April 2018 Resultat %	November 2017 Resultat %
Hvor ofte oplever du, at kunderne tager deres cykel med i bussen?	Flere gange om dagen	21,3	13
	En gang om dagen	12,9	10
	Nogle gange hver uge	47,1	50
	Nogle gange hver måned	18,8	26
Hvad synes du om, at kunderne kan tage deres cykel med i bussen?	Dårlig ide	18	21
	Mindre god ide	16,5	14
	Det er hverken godt eller skidt	15,8	23
	Det er en god ide	39,3	35
	Det er en fantastisk god ide	10,3	7
Har det været en god idé med spærretid (i bybusserne) fra kl. 6-9?	Ja	51,8	63
	Det har ikke haft nogen betydning	34,2	30
	Nej	14	8
Hvis cykelmedtagning i busserne skal fortsætte, skal der så fortsat være spærretid?	Ja	68,8	78
	Nej	31,3	23
Oplever du utilfredse kunder pga. spærretiden (i bybusser)?	Ja	25,1	25
	Nej	74,9	77
Har du oplevet gener ved, at kunderne kan medtage deres cykler i bussen?	Aldrig	21	24
	Sjældent	28,8	28
	Engang imellem	41	37
	Ofte	9,2	12
Har kunderne oplevet gener ved, at det er muligt at medtage cykler i bussen?	Aldrig	19,6	20
	Sjældent	35,4	31
	Engang imellem	36,9	38
	Ofte	8,1	11

Som det ses i skemaet, er chaufførerne generelt blevet mere positive overfor muligheden for at medtage cykler i bussen i forsøgsperioden.

Inden forsøget påpegede chaufførerne blandt andet mulige konfliktsituationer med andre kunder og prioritering mellem cykler og fx barnevognskunder som potentielle problemområder. Derudover var en spærretid på hverdage mellem kl. 06.00 – 09.00 en forudsætning for chaufførerne for, at kunne håndtere cykler i den daglige drift.

Det er fortsat vurderingen fra entreprenører og chauffører, at der skal være spærretid for cykler mellem kl. 07.00 – 09.00 på hverdage. Derudover er der et ønske om, at chaufføren uden for spærretiden skal have mulighed for at udvise konduite, så det er muligt at afvise en kunde med cykel, hvis chaufføren erfaringsmæssigt véd, at bussen bliver fyldt med kunder lidt senere på ruteforløbet.

Under forsøget har det været gratis at tage cykler med i busserne. Administrationen overvejer hvorvidt taksten for cykler skal følge de landdækkende rejseregler, hvor det koster 25 kr. at have en cykel med. Sag vedrørende takster vil i givet fald blive forelagt bestyrelsen.

Under forudsætning af Odense Kommunes By- og Kulturudvalgs godkendelse indstilles det, at forsøgsordningen bliver gjort permanent med fortsat spærretid fra kl. 07.00 - 09.00 på hverdage i Odense bybusser, de regionale busser og Svendborg bybusser.

Svendborg Kommunes Teknik- og Erhvervsudvalg er blevet orienteret om sagen.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender:

- At forsøg med cykler i bussen permanentgøres med spærretid mellem kl. 07.00 – 09.00 på hverdage, under forudsætning af Odense Kommunes By- og Kulturudvalgs godkendelse.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:

5. UDBUD AF FLEXTRAFIK – KONTRAKTSTART 1. MARTS 2019

Resumé:

FynBus udarbejder i fællesskab med Midttrafik og Sydtrafik udbud af Flextrafik med kontraktstart 1. marts 2019. På mødet orienteres om de væsentligste ændringer i udbudsmaterialet.

Sagsfremstilling:

FynBus, Sydtrafik og Midttrafik udbyder i juni 2018 flextrafik – garantikørsel (FG6) og variabelkørsel (FV6), som omfatter udførelse af siddende patientbefordring for Region Syddanmark og Region Midtjylland, den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, samt kommunal visiteret kørsel for kommunerne i Region Syddanmark og Region Midtjylland. Endelig omfatter den åben kørsel som Flextur og Teletaxi-kørsel i Midttrafik og Sydtrafiks område, og telekørsel i FynBus' område.

I forbindelse med udarbejdelse af udbudsmateriale af Flextrafik, har de tre trafikskaber behandlet forslag om ændringer fra branchen, vognmænd, chauffører samt juridiske og driftsmæssige forhold. Forslagene har været diskuteret på tværs af de tre trafikskaber og opnået enighed om:

1. Kontraktlængde

Kontraktlængden er i dag 2 år med mulighed for forlængelse i op til to år. Det har været drøftet om kontraktlængden skal forøges til 4 år, men trafikskaberne har vurderet, at fleksibiliteten i forhold til mulige ændringer i efterspørgslen efter flextrafik, vil blive formindsket ved en længere kontraktperiode. Ikrafttrædelse af den nye taxalov med bl.a. nye bevillingstyper og muligheder, medfører desuden en usikkerhed, der taler imod længere kontraktperiode på nuværende tidspunkt.

Der er på den baggrund besluttet, at kontraktlængden fastholdes på 2 år med mulighed for forlængelse i op til to år.

2. Ekstra uddannelse af chaufførerne.

I nuværende kontrakt stiller Sydtrafik og FynBus krav om at alle chauffører har gennemført og bestået modul 1 og 2 af chaufførernes grunduddannelse. Ved kørsel med liftvogne har alle 3 trafikskaber krav om at chaufførerne har gennemgået modul 3.

Modulerne:

Modul 1: "Introduktion til offentlig servicetrafik" – 1 dags varighed.

Modul 2: "Befordring af sygdoms- og alderssvækkede passagerer" – 2 dages varighed.

Modul 3: "Befordring af fysisk handicappede passagerer" – 2 dages varighed.

Nyt modul 4: "Ajourføring af offentlig servicetrafik" – 3 dages varighed

Chaufførernes grunduddannelse blev introduceret for år tilbage og trafikskaberne ønsker at sikre, at chaufførerne uddannelsesmæssigt holdes opdateret.

Det er besluttet at alle chauffører skal have gennemført og bestået modul 4 senest 5 år efter gennemførelse af modul 2. Kursusbevis/certifikat/kørekort skal kunne fremvises i forbindelse med kvalitetsopfølgning/vognkontrol.

3. Ens design på garantivogne

Det har været drøftet om garantivogne i de tre trafikelskaber skal have et ens og fælles design af hensyn til synligheden. Alle vogne har i dag samme streamer med Flextrafik logo, der signalere at der køres flexkørsel. Det er vurderet, at det vil være for omkostningstungt med et fælles design.

Til gengæld stiller den ny Taxilov krav om, at tilladelsesnummeret skal være påtrykt på vognen.

Derfor er det besluttet at til alle vogne uanset hvilken tilladelse, der køres på, skal have påtrykt CVR-nr. og firmanavn på vognen, ligesom det skal fremhæves hvis en bil kører som underleverandør.

4. Krav om anvendelse af chaufførportal - Voresflextrafik

Det har hidtil været frivilligt at anvende chaufførportalen for vognmænd og chauffører i Sydtrafik og FynBus område.

Portalen anvendes som en viden platform med fire hovedformål:

- Trafikelskabernes mulighed for at kunne kommunikere chaufførrelevante nyheder direkte til chaufførerne
- Certificeringer af chauffører via besvarelse af en quiz.
- "Værktøjskasse-informationer" til chaufførerne, hvilket vil sige at de emner, som chaufførerne er undervist i som en del af deres uddannelse, ligger som tekster i en "værktøjskasse" på Voresflextrafik.dk.
- Vidensdeling mellem trafikelskaberne og chaufførerne og vidensdeling mellem chauffører.

For at sikre, at alle chauffører er opdateret bedst muligt, både i form af her-og-nu nyheder som aktuelle vej- og vejforhold, i form af påmindelser om diverse udbuds- og driftsforhold, samt generelt at sikre højere viden hos chaufførerne, er det besluttet, at brugen af VoresFlextrafik.dk gøres obligatorisk i Sydtrafik og FynBus område.

5. Vognmandsuddannelse

Alle trafikelskaber i Danmark har i samarbejde med transportuddannelsesrådet udarbejdet et forslag til en vognmandsuddannelse, der sikrer at vognmændene får kompetencer indenfor bl.a. branche- og forretningsforståelse, IT, økonomi og ledelse.

Der stilles krav om at vognmændene skal tage uddannelsen, såfremt denne bliver godkendt af Undervisningsministeriet.

6. Ændring i mulighed for overdragelse af kontrakter

Tidligere har vognmændene haft mulighed for at overdrage hele eller dele af deres kontrakt til en anden vognmand, hvilket har medført administrative tunge processer. Da der er tale om forholdsvis korte kontrakter på 2 år, er der truffet beslutning om, at muligheden for overdragelse af dele af kontrakten lukkes og der kan kun ske overdragelse af en kontrakt i forbindelse med vognmandens fusion, opkøb, konkurs eller lignende, og med trafikelskabets forudgående skriftlige godkendelse.

7. Overenskomstforhold i forbindelse med ny taxilov

Vognmænd med tilladelse udstedt efter den nye taxilov skal give ansatte løn- og arbejdsvilkår, der ikke er mindre gunstige end dem, der gælder efter en kollektiv landsdækkede overenskomst. Dette vilkår gælder ikke for vognmænd, der har tilladelser udstedt efter den gamle taxilov.

Sydtrafik og Midttrafik stiller krav om løn- og arbejdsvilkår, så alle vognmænd er ligestillede uanset tilladelsestype.

FynBus' arbejdsklausul gør at alle vognmænd uanset tilladelsestype er ligestillede.

8. Tildeling

For at sikre udbyders forsyningssikkerhed er det besluttet, at den enkelte tilbudsgiver maksimalt kan få tildelt 50 % af de udbudte garantivogne i hvert trafikskabs område. Står en tilbudsgiver til at få tildelt mere end 50 % vil de for udbyder økonomisk mindst fordelagtige garantivogne efter kriteriet pris bortfalde.

Begrænsning i antal timer

FynBus har siden 2014 stillet krav til flere forskellige områder i kontrakten, herunder krav til uddannelse, max alder for bilen, løn- og arbejdsvilkår m.m., se nærmere punkt 6 på dagsordenen.

Et tilbagevendende emne har været om der kan/skal stilles krav til hvor længe en chauffør må udføre kørsel.

Lovgivningsmæssigt er der taget stilling til emnet på forskellige områder.

Køre- og hviletidsreglerne er gældende for personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren. Reglerne finder ikke anvendelse på køretøjer, som er indrettet til at befordre mindre end ni personer, inklusive føreren.

Derudover findes der i arbejdsmiljølovgivningen et krav om 11 timers sammenhængende hvile inden for et døgn, og regel om max 48 timers arbejde i gennemsnit pr. uge over en periode på fire måneder. Disse regler glæder dog kun ansatte og det er arbejdstilsyn, som skal sikre overholdelsen. En selvstændig vognmand er ikke omfattet af arbejdsmiljølovgivningen.

FynBus har i forbindelse med høring af den nye taxalov sammen med de øvrige trafikskaber opfordret Ministeriet til at se på køre- og hviletid for så vidt angår de selvstændige vognmænd, da det vil understøtte ønsket om øget trafiksikkerhed.

Af hensyn til trafiksikkerheden ønsker FynBus i samarbejde med de øvrige trafikskaber og Trafikskaberne i Danmark at igangsætte et arbejde med at få fælles landsdækkende regler for begrænsning i vognmændenes muligheder for at køre i længere tid samt bedre muligheder for, at kontrollere overholdelse af køre- og hviletider for ansatte. Arbejdet vil indebære nærmere undersøgelse af de juridiske muligheder for, at opstille begrænsninger udover de lovgivningsmæssige, vurdering af konsekvenser af begrænsninger i forhold til markedet, mulighed for kontrol af hvor mange timer en chauffør er i bilen m.m.

Indførelse af krav/begrænsninger vil tidligst kunne blive implementeres 1. marts 2021, hvor den kommende kontrakt udløber.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

Taget til efterretning idet det præciseres, at FynBus' arbejdsklausul sikrer, at alle vognmænd skal tilbyde løn- og arbejdsvilkår på niveau med en landsdækkende kollektiv overenskomst, uanset om de har tilladelserne efter den gamle eller den nye taxilov.

6. KONTROL I FLEXTRAFIK

Resumé:

Bestyrelsen orienteres om kontroller på flextrafik-området, samt hvordan kontrol af løn- og arbejdsvilkår bliver håndteret i de øvrige trafikselskaber.

Sagsfremstilling:

FynBus, Sydtrafik og Midttrafik offentliggør i juni 2018 det 6. udbud af flexkørsel for perioden den 1. marts 2019 til den 28. februar 2021, med mulighed for forlængelse i op til to år. Flexkørslen kan deles op i to hovedgrupper: variabel kørsel og fast kørsel. Variabel kørsel er typisk befordring af kunder med et individuelt transportbehov, eksempelvis telekørsel, siddende patientbefordring og SBH-kørsel. Fast kørsel retter sig mod især kommunale institutioner.

FynBus stiller i udbud af flexkørslen en række krav, som skal overholdes for at udføre flexkørsel for FynBus.

Vognmændene skal overholde forpligtelser vedrørende skatter og afgifter, miljøbeskyttelse, bestemmelser om beskyttelse på arbejdspladsen og arbejdsforhold i øvrigt i Danmark. Vognmændene skal endvidere have det anvendte materiel behørigt ansvarsforsikret i overensstemmelse med reglerne for erhvervsmæssig transport.

Vognmændene må ikke have en gæld på over 100.000 kr. til det offentlige eller være dømt for:

- handlinger begået som led i en kriminel organisation
- bestikkelse
- svig
- terrorhandlinger eller strafbare handlinger med forbindelse til terroraktiviteter
- hvidvaskning af penge eller finansiering af terrorisme
- børnearbejde og andre former for menneskehandel

Der stilles krav om, at vognmanden tjekker chaufførernes børneattester og straffeattester, at chaufførerne gennemgår uddannelse i Befordring af bevægelseshæmmede og førstehjælp, samt er bruger af chaufførportalen Voresflextrafik.

De biler, der benyttes til kørslen, må ikke være mere end 8 år i kontraktperioden. På bilen skal der skiltes med Flextrafik og vognmandens logo/firmanavn og skal holde specifikke vogntypekrav.

Hertil stilles krav om, at vognmændene sikrer løn- og arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. ILO-konventionen nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.

I bilag 6.1 ses en oversigt over de krav, der stilles til entreprenørerne.

Kravene er opdelt i:

- krav, som følger af lov
- krav, som følger af kontrakten mellem FynBus og entreprenør.

Krav, som følger af lov

Lovmæssige krav kontrolleres af andre myndigheder – eksempelvis trafikstyrelsen, politi, SKAT. FynBus mødes lejlighedsvis med forventninger om at kontrollere disse krav.

Idet bemyndigelsen til at kontrollere disse krav ligger hos andre myndigheder, foretager FynBus ingen kontrol heraf, men orienterer den relevante myndighed om forholdet.

Krav, som følger af kontrakten mellem FynBus og entreprenør

FynBus har i vidt omfang valgt at indarbejde strengere krav i kontrakterne med vognmændene, end hvad der følger af lov. Disse krav kontrolleres af FynBus.

Eksempelvis er arbejdsklausulen et kontraktmæssigt - og ikke et lovmæssigt krav, hvorfor arbejdsklausulen kontrolleres af FynBus.

I bilag 6.2 findes en beskrivelse af disse kontroller for så vidt angår garantikørsel (FG) og variabel kørsel (FV).

Den faste kørsel, der planlægges i C-plan, vil ligesom garanti- og variabelkørsel blive kontrolleret. Kontrollen af den faste kørsel vil ske ud fra principperne i bilag 6.2 i det omfang, det er relevant for denne type kørsel.

Håndtering af kontrol af løn- og arbejdsvilkår i trafikelskaberne

1. januar 2018 trådte den nye taxilov i kraft. Det fremgår af taxilovens § 10, at

"Indehaveren af en tilladelse til erhvervmæssig persontransport skal følge de bestemmelser, der sikrer de ansatte løn, herunder særlige ydelser, samt arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område".

Taxilovens § 10 gælder dog kun for tilladelser, der er udstedt efter den nye taxilov. Tilladelser der er udstedt efter den tidligere taxilov er på den baggrund ikke forpligtet til, at give løn- og arbejdsvilkår i henhold til § 10, se ovenfor, men forpligtet efter bestemmelsen i den tidligere taxilov om løn og arbejdsvilkår.

Det er nærmere undersøgt, hvordan kontrol af løn- og arbejdsvilkår bliver håndteret i de øvrige trafikelskaber.

FynBus

FynBus har indført en arbejdsklausul og kontrollerer løn og arbejdsvilkår ud fra denne.

FynBus har indtil nu samarbejdet med fra ATAX, 3F, Kristelig Arbejdsgiverforening (KA) og Krifa/Det faglige Hus med skriftlige vurderinger af løn og arbejdsvilkår hos konkrete vognmænd, men arbejder på, at få etableret et kontrolpanel med repræsentanter fra de samme parter,

Nordjyllands Trafikselskab

Nordjyllands Trafikselskab har indført en arbejdsklausul og kontrollerer løn og arbejdsvilkår.

Nordjyllands Trafikselskab har nedsat en kontrolenhed, bestående af repræsentanter fra ATAX, 3F, Kristelig Arbejdsgiverforening (KA), Det faglige Hus og Dansk Erhverv, som i fællesskab kontrollerer løn og arbejdsvilkår.

Når Nordjyllands Trafikselskab foretager kontrol sker det med udgangspunkt i de overenskomster, som er angivet i Tillægsbetænkning over Forslag til Taxilov, det vil sige overenskomster indgået mellem:

- ATAX og 3F

- Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark (ATD) og 3F
- Kristelig Arbejdsgiverforening (KA) og Det Faglige Hus

Sydtrafik

Sydtrafik indfører krav til løn og arbejdsvilkår gældende fra 1. marts 2019.

Sydtrafik kan indhente dokumentation for løn- og arbejdsvilkår, men vil ikke selv udføre kontrol af dokumentationen:

- Hvis vognmanden har en EP-tilladelse udføres kontrollen af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
- Hvis vognmanden har en anden tilladelsestype og har indgået overenskomst, videresendes dokumentation til relevante arbejdsgiver- og/eller arbejdstagerorganisationer med henblik på vurdering.
- Hvis vognmanden ikke er organiseret og derigennem overenskomstdækket, vil Sydtrafik bede de relevante arbejdsmarkedsparter, hvis niveau vognmanden angiver at følge, om at vurdere hvorvidt det overenskomstmæssige niveau er opfyldt.

Sydtrafik har på nuværende tidspunkt ikke fastlagt det endelige administrationsgrundlag.

Midttrafik

Midttrafik indfører krav til løn og arbejdsvilkår på flex-området gældende fra 1. marts 2019.

Midttrafik vil fremsende sager til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller arbejdsmarkedsparter til vurdering. Herudover etableres et samarbejdsforum med arbejdsmarkedsparter med henblik på vurdering af løn- og arbejdsvilkår. Deltagere i forummet er repræsentanter fra 3F Midtjylland, ATAX, Det Faglige Hus, Kristelig Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, ATD og ATV.

Det er Midttrafiks hensigt, at Samarbejdsforummet vil blive involveret og eventuelt samlet i det omfang, der opstår relevante sager. Det er ikke Midttrafiks hensigt, at forummet skal føre en løbende kontrol af Midttrafiks vognmænd, men forummet skal derimod agere bistand i sager, hvor Midttrafik efter en konkret henvendelse får mistanke om, at en vognmand ikke overholder kravet om løn- og arbejdsvilkår.

Movia

Movia stiller krav om, at løn og arbejdsvilkår ikke må være mindre gunstige end dem, som fremgår af en af følgende overenskomster:

- Overenskomst for erhvervsmæssig persontransport 2015-2018 mellem 3F og ATAX
- ATD Taxikørsel 2017-2020 mellem 3F og Arbejdsgiverforeningen for taxivognmænd i Danmark
- Overenskomst 2017-2020 mellem Det Faglige Hus og Kristelig Arbejdsgiverforening
- Landsoverenskomsten 2017-2020 mellem Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening TA og 3F
- Overenskomst for taxikørsel 2017-2020 mellem DI Overenskomst I (ATD) og 3F
- Overenskomst for taxikørsel 2017-2020 mellem DI Overenskomst II (ATV) og 3F

Movia foretager ca. 20 stikprøvekontroller om året. Der er nedsat et kontrolpanel af relevante fagforeninger og arbejdsgiverorganisationer, som vurderer om vognmanden overholder overenskomsterne. Sagen vil samtidig blive sendt til den tilladelsesudstedende myndighed, ved mistanke om manglende overholdelse.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

Taget til efterretning.

Bilag:

Bilag 6.1 Krav til Flextrafik entreprenører i FynBus

Bilag 6.2 Beskrivelse af kontroller i FynBus

7. MEDDELELSER

- Den Samlede Rejse.
- Takst Vest.
- Bestyrelsens studietur august 2018.
- Samarbejde med Busbranchen (Bilag 7.1 og 7.2 vedlagt)
- EU-forordning om stoppesteder for private buslinjer.
- Status for hacker-angreb på DSB og Rejseplanen.
- Persondataforordning og FynBus' Data Protection Officer (DPO) – Folder med instrukser til medarbejderne. (Bilag 7.3 udleveres i mødet)
- Samarbejde mellem trafikselskaberne.

8. EVENTUELT

SIGNERET

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem
Leif Rothe Rasmussen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Per Jespersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen