

# DAGSORDEN

## FYNBUS BESTYRELSESMØDE

20. august 2020 kl. 16.00

FynBus, Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C

J.nr.: 202008-32072

### Deltagere:

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

### Administration:

Direktør Carsten Hyldborg Jensen  
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing  
Økonomi- og IT-chef Mads Frederik Skjoldborg Medelbye  
Kommunikationschef Martin Bødker Krogh

## INDHOLD

Sager til beslutning: .....	3
1. Opdatering af vedtægter og forretningsorden for FynBus .....	3
2. Finansiell politik .....	5
3. Rammer for udbud af buskørsel på Langeland .....	7
4. Kontrol i busserne og forhøjede kontrolafgifter .....	9
5. Handicapkørsel til Sydtrafik .....	13
Sag til drøftelse: .....	15
6. Reklamer på og i busser .....	15
Sager til orientering: .....	18
7. Passagerstatistik for Corona-perioden og fremover samt Corona-kompensation .....	18
8. Regionalt R-busnet .....	20
9. Meddelelser .....	21
10. Eventuelt .....	21

## SAGER TIL BESLUTNING:

### 1. OPDATERING AF VEDTÆGTER OG FORRETNINGSORDEN FOR FYNBUS

#### Resumé:

*På baggrund af udvidelsen af FynBus' bestyrelse opdateres FynBus' vedtægter samt forretningsordenen for bestyrelsen.*

#### Sagsfremstilling:

På det elektroniske bestyrelsesmøde i FynBus den 16. marts 2020 blev der orienteret om, at Transport- og Boligministeriet havde godkendt FynBus' ansøgning om tilladelse til udvidelse af bestyrelsen med to medlemmer på baggrund af lov om trafikkselskaber § 2, stk. 1, 3. pkt. Dermed er alle deltagende kommuner nu repræsenteret i bestyrelsen.

Godkendelsen af udvidelsen af bestyrelsen fra 9 til 11 medlemmer har medført et behov for at opdatere FynBus' vedtægter samt forretningsordenen for bestyrelsen.

FynBus' administration har været i kontakt med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for en afklaring af nødvendigheden af at opretholde repræsentantskabet, idet der med udvidelse af bestyrelsen er fuldstændig kongruens mellem repræsentantskabets medlemmer og bestyrelsens medlemmer.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 11. juni 2020 meddelt FynBus, at de ikke kan imødekomme anmodningen om at fravige bestemmelserne om at opretholde selskabets repræsentantskab.

Begrundelsen er, at FynBus' vedtægter er reguleret af bekendtgørelse om vedtægter for organisering af trafikkselskaber (standardvedtægt). Det fremgår af bekendtgørelsens § 1, stk. 2, at visse bestemmelser angivet i bekendtgørelsens bilag 1 ikke kan fraviges. Dette gælder bl.a. bestemmelser om repræsentantskabet. Opretholdelsen af et repræsentantskab er ligeledes reguleret i lov om trafikkselskaber, som ikke kan fraviges.

Der er derfor ligeledes behov for en opdatering af forretningsordenen for repræsentantskabet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen meddelte, at muligheden for evt. nedlæggelse af repræsentantskabet, vil blive vurderet i forbindelse med en ændring af lov om trafikkselskaber.

Af vedtægternes § 34, stk. 2, fremgår det, at ændringer i vedtægten skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal ligeledes godkendes af Transportministeren samt af Social- og Indenrigsministeren.

Af vedtægternes § 18, fremgår det, at bestyrelsen selv fastsætter sin forretningsorden. Bestyrelsen har dermed kompetence til at godkende en opdatering af forretningsordenen.

Forslag til opdatering af repræsentantskabets forretningsorden, vil blive forelagt repræsentantskabet til godkendelse på det førstkommende repræsentantskabsmøde.

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- vedtager de opdaterede vedtægter forud for godkendelse af repræsentantskabet og regionsrådet og af Transportministeren og Social- og Indenrigsministeren samt godkender forretningsordenen for bestyrelsen.

**Vedtagelse:**

**Bilag:**

Bilag 1.1 Vedtægter for Trafikselskabet FynBus af 20. august 2020  
Bilag 1.2 Forretningsorden for bestyrelsen

## 2. FINANSIEL POLITIK

### Resumé:

FynBus' bestyrelse godkendte forslag til finansiering af Rejsekortet på bestyrelsesmødet 23. oktober 2014. Forslaget betød, at Rejsekortet blev finansieret over FynBus' driftskredit. Den negative påvirkning på den disponible egenkapital betød, at FynBus med udgangen af 2019 havde en negativ disponibel egenkapital på 72,4 mio. kr. Muligheden for forøgelse af driftskrediten er afhængig af størrelsen på FynBus' beholdning af værdipapirer. Denne beholdning falder naturligt over de kommende år, da den benyttes til udbetaling af tjenestemandspålystelser. På baggrund heraf vil FynBus hen over tid i henhold til Lånebekendtgørelsens § 9 stk. 2 ikke længere kunne finansiere den negative likviditetspåvirkning, som investeringen i Rejsekortet har betydet. Det indstilles, at der udarbejdes en plan for afvikling af den gæld, der blev etableret i forbindelse med anskaffelsen af rejsekortet.

### Sagsfremstilling:

I henhold til tidligere orientering til bestyrelsen den 23. april 2019 udgør omkostningerne til anskaffelse og implementeringen af rejsekortet følgende:

Tabel 1: Udgifter til anskaffelse og implementering af rejsekortet

Aktiekapital-indskud	32,3 mio. kr.
Ansvarligt lån, indskud	16,3 mio. kr.
Indkøb af rejsekortudstyr	59,9 mio. kr.
Implementeringsudgifter	13,1 mio. kr.
<b>I alt</b>	<b>121,6 mio. kr.</b>

FynBus' disponible egenkapital udgjorde ultimo 2014, inden investeringen i Rejsekortet, 28,5 mio. kr. Af de samlede 121,6 mio. kr. som Rejsekortet har kostet, udgør selve investeringen og implementeringen af Rejsekortet 105,3 mio. kr., mens det resterende beløb er ansvarligt lån, som Rejsekortet tilbagebetaler til FynBus. Det betyder, at den disponible egenkapital er opbrugt og overskredet med 76,8 mio. kr. i forbindelse med investeringen i Rejsekortet.

Tabel 2: Nettoeffekt på den disponible egenkapital

Disponibel egenkapital 2014	28,5 mio. kr.
Aktiekapital	-32,3 mio. kr.
Indkøb af rejsekortudstyr	-59,9 mio. kr.
Implementeringsudgifter	-13,1 mio. kr.
<b>Disponibel egenkapital anvendt</b>	<b>-76,8 mio. kr.</b>

Denne overskridelse er finansieret af FynBus' driftskredit. Det er muligt gennem nettoberegning i forhold til FynBus' værdipapirer, så Lånebekendtgørelsens § 9 stk. 2 overholdes. FynBus' beholdning af værdipapirer falder naturligt de kommende år, da de løbende realiseres kontant til udbetaling af tjenestemandspensioner. Der er derfor behov for en plan for genoprettelsen af den disponible egenkapital.

Lånebekendtgørelsens § 9 stk. 1 og 2 gengives nederst i sagsfremstillingen.

Rejsekortets levetid udløber forventeligt i 2028, hvorfor en genoprettelse af den disponible egenkapital gerne skal afsluttes her. Det vil i forhold til faldet i beholdningen af værdipapirer til dækning af tjenestemandspensioner også give en bedre mulighed for en mere lineær genoprettelse, så nettoberegning af lånefaciliteterne holdes inden for Lånebekendtgørelsens § 9 stk. 2.

Genoprettningen af den disponible egenkapital kan ske gennem:

- reduktion af køreplantimer
- forhøjet ejerbidrag
- administrative besparelser

I 2019 gennemførtes en administrativ besparelse på ca. 2 mio. kr., som frem til 2023 anvendes til medfinansiering af rejsekortudstyr på Odense Letbane. Fra 2023 kan besparelsen indgå som medfinansiering af genetableringen af egenkapitalen. Forventede effektiviseringer i Rejsekort & Rejseplanen A/S kan på nuværende tidspunkt ikke forventes at medfinansiere genetableringen af egenkapitalen.

Lånebekendtgørelsens § 9 stk. 1 og 2 lyder således:

*§ 9. I kommuner må gennemsnittet over de sidste 12 måneder af de daglige saldi på funktion 9.50.50, kassekreditter og byggelån, excl. byggelån, der snarest efter byggearbejdet konverteres til langfristede lån, ikke overstige gennemsnittet i samme periode af de daglige saldi på likvide aktiver, jf. funktionerne 9.22.01-9.22.11 i »Budget- og regnskabssystem for kommuner«.*

*Stk. 2. Kassekreditten for kommunale fællesskaber, interessentskaber, andelsselskaber, aktieselskaber, anpartsselskaber og lignende med bestemmende kommunal indflydelse må maksimalt andrage 125 kr. pr. indbygger. Ved anlægsarbejder, der efter afslutningen kan finansieres ved optagelse af lån, kan der dog foretages yderligere træk på kassekreditten inden for et beløb, der svarer til det samlede provenu af de forventede endelige lån, under forudsætning af, at konverteringen gennemføres snarest muligt efter arbejdets afslutning.*

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- der udarbejdes plan for genetablering af den disponible egenkapital, der indregnes fra budget 2021 og fremad.

#### **Vedtagelse:**

### 3. RAMMER FOR UDBUD AF BUSKØRSEL PÅ LANGELAND

#### Resumé:

*Den nuværende kontrakt om udførelse af lokal buskørsel i Langeland Kommune udløber ved køreplansskiftet i august 2020.*

*Rammer for udbud af lokal buskørsel forelægges bestyrelsen til godkendelse.*

#### Sagsfremstilling:

Kontrakt om udførelse af lokalbuskørsel i Langeland Kommune udløber ved køreplansskiftet i august 2021.

De overordnede rammer for udbud i FynBus, herunder principbeslutninger, som skal træffe i forbindelse med hvert enkelt udbud, fremgår af den vedtagne "Udbudspolitik for FynBus".

Efter FynBus' udbudspolitik fastlægger bestyrelsen for FynBus rammerne for udbuddet, herunder valg af udbudsform og tildelingskriterie.

#### Udbudsform

Den udbudte buskørsel er omfattet af forsyningsvirksomhedsdirektivet.

Ved udbud efter dette direktiv er det muligt at anvende udbudsformerne "offentligt udbud", "begrænset udbud" og "udbud efter forhandling".

Ved "offentligt udbud" kan alle interesserede tilbudsgivere afgive tilbud.

Ved "begrænset udbud" vil der blive prækvalificeret et antal tilbudsgivere, der efterfølgende opfordres til at afgive tilbud.

Ved "udbud efter forhandling" vil der tilsvarende blive prækvalificeret et antal tilbudsgivere, der efterfølgende opfordres til at afgive tilbud. Til forskel fra de to øvrige udbudsformer, er det muligt ved "udbud efter forhandling" at forhandle med de prækvalificerede om ændringer i deres tilbud. Det er muligt at få tilrettet såvel udbyders krav som tilbudsgiverens tilbud efter konkret forhandling, herunder krav til det udbudte busmateriel, antal af busser, ændringer i køreplantimer m.m.

Da Langeland Kommune ønsker en 2-årig kontrakt med få krav til busmateriel, indstiller FynBus, at udbudsformen offentligt udbud benyttes.

#### Tildelingskriterium

Kontrakter udbudt efter forsyningsvirksomhedsdirektivet skal tildeles til det økonomisk mest fordelagtige tilbud. Det økonomisk mest fordelagtige tilbud findes ved at vælge ét af følgende tildelingskriterier:

- Pris
- Omkostninger
- Det bedste forhold mellem pris og kvalitet

Ved tildelingskriteriet "pris" vurderes der udelukkende på pris.

Ved tildelingskriteriet "omkostninger" vurderes pris og andre omkostninger. Alle former for omkostninger kan inddrages, herunder omkostninger ved vedligeholdelse, drift, bortskaffelse samt livscyklusomkostninger.

Ved tildelingskriteriet "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" vurderes der på pris og underkriterier som for eksempel kvalitative, miljømæssige og sociale aspekter.

Direktøren indstiller, at tildelingskriteriet "pris" anvendes, da Langelands Kommune ønsker en 2-årig kontrakt med få krav til busmateriellet.

#### *Kontraktlængde*

FynBus indstiller, at der udbydes en 2-årig kontrakt med mulighed for forlængelse i et år.

#### *Busmateriel mm.*

For at få et prismæssigt attraktivt tilbud ønsker Langeland Kommune, at der stilles de samme krav til busserne i forhold til alder eller EU-norm, som svarer til kravene i sidste udbud. Som i nuværende kontrakt installeres der ikke rejsekortudstyr i busserne.

#### *Bemyndigelse*

Det indstilles endelig, at FynBus' direktør bemyndiges til at træffe beslutning om valg af entreprenør.

#### *Tidsplan for gennemførelse af udbuddet:*

- Offentliggørelse af udbudsmaterialet efteråret 2020
- Frist for afgivelse tilbud efteråret 2020
- Forventet tildeling af kontrakt ultimo 2020
- Kontraktstart august 2021

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- at udbudsformen er "offentligt udbud",
- tildelingskriteriet er "pris",
- der udbydes en 2-årig kontrakt med mulighed for forlængelse i et år samt, at
- FynBus' direktør tildeles mandat til at træffe beslutning om valg af entreprenør.

#### **Vedtagelse:**



#### 4. KONTROL I BUSSENE OG FORHØJEDE KONTROLAFGIFTER

**Resumé:**

Bestyrelsen besluttede den 13. maj 2020 at forhøje kontrolafgiften midlertidigt for voksne til 1.200 kr. for manglende gyldig billet og til 2.000 kr., hvis politiet må tilkaldes i forbindelse med kontrollen. Forhøjelsen skete med virkning fra den 18. maj 2020 og var begrundet i snydeprocenter op til 10,34 % samlet for hele Fyn, herunder 12,63 % for Odense og 6 % for resten af Fyn.

Det blev endvidere besluttet, at kontrolafgiften igen fastsættes til 750 kr., når snydeprocenten er nedbragt til det normale niveau på 1,5 - 2 % eller derunder.

Administrationen registrerer løbende kontroller og snydeprocent, og seneste tal for snydeprocent vedrører uge 31, hvor snydeprocenten var 1,96 % for hele Fyn (Odense: 1,64 %, resten af Fyn: 4,47 %).

Der vil blive fremlagt opdaterede tal til bestyrelsesmødet den 20. august 2020.

**Sagsfremstilling:**

I perioden fra 12. marts 2020 til 4. maj 2020 blev der ikke gennemført kontrol i FynBus' busser pga. Corona-krisen. FynBus' kontrollører var i perioden til stede på Odense Banegård Center, hvor de var buschauffører og kunder behjælpelige med anvisninger i forhold til buskørslen.

Kontrollen blev genoptaget den 4. maj 2020 i busserne som følge af genåbning af buskørslen, hvor næsten alle linjer var i fuld drift. Kontrollen er siden da gennemført på samme måde, som før Corona-krisen. Det vil sige, at kontrollørerne er til stede i busser på alle ruter efter en på forhånd planlagt fremgangsmåde. Planlægningen sikrer, at der udføres kontrol på hensigtsmæssige tidspunkter på de forskellige ruter.

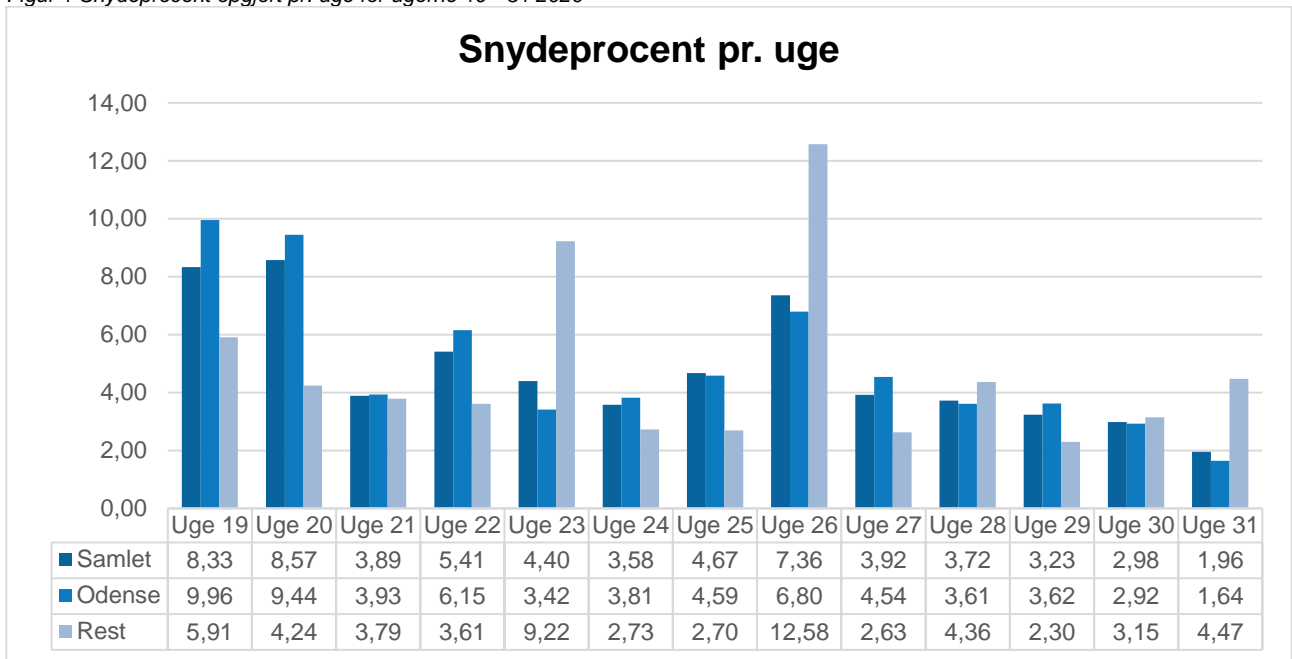
Efter genoptagelse af kontrollen pr. 4. maj 2020 blev det registeret, at op mod 12 % af de kontrollerede passagerer rejste uden gyldig billet mod normalt 1,5 - 2 %. Samtidig var det nødvendigt at tilkalde politiet i forbindelse med gennemførelse af kontrol 2 - 4 gange dagligt.

Formålet med at hæve kontrolafgifterne midlertidigt var derfor både at nedsætte snydeprocenten og at stoppe tendensen mod stigende behov for at tilkalde politiet ifm. kontroller. De forhøjede kontrolafgifter skulle ikke mindst fungere som et signal om, at situationen var uacceptabel.

Situationen har siden bevæget sig mod mere normale tilstande, men der ses stadig forhøjede tal. Det skal understreges, at den registrerede periode også dækker en sommermåned, der ikke er repræsentativ grundet sommerferien.

Snydeprocenten fremgår af nedenstående figur 1. Det ses, at den samlede snydeprocent har bevæget sig ned mod de normale ca. 2 %. Det skal dog bemærkes, at uge 28 - 31 er ferieuger og derfor atypiske mht. passagertal. Det ses samtidig, at Odense nu ligger lidt lavere end resten af Fyn:

Figur 1 Snydeprocent opgjort pr. uge for ugerne 19 - 31 2020

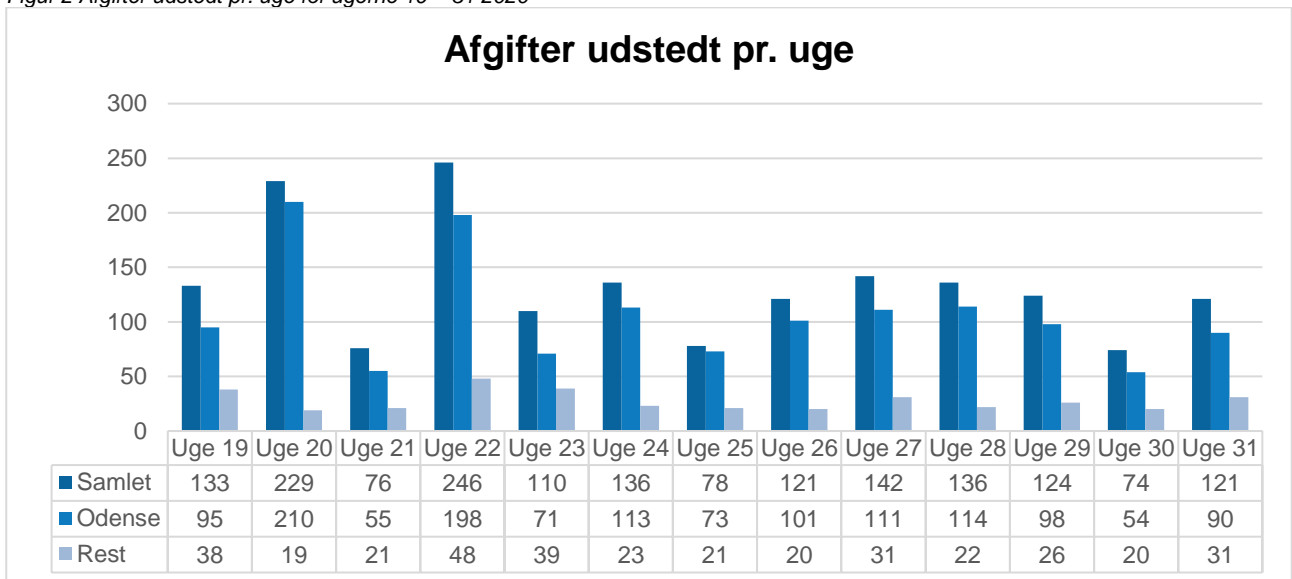


Snydeprocenten er udtryk for antallet af udstedte kontrolafgifter set i forhold til antal kontrollerede passagerer.

I 2019 var snydeprocenten ca. 1,5 %. Den steg i begyndelsen af 2020 inden Corona-perioden til 2-2,5 %. Som det ses af figur 1, kom der en stigning i forbindelse med Coronaperioden, hvor der ikke var kontroller i busserne, og der ikke kunne betales kontant. Der er herefter sket et gradvist fald i snydeprocenten hen mod niveauet lige inden Corona-perioden.

I figur 2 nedenfor ses antallet af udstedte afgifter. Der er i gennemsnit udstedt 133 afgifter pr. uge i perioden, hvilket svarer til antallet af afgifter i uge 19. Tendensen hen over perioden er ikke entydig, men dog med en nedadgående udvikling sidst i perioden.

Figur 2 Afgifter udstedt pr. uge for ugerne 19 – 31 2020

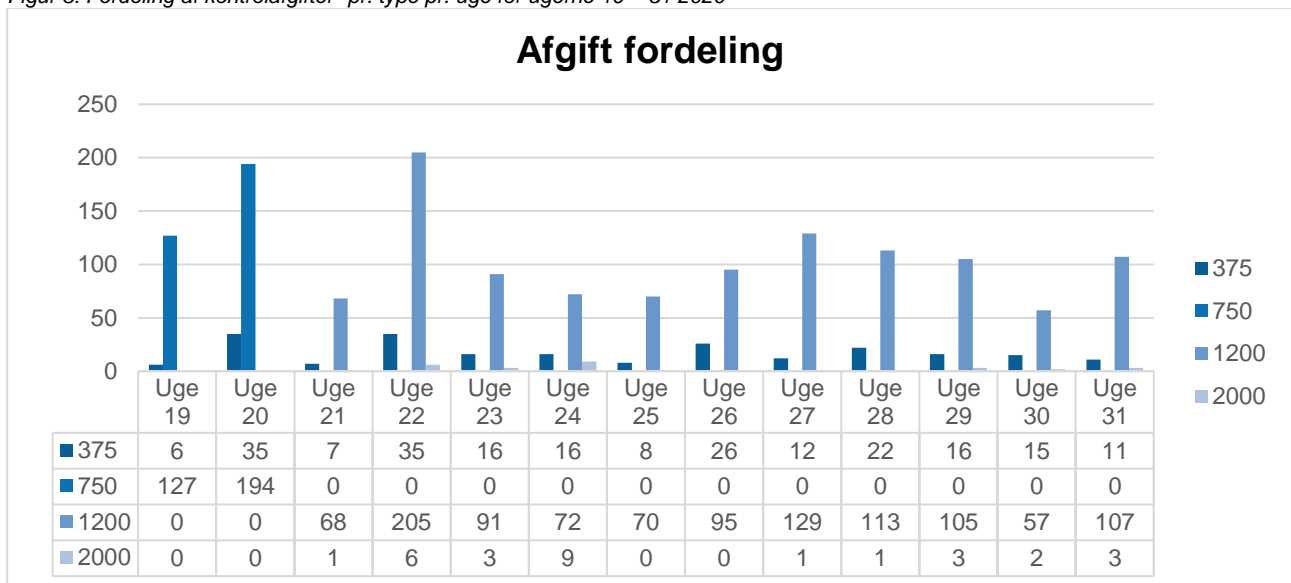


Kontrolafgifternes fordeling på typer hen over perioden vises i figur 3:

- kontrolafgifter til børn er let forhøjede
- kontrolafgifter til voksne er let forhøjede
- antallet af politi-tilkald er normalt med et niveau på 1-3 pr. uge

Det bemærkes også i denne forbindelse, at ugerne 28 – 31 er ferieuger og derfor atypiske.

Figur 3: Fordeling af kontrolafgifter\* pr. type pr. uge for ugerne 19 – 31 2020



\* Forklaring:

- 375 kr. er normal kontrolafgift til børn 15 år og derunder
- 750 kr. er normal kontrolafgift til voksne
- 1200 kr. er forhøjet kontrolafgift til voksne
- 2000 kr. er forhøjet kontrolafgift til voksne, hvor det har været nødvendigt at tilkalde politiet ifm. kontrollen

Samlet vurdering:

Overordnet viser tallene en faldende tendens mod mere normale niveauer, om end der for ugerne 28 – 31 er tale om ferieuger, der kan være atypiske.

Formålet med hensyn til at påvirke snydeprocenten er derfor i nogen grad lykkedes.

Formålet med hensyn til at påvirke den uacceptable situation med hensyn til behov for tilkaldelse af politiet er lykkedes med de nuværende op til 3 tilkald pr. uge i den sidste del af perioden.

Det vurderes samlet, at formålet med de forhøjede kontrolafgifter er opfyldt i væsentlig grad og det anbefales, at FynBus vender tilbage til de normale takster for kontrolafgifter.

Der vil blive fremlagt opdaterede tal i mødet.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- FynBus vender tilbage til de normale takster for kontrolafgifter.

**Vedtagelse:**

## 5. HANDICAPKØRSEL TIL SYDTRAFIK

### Resume:

I forbindelse med etablering af nye vilkår for handicapkørslen, hvor det blev muligt at køre med flextrafik i bil til Sydtrafik, blev det aftalt at evaluere ordningen efter 6 måneder. Grundet de særlige forhold Corona-pandemien har medført i Danmark indstilles det, at evalueringen udskydes. Der gives en status for anvendelsen af ordningen indtil nu.

### Sagsfremstilling:

Den 2. februar 2020 blev der indført nye vilkår for handicapkørsel i FynBus' regi. De nye vilkår indebar:

1. Forhøjelse af minimumspris pr. rejse fra 30 kr. til 40 kr. for 10 km
2. En prisforhøjelse på kilometertaksten fra 2,50 kr. til 4,00 kr.
3. En forhøjelse af maksimalpris pr. rejse fra 100 kr. til 150 kroner
4. Mulighed for at blive transporteret imellem alle adresser i Region Syddanmark uden at rejsen inkluderer et andet kollektivt trafiktilbud.

I forbindelse med indførelsen af de nye vilkår blev det aftalt, at der skulle foretages en første evaluering af ændringerne efter 6 måneders drift.

Med Corona-pandemien og de efterfølgende restriktioner blev der indført retningslinjer og anbefalinger, der har medført en begrænset anvendelse af handicapkørselsordningen. Der redegøres nedenfor for anvendelsen af handicapkørsel til Sydtrafik, i perioden februar til juli 2020

I tabel 1 vises aktiviteten i handicapkørslen 2020 i procent set i forhold til 2019. Det ses her, at februar måned 2020 havde et normalt omfang mht. anvendelse af ordningen svarende til 104 %, hvorefter der i marts til juli måned er sket et fald til 13 % i marts stigende til 79 % i juli måned. Den samlede aktivitet i perioden i 2020 udgjorde 55 % af aktiviteten i samme periode i 2019.

Tabel 1: Aktiviteten for handicapkørsel 2020 i procent af kørslen i 2019.

FynBus			
Handicaprejser			
	Aktivitet (antal rejser)		Aktivitetsindeks (2019=100)
	2019	2020	
Februar	9.880	10.227	104
Marts	7.359	990	13
April	11.023	2.067	19
Maj	11.251	4.855	43
Juni	10.418	6.984	67
Juli	9.093	7.192	79
<b>Total</b>	<b>59.024</b>	<b>32.315</b>	<b>55</b>

Tabel 2 nedenfor viser hvor mange rejser under handicapkørselsordningen, der er foretaget i de fynske kommuner og Langeland til eller fra adresser i Sydtrafiks område i perioden februar 2020 til og med juli 2020.

Tabel 2: Antal kørsler på Handicapordningen til og fra Sydtrafiks område februar – juli 2020.

FynBus. Handicapkørsel. Kørsel til Syd- og Sønderjylland. Februar-August. 2020 vs 2019													
År	Rejsetype	Assens	Faaborg-Midtfyn	Kerteminde	Langeland	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Odense	Svendborg	Ærø	Subtotal	Total p. å.
2019	Kørsel direkte	0	0	0	0	175	0	0	0	0	0	175	318
	Landsdækkende rejser	0	13	34	0	57	2	0	37	0	0	143	
2020	Kørsel direkte	10	19	23	9	107	9	7	59	23	3	269	305
	Landsdækkende rejser	0	15	0	0	0	0	0	21	0	0	36	

Der ses i tabel 2 et mindre fald fra i alt 318 til 305 kørsler fra 2019 til 2020 samt en stor spredning i antallet af kørsler fra de forskellige destinationer på Fyn og Langeland.

Tabel 3 nedenfor viser hvor mange ture der har nået maksimumsprisen på 150 kroner i perioden februar 2020 til og med juli 2020. Der har i alt været tale om 569 ture med maksimumpris.

Tabel 3: Antal ture med maksimumpris pr. kommune februar til juli 2020.

Handicapkørsel. Rejser med maksimumspris. Antal ture Feb-Jul 2020									
Assens	Faaborg Midtfyn	Kerteminde	Langeland	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Odense	Svendborg	Ærø
37	62	46	58	55	31	26	155	97	2

På baggrund af periodens meget atypiske karakter, se tabel 1, indstilles det at udskyde en evaluering af den nye handicapordning, til der er mulighed for at foretage evalueringen baseret på en normalsituation. Vurdering af normalsituation foretages løbende, men det forventes at kunne ske ultimo 2020.

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Evalueringen af handicapordningen udskydes til ultimo 2020.

#### Vedtagelse:

**SAG TIL DRØFTELSE:****6. REKLAMER PÅ OG I BUSSE****Resumé:**

På FynBus' bestyrelsesmøde den 13. december 2019 blev retningslinjerne for reklamer i og på busserne drøftet. På baggrund heraf blev administrationen bedt om at udarbejde et oplæg til drøftelse af forskellige muligheder for at håndtere reklamer. Administrationen fremlagde på bestyrelsesmødet den 24. januar 2020 fem modeller for regelsæt vedrørende reklamer i og på busser. Det blev besluttet, at notatet skulle sendes til kommuner og region med henblik på evt. bemærkninger, stillingtagen til de opstillede modeller for brug af reklamer og generelt til brugen af reklamer på og i busser.

**Sagsfremstilling:**

På FynBus' bestyrelsesmøde den 13. december 2019 blev retningslinjerne for reklamer i og på busserne drøftet. På baggrund heraf blev administrationen bedt om at udarbejde et oplæg til drøftelse af forskellige muligheder for at håndtere reklamer.

Administrationen fremlagde på bestyrelsesmødet den 24. januar 2020 notat af 3. januar 2020 vedr. "Ændringer i retningslinjer for reklame i og på busserne i FynBus" fem modeller for regelsæt vedrørende reklamer i og på busser, se bilag 5.1.

Kommuner og region har nu haft lejlighed til at vende tilbage med bemærkninger og stillingtagen til de fem opstillede modeller for reklamer i og på busserne:

- Model 1: Nuværende regelsæt fastholdes
- Model 2: Nuværende regelsæt fastholdes med skærpede retningslinjer for brugen af kommercielle reklamer
- Model 3: Der tillades ikke reklamer inde i bussen (infoskærme og hængeskilte)
- Model 4: Der tillades ikke brug af reklamer hverken i eller på busserne
- Model 5: Den enkelte kommune bestemmer selv

Bemærkninger fra kommuner og region er samlet i notatet "Opsummering af tilbagemeldinger fra kommuner og region", se vedlagte bilag 5.2. Nuværende regler ses i vedlagte bilag 5.3: "Nuværende retningslinjer for reklamer i busserne".

Af de tilbagemeldinger, der er kommet fra kommuner og region, kan udledes, at kommuner og region anbefaler, at man lægger sig fast på enten model 1 eller model 2.

Ingen af kommunerne eller regionen har ønsket at anbefale de øvrige modeller, og dermed har man også fravalgt muligheden for at helt at forbyde brugen af reklamer, samt muligheden for selv at bestemme.

Kommunerne og region anbefaler således Model 1 eller Model 2.

- Model 1: Nuværende regelsæt fastholdes
- Model 2: Nuværende regelsæt fastholdes med skærpede retningslinjer for brugen af kommercielle reklamer

Hvor en fastholdelse af nuværende regelsæt (Model 1) ikke forventes at have nogen økonomisk effekt, vil valget af model 2 kunne have en økonomisk effekt.

For de eksisterende kontrakter er der ikke umiddelbart mulighed for, at FynBus kan ændre i, hvilke reklamer der tillades. Hvis FynBus ønsker sådanne ændringer, vil det kunne betragtes som en forringelse af kontraktens vilkår, hvorfor FynBus må forventes at skulle indgå i forhandling med entreprenøren om kompensation for tabet.

Model 2 vil kunne indføres i forbindelse med kommende udbud. Der må forventes en økonomisk effekt af indførelse af skærpede retningslinjer for brug af kommercielle reklamer.

Ved indførelse af Model 2 fra kommende udbud, vil der i en periode være nogle kontrakter, der skal administreres efter Model 1 og andre efter Model 2.

### **Opsummering af høring fra kommuner og region**

#### Model 1: Nuværende model

Nordfyn, Middelfart, Langeland, Nyborg og Kerteminde Kommuner samt Region Syddanmark anbefaler model 1. Regionen anfører her, at den gerne vil have retningslinjerne forelagt på ny, når det bliver aktuelt ved kommende udbud.

#### Model 2: Nuværende model med skærpede retningslinjer

Assens, Odense og Svendborg Kommuner foretrækker model 2 med skærpede retningslinjer:

- Assens Kommune anbefaler at overgå til model 2 ved indgåelse af nye kontrakter, og anbefaler, at der i de skærpede retningslinjer blandt andet bør indgå principper for reklamer målrettet børn og unge.
- Odense Kommune mener overordnet set at vurderingen af reklamer bør ligge i trafikselskabets regi. Punktet har, udover at have været drøftet i By- og Kulturudvalget, også været drøftet i Beskæftigelses- og Socialforvaltningen. Herfra anbefaler man et skærpet tilsyn med reklamerne, da de ses af alle befolknings- og aldersgrupper, også børn, unge og psykisk sårbare. Udvalget foreslår at der nedlægges forbud mod reklamer for kvik-lån, spil, plastikkirurgi og rusmidler.
- Endelig anbefaler Teknik- og Erhvervsudvalget i Svendborg Kommune model 2 med skærpede retningslinjer for brugen af kommercielle reklamer.

Kerteminde Kommune har meddelt, at man subsidært kan støtte Model 2, hvis øvrige kommuner støtter denne.

Ved udsendelse af dagsordenen mangler endnu tilbagemelding fra Faaborg-Midtfyn, der har udvalgs møde den 20. august.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller at:

- Bestyrelsen drøfter sagen.

#### **Vedtagelse:**



**Bilag:**

- Bilag 6.1 Notat Ændringer i retningslinjer for reklamer i og på busserne.
- Bilag 6.2 Notat Høringssvar fra kommuner og region.
- Bilag 6.3 Notat Nuværende retningslinjer for reklamer i busserne.

**SAGER TIL ORIENTERING:**

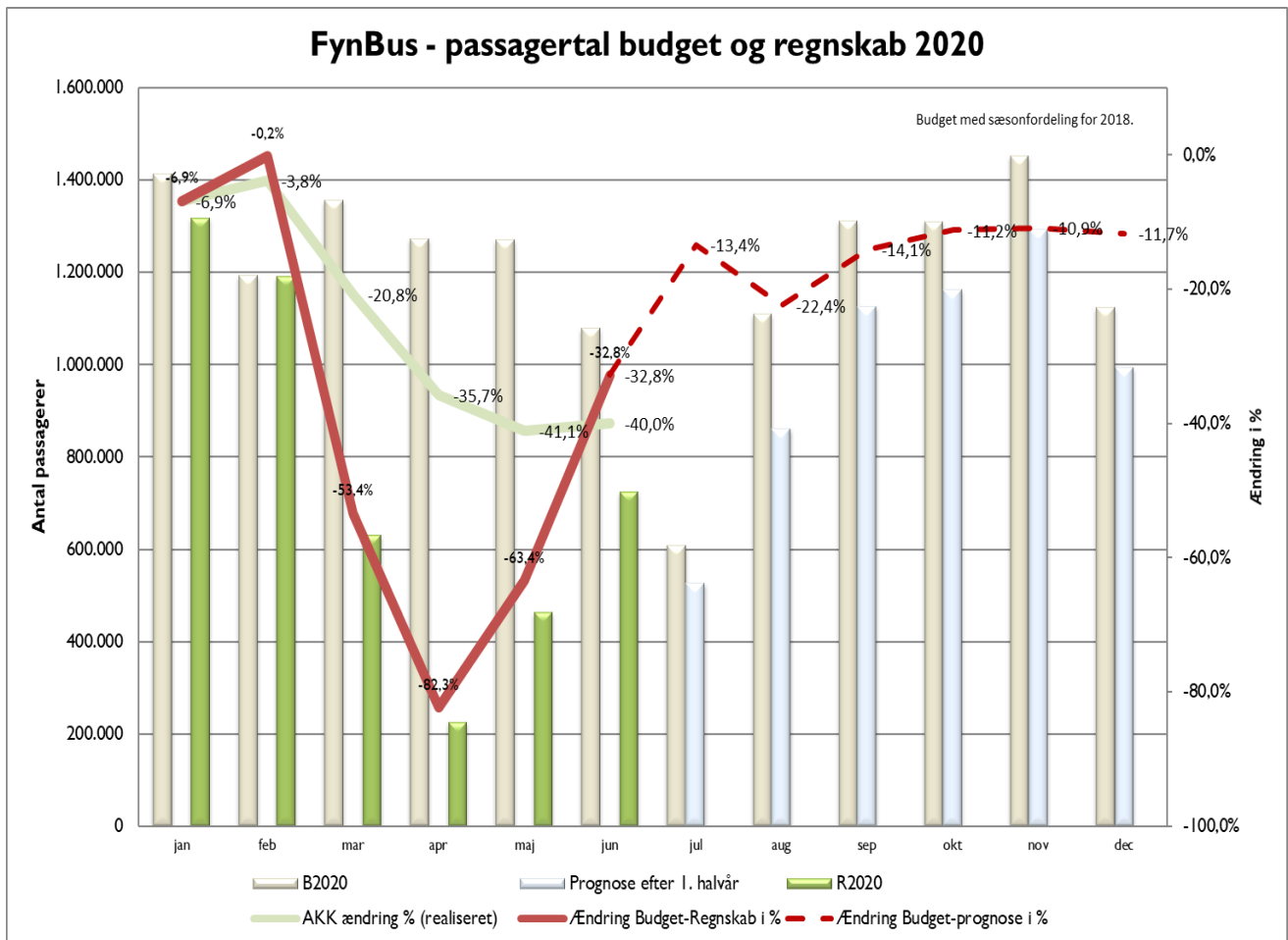
**7. PASSAGERSTATISTIK FOR CORONA-PERIODEN OG FREMOVER SAMT CORONA-KOMPENSATION**

**Resumé:**

FynBus har i forbindelse med Covid-19 restriktionerne på samfundet og den kollektive trafik oplevet et kraftigt fald i passagertallet. I forbindelse med udarbejdelse af forventet regnskab 2020 efter 2. kvartal, budget 2021 samt indrapportering til Trafikselskaberne i Danmark har FynBus vurderet forventningerne til passagertallet i 2020, 2021 og 2022. Samtidigt er realiseret passagertal for 1. halvår 2020 udarbejdet. Forventningerne til det samlede passagertal for 2020 er et fald på 27,5 % fra 14,5 mio. passagerer i 2019 til 10,5 mio. passagerer i 2020. Prognosen er behæftet med høj grad af usikkerhed grundet uvished om udviklingen af Covid-19 fremadrettet.

**Sagsfremstilling:**

I nedenstående tabel ses udviklingen i realiseret passagertal for 1. halvår 2020 samt prognose for 2. halvår 2020 i forhold til budgetteret passagertal 2020. Nedlukningen af Danmark 11. marts 2020 betød et passagerfald i marts 2020 på 53,4 % i forhold til 2019 og nåede et passagerfald i april på 82,3 % i forhold til 2019. Efter genåbningens fase 1-3 er passagererne løbende vendt tilbage til den kollektive trafik, hvor resultatet af passagertallet for juni måned viser et passagerfald på 32,8 % i forhold til 2019.



Juli måneds passagertal foreligger endnu ikke. FynBus kan i tællinger i busserne for de regionale ruter og bybusserne i Odense se en fortsat bedring i juli. På baggrund heraf har FynBus lavet prognose med forventning om bedring i passagertallet i 2. halvår 2020 gående mod et passagerfald i december 2020 på 10,9 % i forhold til 2019.

FynBus er i løbende dialog med de øvrige trafikselskaber for at følge udviklingen. Den seneste tids udvikling i smittetal og anbefalinger i kollektiv trafik er ikke indarbejdet i denne prognose. FynBus vil løbende opdatere prognosen og informere bestyrelsen om væsentlige ændringer i udvikling og forventninger.

### Corona-regningen

Der blev 17. juni 2020 indgået aftale mellem regeringen, KL og Danske Regioner om håndtering af de regionale trafikselskabers økonomiske konsekvenser som følge af COVID-19. Aftalen betyder, at FynBus kompenseres for de afledte merudgifter og mindreindtægter som følge af Covid-19 i forhold til budget 2020 på bus og flextrafik. Mindreudgifter i forhold til budget 2020 på bus og flextrafik modregnes. I praksis betyder det, at ejerne i FynBus kompenseres for tabet på busområdet, men modregnes i besparelsen på flextrafik. Ejerne skal derfor forvente, at budgetterne for 2020 på bus og flextrafik realiseres, medmindre afvigelse kan dokumenteres ikke at være Corona-relaterede og derved almindelige budgetafvigelser. Trafikselskaberne er i dialog med Staten omkring revisionsinstruks til opgørelse af Corona-regningen. Principperne foreligger derved ikke endeligt endnu.

FynBus har sammen med de øvrige trafikselskaber opgjort de nuværende forventninger til Corona-regningen. Den samlede regning i alle trafikselskaber lyder på busområdet på 971 mio. kr. heraf 68 mio. kr. for FynBus. I kompensationen på busområdet forventer FynBus på nuværende tidspunkt, at 19,2 mio. kr. i mindreudgift på flextrafik modregnes, hvorefter den endelige forventede kompensation forventes at blive 48,8 mio. kr.

Regeringen, KL og Danske regioner er på nuværende tidspunkt i gang med forhandlinger om aftale for den kollektive trafik for 2021. Det er derfor endnu uvist om trafikselskaberne kan forvente kompensation i 2021. FynBus kalkulerer samlet set med passagerindtægter på 92 % af niveauet fra 2019 i budget 2021 mens forventningerne til 2022 er 95 %. Trafikselskaberne i Danmark har udarbejdet covernotat til indmeldelsen af Corona-regningen.

Covernotatet og aftalen mellem regeringen, KL og Danske Regioner er vedlagt som bilag.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen,

- Tager orientering til efterretning

### Vedtagelse:

### Bilag:

Bilag 7.1 Coronaregningen – Covernotat.  
 Bilag 7.2 Aftale mellem regeringen, KL og Danske Regioner om håndtering af de regionale trafikselskabers økonomiske konsekvenser som følge af COVID-19.

## 8. REGIONALT R-BUSNET

### Resume:

*Projektet Analyse af det regionale busnet på Fyn har til formål at skabe et optimeret og sammenhængende regionalt busnet på Fyn. Der gennemføres blandt andet en analyse af passagerdata, rejsemønstre mm. Projektet er igangsat og forventes færdigt medio 2022.*

### Sagsfremstilling:

FynBus har igangsat et arbejde med at skabe et optimeret og sammenhængende trafiksystem på Fyn og samtidig sikre, at de regionale busruter er et reelt konkurrencedygtigt alternativ for pendlere og ærinderejsende på Fyn. Projektet skal resultere i en ny køreplan for den regionale buskørsel i 2. halvår 2021, samtidigt med den fulde implementering af det nye bybusnet i Odense. Baggrunden for projektet er blandt andet, at der er et faldende passagertal i de regionale busser.

Cowi har på baggrund af implementering af R-busnettet i Region Sjælland udarbejdet en rapport med anbefaling for en tilsvarende udrulning af konceptet på Fyn – jf. rapporten ”Fremtidigt Regionalt Busnet på Fyn”. En implementering af et R-busnet skal være med til at sikre passagerfremgang i den regionale kollektive trafik i en situation, hvor en række store udviklingsprojekter vil ændre vilkårene for transportefterspørgslen på Fyn, herunder både Odense Letbane i 2021 samt Nyt OUH i 2022/23.

I projektet foretages analyse af bl.a. passagerdata, markedsanalyser, rejsestrømme, mv. med henblik på at evaluere det nuværende regionale busnet og evt. komme frem til anbefalinger til ændringer til dette, herunder implementering af R-busnet og omprioritering af ressourcer i form af nedlæggelse af afgange, del-ruter, ruter, eller lignende.

Projektet forløber i følgende faser:

- Fase 1: 2. – 3. kvartal 2020
  - o Opdatering af data-grundlag ift. rapport fra 2017
  - o Vurdering om tilgængeligt data er tilstrækkelig og eventuel indsamling af manglende data
- Fase 2: 3. – 4. kvartal 2020
  - o Analyse af markedspotentialet på Fyn
  - o Kalkulationer af potentielle løsninger - omkostninger, dækning og rejsetid
  - o Præsentationen af løsninger til styregruppe, kommunerne og virksomheden
  - o Beslutning vedr. hvilken løsning der skal implementeres
  - o Beslutning vedr. finansiering af den valgte løsning
  - o Forberedelse af politisk behandling af indstilling til fremtidig løsning
- Fase 3: 1. kvartal 2021 – 4. kvartal 2021
  - o Udarbejdelse og implementering af revideret køreplan
  - o Markedsføring og kampagne for R-busnet
- Fase 4: 1. – 2. kvartal 2022
  - o Evaluering og Effektmåling - rapport

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

### Vedtagelse:

## 9. MEDDELELSER

- Klagenævnet for udbud
- Kontanter i bussen/flextrafik

## 10. EVENTUELT

---

Formand  
Morten Andersen

---

Næstformand  
Poul Andersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Bo Libergren

---

Bestyrelsesmedlem  
Flemming Madsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Kristian Nielsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Jesper Hempler

---

Bestyrelsesmedlem  
Jan Ole Jakobsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Albert Pedersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Regitze Tilma

---

Bestyrelsesmedlem  
Leif Rothe Rasmussen

---

Bestyrelsesmedlem  
Anders W. Berthelsen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen

## Vedtægter for Trafikselskabet FynBus

af ~~23. april 2019~~ **20. august 2020**

---

### Præambel

Region Syddanmark etablerer et trafikselskab, der dækker Assens Kommunes, Faaborg-Midtfyn Kommunes, Kerteminde Kommunes, Langelands Kommunes, Middelfart Kommunes, Nordfyns Kommunes, Nyborgs Kommunes, Odense Kommunes og Svendborg Kommunes område.

Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

### Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er FynBus

Stk. 2. Selskabet er beliggende i Odense Kommune.

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5) privatbaner.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestedstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikselskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5. Selskabet kan endvidere samarbejde med andre trafikselskaber om opgaver, som trafikselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikselskabers områder.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

### Repræsentantskabet

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver deltagende kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2. Er en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt. Der afholdes ekstraordinært repræsentantskabsmøde, når 3 kommuner har fremsat skriftlig anmodning herom.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

### Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på ~~9~~ ~~X~~ ~~11~~ medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet i Region Syddanmark, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og 6 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10 samt 1 medlem fra hver deltagende kommune.



Stk. 2. Selskabet har ansøgt Transport- og Boligministeriet om tilladelse til udvidelse af selskabets bestyrelse på baggrund af lov om trafikelskaber § 2, stk. 1, 3. pkt. Ansøgningen blev godkendt pr. 16. marts 2020, hvormed alle deltagende kommuner er repræsenteret i selskabets bestyrelse.

Selskabet ledes herefter af en bestyrelse på 11 medlemmer.

~~§ 15. For de bestyrelsesmedlemmer, der er udpeget af repræsentantskabet, vælger repræsentantskabet efter reglerne i § 14 to fælles suppleanter, som i den rækkefølge, hvori de er valgt, indtræder i tilfælde af medlemmernes forfald.~~

~~Stk. 2. For hvert af de øvrige bestyrelsesmedlemmer vælges efter reglerne i § 14 en suppleant, som indtræder i tilfælde af medlemmets forfald.”Udgået.~~

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere er deltagende i selskabet, jf. § 10, stk. 1.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og næstformand.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinjerne for finansiering af selskabet, jf. § 27, stk. 4.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har et regionsrådsmedlem af bestyrelsen eller, hvis et regionsråd har flere medlemmer, disse medlemmer i forening vetoret, for så vidt angår beslutninger om retningslinjerne for finansieringen af selskabet, jf. § 27, stk. 4.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikelskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

- 1) retningslinjer for selskabets finansiering, jf. § 27, stk. 4
- 2) årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28,29 og 30, stk. 2,
- 3) forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
- 4) takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift

- 5) rejseregler,
- 6) trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
- 7) udbudsstrategier,
- 8) regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 5,
- 9) overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
- 10) medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
- 11) kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
- 12) fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
- 13) udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
- 14) valg af sagkyndig revision,
- 15) forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
- 16) sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

## Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

*Stk. 2.* Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

*Stk. 3.* Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

*Stk. 2.* Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

## Finansiering

§ 27. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel, jf. lovens § 3, stk. 2”.

*Stk. 2.* De deltagende kommuner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter og udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere.

*Stk. 3.* En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

*Stk. 4.* Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering.

## Regnskab og budget

§ 28. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og

frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

*Stk. 2.* Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår.

*Stk. 3.* Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 29. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

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

*Stk. 2.* Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabs godkendelse.

*Stk. 3.* Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

*Stk. 4.* Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

## Tilsyn

§ 31. Tilsyn med selskabet varetages af Ankestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Beslutninger om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

*Stk. 2.* Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

## Tegningsregel

§ 33. Selskabet tegnes af bestyrelsens formand eller næstformand i forening med selskabets direktør eller af den samlede bestyrelse.

## Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 34. Vedtægten træder i kraft den ~~23. april 2019~~ 20. august 2020.

*Stk. 2.* Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af Transport-, ~~Bygnings- og Bolig~~ministeren og ~~Økonomi~~Social- og Indenrigsministeren.

## Forretningsorden for bestyrelsen for Trafikselskabet FynBus af 20. august 2020

I medfør af § 16 i vedtægter af [20. august 2020](#) fastsættes denne forretningsorden for bestyrelsen for Fynbus ("Selskabet").

### 1. Bestyrelsen

1.1 På det første møde i en funktionsperiode vælger bestyrelsen sin formand og næstformand.

1.2 I formandens fravær udøver næstformanden de beføjelser, som i denne forretningsorden er tillagt formanden.

1.3 Når formanden får meddelelse om eller på anden måde kendskab til, at et bestyrelsesmedlem vil være forhindret i at varetage sit hverv i en forventet periode af mindst 1 måned, indkaldes [kommunens/regionens](#) suppleanter til [repræsentantskabet/bestyrelsen](#) til det førstkomende møde i bestyrelsen. Når medlemmet på ny kan varetage sit hverv, udtræder suppleanten af bestyrelsen.

1.4 Selskabets direktion fungerer som sekretariat for bestyrelsen.

### 2. Bestyrelsens opgaver

2.1 Bestyrelsen har det overordnede ansvar for Selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

2.2 Bestyrelsen skal sikre, at Selskabet drives i overensstemmelse med lovgivningen og vedtægterne.

2.3 Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om forhold, som er omfattet af vedtægternes § 21.

2.4 Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. september forud for det pågældende regnskabsår.

### 3. Bestyrelsesmøder

3.1 Bestyrelsen afholder [som udgangspunkt](#) møde ~~1~~ gang om måneden.

3.2 På bestyrelsesmødet i [oktober-december](#) og på det første møde i en funktionsperiode fastsættes mødedatoer for det kommende år.

3.3 Ekstraordinære bestyrelsesmøder afholdes efter formandens bestemmelse, eller når det begæres af 3 bestyrelsesmedlemmer eller af revisor. Ekstraordinære bestyrelsesmøder indkaldes skriftligt og – så vidt muligt – med mindst 8 dages varsel.

3.4 Formanden leder bestyrelsesmøderne.

#### 4. Dagsorden

4.1 Forslag til dagsorden for ordinære møder skal sende til Selskabet eller formanden i så god tid, at emnet kan optages på dagsordenen.

4.2 Forslag til dagsorden for ekstraordinære møder skal sendes til Selskabet eller formanden senest 3 dage efter, at indkaldelsen er udsendt.

4.3 Dagsorden med bilag sendes senest 4 dage før et bestyrelsesmøde til medlemmerne. Dog kan en tillægsdagsorden i helt særlige tilfælde sendes til bestyrelsen, således at den er medlemmerne i hænde senest et døgn inden mødets afholdelse.

4.4 Dagsorden sendes til orientering til regionsrådet og de 10-9 kommuner, bestyrelsens suppleanter og medlemmer af repræsentantskabet, der ikke er medlemmer af bestyrelsen.

Kommenterede [F1]: Se første note.

4.5 ~~Dagsordenen~~ Dagsordenen offentliggøres i overensstemmelse med den af bestyrelsen vedtagne kommunikationsstrategi.

#### 5. Beslutninger

5.1 Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutninger.

5.2 Beslutninger træffes ved stemmeflertal, medmindre andet følger af lovgivningen eller af vedtægterne.

5.3 Beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab kræver 2/3 flertal, jf. dog vedtægternes § 1820, 3. punktum.

5.4 Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinierne retningslinjerne for finansiering af Selskabet, jf. vedtægternes § 19, 2. punktum.

5.5 Formanden kan på bestyrelsens vegne afgøre almindelige løbende sager, der ikke tåler opsættelse eller giver anledning til tvivl.

#### 6. Beslutningsprotokol

6.1 Bestyrelsens beslutninger indføres i en beslutningsprotokol, der efter hvert møde underskrives af de medlemmer, der har deltaget i mødet.

6.2 Et medlem, der har deltaget i mødet, kan forlange sin afvigende mening kort indført i beslutningsprotokollen og ved sager, som skal behandles af en anden myndighed, kræve, at myndigheden gøres bekendt med indholdet af protokollen. Medlemmet kan ved sagens fremsendelse til myndigheden ledsage denne med en begrundelse for sit standpunkt.

6.3 Senest 14 dage efter mødets afholdelse sendes udskrift af beslutningsprotokollen til orientering til regionsrådet og de 10-9 kommuner, bestyrelsens suppleanter og medlemmer af repræsentantskabet, der ikke er medlemmer af bestyrelsen.

Kommenterede [F2]: Det gør vi ikke i dag. Altså sender til fx Poul Andersens suppleant?

~~28. januar 2010~~ 20. august 2020

J.nr.: [nyt i.nr.]

FYNBUS

6.4 Bestyrelsesprotokollen offentliggøres i overensstemmelse med den af bestyrelsen vedtagne kommunikationsstrategi.

## 7. Underudvalg

7.1 Bestyrelsen kan nedsætte underudvalg og arbejdsgrupper til varetagelse af særlige opgaver og arbejdsområder. Bestyrelsen bestemmer i det enkelte tilfælde sammensætningen af udvalget eller arbejdsgruppen.

## 8. Offentlighed

8.1 Bestyrelsens møder er lukkede.

8.2 Bestyrelsen kan tillade personer, der er ansat af Selskabet, at overvære behandlingen af sager for lukkede døre. Bestyrelsen kan tillade andre personer at overvære en sags behandling for lukkede døre, når det har betydning for sagens behandling.

~~8.3 Bestyrelsens suppleanter kan medvirke i bestyrelsens møder, seminarer mv. Suppleanter har taleret men ikke stemmeret. Suppleanter kan ikke ansvarliggøres for bestyrelsens beslutninger jf. vedtægternes § 20-22, om bestyrelsens overordnede ansvar.~~

**Kommenterede [F3]:** Ikke relevant, hvis vi tænker på suppleanter til bestyrelsen (ikke fra repræsentantskabet). Vi ved heller ikke nødvendigvis hvem det er.

## 9. Habilitet

9.1 Et medlem skal underrette formanden, hvis der foreligger forhold, der kan give anledning til tvivl om hans habilitet.

9.2 Bestyrelsen træffer beslutning om, hvorvidt et medlem har en sådan interesse i en sag, at han er udelukket fra at deltage i bestyrelsens forhandling og afstemning om sagen.

## 10. Meddelelser

10.1 Meddelelser til bestyrelsens medlemmer kan ske ved elektronisk post.

10.2 Medlemmerne skal oplyse elektronisk postadresse til Selskabet og løbende ajourføre denne.

## 11. Ikrafttræden

11.1 ~~Forretningsordnen~~ Forretningsordnen træder i kraft ved vedtagelsen.

\*\*\*\*\*

Således vedtaget på Selskabets bestyrelsesmøde den ~~28. januar 2010~~ 20. august 2020.

28. januar 2019 20. august 2020

J.nr.: [nyt i.nr.]

**FYNBUS**

## Bestyrelsen

---

<u>Formand</u>	<u>Næstformand</u>
Morten Andersen	Poul Andersen

---

<u>Bestyrelsesmedlem</u>	<u>Bestyrelsesmedlem</u>
Bo Libergren	Flemming Madsen

---

<u>Bestyrelsesmedlem</u>	<u>Bestyrelsesmedlem</u>
Kristian Nielsen	Jesper Hempler

---

<u>Bestyrelsesmedlem</u>	<u>Bestyrelsesmedlem</u>
Jan Ole Jakobsen	Albert Pedersen

---

<u>Bestyrelsesmedlem</u>	<u>Bestyrelsesmedlem</u>
Regitze Tilma	Leif Rothe Rasmussen

---

<u>Bestyrelsesmedlem</u>	<u>Direktør</u>
Anders W. Berthelsen	Carsten Hyldborg Jensen

# NOTAT

## ÆNDRINGER I RETNINGSLINJER FOR REKLAMER I OG PÅ BUSSENE I FYNBUS

3. januar 2020

J.nr.: 201508-12741

MBK

### OPLÆG TIL DRØFTELSE AF EVT. ÆNDRINGER AF RETNINGSLINJER FOR REKLAMER PÅ BUSSENE

Ifølge FynBus' kontrakt med entreprenører, har entreprenørerne retten til at sælge reklameplads på busser. Indtægterne ved salg af reklameplads tilfalder således entreprenørerne. I lighed med andre trafikselskaber og tilsvarende for f.eks. læskure, som kommunen har ansvaret for, har FynBus fastsat et regelsæt, der tager hensyn til, at busser hører til i det offentlige rum, og at reklamer på busser derfor er særligt eksponerede. Regelsættet fremgår af FynBus' kontrakt med entreprenørerne, og entreprenørerne har ansvaret for, at dette regelsæt overholdes.

Af regelsættet fremgår bl.a. følgende:

*"Som norm for reklamernes udformning gælder det internationale reklamekodeks.*

*Pornografi, propaganda, samt reklame af polemisk art må ikke forekomme. Det er FynBus der træffer afgørelse om, hvorvidt en reklame er pornografisk, propaganda eller af polemisk art.*

*Politiske reklamer for et enkelt parti eller en organisation må ikke udgøre mere end 25 % af reklamepladserne i maksimum to uger ad gangen.*

*FynBus kan modsætte sig påsætning af en reklame, ønske en reklame ændret eller forlange den nedtaget, hvis reklamen er i strid med ovenstående.*

*Entreprenør skal i givet fald underrettes snarest muligt herom. Eventuelle tab eller mindre indtægter foranlediget heraf er FynBus uvedkommende."*

I forlængelse af tidligere notat af 14. august 2015 og efterfølgende drøftelser i FynBus' bestyrelse, skitserer dette notat forskellige muligheder for at afgrænse omfanget og/eller karakteren af reklamer i FynBus-regi.

- Model 1: Nuværende regelsæt fastholdes
- Model 2: Nuværende regelsæt fastholdes med skærpede retningslinjer for brugen af kommercielle reklamer
- Model 3: Der tillades ikke reklamer inde i bussen (infoskærme og hængeskilte)
- Model 4: Der tillades ikke brug af reklamer
- Model 5: Den enkelte kommune bestemmer selv



For hver model beskrives de forventede økonomiske konsekvenser, og fordele og ulemper vurderes.

### **Model 1 – Nuværende regelsæt fastholdes.**

I FynBus' nuværende regelsæt for reklamer i og på busserne, stilles der krav om at reklamerne overholder det internationale reklamekodeks. Dette medfører at reklamerne skal efterkomme bestemte overordnede hensyn i deres indhold og udformning, samt skal iagttage en række skærpede krav overfor bestemte persongrupper, som fx børn/unge, religiøse grupper og lignende. Det pågældende reklamekodeks anvendes ofte til fortolkning af markedsføringslovens begreb "god markedsføringsskik". Desuden forudsættes det for alle kontrakter, at entreprenøren overholder dansk lovgivning, herunder markedsføringslov, færdselslov mv.

#### *Økonomi:*

En fastholdelse af nuværende regelsæt forventes ikke at have nogen økonomisk effekt.

### **Model 2 – Nuværende regelsæt fastholdes med skærpede retningslinjer**

En anden mulighed, hvor anvendelse af reklamer bevares, men hvor brugen sker ud fra mere afgrænsede betingelser, er at indføre skærpede retningslinjer for selv udbuddet af reklamer. Her kunne en model være at følge Movias fremgangsmåde, hvori det hedder, at de ikke vil acceptere:

*"Reklamer i strid med trafikskabets forretningsmæssige/politiske interesser og kundehensyn."*

Her er den konkrete stillingtagen til tolerancen over for bestemte typer af reklame overladt til en administrativ praksis, der i første omgang er op til reklamebureauet, sammen med entreprenøren at vurdere om en given reklame er i strid med trafikskabets interesser. Hvis entreprenøren er i tvivl kan trafikskabets administration anmodes om en forhåndsgodkendelse af den reklame, der påtænkes anvendt.

Også i NT, Nordjyllands Trafikskab, har man netop besluttet at skærpe retningslinjerne, men den endelige formulering af de skærpede retningslinjer er endnu ikke på plads.

#### *Økonomi:*

Den økonomiske konsekvens ved denne model vil være en dokumenteret økonomisk compensation til entreprenøren, såfremt ændringen implementeres midt i en kontraktperiode. Såfremt ændringen implementeres ved et kontraktskifte vil den økonomiske konsekvens være afhængig af, hvilke typer reklamer, der tillades frem for andre. Den økonomiske konsekvens vil udelukkende være mærkbar i forhold til den endelige tilbudspris for kontraktperioden.

### **Model 3: Der tillades ikke reklamer inde i bussen (infoskærme og hængeskilte)**

En tredje løsning er at forbyde visning af indvendige reklamer i busserne, men hvor der stadig tillades reklamer uden på busserne. Der vil fortsat være infoskærme i busserne, men disse vil kun indeholde nyt fra trafikskab og eventuelle ejere (kommunerne eller regionen). Begrundelsen for en sådan løsning er at reklamer inden i bussen er meget synlige for de faste kunder, og derfor tiltrækker sig større opmærksomhed, mens reklamer uden på busser ses og opfattes af færre mennesker, og mere sporadisk. Til gengæld er reklamer uden på bussen synlige i det offentlige rum.

#### *Økonomi:*

På baggrund af erfaringer fra NT er det FynBus' opfattelse af indvendige reklamer ikke har en særlig stor markedsværdi – hverken for entreprenører eller mediebyureauer. Reklamerne vises kun kortvarigt og har ikke samme permanente synlighed som reklamerne på bussens ydersider. Entreprenørerne oplyser ikke specifikke beløb for indtjening vedr. reklamer i deres tilbudsgivning, hvorfor der ikke findes et præcist tal, der kan angive den økonomiske konsekvens, men NT vurderer at den estimerede økonomiske konsekvens for fjernelse af reklamer på infoskærmene i busserne ligger på kr. 2.750,- pr.- år pr. bus (ekskl. moms). For FynBus vedkommende vil det svare til et beløb i størrelsesordenen kr. 650-700.000 ekskl. moms årligt.

**Model 4: Der tillades ikke brug af reklamer**

FynBus kan vælge helt at fjerne muligheden for at sælge reklamer i og udenpå busserne. FynBus vil i givet fald være det første danske trafikselskab, der træffer en sådan beslutning, idet alle øvrige trafikselskaber tillader reklamer i og på busserne. Træffer FynBus sådan et valg midt i en kontraktperiode vil man skulle kompensere entreprenøren for et dokumenteret tab. Sker implementeringen af beslutningen ved indgåelse af ny kontrakt, forventes det også at have økonomiske konsekvenser. Se nedenfor.

*Økonomi:*

Sker beslutningen i forbindelse med indgåelse af en ny kontrakt, vil man kunne forvente at de afgivne tilbud vil være påvirkede af, at entreprenøren ikke har denne indtægtsmulighed. Som tidligere nævnt under de økonomiske konsekvenser for model 3 fremgår entreprenørernes indtægter ved salg af reklamer ikke af afgivne tilbud, men NT har lavet et estimat på de økonomiske konsekvenser i forhold til de forskellige bustyper og vurderer her reklameindtægterne som:

Bybusser: Kr. 25.250 pr. år pr. bus

Regionalbusser: Kr. 10.250 pr. år pr. bus

For FynBus vedkommende vil det svare til et beløb i størrelsesordenen 4 millioner kroner pr. år, fordelt med ca. 1,5 millioner kroner på de regionale ruter og ca. 2,5 millioner kroner på bybusserne/kommunale ruter.

**Model 5: Kommunen bestemmer selv**

Den femte model er at lade den enkelte kommune selv bestemme, hvorvidt der skal være reklamer i og på busserne samt hvilke retningslinjer, der skal gælde. På den måde er det den enkelte kommune, der træffer beslutningen, og som efterfølgende påføres de eventuelle afledte økonomiske konsekvenser. Hvor intet andet er aftalt, gælder FynBus' regelsæt for reklamer i og på busserne, men også her har kommunen mulighed for at beslutte at skærpe retningslinjerne.

*Økonomi*

Såfremt en kommune beslutter ikke at ville have reklamer på busserne eller at indføre skærpede retningslinjer, vil det kunne have økonomiske konsekvenser på tilbudsprisen ved et udbud. Såfremt en kommune midt i en kontraktperiode beslutter ikke at ville have reklamer eller at stramme retningslinjerne, vil entreprenøren skulle kompenseres for et dokumenteret tab.

**Muligheder for at ændre i de nuværende kontrakter**

FynBus vil i de kommende udbud kunne indføre ændrede retningslinjer for reklamer i busserne, og der vil således være en forskudt indkøringsperiode for de ændrede retningslinjer, alt afhængig af, hvornår den nuværende kontrakt udløber. For både model 2, 3, 4 og 5 vil man kunne forvente større eller mindre ændringer i de indkomne tilbud i forhold til en kontrakt, hvis vilkår ligner den nuværende.

For de eksisterende kontrakter er der ikke mulighed for, at FynBus umiddelbart kan ændre i hvilke reklamer, der tillades. Hvis FynBus ønsker sådanne ændringer, vil det kunne betragtes som en forringelse af kontraktens vilkår, hvorfor FynBus må forventes at skulle indgå i forhandling med entreprenøren om kompensation for tabet.

## BILAG 6.2

# HØRINGSSVAR VEDR. REGLER FOR REKLAMER PÅ OG I BUSSE

13. august 2020

J. nr. 202008-32220

I skema herunder fremgår de afgivne svar fra kommunerne vedrørende modeller for retningslinjer for reklamer på og i busser.

Kommune	Svar	Foretrukken model:
Nordfyn	Kommunen ønsker, at model 1 skal bibeholdes i Nordfyns Kommune.	Model 1
Assens	" Miljø, Teknik og Plan beslutter, at Assens Kommunes høringssvar anbefaler at overgå til model 2, når nye kontrakter indgås. I de skærpede retningslinjer bør bl.a. indgå principper for reklamer målrettet børn og unge."	Model 2
Odense	<p><b>By- og Kulturforvaltningen har nu drøftet</b> problematikken vedrørende reklamer i og på busserne. På baggrund af denne drøftelse er det vores klare opfattelse at beslutninger vedrørende reklamer og vurdering af lødigheden af disse henhøre under trafikelskabet kompetencefelt og dettes bestyrelse.</p> <p>Sagen har også været <b>vendt i Beskæftigelses- og Socialforvaltningen</b>. Deres svar er indsat herunder:</p> <p><i>Anbefalingen omkring begrænsning af markedsføringen af kviklån mv. kommer fra BSUs (Beskæftigelses- og Socialudvalgets) politiske drøftelser 26. marts 2019. De øvrige forslag er baseret på de drøftelser, der pt. er i den offentlige debat omkring etikken i markedsføringen af forskellige produkter.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Da reklamer på Fyn Bus' busser er markedsføring i det offentlige rum, bør der være et skærpet hensyn til, at reklamerne ses af alle befolknings- og aldersgrupper. Særligt børn, unge og andre mere psykisk sårbare dele af befolkningen kan have vanskeligt ved at forholde sig kritisk til reklamer og markedsføring.</i></li> <li>• <i>Med det udgangspunkt vil Beskæftigelses- og Socialforvaltningen (Odense Kommune) foreslå, at det nedlægges forbud mod reklamer på Fyn Bus inden for følgende områder:</i> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Kviklån, sms-lån og andre hurtige lånetyper</i></li> <li>2. <i>Spil f.eks. Casino, Odds mv., der lokker med hurtige gevinster</i></li> <li>3. <i>Plastikkirurgi, botox-behandlinger mv. (særligt målrettet børn og unge)</i></li> <li>4. <i>Rusmidler og alkoholiske drikke (særligt målrettet unge)</i></li> </ol> </li> </ul>	<p>FynBus' bestyrelse</p> <p>Model 2</p>

Middelfart	Teknisk Udvalg har drøftet henvendelsen om retningslinjer for reklamer på og i busser på deres mødet tirsdag d. 10. marts 2020. Udvalget anbefaler fastholdelse af model 1.	Model 1
RSD	Udvalget finder, at de gældende retningslinjer for reklamer skal fastholdes i den nuværende kontraktperiode, men vil gerne have retningslinjerne forelagt på ny, når det bliver aktuelt ved kommende udbud.	Model 1
Svendborg	Teknik- og Erhvervsudvalget anbefalede model 2 til FynBus, hvor nuværende regelsæt fastholdes med skærpede retningslinjer for brugen af kommercielle reklamer.	Model 2
Langeland	Det er meddelt, at man fortsat ønsker Model 1.	Model 1
Kerteminde	Det er meddelt, at man fortsat foretrækker Model 1, subsidiært Model 2, hvis øvrige kommuner foretrækker dette.	Model 1 (Model 2)
Nyborg	Teknik- og Miljøudvalget har besluttet, at Model 1 fastholdes.	Model 1
Faaborg-Midtfyn	Det er meddelt, at sagen er berammet til udvalgsbehandling den 20. august 2020.	

## FynBus

Udbud af buskørsel i Odense Kommune

J.nr. 201308-8976

---

### Kontrakt – Bilag A – Reklamer

#### Regelsæt for reklamer på busser

Entreprenør har reklameretten på de udbudte busser. Til blandt andet trafikinformation skal FynBus råde over:

- To pladser til hængeskilte i bussens forreste halvdel.
- Ramme til opsætning af plakat med takster og rutekort ved midterperron. Rammens indvendige mål skal minimum være (H x B) 60 x 80cm.
- En holder med mindst 12 rum, der kan indeholde og præsentere køreplaner eller publikumsbrochurer i størrelsen (H x B) 21 x 11 cm.  
Holderen skal placeres ved midterperronen afhængigt af den enkelte bustype, placeringen og design skal aftales med FynBus

Til reklamering og information skal FynBus have:

- I 3 x 2 uger råder FynBus over den udvendige plads på langsiderne af busserne. Fastlæggelsen af de 3 x 2 uger sker efter nærmere forudgående anvisninger fra FynBus.
- Op til 80 % af eksponeringstiden på skærme reserveret infotainment

Desuden gælder:

- Anvendelse af helfoliering kan ske efter aftale med FynBus
- Andre former for reklame eller ændringer i ovennævnte reklameomfang må kun etableres efter skriftlig aftale med FynBus.

Som norm for reklamernes udformning gælder det internationale reklamekodeks.

Pornografisk propaganda, samt reklame af polemisk art må ikke forekomme. Det er FynBus der træffer afgørelse om, hvorvidt en reklame er pornografisk propaganda eller af polemisk art.

Politiske reklamer for et enkelt parti eller en organisation må ikke udgøre mere end 25 % af reklamepladserne i maksimum to uger ad gangen.

FynBus kan modsætte sig opsætning af en reklame, ønske en reklame ændret eller forlange den nedtaget, hvis reklamen er i strid med ovenstående.

Entreprenør skal i givet fald underrettes snarest muligt herom. Eventuelle tab eller mindre indtægter foranlediget heraf er FynBus uvedkommende.

Hvis der indgås aftale om udlevering af gratisaviser og udlevering er til gene for busdriften, kan FynBus med en måneds varsel kræve aftalen opsagt.

Placering af stativer/tasker til brug for opbevaring af tasker, skal aftales med FynBus.

## FynBus

### Udbud af buskørsel i Odense Kommune

J.nr. 201308-8976

---

Entreprenøren råder over reklameplads i overensstemmelse med følgende:

Udvendige reklamepladser hvor nedenstående tabel viser et eksempel på en 12 meter lavgulvsbus:

<b>Bustype</b>	<b>Venstre langside</b>	<b>Højre langside</b>	<b>Bagside</b>	<b>Bagrude streamer</b>
12 meter lavgulvsbus – vejledende mål	48 X 480	48 X 480	60 X 145	30 X 150

Udvendige reklamepladser på nye bustyper i kontraktperioden aftales løbende mellem entreprenør og FynBus i takt med anskaffelsen.

Reklamer i busserne sker som hængeskilte eller via infotainmentsystemet.

Anvendelse af reklamer derudover forudsætter aftale med FynBus.

Anvendelse af totalreklamer forudsætter aftale med FynBus.

Notat til KL og DR

## Coronaregningen – covernotat

Notat

Trafikselskabernes økonomiske udfordring sfa. COVID-19 består af:

10. august 2020

1. En akut likviditetsudfordring i det sene forår/midsommeren 2020
2. Finansieringsproblem vedr. indtægtstab og ekstraudgifter i 2020
3. Indsving i 2021-22 for normalisering af indtægter og udgifter.

### AD 1: Likviditetsudfordring

Likviditetsudfordringen er på kort sigt håndteret via øget træk på kassekredit samt fremrykkede betalinger fra kommuner og regioner. Der er primo juli sket første acountoudbetaling fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til trafikselskaberne, der afventer den videre proces for de efterfølgende acountoudbetalinger.

### AD 2: Finansiering af Corona-regningen i 2020

COVID-19 regningen for trafikselskabernes i 2020 blev medio maj 2020 estimeret til at være samlet 1.506 mio. kr. for bus-, bane- og flextrafik. Efterfølgende er kapacitetsbegrænsninger i den kollektive transport blevet lempet, og passagerne har kunnet komme hurtigere tilbage i den kollektive trafik. Samlet har det reduceret indtægtstab og behovet for ekstra kapacitet, og trafikselskabernes opdaterede estimat for Corona-regningen for 2020 lyder på 921 mio. kr.

Nedenfor er der givet en samlet opsummering af forventningerne til 2020-regnskaberne på tværs af trafikselskaberne. Der angives efterfølgende in-

dekspassagertal fra marts og frem samt specifikke bemærkninger for hvert enkelt selskab. Der henvises til excel-arket i vedlagte for uddybning.

### *Bus*

Der forventes samlet for trafikskaberne merudgifter ift budgetterne for 2020 på 971 mio. kr. – mod 1.420 mio. kr. i det tidligere estimat. Ændringerne i forhold til seneste prognose skyldes primært ændrede forventninger til passagerantallet i 2020 som følge af regeringens seneste udmeldinger omkring COVID-19 med bl.a. hurtigere genåbning, kapacitetstilpasninger i busserne mv.

Underskuddet skyldes primært forventede mindreindtægter (878 mio. kr. i perioden marts - december 2020), men også ekstraudgifter til rengøring og værnemidler<sup>1</sup> (85 mio. kr.) i samme periode samt ekstraudgifter til øget kapacitet (indsættelse af ekstra busmateriel), hvor kapacitetsbegrænsninger gør det nødvendigt (25 mio.kr. i perioden april - december 2020). Crowd control, stoppestedsværter mv. medfører en udgift på 9 mio. kr. i perioden. Modsat trækker besparelser som følge af reduceret driftsomfang i marts og april samt forventede lavere salgsomkostninger (passagertalsafhængige distributionsafgifter mv.) på 27 mio. kr.

### *Bane*

Forventes et samlet underskud ift. budgetterne for 2020 på 86 mio. kr. – mod 135 mio. kr. i det tidligere estimat.

### *Flextrafik*

For kørselsordningerne under flextrafik er forventningerne til konsekvenser af Corona de følgende:

- Handicap, Flextur, Plustur adm inkl. FlexDK: -73 mio. kr. – bestående af manglende indtægter på 29 mio. kr., merudgifter på 27 mio. kr. og besparelser på 129 mio. kr.
- Kommunal kørsel, Flexbus, adm inkl. FlexDK: -61 mio. kr., hvilket primært er relateret til merudgifter på 18 mio. kr. og besparelser på 77 mio. kr.

---

<sup>1</sup> Trafikskaberne har ikke indregnet ekstraudgifter til mundbind i det omfang de evt. skal udleveres til passagererne.



- Siddende Patientbefordring: -3 mio. kr. – bestående af 16 mio. kr. i manglende indtægter, 22 mio. kr. i merudgifter og besparelser på 41 mio. kr.

Det bemærkes vedr. patientbefordring, at aktiviteten bliver dyrere at levere per enhed pga. reducerede muligheder for en effektiv driftsoptimering. For de kommunale flextrafikordninger er der reducerede omkostninger til operatører, der kører for trafikskaberne på såkaldt variable kontrakter, hvor trafikskaberne alene skal betale for en ydelse, når den konkret efterspørges og leveres. De enkelte ture er ligesom den siddende patientbefordring dyrere at levere, da der køres med mindre belægning som følge af vejledninger fra en række forskellige myndigheder, herunder Transport- og Boligministeriet og Sundhedsstyrelsen.

#### Indekstal vedr. passagertal og/eller -indtægter

##### BAT

	Marts	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec
Bus - indekstal	37	23	23	37	73					

Note: Indekstal er realiserede indtægter for marts-juli. Der benyttes samlede indtægter til at beregne indeks, da der ikke foretages passagertællinger i busserne.

##### FynBus

Passagertal	Marts	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec
Bus indekstal	47	18	37	67	87	78	86	89	89	88
Flex – indekstal u. siddende patientbefordring	64	28	28	28	80	80	80	100	100	100

##### Midttrafik

Passagerindt.	Marts	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec
Bus - indekstal	47	25	50	66	70	70	75	75	80	80
Bane - indekstal	47	25	50	66	70	70	75	75	80	80
Flex - indekstal	51	17	34	37	63	68	73	80	85	93

Note: Midttrafik har oplyst passagerindtægter, som udtryk for det mest retvisende billede af udviklingen i perioden. For perioden marts - juni er opgjort den registrerede

indtægtsnedgang, for perioden juli - december er det opgjort på baggrund af de forventninger til resten af året Midttrafik havde ultimo juni. Passagerindtægten for Flextrafik er ift. januar som indeks 100, hvor passagerindtægten er opgjort til 1.510.580 kr.

### Movia

Passagertal	Marts	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec
Bus - indekstal	62	35	45	55	60	70	75	75	80	85
Bane - indekstal	55	35	55	70	70	80	85	90	90	90
Flex - indekstal	72	58	69	81	77	85	88	90	92	87

Note: Flex er et samlet indekstal for både kommuner og regioner. Fald i flextrafik i december skyldes forventet fald i patientbefordringen.

### NT

	Marts	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec
Bus - indekstal	66	48	53	66	68	70	75	80	80	85
Bane - indekstal	66	48	53	66	68	70	75	80	80	85
Flex - indekstal	50	21	44	61	79	63	70	77	85	93

Note: Indekstal er baseret på passagerindtægter

### Sydtrafik

	Marts	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec
Bus - indekstal	46	21	39	69	69	68	62	67	70	74
Bane - indekstal	55	24	51	55	57	57	78	75	78	78
Flex - indekstal	42	16	33	60	71	72	68	67	88	102
Patientbefordring - indekstal	71	64	77	97	91	100	98	93	97	108

Note vedr. bus og bane: De angivne indekstal er i perioden marts-juli beregnet ud fra passagertal, mens månederne august-december 2020 er indeks i forhold til indtægter.

Note vedr. flextrafik: Indekstal for Flex er beregnet ud fra forventning til antal rejser i Budget 2020 skønsmæssigt fordelt over året i forhold til antal realiserede rejser i 2020 plus forventet antal rejser resten af skønsmæssigt fordelt på de resterende måneder.

Note vedr. patientbefordring: Varetages af Fynbus og Sydtrafik i fællesskab, men afregnes via Sydtrafik. Region Syddanmarks patientbefordring (total) er derfor udskilt på separat linje.

### **AD 3: Forventninger til 2021-22**

Trafikselskaberne har udmeldt budgetforudsætninger for 2021 til brug for kommuner og regioner, der i henhold til standardvedtægterne for trafikselska-

berne skal afgive bestilling af trafik senest ultimo oktober i forbindelse med de kommunale og regionale budgetbeslutninger i efteråret.

Trafikselskaberne har derfor behov for snarest muligt at kunne opdatere forventning til indtægter og udgifter for 2021 til brug for kommunernes og regionernes budgetudarbejdelse.

Trafikselskaberne forventer foreløbigt og under forudsætning af, at der ikke kommer en 2. bølge med smitte og hel eller delvis nedlukning af Danmark i efteråret, at indtægterne i 2021 vil være på indeks 85-90.

Generelle bemærkninger vedr. forventninger til 2021-22:

- Vurderingen af trafikselskabernes økonomiske situation og de foreløbige beregninger er forbundet med stor usikkerhed som følge af den ekstraordinære situation, herunder særligt varighed – herunder at der ikke indtræffer en markant bølge to.
- For flextrafik: Budgetudgift falder men drifts- og administrationsomkostning pr. tur stiger, da kørslen pt. ikke kan gennemføres så effektivt med de nuværende regler vedr. kapacitet.

### Bilag: Forudsætninger

I det følgende opsummeres trafikkselskabernes seneste forventninger til passagerindeks for bus og bane – Flextrafik er ikke medtaget i et samlet skema, da der er store forskelle mellem de respektive ordninger såvel som regionale forskelle.

Forventede passagertal for trafikkselskaberne, opgjort i pct. i forhold til det budgetterede niveau

	Marts/ april	Maj/ juni	Juli/ August	Sep- tember/ Oktober	november/ december	2021	2022
Bus og bane	10-25	25-35	30-55	45-65	60-85	85 - 90	90 - 95

Bemærk at en forudsætning for ultimo 2020 at nå op til indeks 85 på bus/baneområdet er, at der sker en opblødning af kapacitetsbegrænsningen.

Der henvises til vedlagte bilag for en detaljeret månedsvis opgørelse af de respektive trafikkselskabers estimater for indtægter, udgifter og forudsætninger, der er lagt til grund i opgørelserne.

## Aftale mellem regeringen, KL og Danske Regioner om håndtering af de regionale trafikskabers økonomiske konsekvenser som følge af COVID-19

17. juni 2020

Regeringen indgik d. 26. marts 2020 aftaler med henholdsvis KL og Danske Regioner om en løbende dialog om COVID-19 relaterede driftsudgifter. Med disse aftaler tilkendegiver regeringen at ville sikre, at de nødvendige ressourcer til at finansiere indsatser i 2020 i forhold til COVID-19 er til stede. I forlængelse heraf påtager staten sig at kompensere nettomerudgifter og mindreindtægter, som de regionale trafikskaber<sup>1</sup> pådrager sig i 2020 som følge af COVID-19.

De afledte merudgifter og mindreindtægter for trafikskaberne omfatter:

- Mindreindtægter fra billetter og kontrolafgifter for bus, bane og flextrafik i forhold til det budgetterede for 2020.
- Merudgifter til indsættelse af ekstrakapacitet for at sikre afstand mellem passagererne, under forudsætning af, at der er gældende statslige opfordringer om indsættelse heraf som følge af COVID-19.
- Merudgifter til eventuelle værnemidler samt rengøring af busser, flexbiler, salgssteder, kundefaciliteter og chaufførlokaler, der følger direkte af COVID-19.
- Merudgifter til i flextrafik, som følger direkte af COVID-19, fx solo-kørsel.
- Trafikskabernes merudgifter forbundet med kommunikation vedr. COVID-19 hensigtsmæssig adfærd
- Merudgifter forbundet med såkaldt "crowd control" ved stoppesteder og knudepunkter, som følger direkte af COVID-19.
- Modgående mindreudgifter ved reduceret drift for bus, bane og flextrafik i forhold til det budgetterede for 2020.

Staten kompenserer dermed trafikskabernes konstaterede og realiserede COVID-19-merudgifter og -mindreindtægter. Trafikskaberne har ansvar for, at de konkrete regnskabstal, som de fremsender til Transport- og Boligministeriet dokumenterer, at merudgifterne og mindreindtægterne relaterer sig til ovenstående kategorier og følger direkte af COVID-19-relaterede tiltag, og således ikke er udtryk for merudgifter til normal drift eller lignende uden ophæng til COVID-19.

Kompensationen sker ved aktstykke og udmøntes direkte til trafikskaberne løbende i takt med de månedligt opgjorte regnskabstal. I juni måned kan dette gøres for regnskabstal for marts måned. Når der efter sommerferien foreligger en opdateret status for COVID-19 vil regeringen, KL og Danske Regioner af hensyn til kommunernes og regionernes budgetlægning efter sommerferien drøfte situationen i 2021.

<sup>1</sup> Disse er i denne aftale: Movia, Midttrafik, Fynbus, NT, Sydtrafik, BAT samt de tre ø-kommuner uden for trafikskaberne (Fanø, Samsø og Ærø).