

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

29. januar 2021 kl. 09.00

FynBus – VIRTUELT MØDE

J.nr.: 202101-34554

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
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. FynBus' Strategi 2021-2023	3
2. Reklamer på og i busser.....	5
3. Proces for Trafikplan 2022-2025	7
Sager til drøftelse:.....	9
Sager til orientering:.....	10
4. Status vedr. håndtering af Corona-restriktioner	10
5. Status på forsøg med kontrol af ansættelsesforhold for flextrafik-chauffører ifm. vognkontrol.....	12
6. Forbrugerombudsmanden vedr. kontanter i busser og flextrafik.....	15
7. Projekt "Implementering af grønne regionale elbusser på Fyn"	17
8. Meddelelser	19
9. Eventuelt.....	19

SAGER TIL BESLUTNING:

1. FYNBUS' STRATEGI 2021-2023

Resumé:

FynBus fremlægger Strategi 2021-2023 til godkendelse. Strategien skal sætte retningen for FynBus' prioriteringer og indsatser i de kommende år. Det overordnede mål for Strategi 2021-2023 er fortsat, at det skal være nemmere og grønnere at rejse med FynBus, men samtidigt får den grønne omstilling en større vægt i den kommende periode. Hvordan den kollektive trafik ser ud, når Corona-krisen er overstået, vil også være et centralt tema. Strategien er baseret på fire fokusområder: Mobilitet, Flere kunder, Grøn omstilling og Sikker drift.

Sagsfremstilling:

I 2018 vedtog FynBus sin første flerårige strategi under overskriften: "Det skal være nemt at være kunde i FynBus". I løbet af perioden 2018-2020 har FynBus gennemført en række af de planlagte aktiviteter og målsætninger, især har det været målet af få kunderne til at tage Rejsekortet til sig, efter det blev indført i 2017.

2020 blev imidlertid et noget anderledes år end forventet. Fokus blev flyttet fra de strategiske mål. Det var ikke længere relevant at skaffe flere kunder til den kollektive trafik, der blev tværtimod lagt mange kræfter i at håndtere Corona-krisen. FynBus har også arbejdet på at planlægge et eventuelt fælles udbud i 2024 med grøn omstilling som omdrejningspunkt. Der har været en tæt dialog mellem FynBus, kommunerne og Region Syddanmark i løbet af 2020, og der tegner sig et billede af, at Fyn og Langeland kan være tæt på CO₂-neutralitet allerede fra august 2024.

Strategien for 2021-2023 vil derfor indeholde 3 hoveddele:

- Udvikling og forbedring af den kollektive trafik
- Den kollektive trafik efter Corona
- Grøn omstilling

Målsætningerne for den grønne omstilling på både bus- og flexområdet er efterhånden blevet klarere, og FynBus vil derfor arbejde for en plan, der sikrer en ambitiøs grøn omstilling inden for de givne økonomiske rammer, således at det serviceniveau, som kunderne kender i dag, ikke forringes.

Corona har påvirket den kollektive trafik, og det er ikke givet, at vi kommer tilbage til det, vi kendte før Corona-krisen. Der skal sættes mål for en vækst i passagertallet i fremtiden, dette også set i lyset af behovet for at holde trængslen i trafikken i ave. Derfor skal der udvikles nye løsninger, der modsvarer kundernes rejsebehov, hvor hjemmearbejde kommer til at få et større omfang.

Den grønne omstilling og tilpasning til kundernes nye behov skal være med til at sikre, at den kollektive trafik også i fremtiden vil bidrage til at reducere trængsel i byerne samt forbedre klimaet. Visionen fra 2018 lever fortsat: Kollektiv trafik skal ikke fravælges, fordi det er bøvlet og besværligt, men tilvælges, fordi det er nemt og pålideligt – og godt for miljøet.

Sagen vil blive forelagt for den kommende bestyrelse i 2022.

Strategien indeholder fire indsatsområder. For hvert indsatsområde er der fastlagt en række mål, som fremgår af vedlagte strategioplæg, se bilag 1.1.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslag til Strategi 2021-2023.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 1.1 *Strategi 2021-2023*

2. REKLAMER PÅ OG I BUSSE

Resumé:

På FynBus' bestyrelsesmøde den 13. december 2019 blev retningslinjerne for reklamer på og i 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. Notatet har efterfølgende været i høring i kommunerne samt Region Syddanmark med henblik på eventuelle 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 20. august 2020 drøftede bestyrelsen høringssvar fra kommunerne og Region Syddanmark vedr. notat om reklamer på og i busser, herunder de fem modeller for regelsæt for reklamer:

- 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

Samlet viser bemærkninger fra kommunerne og regionen, at de anbefaler, at man lægger sig fast på enten Model 1 eller Model 2. Se bilag 2.1 for en opsummering af de afgivne svar.

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.

Region Syddanmark har på møde i Udvalget for Regional Udvikling den 9. december 2020 fået fremlagt regelsættet til orientering.

På baggrund af ovenstående er der udarbejdet et regelsæt for reklamer på busser. Regelsættet fremlægges til beslutning, se bilag 2.2.

Regelsættets beskrivelse af rammerne for reklamernes indhold

Det hedder i regelsættet, at reklamer skal være

"lovlige, sømmelige, hæderlige, og være udformet med behørig social ansvarsfølelse."

Reklamer skal i øvrigt være i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning, herunder markedsføringsloven, og skal i øvrigt respektere alment accepterede reklameetiske normer og kodeks, herunder jf. ICC Kodeks for Reklamepraksis (2011). Af regelsættet følger endvidere:

"Pornografi, propaganda samt reklame af polemisk art må ikke forekomme. Ved reklame af polemisk art forstås, at en reklame snarere er udtryk for stridslyst end for et ønske om at opnå forståelse."

Hensynet til børn beskrives særskilt:

”Reklamer rettet mod børn og unge må aldrig, hverken direkte eller indirekte, opfordre til vold, anvendelse af rusmidler, herunder alkohol, eller anden farlig eller hensynsløs adfærd, eller på utilbørlig måde benytte sig af vold, frygt eller overtro som virkemidler.”

Endelig beskrives det, at reklamer for spil skal være i overensstemmelse med de nærmere bestemmelser herom i spillelovgivningen.

Ansvar for reklamers lovlighed

Regelsættet fremhæver, at det er entreprenørens ansvar, at reklamer er lovlige, og at de opfylder de beskrevne retningslinjer. FynBus kan pålægge en entreprenør at fjerne en reklame, der ikke er i overensstemmelse med regelsættet, og entreprenøren kan ikke rejse krav mod FynBus som følge af en sådan afgørelse.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender Regelsæt for reklamer på busser af oktober 2020.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 2.1 *Hørings svar vedr. regler for reklamer på og i busser, december 2020*

Bilag 2.2 *Regelsæt for reklamer på busser, oktober 2020*

3. PROCES FOR TRAFIKPLAN 2022-2025

Resumé:

Administrationen fremlægger proces for Trafikplan 2022-2025 til orientering. På bestyrelsesmødet i marts 2021 vil bestyrelsen få fremlagt de endelige rammer for arbejdet med trafikplanen til godkendelse.

Sagsfremstilling:

Hvert fjerde år skal FynBus udarbejde en trafikplan, jf. lov om trafikselskaber § 9. Trafikplanen skal tage udgangspunkt i Statens trafikplan og sætte de overordnede rammer for udviklingen af kollektiv trafik på Fyn.

FynBus' nuværende Trafikplan 2018-2021 blev godkendt af FynBus' bestyrelse den 12. oktober 2018 og dækker perioden 2018-2021. Den nye trafikplan gælder i perioden 2022-2025.

Sagen forelægges som en indledende orientering om den forestående proces med Trafikplan 2022-2025. På mødet i marts 2021 vil bestyrelsen få fremlagt de endelige rammer for arbejdet med trafikplanen til godkendelse. Sagen vil blive forelagt for den kommende bestyrelse i 2022.

Det foreslås, at den politiske proces omkring trafikplanen afsluttes, når en ny bestyrelse er tiltrådt primo 2022 med henblik på, at den ny trafikplan kan vedtages i 1. kvartal 2022.

FynBus vil i samarbejde med Sydtrafik sikre, at der i videst muligt omfang sker en koordinering af trafikplanarbejdet, herunder samarbejde om fælles datamateriale, som grundlag for hvert trafikselskabs kommende trafikplan. Dette vil ske i tæt samarbejde med Region Syddanmark.

Trafikplanarbejdet vil blive tæt koblet med FynBus' øvrige strategiske arbejde.

Proces

FynBus vurderer, at det med

- den generelle faldende efterspørgsel efter kollektiv trafik,
- den markant faldende efterspørgsel som følge af Corona-pandemien,
- nyt trafiksystem i Odense (letbane og nyt bybussystem),
- reviderede principper for den regionale kollektive trafik,
- udsigt til uændrede eller faldende ressourcer, og
- fokus på klima- og miljøtiltag

vil være nødvendigt med en grundig vurdering af den strategiske retning for FynBus over de næste fire år.

En vigtig del af processen frem mod Trafikplan 2022-2025 vil derfor være en fortsat tæt dialog med kommunerne, Region Syddanmark og andre interessenter vedrørende de overordnede rammebetingelser for den kollektive trafik. Medejerskab og involvering vil være kodeord i dette arbejde.

Det forventes ikke, at der tilføres flere ressourcer til den kollektive trafik, og der vil derfor blive lagt et pres på det eksisterende rutenet samt sandsynligvis blive stillet krav om effektiviseringer i et væsentligt omfang.

FynBus er i gang med at forberede datagrundlag, således at drøftelserne omkring Trafikplan 2022-2025 kan tage udgangspunkt i viden om den eksisterende drift, der kan danne grundlag for konkrete forslag til kvalitetsløft i form af produktudvikling og kundesegmentering, men også for effektiviseringer.

De overordnede temaer i Trafikplan 2022-2025 vil være:

- FynBus' rolle i den fynske mobilitet
- Den kollektive trafik efter Corona
- Grøn omstilling

Interessentinddragelse

Interessenterne, som består af kommunerne, Region Syddanmark, kunder, entreprenører, interesseorganisationer og medarbejdere, vil blive inddraget i processen med udarbejdelse af Trafikplan 2022-2025.

Der vil blive nedsat en referencegruppe bestående af de tekniske chefer fra de enkelte kommuner og Region Syddanmark.

Formålet med referencegruppen er at definere og kvalificere den strategiske retning samt de konkrete handleplaner, der skal indgå i trafikplanen. Der vil blive afholdt temamøder i referencegruppen baseret på de overordnede temaer i trafikplanen. Det forventes i denne del af processen, at referencegruppen deltager i forpligtende gennemgange af materialer, analyser og lignende samt giver feedback og rådgivning med udgangspunkt i deres egen kommune.

FynBus vil tilrettelægge en proces, der sikrer inddragelse af kunderne og borgerne i FynBus' område.

Tidsplan

FynBus ser følgende hovedtidsplan for trafikplanarbejdet:

Jan. 2021:	Etablering af projektorganisation
Jan. 2021:	Bestyrelsen præsenteres for procesplan for Trafikplan 2022-2025
Mar. 2021:	Bestyrelsen godkender de endelige rammer for Trafikplan 2022-2025
Apr. - maj 2021:	Temamøder med referencegruppen
Jun. - aug. 2021:	Oplæg til Trafikplan 2022-2025 udarbejdes
Okt. 2021:	Bestyrelsen godkender oplæg til Trafikplan 2022-2025
Nov.2021 - jan.2022:	Officiel høring af oplæg til Trafikplan 2022-2025
Jan. - feb. 2022:	Endelig Trafikplan 2022-2025 udarbejdes
Mar. 2022:	Bestyrelsen godkender Trafikplan 2022-2025

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen om proces for Trafikplan 2022-2025 til efterretning, og
- vedtager, at den endelige Trafikplan 2022-2025 godkendes af den kommende bestyrelse i 2022.

Vedtagelse:

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:

4. STATUS VEDR. HÅNDTERING AF CORONA-RESTRIKTIONER

Resumé:

Som følge af en stigning i antallet af restriktioner pga. COVID-19 samt den deraf følgende fjernundervisning af skoleelever i kommunerne i FynBus' område giver administrationen en status vedr. kørsel på lokalruterne i perioden med de skærpede restriktioner. Derudover orienteres om status på restriktioner i flexkørslen.

Sagsfremstilling:

Den 9. december 2020 trådte nye landsdækkende restriktioner i forhold til COVID-19 i kraft, der var gældende frem til den 3. januar 2021. Dette betød blandt andet, at skoleelever i 5.-9. klasse skulle modtage fjernundervisning, ligesom undervisning på ungdomsuddannelser og videregående uddannelser skulle afvikles som fjernundervisning.

Al kollektiv bustrafik blev opretholdt i perioden herefter for at sikre mobiliteten for de kunder, der fortsat havde behovet. Fra uge 52 var kørslen på lokalruter og uddannelsesruter indstillet på grund af planlagt ferie.

Torsdag den 29. december 2020 udmeldte Statsministeren en forlængelse af de landsdækkende restriktioner i forhold til COVID-19 frem til og med den 17. januar 2021. I den forbindelse blev tillige indført fjernundervisning for skoleelever i 0.- 4. klasse.

Dagtilbud til børn op til 5 år blev opretholdt, og specialskoler kunne fortsætte den fysiske undervisning. Dertil var der mulighed for etablering af nødpasning.

Busområdet

Den nye udmelding, der kom i juleferien, bevirkede, at især behovet for lokal bustrafik ville blive meget lille, hvorfor FynBus i mail af 30. december 2020 orienterede kommunerne om, at al kørsel med lokalruter og uddannelsesruter ville blive gennemført mandag den 4. januar 2021, og at kommunerne senest den dag skulle melde tilbage, om lokalkørslen skulle gennemføres tirsdag den 5. januar 2021. FynBus ville som alternativ til gennemførelse af den lokale kørsel tilbyde flextur-ordning som i foråret 2020, hvor det ville være muligt at bestille en flextur til buspris – det vil sige, at kunden enten bruger sit pendlerprodukt eller betaler kontantpris á 25 kr.

De fleste kommuner havde ikke mulighed for en så hurtig tilbagemelding og ønskede derfor kørslen udført til mindst onsdag den 6. januar 2021 for at sikre et bedre overblik over behovet for transport. FynBus gennemførte fra mandag den 4. januar 2021 tællinger på alle lokaleruter med henblik på at sikre et så godt beslutningsgrundlag som muligt. Alle uddannelsesruter på nær nogle få med et transportbehov blev suspenderet.

Alle regionale ruter, bybusruter og fælleskommunale ruter er opretholdt i fuldt omfang. Al dubleringskørsel har været indstillet, ligesom natbuskørsel på de regionale ruter fortsat er indstillet.

Al lokalkørsel i uge 1 2021 blev gennemført, dette på nær i Kerteminde Kommune, der ønskede den lokale kørsel stoppet med virkning fra den 5. januar 2021.

I forhold til uge 2 blev besluttet følgende:

- I Kerteminde Kommune er al lokalkørsel fortsat indstillet
- I Middelfart, Assens og Nordfyns Kommune køres udvalgte lokalruter
- I Langeland, Svendborg, Faaborg-Midtfyn og Nyborg Kommuner køres alle lokalruter

FynBus har løbende tæt dialog med kommunerne om planerne for den kommende uges kørsel, blandt andet blev lokalkørslen i Kerteminde Kommune aftalt genoptaget i uge 3, ligesom der blev indstillet yderligere lokalruter i Nordfyns og Nyborg Kommuner.

I forhold til uge 3 og 4 blev følgende besluttet:

- I Middelfart, Assens, Nyborg og Nordfyns Kommune køres udvalgte lokalruter
- I Kerteminde, Langeland, Svendborg og Faaborg-Midtfyn Kommune køres alle lokalruter

Flexkørsel

Kravet om 2 meters afstand har også haft indflydelse på flexområdet og kravet til antallet af personer i de enkelte biler.

Ændringer i kravet til kapacitet

Kapaciteten er ændret i følgende biler:

- I en stationcar/personvogn må der være 1 passager. Indtil ændringen måtte der være 2 passagerer.
- I en lille kørestolsvogn er der plads til 1 siddende passager og 1 kørestolsbruger. Indtil ændringen måtte der være 2 siddende passagerer og 1 kørestolsbruger.

Kapaciteten er ikke ændret i følgende biler:

- I en liftvogn kan der fortsat være 2 siddende passagerer og 1 kørestolsbruger.
- I store liftvogne og busser må der være 1 passager pr. sæderække.

Øvrige tiltag som spærring af forsæde, krav om værnemidler, jævnlig rengøring af kontaktflader og opfordring til korrekt håndhygiejne, der tidligere er indført, fortsætter i den kommende periode.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

5. STATUS PÅ FORSØG MED KONTROL AF ANSÆTTelsesFORHOLD FOR FLEXTAFIK-CHAUFFØRER IFM. VOGNKONTROL

Resumé:

Der gives en status på forsøget med i forbindelse med vognkontroller at kontrollere ansættelsesforholdene for flextrafik-chaufførerne. Forsøget med spørgsmål til chaufførerne startede den 1. oktober 2020 og slutter den 1. april 2021, hvorefter der vil blive udarbejdet en samlet vurdering.

Sagsfremstilling:

Kontrol af ansættelsesforhold for flextrafik-chauffører i forbindelse med vognkontrol havde start den 1. oktober 2020. Det nye kontroltiltag blev indført som et led i at forbedre kontrollen med flextrafik-vognmændenes overholdelse af FynBus' arbejdsklausul.

I perioden fra den 1. oktober 2020 til og med den 7. januar 2021 er der foretaget 165 vognkontroller.

Ud af de 165 var 74 af chaufførerne i et ansættelsesforhold. De øvrige adspurgte var selvstændige vognmænd. Af de 74 chauffører ønskede 67 chauffører at deltage i undersøgelsen. Disse blev stillet spørgsmålene vedlagt i bilag 5.1.

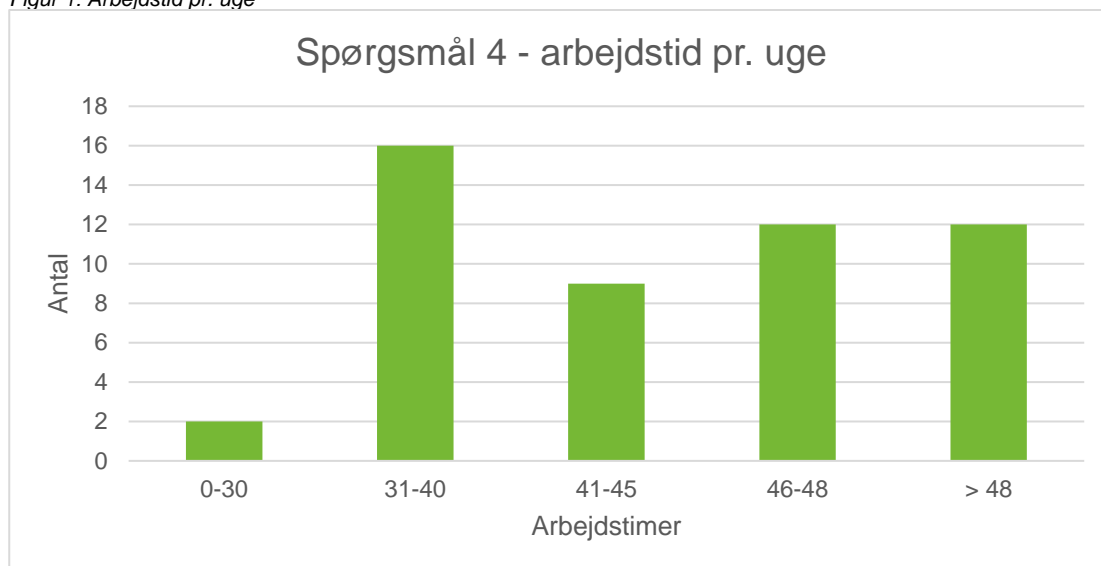
De 67 chauffører er ansat hos 14 forskellige vognmænd, hvoraf 4 er underleverandører.

64 % af chaufførerne ønskede at være anonyme. Ved anonymitet forstås, at chaufføren ikke oplyser sit navn i forbindelse med undersøgelsen, men blot svarer på spørgsmålene, eller at chaufføren ikke ønsker, at vognmanden skal inddrages i sagen.

Arbejdstid pr. uge

Til spørgsmålet om hvor mange timer chaufføren arbejder i gennemsnit om ugen, har 51 chauffører afgivet svar. Af nedenstående figur 1 ses, at 12 ud af de 51 chauffører har angivet, at de har en ugentlig arbejdstid over 48 timer.

Figur 1: Arbejdstid pr. uge



Ferie

61 ud af 67 chauffører har oplyst, at de optjener ret til ferie med løn eller får feriekort. 3 chauffører ved det ikke, og 3 har ikke svaret.

Timeløn

76 % af de chauffører, der har svaret, mener at få den timeløn, de er berettiget til. 15 % ved det ikke, 6 % har ikke svaret, og 3 % mener ikke at få den timeløn, de er berettiget til.

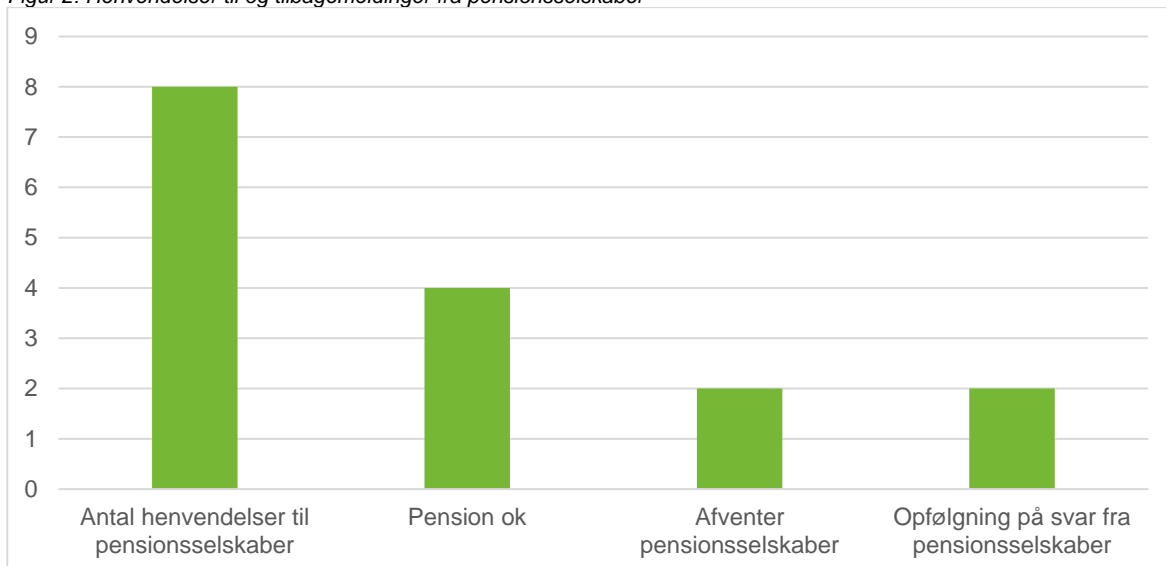
Pension og opfølgning

Til spørgsmålet omkring pension har 59 ud af 67 svaret, at de får den pension, som de er berettiget til.

11 chauffører har ønsket en opfølgning på deres løn- og ansættelsesvilkår. Af de 11 har 8 ønsket, at FynBus skal undersøge, om der er blevet indbetalt pension til deres pensionskasse.

FynBus har forespurgt om pensionsoplysninger i både TopDanmark, Alm. Brand og Velliv. Antal henvendelser til samt tilbagemeldingerne fra forsikrings-/pensionsselskaber fremgår af figur 2 nedenfor:

Figur 2: Henvendelser til og tilbagemeldinger fra pensionsselskaber



Tilbagemeldingerne er sendt videre til de respektive chauffører. FynBus er i dialog med pensionsselskabet om 2 svar for at sikre, at der er indbetalt korrekt.

3 chauffører ønskede opfølgning på andet end pension (aftentillæg og arbejdstid). Disse chauffører ønskede ved kontrollen at være anonyme i forhold til vognmanden. Forholdene vil derfor indgå i en senere kontrol af vognmanden.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 5.1 *Spørgeramme, Spørgsmål til chauffører*

6. FORBRUGEROMBUDSMANDEN VEDR. KONTANTER I BUSSE OG FLEXTAFIK

Resumé:

Forbrugerombudsmanden har udsendt en pressemeddelelse vedrørende kontanter i busser og flextrafik på baggrund af indstilling af kontantsalget for at begrænse risikoen for smitte med Coronavirus.

Sagsfremstilling:

Den 17. november 2020 afgjorde Forbrugerombudsmanden, at busserne og flextrafikken midlertidigt var undtaget fra pligten til at modtage kontant betaling efter betalingslovens § 81, stk. 2, som følge af Coronavirus.

Trafikselskaberne anmodede på baggrund heraf den 5. januar 2021 Forbrugerombudsmanden om at tage stilling til endnu et midlertidigt stop for modtagelse af kontanter i busser og flextrafik. Hertil svarede Forbrugerombudsmanden den 8. januar 2021, at

"som følge af regeringens skærpede restriktioner pga. corona-krisen kan Forbrugerombudsmanden oplyse, at det ikke vil være i strid med kontantreglen i betalingslovens § 81, stk. 1, at indstille kontantsalget af billetter i busserne og flextrafikken efter Forbrugerombudsmandens opfattelse, hvis chaufførerne i trafikselskaberne midlertidigt kun har til opgave at føre busserne, så busserne og/eller flextrafikken indrettes som ubemandede selvbetjeningsmiljøer, jf. § 81, stk. 2."

Ifølge Forbrugerombudsmandens afgørelse af 17. november 2020 er der kun tale om et ubemandet selvbetjeningsmiljø, hvis salgsdelen kan fungere helt uden personlig betjening. Der foreligger derfor ikke et ubemandet selvbetjeningsmiljø, hvis der er personale til stede, som udfører arbejdsopgaver, der er knyttet til salgsdelen. Er en buschauffør kun ansat til at føre bussen, vil der være tale om et ubemandet selvbetjeningsmiljø, idet chaufførens funktion ikke er at modtage betaling for billetter eller kontrollere, om passagerer på anden måde betaler for rejsen, fx ved at indtjekke et Rejsekort.

Det vil derfor kunne have betydning for vurderingen af, om der er et ubemandet selvbetjeningsmiljø, hvis et rejsekortsystem forudsætter chaufførens medvirken for at købe billet ved brug af rejsekortet, særligt hvis denne medvirken har et betydeligt omfang. Forbrugerombudsmandens opfattelse af et selvbetjeningsmiljø gentages i brevet af 8. januar 2021.

På baggrund af Forbrugerombudsmandens stillingtagen til det midlertidige stop for modtagelse af kontanter i busser og flextrafik pr. januar 2021 har Forbrugerombudsmanden den 13. januar 2021 udsendt en pressemeddelelse på deres hjemmeside.

Af pressemeddelelsen fremgår det, at Forbrugerombudsmanden vurderer, at trafikselskaber kan nægte at tage imod kontanter, såfremt trafikselskaberne har indført selvbetjening. Det er således alene busser, der er indrettet som ubemandede selvbetjeningsmiljøer, der kan nægte at tage imod kontanter. I øvrige tilfælde må trafikselskaber ikke afvise kunder med kontanter på grund af Corona.

Ifølge pressemeddelelsen vurderer Forbrugerombudsmanden, at et selvbetjeningsmiljø forudsætter, at buschaufførerne hverken sælger billetter til passagererne eller kontrollerer, om passagererne på anden måde har betalt for rejsen, fx med Rejsekort. Passagererne skal oplyses klart og tydeligt om overgangen til selvbetjening, således at de har mulighed for at sikre sig en billet, inden de stiger på bussen.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 6.1 *Forbrugerombudsmanden pressemeddelelse af 13. januar 2021*

7. PROJEKT "IMPLEMENTERING AF GRØNNE REGIONALE ELBUSSE PÅ FYN"

Resumé:

Region Syddanmark og FynBus ansøgte den 30. september 2020 Trafikstyrelsens Grøn Buspulje til regionale busser og øer om midler til to projekter til henholdsvis implementering af grønne regionale elbusser på Fyn og forsøg med brintbus på Fyn.

Den 22. december 2020 meddelte Transportministeren Region Syddanmark tilsagn til projektet om implementering af grønne regionale elbusser på Fyn samt afslag til projektet om forsøg med brintbus på Fyn.

Sagsfremstilling:

FynBus har kontrakt med Tide Bus om den regionale buskørsel. Kontrakten, der omfatter 108 busser, udløber i december 2024 med mulighed for forlængelse i 2 x 2 år.

Når den nuværende kontrakt udløber, er det hensigten at gennemføre et udbud med omlægning til grønne drivmidler.

Region Syddanmark og FynBus ansøgte den 30. september 2020 Trafikstyrelsens Grøn Buspulje til regionale busser og øer om midler til to projekter:

- Projekt "Implementering af grønne regionale elbusser på Fyn"
Projektøkonomi: 5,302 mio. kr., heraf
 - 75 % finansiering fra staten svarende til 3,977 mio. kr.
 - 25 % selvfinansiering svarende til 1,326 mio. kr.

- Projekt "Forsøg med brintbus på Fyn"
Projektøkonomi: 15,048 mio. kr., heraf
 - 75 % finansiering fra staten svarende til 11,286 mio. kr.
 - 25 % selvfinansiering svarende til 3,762 mio. kr.

Projektet "Implementering af grønne regionale elbusser på Fyn" vil igangsætte den grønne omstilling på de regionale ruter ved at udskifte 3 dieselbusser med 3 elbusser. Den regionale udgift på 1,326 mio. kr. forventes fordelt over 5 år, med 265.000 kr. om året.

Udover at projektet medvirker til at nedbringe de samlede klima- og miljømæssige emissioner fra den regionale kollektive buskørsel, er sigtet med projektet også at generere værdifuld viden om anvendelse af elbusser på længere ruter – herunder hvilke faktorer, der har betydning samt hvilke fordele og ulemper, der er ved elbusdrift contra traditionelle dieselbusser.

Viden om brug af elbusser på de regionale ruter skal opsamles og anvendes i forbindelse med det næste udbud af den regionale kørsel. FynBus forventer, at ny kontrakt træder i kraft i 2026. Region Syddanmark planlægger at omstille til en mere klima- og miljømæssig transport for samtlige busser i forbindelse med det næste udbud af regional kørsel.

FynBus har igangsat drøftelser med Tide Bus med henblik på indgåelse af tillægskontrakt vedr. udskiftning af 3 dieselbusser til 3 elbusser.

Projektet forventes idriftsat i perioden ultimo 2021 til ultimo 2026.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 7.1	<i>Projektbeskrivelse vedr. "Grøn buspulje til regionale busser og øer"</i>
Bilag 7.2	<i>Meddelelse om tilsagn – Grøn buspulje til regionale busser og øer – 1. ansøgningsrunde</i>
Bilag 7.3	<i>Meddelelse om afslag – Grøn buspulje til regionale busser og øer – 1. ansøgningsrunde</i>

8. MEDDELELSER

-

9. 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



FYNBUS



DET SKAL VÆRE NEMMERE OG GRØNNERE

I 2018 vedtog FynBus sin første flerårige strategi under overskriften ”Det skal være nemt at være kunde i FynBus”. I perioden fra 2018 til 2020 har FynBus gennemført en række planlagte aktiviteter og målsætninger, især har det været målet af få kunderne til at tage rejsekortet til sig, efter det blev indført i 2017.

2020 blev imidlertid et noget anderledes år. Fokus blev flyttet fra de strategiske mål. Det var ikke længere relevant at skaffe flere kunder til den kollektive trafik. Tværtimod. Mange kræfter er i stedet blevet brugt på at håndtere corona-krisen, men FynBus har også arbejdet på at planlægge et eventuelt fælles udbud i 2024 med grøn omstilling som omdrejningspunkt. Der har været en tæt dialog mellem FynBus, kommunerne og Region Syddanmark i løbet af 2020, og der tegner sig et billede af, at Fyn og Langeland kan være tæt på CO2-neutralitet allerede fra efteråret 2024.

Strategien for 2021-23 vil derfor indeholde 3 hoveddele:

- *Det skal være nemt, og ikke mindst oplagt, at benytte FynBus som et alternativ til bilen*
- *Den kollektive trafik efter corona*
- *Grøn omstilling*

Målsætningerne for den grønne omstilling er efterhånden blevet klarere, og FynBus vil derfor arbejde for en plan, der sikrer en ambitiøs grøn omstilling inden for de givne økonomiske rammer, så det serviceniveau, som kunderne kender i dag, ikke forringes.

Corona har påvirket den kollektive trafik, og det er ikke givet, at vi hurtigt kommer tilbage til det, som vi kendte før corona-tiden. Tværtimod vil der være behov for at udvikle nye løsninger, der modsvarer kundernes rejsebehov, hvor hjemmearbejde kommer til at få et større omfang.

Den grønne omstilling og tilpasning til kundernes nye behov skal være med til at sikre, at den kollektive trafik også i fremtiden vil bidrage til at reducere trængsel i byerne og forbedre klimaet. Målet for de kommende 10 år er, at kollektiv trafik tilvælges, fordi det er godt for miljøet og fremkommeligheden. FynBus skal sikre, at den kollektive trafik er attraktiv, pålidelig, og nem at bruge.

PEJLEMÆRKER

FynBus' strategi sigter efter tre pejlemærker:

KUNDEN I CENTRUM

Siden etableringen i 2007 har FynBus arbejdet målrettet på at have en åben og imødekommende relation til kunderne. Kundernes synspunkter er vigtigt brændstof for FynBus i udviklingen af den kollektive trafik.

Igennem årene er billetprodukterne udviklet, så det skal være så nemt og attraktivt som muligt at benytte den kollektive trafik på tværs af bus, tog og flextrafik.

FynBus tilstræber at være en åben organisation, hvor kunderne og offentligheden trygt kan henvende sig og opleve at blive taget alvorligt.

SIKKER DRIFT

"Bus til tiden" er det vigtigste kundeløfte som FynBus kan give. FynBus tilstræber, sammen med entreprenørerne og chaufførerne, at sikre en høj rettidighed og undgå aflysninger. Derfor oplever kunderne, at ca. 94% af alle afgang er under 3 minutter forsinket, og næsten 98% er højst 5 minutter forsinket.

På flexområdet er der en tilsvarende høj rettidighed på 94,5 %.

Sikker drift er også, at trafikinformationen er rettidig, og Rejseplanen er til at stole på. Rejseplanens "opetid" er på mere end 99%.

LØBENDE KVALITETSUDVIKLING

Fokus på kvaliteten forudsætter, at FynBus som organisation er i stand til at lære af den respons som kunder og andre interessenter giver. FynBus holder fast i et princip om, at alle væsentlige fejl skal give anledning til forbedringer og organisatorisk læring. Det er samtidig også vigtigt hele tiden at fokusere på de forbedringer, der kan gøre produktet bedre, mere attraktivt og nemmere at benytte.

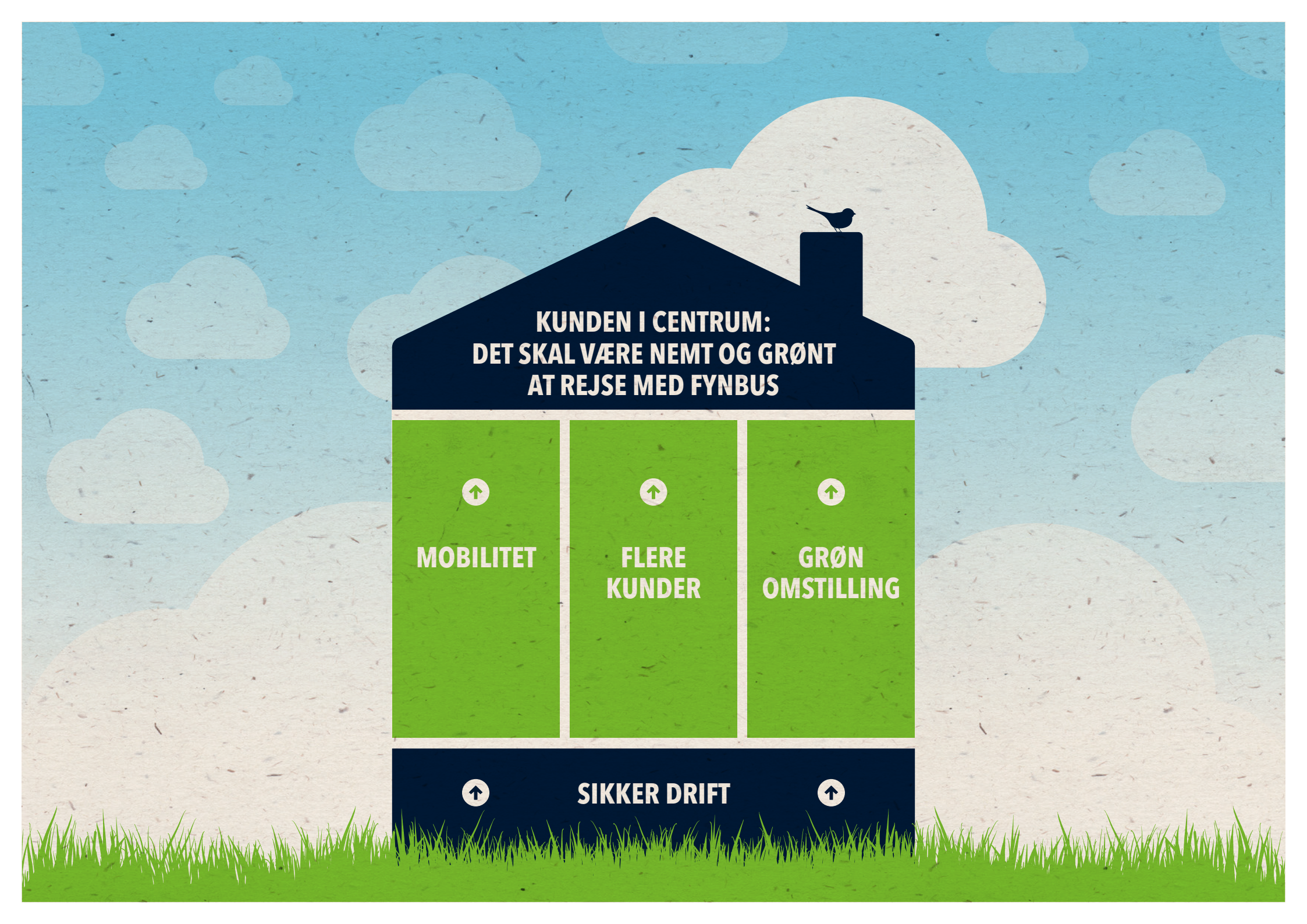
FOKUSOMRÅDER

I 2021 udmøntes FynBus' strategi i tre følgende fokusområder:

MOBILITET

FLERE KUNDER

GRØN OMSTILLING



**KUNDEN I CENTRUM:
DET SKAL VÆRE NEMT OG GRØNT
AT REJSE MED FYNBUS**



MOBILITET



**FLERE
KUNDER**



**GRØN
OMSTILLING**



SIKKER DRIFT



MOBILITET

FynBus skal medvirke til, at der eksisterer et optimeret og sammenhængende trafiksystem på Fyn og Langeland, hvor flest mulige borgere har mulighed for at vælge kollektiv trafik til og fra arbejde, skole eller fritid. FynBus skal tilrettelægge rutebetjeningen således at "flest mulige får den bedst mulige betjening for pengene". Samtidig skal FynBus understøtte øvrige mobilitetstilbud, så borgerne samlet set er bedre i stand til at undvære bilen. FynBus skal sikre, at borgerne er orienteret om muligheden for brugen af Flex- og Plustur og anser det som et relevant alternativ til bilen og relevant i forhold til de transportbehov borgeren har.

- MÅL 1:** En ny mobilitetsplan, der binder de regionale ruter endnu bedre sammen med lokale mobilitetstilbud.
- MÅL 2:** Etablering af en række nye synlige knudepunkter, der binder busruter, flexkørsel og private transportformer sammen.
- MÅL 3:** Et nyt bynet i Odense, der binder bybusnet, letbane, Svendborg-banen og de regionale ruter tæt sammen.
- MÅL 4:** Øget fokus på brugen af Flex- og Plustur.

1 FORBEDRET REGIONAL BUSBETJENING

I 2021 skal der udarbejdes en ny 4-årig trafikplan. Samtidig har Region Syddanmark i 2020 vedtaget nye principper for den regionale busbetjening. I 2021 vil den regionale rutenet blive gennemgået grundigt, med henblik på at udpege forbedringsmuligheder, herunder etablering af et såkaldte R-bus-net med flere afgange mellem Odense og udvalgte byer. Trafikplanen forelægges den nye bestyrelse i foråret 2022.

3 STOPPESTEDER OG KNUDEPUNKTER

FynBus har ca. 3.500 stoppesteder, som er inddelt i forskellige kategorier, afhængig af hvordan de betjenes og benyttes. FynBus vil i den kommende strategiperiode arbejde på at optimere stoppestederne, hvor målet blandt andet er, at centrale knudepunkter opleves som trygge og kundevenlige, og med en række faciliteter, eksempelvis aflåst cykleparkering, opladning af el-cykler og gode ventefaciliteter. Stoppestederne skal være relevante, så kunderne har lyst til at bruge dem. Trafikinformationen på disse stoppesteder målrettes behovet, og der skal i vid udstrækning etableres digital trafikinformation. Endelig skal stoppestederne medvirke som et væsentligt element i at skabe sammenhæng mellem busser, flexkørsel, privat samkørsel og andre mobilitetsformer, herunder Plustur.

01

02

03

04

2 ODENSE BYNET 2021

I forbindelse med letbanens start i efteråret 2021, er der forberedt et nyt "Bynet 2021", der indebærer ændringer på en række af de eksisterende bybusruter. Samtidig har Arriva, fra december 2020, overtaget ansvaret for driften af Svendborg-banen, der kører mellem Odense og Svendborg med flere stop i Odense. FynBus' opgave bliver at gøre det nemt og overskueligt for byens borgere at benytte det nye trafiksystem, både hvad angår sammenhængende køreplaner og god trafikinformation. Det er forventningen, at samspillet mellem "Bynet 2021", Arrivas overtagelse af Svendborgbanen og den nye letbane vil give nye og bedre muligheder for at udbrede brugen af den kollektive trafik i Odense, samt give bedre forbindelser til omegnskommunerne.

4 MOBILITET

FynBus arbejder med mobilitet på flere måder, dels via Rejseplanen, hvor andre mobilitetsformer som bycykler, luftfart, delebiler, taxa mm. kobles sammen med den kollektive trafik, og dels via samarbejde med kommunerne om forskellige former for private samkørsel uden for byerne. Rejseplanen spiller en vigtig rolle for den traditionelle kollektive trafik, men Rejseplanen skal også medvirke til at binde busserne sammen med Plustur og Flextur. Via Rejseplanen får kunderne en nemmere adgang til Flextur og Plustur, og gennem selvbetjening bliver løsningerne nemmere at administrere. Rejseplanens og FlexDanmarks systemer skal udvikles, så de bliver mere kundevenlige og bedre understøtter et sammenhængende trafiksystem.



FLERE KUNDER

FynBus har tabt mange kunder de seneste fem år. Efter en periode med årlig vækst, frem mod et toppunkt i 2015, hvor FynBus havde 18,5 millioner passagerer, er det gået væsentligt tilbage. Ved udgangen af 2020 forventes tallet at ligge på 10,5 millioner passagerer. Uden tilstedeværelsen af corona ville det samlede passagertal formentlig have ligget omkring 14-15 millioner. Der er flere årsager til passagertabet. Målet er nu at vinde så mange kunder som muligt tilbage, og samtidigt tiltrække nye. En forudsætning, for at bilister og andre trafikanter får øje på den kollektive trafik, er et grundigt kendskab til de muligheder, vi tilbyder. Gode og relevante produkter og transportløsninger, markedsført så de er målrettet kunderne og deres behov, er et væsentligt skridt i bestræbelserne på at tiltrække flere passagerer, tillige med at eksisterende kunder skal fastholdes og ansføres til at rejse mere.

MÅL 1: *De kunder der er tabt i 2020 på grund af coronavirussen skal vindes tilbage. Når det igen er muligt at køre med fuld kapacitet, skal det samlede passagertal op på 14,5 mio. passagerer inden for 12-15 måneder.*

MÅL 2: *Kundernes kendskab til Rejseplanen skal øges.*

MÅL 3: *Kundernes kendskab til Flex- og Plustur skal øges.*

MÅL 4: *Gennemførelse af samarbejdsprojekt med busentreprenører om markedsføring af den kollektive bustrafik.*

6 MARKEDSFØRE BILLETPRODUKTER

FynBus skal markedsføre sine eksisterende billetprodukter til relevante målgrupper med henblik på at fastholde eksisterende kunder, samt skabe øget salg og flere kunder i den kollektive trafik. FynBus skal desuden markedsføre nye fleksible pendlerprodukter i takt med at disse udvikles og implementeres. FynBus' billetportefølje skal tydeliggøres overfor kunderne, så det bliver let for kunderne at finde og vælge den rigtige billet. Markedsføringen gennemføres i samarbejde med relevante samarbejdspartnere, hvis dette er relevant, fx andre trafikelskaber, ejerkommuner og lignende. FynBus udvikler og igangsætter markedsføringskampagner, og dette sker i samarbejde med Sydtrafik, hvor det giver mening.

8 STRATEGISK SAMARBEJDE MED ENTREPRENØRER

FynBus vil i næste strategiperiode tage initiativ til at øge samarbejdet med busoperatørerne om at få kunderne tilbage i den kollektive trafik. Den nuværende arbejdsdeling indebærer, at operatørernes primære opgave er at sikre en pålidelig drift og en god service i mødet med kunderne. Operatørernes kvalitetssikring er en afgørende faktor i forhold til kundernes tilfredshed og loyalitet. FynBus vil undersøge og iværksætte forsøg med et tættere samarbejde om at tiltrække og fastholde kunder.

05

06

07

08

5 MARKEDSUDVIKLING

FynBus skal fortsat udvikle trafiktilbud og billetprodukter, så de passer til kundernes behov. FynBus vil fortsætte arbejdet med fokus på erhvervsområder og her udvikle metoder til afdækning af behov og indgåelse af strategiske aftaler med fx erhvervsvirksomheder. FynBus vil desuden fortsætte og udbygge indsatsen i forhold til de unge og de ældre brugere af kollektiv trafik, herunder Flex- og Plustur. Herudover skal markedsanalyse hjælpe os til at udpege områder, hvor det er mest oplagt en forbedre den regionale busbetjening, ligesom et fokus på udvalgte målgrupper og efterfølgende produktudvikling skal have til formål at tiltrække flere og nye kunder til FynBus.

7 MARKEDSFØRE TRANSPORTLØSNINGER

Skal rejsen ske med bussen eller med flextrafikken eller måske med flere transportaktører, fx letbane, tog eller taxa? En af FynBus' vigtige opgaver er at markedsføre den kollektive bustrafik i samspil med andre transportformer. Her er Rejseplanen et af de allervigtigste redskaber, idet Rejseplanen netop udstiller den sammenhæng som FynBus indgår i med andre aktører. Derfor er en væsentlig del i markedsføringen af transportløsninger at markedsføre Rejseplanen i en FynBus-kontekst. Kunderne skal kende Rejseplanen og bruge Rejseplanen. Dermed udbredes også sammenhængen i den kollektive trafik.

GRØN OMSTILLING

Klima, miljø og bæredygtighed er for alvor sat på dagsordenen indenfor den kollektive trafik og flextrafikken. Folketinget har endnu ikke sat specifikke mål op for den kollektive trafik. Det overordnede mål er en reduktion af CO₂-udledningen med 70% inden 2030. Transportministeren har lagt op til, at der indgås aftaler med kommuner og region om udfasning af dieslbusser. FynBus planlægger et fælles udbud, med kontraktstart i 2024, som i bedste fald kan resultere i at CO₂-udledningen er reduceret med 100%. Inden for flextrafikken er målene indtil videre fastsat i EU's "Clean Vehicle Directive", som fastlægger, at biler i flextrafikken ikke må udlede mere end 50 gram CO₂ pr. km. FynBus skal sikre, at både kollektive transportløsninger og den visiterede kørsel er bæredygtig og miljørigtig. Samtidig skal kendskabet til såvel den kollektive trafiks, som flextrafikkens positive indvirkning på såvel nærmiljø som klimabelastning udbredes.

MÅL 1: *De regionale ruter er CO₂-neutrale senest fra 2025, ved brug af 2. generations biodiesel*

MÅL 2: *55 ud af 67 bybusser på Fyn skal være emissionsfri i 2025.*

MÅL 3: *Alle flexbiler, der har kontrakt med FynBus, skal som minimum overholde EU's "Clean Vehicle Directive", hvilket indebærer en maksimal udledning af CO₂ på 50g pr. km.*

STRATEGIELEMENTER

GRØN OMSTILLING

9 RÅDGIVNING OM KLIMA OG MILJØ PÅ TRANSPORTOMRÅDET

I forbindelse med den grønne omstilling har kommunerne og regionen efterspurgt en øget rådgivnings-kompetence fra FynBus. I 2020 har FynBus opbygget en god viden. Dette vil fortsætte i den kommende strategiperiode. Der skal i 2021 udarbejdes et udbudsgrundlag for den grønne omstilling. Her skal der blandt andet kunne tages stilling til eventuel placering af gastankningsanlæg og lade-stationer til el-busser, som måske skal etableres i sammenhæng med udstyr til ladning af kommunale køretøjer og privatbiler. FynBus skal tilegne sig det store overblik over brændselsformer, bus- og bil-teknologier og lovgivning, og rådgive ejerkredsen i forhold til den grønne omstilling for både busser og flexbiler

11 UDBREDELSE AF VIDEN

FynBus skal gennemføre interessentrettede aktiviteter, der har til formål at tydeliggøre den kollektive trafikks rolle i forhold til miljø, klima og bæredygtighed. Der skal gennemføres målrettede aktiviteter i forhold til udvalgte målgrupper, så de bliver i stand til at koble ønsket om at handle, med at benytte den kollektive trafik. Den grønne omstilling skal skaffe flere kunder i den kollektive trafik.

09

10

11

12

10 GRØN OMSTILLING AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

FynBus skal iværksætte initiativer, der understøtter et fælles fynsk bus-udbud og dermed giver bedre mulighed for indførelse af klimavenlige drivmidler. Når og hvis det fælles udbud er vedtaget, skal FynBus drive processen frem mod udbuddet og den efterfølgende iværksættelse og implementering. Alt sammen i tæt samarbejde med de deltagende kommuner. FynBus skal tillige iværksætte initiativer, der arbejder hen mod implementering af ”Clean Vehicle Directive”, på flexområdet.

12 SAMMENHÆNGEN MELLEM KLIMA, MILJØ OG KOLLEKTIV TRAFIK

Hvor meget energi forbruger den kollektive trafik på Fyn og Langeland i dag, hvor meget energi forbruger flextrafikken, og hvad er miljøbelastningen i forhold til omgivelserne? Det er relevant viden at have, når der tales om grøn omstilling, og ikke mindst når den kollektive trafik skal sammenlignes med privatbilismen. FynBus skal udarbejde et grønt regnskab som supplement til det sædvanlige årsregnskab.

SIKKER DRIFT

Under visionerne om mobilitet, tiltrækning og fastholdelse af kunder og den grønne omstilling ligger et solidt fundament af sikker drift, der betyder, at der kommer en bus eller en flextaxi som lovet, at bussen kører til tiden, at flexbilen kommer som aftalt, at der kan købes en billet, at køreplanen er opdateret, at rejsekortet virker og regner den rigtige pris ud på rejsen og meget mere. Sikker drift hviler på en lang række interne servicemål, hvis opfyldelse garanterer, at grundproduktet er i orden. At den sikre drift altid er sikker, kræver et fokus fra FynBus' egen organisation, og for at sikre fokus har FynBus opstillet en række interne driftsmål, der hele tiden monitoreres og følges op på. Også i den kommende strategiperiode vil FynBus arbejde med sikker drift og at de interne servicemål virker som et solidt fundament under de tre store strategiske fokusområder.

MÅL 1: *94% af alle busafgange må være max. 3 minutter forsinket. 95% må være max. 5 minutter forsinket.*

MÅL 2: *94 % af alle flexbiler skal være rettidige.*

MÅL 3: *85 % af alle telefonopkald til FynBus skal besvares inden for 120 sekunder.*

MÅL 4: *Skriftlige henvendelser til FynBus skal besvares inden for 5 arbejdsdage.*

MÅL 5: *FynBus' kunder skal vurdere den samlede tilfredshed med FynBus som "meget god".*





HØRINGSSVAR VEDR. REGLER FOR REKLAMER PÅ OG I BUSSE

16. august 2020

Opdateret pr. december 2020

J.nr. 202008-32220 / 201508-12741

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>By- og Kulturforvaltningen har nu drøftet 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 henhører under trafikelskabet kompetencefelt og dettes bestyrelse.</p> <p>Sagen har også været vendt i Beskæftigelses- og Socialforvaltningen. 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"> • <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> • <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"> 1. <i>Kviklån, sms-lån og andre hurtige lånetyper</i> 2. <i>Spil f.eks. Casino, Odds mv., der lokker med hurtige gevinster</i> 3. <i>Plastikkirurgi, botox-behandlinger mv. (særligt målrettet børn og unge)</i> 4. <i>Rusmidler og alkoholiske drikke (særligt målrettet unge)</i> 	<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. Jf. beslutning den 9. december 2020 vil regelsættet være gældende ved nyt 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 fremgår af referat fra møde i FMK's Teknik- og Miljøudvalg den 20. august 2020, at man ønsker at det nuværende regelsæt for reklamer i og på busser fastholdes.	Model 1

REGELSÆT FOR REKLAMER PÅ BUSSE

Oktober 2020

J.nr.: 201508-12741

REGELSÆT FOR REKLAMER PÅ BUSSE

Entreprenøren har reklameretten på de udbudte busse.

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) 71 x 50 cm,
- En holder med mindst 4 rum, der kan indeholde og præsentere køreplaner eller publikumsbrochurer i størrelsen (H x B) 21 x 11 cm. Holderen skal placeres ved indgang eller midterperron afhængigt af den enkelte bustype. Placeringen og design skal aftales med FynBus.

Til reklamering og information skal FynBus have:

- Op til 80 % af eksponeringstiden på evt. skærme reserveret til trafikinformation, kundeinformation, kampagner og infotainment.

Reklamernes indhold

Reklamer skal være lovlige, sømmelige, hæderlige, og være udformet med behørig social ansvarsfølelse. Reklamer skal være i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning, herunder markedsføringsloven, og skal i øvrigt respektere alment accepterede reklameetiske normer og kodeks, herunder jf. ICC Kodeks for Reklamepraksis (2011).

Pornografi, propaganda samt reklame af polemisk art må ikke forekomme.

Ved reklame af polemisk art forstås, at en reklame snarere er udtryk for stridslyst end for et ønske om at opnå forståelse.

Reklamer rettet mod børn og unge må aldrig, hverken direkte eller indirekte, opfordre til vold, anvendelse af rusmidler, herunder alkohol, eller anden farlig eller hensynsløs adfærd, eller på utilbørlig måde benytte sig af vold, frygt eller overtro som virkemidler.

Reklamer for spil skal være i overensstemmelse med de nærmere bestemmelser herom i spillelovgivningen.

Ansvar for reklamers lovlighed

I forhold til FynBus er det entreprenørens ansvar, at reklamer er lovlige, og at de opfylder ovenstående retningslinjer.

FynBus kan pålægge en entreprenør, at fjerne en reklame, der ikke er i overensstemmelse med dette regelsæt. Entreprenør kan ikke rejse krav mod FynBus som følge af en sådan afgørelse,

Reklamernes placering

Entreprenøren råder over reklameplads i overensstemmelse med følgende:

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

Bustype	Venstre langside	Højre langside	Bagside	Bagrude streamer
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.

Udvendige reklamepladser i nye formater i kontraktperioden aftales løbende mellem entreprenør og FynBus.

Reklamer i busserne sker som hængeskilte eller via infotainmentsystemet.

Anvendelse af reklamer derudover forudsætter aftale med FynBus.

Anvendelse af totalreklamer forudsætter aftale med FynBus.

SPØRGSMÅL TIL CHAUFFØRER

FORSØG MED UNDERSØGELSE AF ARBEJDSVILKÅR I FORBINDELSE MED VOGNKONTROL

Vognmand: _____

Selvstændig → Undersøgelsen afsluttes

1) Vil du deltage i FynBus' undersøgelse af løn- og ansættelsesvilkår for flextrafikchauffører?

a) Ja

b) Nej

→ Undersøgelsen afsluttes

2) Ønsker du at være anonym:

a) Ja

b) Nej = Navn: _____

Samtykkeerklæring udleveres og udfyldes

3) Overenskomstforhold: Er din ansættelse omfattet af en overenskomst, eller følges en overenskomst?

a) Ja = Hvilken? _____

b) Nej

c) Følger = Hvilken? _____

d) Ved ikke

4) Arbejdstid: Hvor mange timer arbejder du i gennemsnit om ugen/måned?

_____ om ugen / måneden

5) Løn: Får du den timeløn, du er berettiget til efter overenskomsten / ansættelsesbeviset (hvis ikke overenskomst)?

a) Ja

b) Nej

c) Ved ikke

Hvad er din timeløn? _____

Evt. kommentér _____

6) **Pension:** Får du den pension, du er berettiget til efter overenskomsten / ansættelsesbeviset (hvis ikke overenskomst)?

- a) Ja b) Nej c) Ved ikke

Evt. kommentér _____

7) **Ferie:** Optjener du ret til ferie med løn, eller får du feriepenge?

- a) Ja b) Nej c) Ved ikke

Hvis Ja: Fremgår det af din lønseddel?

- a) Ja b) Nej c) Ved ikke

8) **Pension:** Stemmer den pensionsindbetaling, der fremgår af din lønseddel, overens med de faktiske indbetalinger til din pensionskasse?

- a) Ja b) Nej c) Ved ikke

→ Hvis "Nej" eller "Ved ikke": Vil du have os til at tjekke oplysningerne hos din pensionskasse?

- a) Ja → **Samtykkeerklæring udleveres og udfyldes**
b) Nej

Evt. kommentér _____

9) Har du noget at udsætte på dine løn- og/eller ansættelsesvilkår?

- a) Ja b) Nej

10) Har du yderligere bemærkninger vedr. dine løn- og ansættelsesvilkår?

Evt. kommentér _____

Dato: _____

Dato: _____

Kontrollør

Chauffør



Kun busser med selvbetjening kan afvise kontanter

13. januar 2021

Trafikskaber må ikke afvise kunder med kontanter på grund af coronakrisen, medmindre de har indført selvbetjening, vurderer Forbrugerombudsmanden. Ifølge betalingsloven skal virksomheder tage imod kontanter, hvis de tager imod kort- og mobilbetalinger.

Forbrugerombudsmanden modtog sidste år en række klager over flere trafikskaber, som på grund af risikoen for smitte med coronavirus ikke ville modtage kontanter. Passagerer, som ønskede at betale med kontanter, klagede over, at de derfor ikke kunne komme med bussen.

Kun busser, der er indrettet som ubemandede selvbetjeningsmiljøer, kan afvise at tage mod kontanter. Det forudsætter, at buschaufførerne hverken sælger billetter til passagererne eller kontrollerer, om passagererne på anden måde har betalt for rejsen med fx rejsekort. Passagererne skal oplyses klart og tydeligt om overgangen til selvbetjening, så de har mulighed for at sikre sig en billet, inden de stiger på bussen.

Forbrugerombudsmanden har vurderet, at trafikskabet Movia har indrettet sine busser som selvbetjeningsmiljøer, mens kontantsalget er midlertidigt indstillet. Buschaufførerne er kun ansat til at føre busserne, så passagererne skal selv sørge for billet eller rejsekort. Passagererne er også informeret om, at de ikke kan betale med kontanter i bussen. Desuden er Movias flextrafik undtaget fra kontantreglen, fordi chaufførerne ikke modtager betaling i flextrafikbilerne.

De øvrige trafikskaber, der blev klaget over, meddelte Forbrugerombudsmanden, at de genoptog kontantsalget af billetter. Forbrugerombudsmanden har dog forstået, at trafikskaberne – i lyset af de seneste restriktioner – nu vil indrette deres busser og/eller flextrafikken som ubemandede selvbetjeningsmiljøer, så chaufførerne midlertidigt kun har til opgave at føre busserne.

Ifølge betalingsloven er det ikke lovligt at afvise kontanter, hvis en virksomhed tager imod andre former for betaling som for eksempel betalingskort eller rejsekort. Kontantreglen omfatter dog ikke fjernsalg eller som her ubemandede selvbetjeningsmiljøer i busserne.

Forbrugerombudsmand, Christina Toftegaard Nielsen, siger:

”Hvis chaufførerne ikke skal være forpligtet til at tage imod kontanter fra passagererne, skal busserne indrettes som selvbetjeningsmiljøer, så passagererne selv står for at skaffe en billet. Det har nogle trafikskaber valgt at gøre som følge af risikoen for coronasmitte, og jeg har forstået, at andre trafikskaber nu vil gøre det samme.”

”Hvis trafikskaberne vælger at indrette selvbetjeningsmiljøer i busserne og derfor ikke modtager kontanter, så skal de tydeligt oplyse passagererne om det. Passagererne skal have mulighed for at sikre sig en billet, før de stiger på bussen.”

BETALINGSLOVEN § 81 – ”KONTANTREGLEREN”

§ 81. En betalingsmodtager er forpligtet til at modtage betaling med kontanter i tidsrummet fra kl. 06.00 til kl. 22.00, hvis denne modtager betalingsinstrumenter omfattet af denne lov, jf. dog § 2 i lov om forebyggende foranstaltninger mod hvidvask af udbytte og finansiering af terrorisme og stk. 2, 3 og 5.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse ved fjernsalg eller ved betalingstransaktioner i ubemandede selvbetjeningsmiljøer.

FOR YDERLIGERE INFORMATION, KONTAKT:

Forbrugerombudsmandens pressesekretariat på tlf. 41 71 50 98.

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Projektbeskrivelse vedr. "Grøn buspulje til regionale busser og øer"

Projektbeskrivelse

1. Projekttitle

Implementering af grønne regionale elbusser på Fyn.

2. Resumé

Projektet "Implementering af grønne regionale elbusser på Fyn" har til formål at igangsætte den grønne omstilling på Fyn ved at udskifte 3 dieselbusser til 3 elbusser på en regional rute.

Udover at projektet medvirker til nedbringelse af de samlede klima- og miljømæssige emissioner fra den regionale kollektive bustrafik, er sigtet med projektet også at generere værdifuld viden, om anvendelse af eldrevne driftsbusser på længere ruter, herunder hvilke faktorer, der har betydning og hvilke fordele og ulemper der er ved elbusdrift contra traditionelle dieselbusser.

Denne viden skal opsamles og anvendes i forbindelse med et senere udbud, der af Fynbus indstilles at ske i formentlig 2026, af de regionale busser på Fyn, hvor Region Syddanmark planlægger at omstille til en mere klima- og miljømæssig transport for samtlige busser.

3. Baggrund

De nuværende 108 regionale busser på Fyn er omfattet af en kontrakt frem til 2024, med mulighed for forlængelse i 2 år plus mulighed for yderligere 2 år.

Når den nuværende kontrakt udløber er det hensigten, at der kan gennemføres et større udbud med henblik på omlægning til grønne drivmidler. På det tidspunkt er det forhåbningen, at der er en større

afklaring vedrørende de mest hensigtsmæssige grønne teknologier, således der på det tidspunkt kan gennemføres et udbud for en længelevende kontraktperiode.

På den baggrund, og med henblik på at komme videre i afklaring omkring de mest hensigtsmæssige grønne teknologier på lidt længere sigt, samt indhøste konkrete erfaringer, har Region Syddanmark, i samarbejde med Fynbus, besluttet at søge om midler til at igangsætte den grønne omstilling i den regionale busdrift på Fyn i form af busudskiftning af tre dieselbusser i den nuværende regionale kontrakt.

4. Formål

Formålet med nærværende projekt er at udskifte en mindre del af busmateriellet i den regionale buskontrakt på Fyn, for dels at igangsætte den grønne omstilling i bustransporten og dels at danne erfaringer med anvendelsen af grønne drivmidler i regional buskørsel.

Denne viden skal kunne lægges til grund for det store udbud af den regionale buskontrakt med i alt 108 driftsbusser, der udløber i 2024 med mulighed for forlængelse i 2+2 år (dvs. til 2026 eller 2028), hvor Region Syddanmark ønsker en omstilling til mere klima- og miljømæssig transport.

Projektet vil hermed understøtte regionens mål om, at den regionale kollektive trafik omstilles til CO₂ frie-, og på sigt også emissionsfrie, teknologier, for hermed at medvirke til, at Region Syddanmark i 2050 er netto-nuludleder af klimagasser.

Regionale ruter er ofte kendetegnet ved en længere ruteføring end både lokale og bybusser. Dermed er elbusser ofte fravalgt pga. den begrænsede rækkevidde og brintbusser fravalgt pga. den forøgede omkostning i den regionale busdrift. Disse to teknologier er imidlertid de eneste på nuværende tidspunkt, der vil kunne opfylde en ambition om 0-emission og vurderingen er derfor, at forsøg med denne type busser i drift på længere ruter vil være relevant i forhold til de kommende års udbud.

5. Projektets indhold

Region Syddanmark foreslår, i samarbejde med Fynbus, helt konkret et projekt, hvor der sker en udskiftning af 3 dieselbusser til elbusser på en enkelt rute.

Forsøget gennemføres i perioden ultimo 2021 til udløb af den regionale kontrakt i december 2024 plus en forlængelse på minimum 2 år, dvs. samlet en 5-årig projektperiode (ultimo 2021-ultimo 2026).

Projektøkonomien bygger på en forudsætning om, at regionsrådet i Region Syddanmark godkender en indstilling fra Fynbus ultimo 2020/primo 2021 om, at den nuværende kontrakt på den regionale buskørsel på Fyn forlænges med minimum 2 år for alle 108 driftsbusser i kontrakten, så der er udløb af kontrakt i december 2026 i stedet for december 2024.

Det er forventningen at en kontraktforlængelse med 2 år til 2026 af kontrakten for de 108 regionale busser, i større omfang kan sikre, at den hensigtsmæssige teknologi med henblik på CO₂- og emissionsfrie busser på de regionale ruter på Fyn, på det tidspunkt er til stede.

Den indstillede kontraktforlængelse på 2 år, sikrer herudover, at der indenfor den samme investering kan hentes CO₂ reduktioner i yderligere 2 år, og dermed en bedre projektøkonomi, i overensstemmelse med Trafikstyrelsens vigtigste tildelingskriterie, "Nedbringelse af CO₂ pr. tilskudskrone" (se forventet reduktion i afsnit 7 - Succeskriterier for forbedringen efter projektets gennemførelse), og dels for at leve op til Region Syddanmarks nyligt indgåede budgetaftale om på kort sigt at opnå størst mulig CO₂ reduktion, idet en kontraktforlængelse vil betyde en besparelse på busdrift i optionsårene, som Region Syddanmark forventer at kunne anvende til omstilling til HVO diesel på en større andel af driften.

I forhold til valg af rute vil følgende kriterier skulle lægges til grund:

1. antal passagerer. Forsøget ønskes gennemført på ruter med så mange passagerer som muligt. Det ønskes, at så mange som muligt for mulighed for at afprøve de nye teknologier og samtidig vil det give værdifuld viden om betydningen af mange passager, evt. mange stop, mv.
2. ruten skal have linjeføring i Odense. Da det er 0-emissions-teknologier, der afprøves vurderes det, at det er relevant, at ruterne indsættes der, hvor busdriften har de største effekter på lokalmiljøet. Udledning af NO_x og partikler er størst i de store byer og derfor vil de miljøgevinster, der kommer af 0-emission have størst betydning i Odense contra oplandet.
3. rutens længde. Enten skal ruten være så kort, at turene kan gennemføres iht. bussens rækkevidde pr. opladning eller alternativt er rutens ture tilrettelagt, så opholdstiden muliggør opladning i løbet af driften

Ud fra disse kriterier vurderes det, at en relevant rute for et forsøg kunne være rute 140 Odense – Otterup (jf. rutestatistik nedenfor), men endelig beslutning træffes i overensstemmelse med entreprenøren primo 2021.

Tabel 1: Rute 140 Odense - Otterup

Entreprenør	Tide
Rutevarianter	140: Otterup - Odense
Driftsomfang	<i>Driftsøkonomi 2019, nøgletal:</i> 3 stk. Scania Euronorm VI 13m handicapvenlig lande- vejsbus 8.698 køreplantimer 342.500 kp.km./år 66 % selvfinansieringsgrad Nettoudgifter 5,6 mio. kr. (fælles for rute 140 og 141) <i>Hverdag:</i> Myldretid: Kvartersdrift Odense - Otterup Øvrigt: Timesdrift <i>Weekend:</i> 2 natbusafgange Timesdrift

De nuværende busser i den regionale kontrakt består primært af 13m handicapvenlige landevejsbusser fra Scania årgang 2016.

Der påtænkes i projektet at indkøbe 3 elbusser af fabrikant Mercedes med 395 kwh batteri og en forventet rækkevidde på max. 320 km.

Den begrænsede rækkevidde og hensyntagen til behovet for evt. løbende opladning samt en forventede reduktion i passagerkapacitet vil skulle tænkes ind i valg af rute og den efterfølgende planlægning af denne.

Projektet vil kunne gennemføres indenfor den nuværende kontrakt med Tidebus, da kontrakten i henhold til §23 giver adgang til udskiftning af drivmiddel i løbet af kontraktperioden:

De indkøbte Mercedes busser afskrives i projektperioden til en restværdi efter 5 år på 45%. Ligeledes vil der blive investeret i opbygning af ladestandere til elbusserne, som også afskrives til 45%.

Det samlede projektbudget fremgår af vedlagte bilag.

6. Før projektets gennemførelse

I dag varetages driften på rute 140 af 3 dieselbusser, som vil blive udskiftet til 3 elbusser.

I 2019 var der ca. 232.500 påstigere¹ på ruten, hvilket svarer til et gennemsnit på 637 påstigere pr. dag (365 dage).

Tabel 2: Antal afgang og busser fordelt på hverdage og weekend

Pr. uge	Hverdage	Lørdage	Søndage	I alt
Afgange/ture	299	38	34	371
Antal busser	3	3	3	3

På hverdage er der 60 afgang pr. dag (fredag dog kun 59 afgang), mens antallet af afgang reduceres til 38 og 34 henholdsvis lørdag og søndag.

Ovenstående tal er baseret på udtræk fra Rejsekortdata og køreplan-systemet i FynBus.

7. Succeskriterier for forbedringen efter projektets gennemførelse

Jf. vedhæftede beregning fra Fynbus af CO₂ reduktion pr. tilskudskrone, så ses der en forventet CO₂ reduktion pr. tilskudskrone på 0,3429 kg./kr. ved udskiftning af 3 dieselbusser til elbusser på den foreslåede rute 140 i løbet af projektperioden.

Hertil kommer en reduktion af øvrige emissioner (NO_x og partikler), da en elbus er 0-emissionsbus, som hverken udleder CO₂ (forudsæt at der er tale om strøm fra VE), NO_x eller partikler udover de partikler, der stammer fra dækkenes friktion på vejbanen. Det forventes derfor også, at kunderne responderer, at de har bemærket en tydelig forbedring i forhold til tidligere niveauer af støj og udstødning (lugt, mv.)

Med afsæt i antallet af buspassagerer for ruten i 2019 forventes ca. 232.000 passagerer (forstået som antal påstigere, dvs. ikke nødvendigvis unikke brugere) at blive berørt af projektet.

8. Øvrige succeskriterier for projektet

Projektet skulle gerne udover en reduktion af den klima- og miljømæssige påvirkning fra regional buskørsel, medføre en øget viden til både trafikbestiller (Region Syddanmark), trafikselskabet FynBus og

¹ Opgjort på Rejsekortdata med en opregningsfaktor på 1,3 grundet andre billetteringsprodukter.

entreprenører om anvendelse af 0-emissions teknologier på længere ruter.

Til brug for et kommende udbud af den regionale busdrift i Region Syddanmark, vil succeskriterierne for projektet være følgende viden:

- generel drift. Hvilke fordele/ulemper har 0-emissionsbusser ift. traditionelle dieselbusser på længere ruter. Eksempelvis hvilke begrænsninger giver el-/brintbusser ved planlægning og drift? Hvilke konklusioner kan der drages ift. service og vedligehold, driftsstabilitet, mv.
- hvad er rækkevidden på henholdsvis el- og brintbusser ved kørsel på regionale ruter, dvs. ruter med en længere distance, anderledes stopmønster (færre stop og længere imellem), højere gennemsnits hastighed, mv. end en bybus/lokal bus
- hvad påvirker begrænsninger på rækkevidden, eks. temperatur, antal stop, antal passager, mv?
- er der andre elementer, der skal tænkes ind ved anvendelse af 0-emissionsbusser på længere distancer

Herudover vil projektet være en succes, hvis der opleves en stabil og komfortabel drift for både chauffører og passagerer, hvor især passagerernes vurdering af en forbedring af transportoplevelsen, herunder driftssikkerhed og entreprenørens vurdering af den generelle drift vil vægte højt. Sekundært, at borgere i byerne på ruten oplever en miljøeffekt i form af mindre støj og udstødning.

Ovenstående forventes afdækket vha. en spørgeskemaundersøgelse foretaget blandt passagerer, chauffører og driftspersonale samt en effektmåling baseret på dataindsamling fra drift, passagerstatistik, mv. hvilket samlet vil ligge til grund for evalueringsrapporten.

9. Projektorganisering

Ansøger på projektet er Region Syddanmark, som også vil være projektejer.

FynBus bidrager til projektet som projektleder og med den praktiske del – indgåelse af kontrakter med entreprenør, tilrettelæggelse af kørslen/køreplanlægningen, kommunikation samt evaluering og videnindsamling.

Region Syddanmark står – i samarbejde med Fynbus - for den løbende dialog med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, herunder løbende afrapportering samt projektafslutning.

FynBus bidrager således til projektet med det nødvendige antal årsværk, der dog ikke er anslået og derfor ikke medtaget i projektbudgettet.

10. Tidsplan

Projektet vil være opdelt i følgende aktiviteter og milepæle:

30. september	Ansøgning fremsendes til Grøn buspulje
Q4 2020–Q1 2021	Kontrakt indgåelse Leverance: Indgåelse af kontrakt vedr. udskiftning af busser/nye busser samt tilpasning af nuværende kontrakt.
Q1 2021–Q2 2021	Tilpasning af køreplaner Leverance: Nye køreplaner bygges – skal foreligge samtidig med regionalt busnet 2021
Q3 2021–Q4 2021	Kommunikationsstrategi Leverance: Markedsføringskampagne og Plan for idriftsættelse
Dec. 2021–Jan 2022	Idriftsættelse
Q1 2023–Q2 2023	Effektmåling og indsamling af data
Q2 2023–Q3 2023	Evalueringsrapport Leverance: Rapport for evaluering og effekt af nye 0-emissionsbusser samt vidensgrundlag til brug for udbud 2026.

11. Rapportering af projektet

I overensstemmelse med tidsplanen afrapporteres i 2 etaper.

Evalueringsrapporten udarbejdes efter ca. 1 års drift på baggrund af dataindsamling og spørgeskemaundersøgelse. Denne vil kunne anvendes som videngrundlag for udbud af den regionale buskontrakt i 2026 eller ved yderligere 2 års forlængelse i 2028.

Slutrapporten udarbejdes ved udløb af projektet, dvs. formentlig ultimo 2026 og vil omhandle vurderinger af succeskriterier.

12. Projektets finansiering

FynBus har bedt den nuværende entreprenør dokumentere de forventede meromkostninger i forbindelse med udskiftning af ovennævnte busmateriel (3 dieselbusser til 3 elbusser). Dette er sammenholdt

med regneark udviklet af Trafikselskaberne i Danmark og Movia til og Movia til brug for beregning af meromkostningen ved elbusser.

Heraf fås følgende projektbudget for projektperioden 2021-2026 (detaljeret budget er vedlagt som bilag).

Table 3: Projektbudget ved forlængelse af kontrakt med 2 år til 2026

Estimeret meromkostninger i tusind kr.	2022	2023	2024	2025 (ved en evt. forlængelse)	2026 (ved en evt. forlængelse)	I alt, i projektperioden
El-busser, 3 el-busser	1.060	1.060	1.060	1.060	1.060	5.302
75 % finansiering	795	795	795	795	795	3.977
Selvfinansiering	265	265	265	265	265	1.326

Projektet forventes opstartet 2021, men udskiftningen af dieselbusserne forventes først fra 2022.

Region Syddanmark

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
puljer@tbst.dk
www.tbst.dk

Dato: 22. december 2020
Journal: TS5060008-00013
Sagsnr.: G2020-1-12

Meddelelse om tilsagn – Grøn buspulje til regionale busser og øer - 1. ansøgningsrunde

Region Syddanmark har ved ansøgning af 30. september 2020 ansøgt om 3.977.000 kr. til projektet "Implementering af grønne regionale elbusser på Fyn" fra Grøn buspulje til regionale busser og øer.

Transportministeren har nu truffet beslutning om, hvilke ansøgninger der tildeles støtte til i 1. ansøgningsrunde af Grøn buspulje til regionale busser og øer.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan herved meddele, at det på baggrund af ovennævnte ansøgning, herunder projektbeskrivelse og budget, er besluttet at tildele projektet samlet 3.977.000 kr. fra Grøn buspulje til regionale busser og øer.


Tildeling af støtten er betinget af, at en tilsagnsskrivelse for projektet accepteres ved underskrift. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil i starten af 2021 fremsende tilsagnsskrivelsen. Tilsagnsskrivelsen skal returneres elektronisk i underskrevet stand til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Midlerne tildeles med hjemmel i bekendtgørelse nr. 912 af 18/06/2020 vedr. Grøn buspulje til regionale busser og øer.

Med venlig hilsen



Jan Albrecht
Kontorchef



Tina Schelde
Specialkonsulent

Region Syddanmark

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
puljer@tbst.dk
www.tbst.dk

Dato: 22. december 2020
Journal: TS5060008-00013
Sagsnr.: G2020-1-11

Meddelelse om afslag – Grøn buspulje til regionale busser og øer - 1. ansøgningsrunde

Region Syddanmark har ved ansøgning af 30. september 2020 ansøgt om 11.286.000 kr. til projektet "Forsøg med brintbus på Fyn" fra Grøn buspulje til regionale busser og øer.

Transportministeren har nu truffet beslutning om, hvilke ansøgninger der tildeles støtte til i 1. ansøgningsrunde af Grøn buspulje til regionale busser og øer.

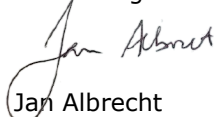
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan herved meddele, at det på baggrund af ovennævnte ansøgning, herunder projektbeskrivelse og budget, er besluttet ikke at tildele projektet støtte.

Afslaget begrundes med at projektet på afgørende punkter ikke lever op til puljens kriterier, idet projektet kan karakteriseres som et forsøg, mens puljen er rettet mod egentlig drift. Derudover er den forventede reduktion i CO₂-udledningen relativt lav.

Afslaget gives med hjemmel i bekendtgørelse nr. 912 af 18/06/2020 vedr. Grøn buspulje til regionale busser og øer.

Vi takker for Jeres interesse.

Med venlig hilsen


Jan Albrecht

Kontorchef


Tina Schelde

Specialkonsulent