

# REFERAT

## FYNBUS BESTYRELSE

24. januar 2020 kl. 10.00

FynBus, Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C

J.nr.: 202001-28881

### Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn  
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark  
Bo Libergren, Region Syddanmark  
Flemming Madsen, Svendborg *AFBUD*  
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn  
Jesper Hempler, Kerteminde *AFBUD*  
Jan Ole Jakobsen, Langeland  
Albert Pedersen, Nyborg  
Anders W. Berthelsen, Odense

### Repræsentantskabsmedlemmer:

Regitze Tilma, Middelfart  
Leif Rothe Rasmussen, Assens

### Administration:

Direktør Carsten Hyldborg Jensen  
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing  
Økonomi- og IT-chef Mads Frederik Skjoldborg Medelbye  
Kommunikationschef Martin Bødker Krogh  
Regnskabsleder Trine Schou Jensen (pkt. 3)

### Øvrige deltagere:

Søren Lind, Danske Bank (pkt. 3)  
Henrik Larsen, Danske Bank (pkt. 3)

## INDHOLD

Tema: Mobilitet på Fyn og Langeland .....	3
Sager til beslutning: .....	5
1. Høringssvar Region Syddanmark, Regional Udviklingsplan .....	5
2. Ansøgning til markedsføringspuljen 2020 .....	6
Sager til drøftelse:.....	8
3. Finansiell politik & Investeringsprofil via bank .....	8
4. Retningslinjer for reklamer i og på busserne .....	10
Sager til orientering:.....	11
5. Passagerudvikling 2010 - forventet 2019 .....	11
6. Chaufførsamarbejde og -faciliteter .....	14
7. Status på grøn omstilling i FynBus .....	16
8. Meddelelser .....	21
9. Eventuelt .....	21

## TEMA: MOBILITET PÅ FYN OG LANGELAND

Bestyrelsen har på mødet den 13. december 2019 efterspurgt en status på kommunernes arbejde med mobilitet.

Efter seneste valg blev der sat fokus på mobilitet i landdistrikterne, og flere kommuner nedsatte et § 17, stk. 4-udvalg.

Mobilitet har også været på dagsordenen hos Regeringen og Folketinget, og der har været afsat midler i en yderområde-pulje. FynBus har ligeledes modtaget midler fra denne pulje.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har fået udarbejdet en rapport "Kollektiv Trafik i Yderområder", oktober 2019, som evaluerer tidligere puljer og projekter og vurderer de aktuelle muligheder for at forbedre mobiliteten i yderområder.

Rapporten fremhæver de demografiske årsager til, at efterspørgslen efter konventionel kollektiv transport (buskørsel) falder, herunder generelt færre indbyggere og samtidig færre børn og unge samt flere ældre, og man fremhæver også det forhold, at antallet af biler i landområderne stiger. Andelen af husstande uden bil er således faldet fra 6 procentpoint til 4 procentpoint over en tiårig periode, mens andelen af husstande med mere end én bil stiger.

Rapporten fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anbefaler,

- at der fortsat arbejdes med en "arbejdsdeling" mellem konventionel kollektiv transport (buskørsel) og behovsstyrede løsninger,
- at der kontinuerligt arbejdes med initiativer, der sikrer sammenhæng i den kollektive transport (optimering af den samlede rejse),
  - herunder sammenhængende køreplaner, gode vente- og skifteforhold, og adgang til digital information,
  - herunder også, at der arbejdes med andre mål end flere passagerer i busserne, det kunne eksempelvis være kortere rejsetid for de unge,
- at der arbejdes med at bryde barrierer (lovgivningsmæssige, juridiske) ned ift. en bredere vifte af mobilitetstilbud i yderområderne,
  - herunder fx privat samkørsel, landsbybusser, frivillige chauffører mm.

Transport- og Boligministeriet har i brev af 6. januar 2020 indkaldt trafikselskaberne til et møde den 27. januar 2020 med blandt andet følgende dagsorden:

*"Ministeriet imødeser gerne, at trafikselskaberne har gjort sig en række overvejelser om, hvilke nye og alternative initiativer, der kunne være brugbare i forbindelse med løsning af mobilitetsproblematikkerne i landdistrikterne, herunder også hvis trafikselskaberne finder at der er reguleringsmæssige hindringer"*

FynBus har bedt kommunerne om en kort status på arbejdet med mobilitet. Status pågår i skrivende stund, men en række karakteristika kan sammenfatte kommunernes tiltag på nuværende tidspunkt (i ikke-prioriteret rækkefølge):

- Udvikling af idéer og vurdering af behov vedr. mobilitet via Mobilitetsspil for hhv. borgere, ansatte i kommunen og politikere.
- Afholdelse af adfærdsworkshops på skoler mhp. borgernes læring om mobilitetsmuligheder.
- Fokus på at gøre det nemt, sikkert og mere udbredt at cykle i skole og på arbejde mhp. initiativer til forbedring af infrastrukturen.

- Tiltag til mobilisering af lokalsamfundene.
- Indførelse af samkørsels-apps mhp. privat samkørsel.
- Sammenkobling med Region Syddanmarks Mobilitetsplan.
- Indførelse af det nye telekørselskoncept.
- Etablering af projekt med udbredelse af el-cykler og låncykler til unge.
- Planlægning af projekt vedr. koordination af transportformer ifm. knudepunkter.

Det er ikke alle kommuner, der har en decideret plan eller politik for mobilitet i tyndt befolkede områder.

Overvejelser til drøftelse i bestyrelsen:

- Behov for en nærmere kortlægning samt stillingtagen til behovet for offentlig understøttelse af mobiliteten i landdistrikterne. Hvilke mobilitetsbehov skal kommunerne og regionen understøtte?
- Evaluering og opfølgning på Plustur og Flextur. Udfylder løsningerne behovet for offentlig finansieret mobilitet?
- Transportknudepunkter, der skaber sammenhæng mellem bus, tog, Plustur, taxi, cykel, bil og andre transportformer.
- Hvad er kommunernes rolle i forhold til eksempelvis privat samkørsel?
- Udlån af kommunale køretøjer til privat brug.

Bestyrelsens overvejelser vil indgå i tilbagemeldingen til Transport- og Boligministeriet på mødet den 27. januar 2020.

Sagen indstillet til drøftelse.

**SAGER TIL BESLUTNING:****1. HØRINGSSVAR REGION SYDDANMARK, REGIONAL UDVIKLINGSPLAN****Resumé:**

Region Syddanmark præsenterede den 27. november 2019 den regionale udviklingsstrategi 2020-2023 "Fremtidens Syddanmark". Forslaget er efterfølgende sendt i høring med høringsfrist den 17. januar 2020. FynBus har udarbejdet et høringssvar, som er fremsendt til Region Syddanmark med forbehold for bestyrelsen godkendelse på bestyrelsesmødet den 24. januar 2020.

**Sagsfremstilling:**

FynBus har modtaget høring fra Region Syddanmark vedrørende "Fremtidens Syddanmark" – regional udviklingsstrategi 2020-2023.

FynBus har udarbejdet et høringssvar, som er fremsendt til Region Syddanmark med forbehold for bestyrelsen godkendelse på bestyrelsesmødet den 24. januar 2020.

Høringssvaret er vedlagt som bilag 1.1.

FynBus ser positivt på høringforslaget. FynBus ønsker at fremhæve følgende emner, der er i tråd med de udviklingsområder, som FynBus arbejder med:

- Stigende trængsel i byerne, som begrænser fremkommeligheden.
- Faldende befolkningstal i de tyndt befolkede egne bidrager til at skabe svære vilkår for den kollektive trafik.
- Sikring af bedst mulig mobilitet i et samspil mellem offentlige og private indsatser.
- Nedbringelse af udledning af CO<sub>2</sub> og gennemførelse af fælles klimatilpasningsprojekter med henblik på at indføre en grøn og klimaneutral transport.
- Videreudvikling af Rejseplanen, således at flere transportformer kan forenes digitalt.

FynBus ser frem til et godt samarbejde i forbindelse med implementering af "Fremtidens Syddanmark", således at der kan videreudvikles på et sammenhængende, attraktivt og bæredygtigt Syddanmark.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender høringssvaret til "Fremtidens Syddanmark" – regional udviklingsstrategi 2020-2023.

**Vedtagelse:**

Godkendt som indstillet.

**Bilag:**

Bilag 1.1      *Fremtidens Syddanmark – regional udviklingsstrategi 2020-2023, Høringssvar fra FynBus*

## 2. ANSØGNING TIL MARKEDSFØRINGSPULJEN 2020

### Resumé:

I 2020 er der afsat en pulje på kr. 2,5 millioner til ekstraordinær markedsføring og kampagner. Det er FynBus' bestyrelse, der godkender anvendelsen af disse midler. Administrationen søger om en ramme på kr. 600.000 til gennemførelse af en kampagne, der skal markedsføre kollektiv trafik som et miljørigtigt alternativ til bilen. Kampagnen er planlagt til afvikling fra uge 8 og otte uger frem.

Kampagnen understøtter FynBus' strategi for 2020 vedr. interessentrettede aktiviteter, der har til formål at koble den kollektive trafik med mange borgeres ønske om at tage handling i forhold til klima og miljø.

### Sagsfremstilling:

FynBus gennemfører hvert år en række markedsføringsaktiviteter, der enten har til formål at fastholde eksisterende kunder eller at tiltrække nye kunder.

Administrationen planlægger at gennemføre en brandingkampagne i tre trin i 1. halvår af 2020, der har til formål at markedsføre sammenhængen mellem klima, miljø og brug af den kollektive trafik.

#### Trin 1

Kampagnen retter sig primært mod eksisterende kunder, men også mod nye. Kampagnen handler om at sige tak til FynBus' eksisterende kunder, fordi de benytter den kollektive trafik og dermed er med til at gøre en forskel i forhold til miljøet.

#### Trin 2

Denne del af kampagnen retter sig mod ikke-eksisterende kunder og har til formål at fremhæve folk, der benytter den kollektive trafik, som nogle, der gør noget godt for miljøet. De gør en dokumenterbar forskel, idet der er tydelige forskelle på miljøbelastningen for hhv. en buspassager og en bilist.

#### Trin 3

I kampagnens tredje del ønsker FynBus at give ikke-eksisterende kunder en indføring i, hvor nemt det er selv at gøre noget. Der opbygges blandt andet en hjemmeside, der giver ikke-eksisterende kunder en indføring i, hvor let det er at planlægge og betale for en rejse, og som samtidigt dokumenterer forskellen i miljøbelastningen for hhv. en buspassager og en bilist.

Alle tre kampagnetrin understøttes af hjemmesiden [fynbuspendlertjek.dk](http://fynbuspendlertjek.dk), der giver alle mulighed for at planlægge en rejse og få indblik i såvel pris som miljøbelastning.

Der ansøges om en ramme på kr. 600.000 inkl. moms til dækning af omkostningerne ved en kunderettet kampagne, som skal gennemføres fra slutningen af februar frem til og med april 2020.

Den afsatte ramme skal dække idéudvikling, materialer, annoncering, webbaseret landingpage mm. Der lægges op til en meget synlig kampagne, der indbefatter events, annoncering og ambassadøraktiviteter. På kort sigt har kampagnen til formål at udbrede kendskabet til sammenhængen mellem kollektiv trafik og en mere bæredygtig adfærd. På lang sigt er denne kampagnes formål at tiltrække flere kunder til den kollektive trafik på Fyn og Langeland.

Kampagnens effekt vil blive vurderet på to parametre:

- Kampagnens synlighed, og
- Vækst i antallet af rejsende under og efter kampagneperioden, sammenlignet med rejseaktiviteten i samme periode i 2019.

Evaluering af kampagnen vil blive forelagt bestyrelsen i 3. kvartal 2020.

#### Økonomi

Der er afsat en ramme på i alt kr. 2,5 millioner til ekstraordinær markedsføring og kampagner i 2020. Med bestyrelsens godkendelse af foreliggende ansøgning vil det resterende beløb udgøre kr. 1,9 millioner.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- ansøgning om kr. 600.000 til klima-/miljøkampagne.

#### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

## SAGER TIL DRØFTELSE:

### 3. FINANSIEL POLITIK & INVESTERINGSPROFIL VIA BANK

#### Resumé:

FynBus' nuværende finansielle politik blev vedtaget på bestyrelsesmødet den 14. marts 2013. Den finansielle politik omfatter en identifikation af væsentlige risikoområder samt en beskrivelse af, hvorledes FynBus forholder sig til disse risici. Den finansielle politik indeholder bl.a. likviditetsplacering, pensionsforpligtelser vedr. tjenestemændene, samt værdipapirer og tilhørende risikoprofil. På baggrund af FynBus' pengeinstituts præsentation vedr. kapitalforvaltning ønskes en drøftelse af den fremtidige investeringsprofil.

#### Sagsfremstilling:

Formålet med FynBus' finansielle politik er at få afdækket væsentlige risikoområder samt at beskrive de væsentligste risici i forhold til FynBus' regnskabsmæssige værdier og forpligtelser.

FynBus' finansielle politik fra 2013 dækker følgende områder:

1. Likviditetsplacering
2. Tilgodehavender
3. Entreprenørkontrakter
4. Ejerbidrag
5. Pensionsforpligtelser (tjenestemænd)
6. Værdipapirer (investeringer)
7. Ejendomme
8. Sampension

FynBus' værdipapirer er anskaffet i forbindelse med etableringen af FynBus. Odense Kommune overdrog pr. 1. juli 2007 pensionsforpligtelserne for 107 tjenestemænd i Odense Bybusser til FynBus. FynBus ansatte efterfølgende 3 tjenestemænd i 2008.

FynBus har ansvaret for vurdering af risici i forbindelse med pensionsforpligtelserne for Odense Kommune. Odense Kommune hæfter for den endelige opgørelse af pensionsordningen over for tjenestemændene. FynBus har ansvaret for pensionsforpligtelsen for de 3 tjenestemænd ansat i 2008.

Den nuværende investeringsprofil er foreslået af FynBus' pengeinstitut. Profilen tager udgangspunkt i, at der er tale om forvaltning af pensionsmidler, samt at det er kommunale midler. Profilen anvendes til flere af landets kommuner. Investeringsprofilen fremgår af tabel 1 herunder:

Tabel 1: FynBus nuværende investeringsprofil – rammen og aktuel fordeling

Investeringsmulighed	Ramme	Aktuel investering
<b>Obligationer</b>	0-100 %	
Danske obligationer		74,4 %
<b>Kreditobligationer</b>	0-20 %	
Virksomhedsobligationer		8,8 %
Nye Markeder Obligationer		4,5 %
<b>Aktier</b>	0-20 %	
Danske aktier		2,2 %



Globale aktier		2,3 %
Emerging Markets aktier		1,4 %
Global Equity Solution		6,1 %
<b>Kontant</b>	0-100 %	0,3 %

Den generelle tendens er, at investeringer ikke kun skal have bedst muligt afkast ud fra den ønskede risikoprofil, men også bæredygtige investeringer, således at der tages hensyn til klima, social ansvarlighed mv.

Med udgangspunkt i FynBus' pengeinstituts præsentation vedr. kapitalforvaltning ønskes en drøftelse af den fremtidige investeringsprofil vedr. FynBus' værdipapirer.

FynBus vil på baggrund af drøftelsen opdatere den finansielle politik.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter sagen.

**Vedtagelse:**

*Sagen drøftet.*

## 4. RETNINGSLINJER FOR REKLAMER I OG PÅ BUSSENE

### Resumé:

*På bestyrelsesmødet den 13. december 2019 drøftede bestyrelsen FynBus' regelsæt for reklamer i og på bussene. Anledningen var en aktuel sag, hvor reklamer for kviklån i det offentlige rum – og i særdeleshed i bussene – blev debatteret politisk. Det blev vedtaget, at sagen skal drøftes igen på bestyrelsesmødet den 24. januar 2020.*

### Sagsfremstilling:

På mødet i FynBus' bestyrelse den 13. december 2019 blev retningslinjerne for reklamer i og på busserne drøftet. På baggrund af drøftelsen blev administrationen bedt om at udarbejde et oplæg til en drøftelse af forskellige muligheder for at håndtere reklamer. Nordjyllands Trafikselskab har haft en tilsvarende drøftelse, og administrationen har taget udgangspunkt i disse modeller. I vedlagte notat beskrives følgende modeller:

- 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

I notatet er der ligeledes foretaget en vurdering af de forventede økonomiske konsekvenser.

Notatet ligger til grund for bestyrelsens videre drøftelse af sagen samt eventuel stillingtagen til hvilken model, der fremover skal indarbejdes i FynBus' håndtering af reklamer i og på busserne.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter sagen.

### Vedtagelse:

*Sagen drøftet.*

*Notat om ændringer i retningslinjer for reklamer i og på busserne i FynBus fremsendes til Region Syddanmark og kommunerne på Fyn og Langeland med henblik på evt. bemærkninger.*

### Bilag:

Bilag 4.1      *Notat, Ændringer i retningslinjer for reklamer i og på busserne i FynBus*

## SAGER TIL ORIENTERING:

### 5. PASSAGERUDVIKLING 2010 - FORVENTET 2019

#### Resumé:

FynBus har i årene 2012 til 2015 oplevet en positiv passagerudvikling. Fra 2016 til forventet 2019 (skøn efter 11 måneder) ses der et fald i passagerudviklingen. Historisk set med udgangspunkt i 2010 ligger forventet 2019-passagertallet 10,9 % lavere end 2010. En sammenligning med andre trafiksselskaber i perioden 2010 til 2018 viser, at FynBus' passagerudvikling relativt set har været dårligere end NT og Movia, men bedre end Sydtrafik og Midttrafik.

#### Sagsfremstilling:

Efter reduktion af regionens køreplantimer med 30 % var FynBus' passagertal 16,5 mio. i 2010.

I årene fra 2012 og frem til og med 2015 var der en positiv udvikling, som bl.a. skyldtes optimering af regionens ruter, indførelse af uddannelsesruter, kvikkort, Odense for en 10'er mv.

I januar 2017 blev rejsekortet implementeret, hvilket bl.a. bevirkede, at produkterne kvikkortet og Odense for en 10'er ophørte. I 2017 skete der på landsplan et fald på ca. 9 % vedr. ungdomskort. Fra 2018 til 2019 har FynBus registreret et yderligere fald for ungdomskort på 9 %. Sammen med øget trængsel i Odense har passagertallet været faldende i perioden 2016 til 2019, og det forventes, at passagertallet ultimo 2019 (skøn efter 11 måneder) vil ligge 10,9 % lavere end 2010.

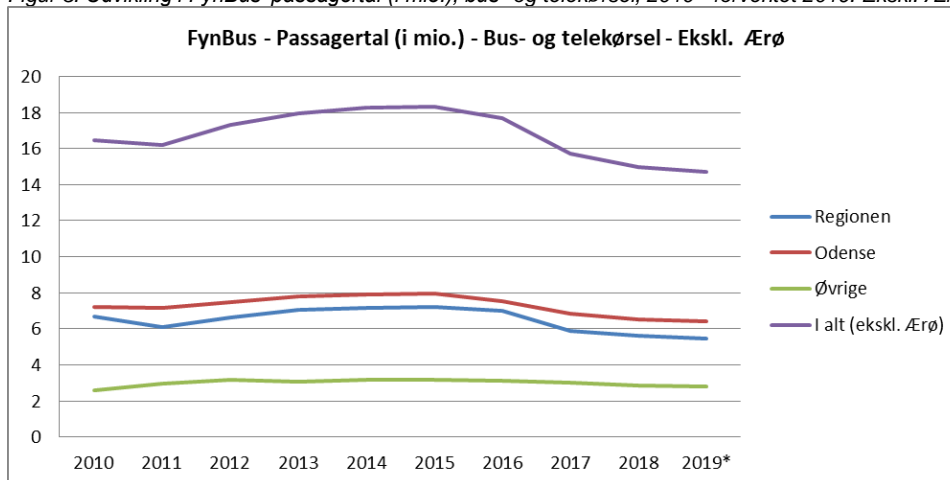
Tabellerne 1 og 2 samt tilhørende figurer 1 og 2 nedenfor viser udviklingen i FynBus' passagertal i perioden 2010 til 2019 (skøn efter 11 måneder).

Tabel 2: Udvikling i FynBus' passagertal (i mio.), bus- og telekørsel, 2010 - forventet 2019. Ekskl. Ærø.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Regionen	6,7	6,1	6,7	7,0	7,1	7,2	7,0	5,9	5,6	5,5
Odense	7,2	7,2	7,5	7,8	7,9	8,0	7,6	6,8	6,5	6,4
Øvrige	2,6	2,9	3,2	3,1	3,2	3,2	3,1	3,0	2,9	2,8
I alt (ekskl. Ærø)	16,5	16,2	17,3	17,9	18,2	18,3	17,7	15,7	15,0	14,7

\* 2019 = skøn for hele året efter 11 måneder

Figur 3: Udvikling i FynBus' passagertal (i mio.), bus- og telekørsel, 2010 - forventet 2019. Ekskl. Ærø.



\* 2019 = skøn for hele året efter 11 måneder

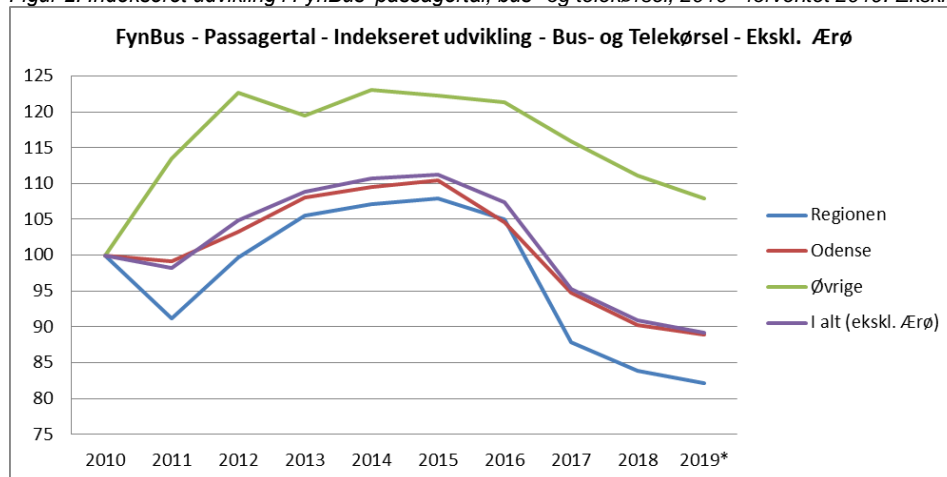
Af tabel 2 nedenfor fremgår det, at Region Syddanmark og Odense Kommune har et passagerfald på henholdsvis 17,8 % og 11,1 % fra 2010 til forventet 2019, mens de øvrige kommuner i samme periode samlet set har en stigning på 7,9 %.

Tabel 2: Indekseret udvikling i FynBus' passagertal, bus- og telekørsel, 2010 - forventet 2019. Ekskl. Ærø. (år 2010 = indeks 100)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Regionen	100,0	91,2	99,7	105,6	107,2	107,9	104,9	87,8	83,9	82,2
Odense	100,0	99,1	103,3	108,1	109,6	110,4	104,6	94,7	90,3	88,9
Øvrige	100,0	113,5	122,6	119,4	123,1	122,3	121,4	115,8	111,1	107,9
I alt (ekskl. Ærø)	100,0	98,2	104,9	108,8	110,7	111,3	107,4	95,3	91,0	89,1

\* 2019 = skøn for hele året efter 11 måneder

Figur 2: Indekseret udvikling i FynBus' passagertal, bus- og telekørsel, 2010 - forventet 2019. Ekskl. Ærø. (år 2010 = indeks 100)



\* 2019 = skøn for hele året efter 11 måneder

Tabellerne 3 og 4 samt tilhørende figur 3 nedenfor viser udviklingen i passagertallene for FynBus og de andre trafikkselskaber.

Sammenligningen viser, at FynBus i perioden 2010 til 2015 oplevede den største procentvise fremgang (11,3 %) i passagertallet blandt trafikkselskaberne, hvorefter der er sket et fald i passagertallet.

NT har som det eneste trafikkselskab haft en positiv passagerudvikling fra 2010 til 2018.

Sydtrafik og Midttrafik har i perioden 2010 til 2018 mistet henholdsvis 33,3 % og 26,7 % af deres passagerer.

Sydtrafiks passagertal har i perioden 2010 til 2017 været baseret på manuelle tællinger. Det vurderes, at de manuelle tællinger har overestimeret passagertallet med 15-20 %. Fra 2018 baseres passagertallene på billetedata, hvilket har betydet et stort fald i passagertallet fra 2017 til 2018.

Tabel 3: Udvikling i FynBus' og andre trafikkselskabers passagertal (i mio.), bus- og telekørsel, 2010 - 2018

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Movia	208,9	205,2	207,6	211,5	209,9	207,3	203,5	201,8	197,8
Fynbus (ekskl. Ærø)	16,5	16,2	17,3	17,9	18,2	18,3	17,7	15,7	15,0
Sydtrafik	23,1	24	22,5	21,7	20,7	20,5	21,2	21,2	15,4
Midttrafik	78,6	76,4	76	70	67,3	68,4	65,3	60,6	57,6
NT	27,3	27,8	29	29,2	29,2	29,2	29,4	29,7	29,8

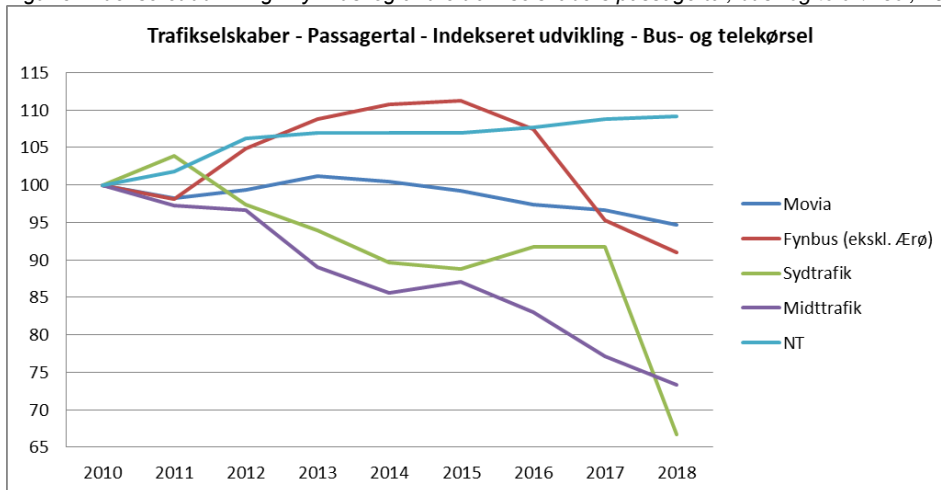
Kilde: Trafikstyrelsens opgørelser samt FynBus' egne opgørelser.

Tabel 4: Indekseret udvikling i FynBus' og andre trafiksekskabers passagertal, bus- og telekørsel, 2010 - 2018 (år 2010 = indeks 100)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Movia	100,0	98,2	99,4	101,2	100,5	99,2	97,4	96,6	94,7
Fynbus (ekskl. Ærø)	100,0	98,2	104,9	108,8	110,7	111,3	107,4	95,3	91,0
Sydtrafik	100,0	103,9	97,4	93,9	89,6	88,7	91,8	91,8	66,7
Midttrafik	100,0	97,2	96,7	89,1	85,6	87,0	83,1	77,1	73,3
NT	100,0	101,8	106,2	107,0	107,0	107,0	107,7	108,8	109,2

Kilde: Trafikstyrelsens opgørelser samt FynBus' egne opgørelser.

Figur 3: Indekseret udvikling i FynBus' og andre trafiksekskabers passagertal, bus- og telekørsel, 2010 - 2018. (år 2010 = indeks 100)



Kilde: Trafikstyrelsens opgørelser samt FynBus' egne opgørelser.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

### Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

Nærmere redegørelse for passagerudviklingen på landsplan forelægges bestyrelsen.

## 6. CHAUFFØRSAMARBEJDE OG -FACILITETER

### Resumé:

*FynBus har en række samarbejdsfora med entreprenører og chauffører, hvor fx høring om nye køreplaner, forhold vedrørende vejarbejder, og eventuelle uhensigtsmæssigheder vedrørende chaufførernes pausefaciliteter kan drøftes.*

*Der har i disse fora ikke hidtil været forelagt ønske om drøftelse af chaufførernes toiletforhold.*

*FynBus har i forbindelse med Tryk Stop-kampagnen afholdt møde med 3F og Dansk Person Transport, hvor chaufførernes toiletforhold blev nævnt som et problem.*

### Sagsfremstilling:

I lov om trafikselskaber er ansvarsfordelingen mellem kommuner/regioner, trafikselskaber og operatører fastlagt således, at

- kommuner og regioner (bestillere) fastlægger ønsket kørselsomfang,
- trafikselskaberne udarbejder køreplaner og sikrer rettidighed mv., udbyder kørslen og indgår kontrakter med operatører, og
- operatørerne udarbejder chaufførernes vagtplaner og herunder pauser, samt har ansvar for chaufførfaciliteter, herunder toiletforhold.

Chaufførfaciliteter, herunder toiletforhold, er også en del af gældende arbejdsmiljøregler, som operatørerne skal efterleve.

### Konkrete forhold på Fyn

- Odense: I forbindelse med bybus-ruterne i Odense er der på endestationer pausefaciliteter. Disse er, som nævnt, operatørernes ansvar.
- De regionale ruter: Chauffører på de regionale ruter kan være udfordret med hensyn til toiletforhold ved uheldige sammenfald mellem forsinkelser og planlagt pausetid. FynBus har i den forbindelse fokus på realistisk køreplanlægning, og operatørerne er kontaktmæssigt forpligtet til at medvirke til, at eventuelle uhensigtsmæssigheder i forbindelse med køreplanlægningen inddrages i køreplanlægningsprocessen.
- Øvrige bybus-ruter samt lokalruter: Der er forskellige lokale løsninger med hensyn til chaufførfaciliteter. Eventuelle problemstillinger løses af operatøren eller i et samarbejde lokalt mellem operatør og kommune.

### Samarbejdsfora mellem FynBus, operatører og chauffører

FynBus har en række samarbejdsfora med blandt andre entreprenør- og chaufførrepræsentanter, hvor eventuelle udfordringer vedrørende chaufførernes arbejdsmiljøforhold kan drøftes. Nedenfor redegøres kort for disse fora. Chaufførernes toiletforhold har indtil nu ikke været behandlet i disse sammenhænge.

#### *VoresFynBus.dk*

På hjemmesiden [www.VoresFynBus.dk](http://www.VoresFynBus.dk) er FynBus i dialog med chauffører, der arbejder for FynBus' entreprenører.

På hjemmesiden udveksles informationer om nye tiltag, høring i forbindelse med nye køreplaner, køretekniske forhold og andet, herunder praktiske problemstillinger eller uhensigtsmæssigheder. Hjemmesiden overvåges dagligt af en medarbejder i FynBus' kommunikationsafdeling, og der gennemføres ugentlig opfølgning med hensyn til driften.

Uhensigtsmæssigheder i forbindelse med chaufførernes toiletforhold ville naturligt kunne drøftes her.

### *Chaufførpanelet*

Chaufførpanelet består af en ledelsesrepræsentant og en chaufførrepræsentant fra hver af de entreprenører, der kører for FynBus.

Chaufførpanelet fungerer som bindeled mellem chauffører og FynBus i forbindelse med nye tiltag og eventuelle uhensigtsmæssigheder samt som høringspart i forbindelse med ændringer i køreplaner. Chaufførpanelet mødes fire gange årligt.

Panelets opgave er blandt andet at medvirke til at motivere chauffører til at logge på hjemmesiden [www.VoresFynBus.dk](http://www.VoresFynBus.dk) i endnu højere grad, end tilfældet er på nuværende tidspunkt. Der er forskel på i hvilken udstrækning, entreprenørernes chauffører logger på hjemmesiden, og panelet og FynBus arbejder for en høj pålogningsprocent.

### *Driftsmøder*

Alle entreprenører deltager – hver for sig – i regelmæssige driftsmøder med FynBus, hvor den relevante driftssituation og eventuelle problemstillinger gennemgås.

### *Trafikafviklingsmøder*

Formålet med Trafikafviklingsmødet er at etablere en fælles platform for informations- og videndeling i forbindelse med større planlagte vej-/opgravningsarbejder og de deraf følgende konsekvenser for trafiksikkerhed, køretider, regularitet, gaderum samt for chaufførernes arbejdsmiljø. Gruppen sikrer opfølgning på løsninger og konsekvenser af vejarbejder mv.

I Trafikafviklingsmødet indgår en ledelsesrepræsentant samt en arbejdsmiljørepræsentant fra hver af FynBus' entreprenører samt Odense Kommune, Fyns Politi og FynBus.

Gruppen mødes ca. fire gange årligt.

### *Tryk Stop-kampagnen*

FynBus har afholdt møde med 3F og Dansk Person Transport i forbindelse med 3F's Tryk Stop-kampagne, og her blev toiletforhold nævnt som et problem fra 3F's side.

I FynBus' kontrakter med operatørerne er chaufførfaciliteter specifikt nævnt som operatørens ansvar. FynBus er i løbende dialog med operatørerne om dette forhold.

Ud over ovenstående samarbejdsfora har FynBus afholdt møde med Bus Kernegruppe Fyn vedrørende problematiske forhold i chaufførernes faciliteter. FynBus har ikke efterfølgende modtaget tilbagemeldinger.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

### **Vedtagelse:**

*Orienteringen taget til efterretning.*

## 7. STATUS PÅ GRØN OMSTILLING I FYNBUS

### Resumé:

*Der pågår et arbejde med grøn omstilling i FynBus. Der arbejdes på vidensopbygning bl.a. ved hjælp af en COWI-rapport om alternative drivmidler i FynBus, drøftelse med Region Syddanmark og TideBus i forhold til grøn diesel i de regionale busser, samt involvering af kommunale embedsmænd i forhold til kommende fælles udbud via foretræde på Borgmesterforum Fyn den 20. februar 2020.*

*Endvidere er der kontakt med Transportministeriet vedrørende biogas-busser i byer samt med Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet vedrørende det kommende miljøkrav pr. juli 2020.*

### Sagsfremstilling:

I den seneste tid har FynBus på flere fronter arbejdet med grøn omstilling indenfor FynBus' forretningsområde.

I nedenstående gives en status på følgende emner:

- Møde i Borgmesterforum Fyn
- COWI-rapport
- Grøn diesel i de regionale busser
- El-busser i Svendborg i forbindelse med DGI Landsstævne i sommeren 2021
- Fremtidige muligheder for biogas i busserne
- Kommende miljøkrav fra juli 2020

#### Møde i Borgmesterforum Fyn den 20. februar 2020

På FynBus' bestyrelsesmøde den 13. december 2019 vedtog bestyrelsen, at FynBus skal udarbejde forslag til klimastrategi, som en tilføjelse til den nuværende strategi 2018-2020, samt forslag til fælles udbud ved de kommende udbud af busruter for Fyn, Langeland og Region Syddanmark.

FynBus vil på møde i Borgmesterforum Fyn den 20. februar 2020 præsentere de foreløbige tanker og oplæg til ny klimastrategi samt processen ved det fælles udbud. FynBus vil yderligere invitere kommuner og Region Syddanmark til samarbejde i forbindelse med det fælles udbud.

På Fyn har kommunerne tilkendegivet, at der generelt er interesse for at sætte klimaet på dagsordenen, senest i forbindelse med Grønt Topmøde Fyn på Lundsgaard Gods ved Kerteminde den 8. november 2019, hvor rammen blandt andet var FN's Verdensmål 17 "Partnerskab for handling".

Den 27. november 2019 præsenterede Region Syddanmark den regionale udviklingsstrategi 2020-2023 "Fremtidens Syddanmark". Også her danner FN's Verdensmål en ramme. Under temaet "Mobilitet for alle" indgår den kollektive trafik i et mål om grøn omstilling frem mod nulemissions-samfundet.

FynBus ønsker at sætte den kollektive trafik og klimaet på dagsordenen som en central del af "Grøn Vision for Fyn" og "Fremtidens Syddanmark". FynBus har derfor igangsat arbejdet med at beskrive en klimastrategi i 2019. Ud fra denne vision vil FynBus arbejde på at sikre, at den kollektive transport, herunder visiteret flexkørsel, påvirker både det lokale miljø og det globale klima mindst muligt ved at arbejde med ambitiøse miljømål og klimakrav i de fremtidige udbud af bus- og flexkontrakter.

På mødet i Borgmesterforum Fyn den 20. februar 2020 vil FynBus' direktør Carsten Hyldborg fremlægge FynBus' overvejelser om klimastrategi og kommende fælles udbud samt drøfte den videre proces.

FynBus er derudover inviteret til Kommunaldirektørforum Fyn den 23. januar 2020, hvor de foreløbige tanker og oplæg til ny klimastrategi samt processen ved det fælles udbud præsenteres.



### COWI-rapport: "Alternative drivmidler i FynBus"

FynBus har bedt COWI om at opdatere en tidligere rapport, udarbejdet for Sydtrafik, med udgangspunkt i data fra FynBus.

FynBus har, i henhold til ejerstrategien for FynBus, til opgave at være kommunernes og regionens fælles faglige kompetence inden for kollektiv trafik.

FynBus har bl.a. til opgave at støtte kommunerne og regionen med at gennemføre en grøn omstilling af busflåden, og vurderer, at skiftet til alternative drivmidler bør sammentænkes med større, fremtidige udbud. Udover klimaforbedringen, der alene ligger i at få flere til at benytte den kollektive trafik, er omstilling til mere miljøvenlige drivmidler et centralt element i FynBus' Trafikplan 2018-2021. FynBus vil løbende orientere sig om de mest relevante alternativer og yde rådgivning til ejerne om mulighederne.

En række alternative drivmidler og teknologier indgår i større eller mindre grad i den offentlige debat, når der drøftes alternativer til traditionel diesel.

Rapporten analyserer følgende drivmidler:

- Syntetisk diesel
- Biogas
- Hybridbusser
- Eldrevne busser
- Brintbusser

De nævnte drivmidler sammenlignes med dieseldrift med hensyn til de økonomiske og klimamæssige konsekvenser.

I rapporten gennemgås de vigtigste karakteristika for ovennævnte drivmidler og teknologier forud for en overordnet vurdering af de mest relevante og realistiske alternativer for FynBus.

At rapporten peger på visse drivmidler og teknologier frem for andre betyder ikke, ifølge COWI, at FynBus bør afskrive de øvrige teknologier set i længere perspektiv, men alene, at de ikke for nuværende skønnes realistiske at inddrage i den almindelige busdrift i større skala.

Rapporten tilsigter at inddrage alle relevante forhold i vurderingen af de enkelte drivmidler.

Følgende emner er inddraget i udredningen:

- Drivmidlets fremstilling
- Miljøbelastning generelt, herunder emissioner af CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, partikler og støj
- Andre driftsaspekter, som passagerkomfort samt energiforbrug til varme og aircondition i busserne
- Nødvendige investeringer og forventet driftsøkonomi
- Flexibilitet for kunder og planlægning, forsyningssikkerhed (oppetider) og begrænsninger af køremønstre
- Tilhørende rammebetingelser, herunder overordnet organisering samt udbuds- og ejerforhold i den offentlige bustrafik
- Infrastruktur og tilgængelighed i forhold til lokalisering af tankanlæg (tomkørsel)
- Sundhedseffekter mv.
- Modning af teknologier

Udledning i forhold til CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og partikler med de forskellige teknologier fremgår af tabel 1 nedenfor.

Ca. 75 % af al kørsel i FynBus udføres af EURO 6-busser. Med hensyn til udledning af NO<sub>x</sub> og partikler, som primært påvirker nærmiljøet, er EURO 6-busserne på linje med syntetisk diesel-, biogas- og hybridbusser.

Når der anvendes forbrændingsmotorer, vil der, med hensyn til udledningen af CO<sub>2</sub>, som har betydning for det globale klima, være en betydelig effekt ved at benytte syntetisk diesel og biogas.

Tabel 1: Udledning af CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og partikler med forskellige teknologier

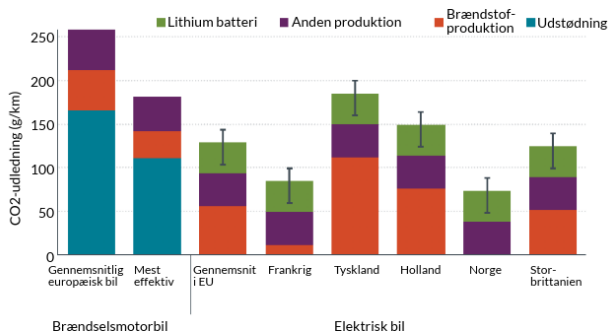
Drivmidler i busser	CO <sub>2</sub> g/km	NO <sub>x</sub> g/km	Partikler (PM) g/km
<b>EURO V:</b>			
Diesel	861	4,25	0,035
<b>EURO VI:</b>			
Diesel	861	0,36	0,004
Syntetisk diesel, HVO 2G	112	0,33	0,003
Biogas	0	0,36	0,004
Hybrid	689	0,29	0,003
Brint (VE)	0	0	0
El (VE)	0	0	0

Ved el og brint vil der ikke være udledning af NO<sub>x</sub> og partikler. CO<sub>2</sub>-belastning ved el og brint afhænger af, hvordan energien produceres. Hvis el eksempelvis produceres ved en kombination af kul, kernekraft og vedvarende energi, som i Tyskland, vurderes det, at der kun er en mindre forskel mellem en moderne dieselbil og en elbil med hensyn til CO<sub>2</sub>-belastning. Hvis der er tale om et andet el-mix, som eksempelvis i Norge, er forskellen noget større. Se figur 1 nedenfor:

Figur 1: CO<sub>2</sub>-udledning ved brændselsmotorbil versus el-bil

### CO<sub>2</sub>-udledning: Brændselsmotorbil vs elektrisk bil i forskellige EU-lande

Grafikken viser CO<sub>2</sub>-udledningen fra brændselsmotorbiler og elbiler i hele deres livstid (150.000 km). Det inkluderer produktion af batteri og selve bilen, brændstofproduktion og udledning under kørsel (udstødning)



Her vinder den gennemsnitlige elbil i EU over selv den mest effektive brændselsmotorbil.

Om brændstoffet er produceret af vedvarende energi eller fossile brændsler som kul har stor betydning - se eksempelvis en elbil i Tyskland.

Kilde: Videnskab.dk

COWI-rapporten tager udgangspunkt i et basistal for de beregnede totale årlige omkostninger på 472,1 mio. kr. Omkostninger er beregnet tilsvarende for de analyserede drivmidler, bortset fra brint, hvor omkostningsniveauet endnu er meget usikkert.

De beregnede økonomiske konsekvenser fremgår af tabel 2 nedenfor:

Tabel 2: Beregnede totale årlige omkostninger for de forskellige teknologier

	Diesel, i mio. kr.	Alternativ, i mio. kr.	Forskel	Forskel i pct.
HVO-diesel (syntetisk)	472,1	498,8	26,7	5,7 %
Biogas	472,1	486,3	14,2	3,0 %
Hybrid	472,1	502,7	30,6	6,5 %
El (depotladning)	472,1	518,9	46,8	9,9 %

Rapporten vil indgå i de videre drøftelser med kommunerne og Region Syddanmark.

#### Grøn diesel i de regionale busser

FynBus er i dialog med TideBus, der udfører kørslen, Region Syddanmark og leverandører af syntetisk diesel om at belyse de økonomiske og miljømæssige konsekvenser af at benytte GtL (Gas to Liquid) og HVO-diesel i de regionale busser, eventuelt som et forsøg i første omgang. Et forsøg kan iværksættes inden for en kort tidshorisont, hvis analysen peger på, at det kan være en attraktiv løsning.

#### Fremtidige muligheder for biogas i busserne

I forbindelse med grøn omstilling drøftes perspektiverne for at anvende biogas i busserne. El vurderes på nuværende tidspunkt ikke at være en relevant mulighed på de regionale ruter. Den tidligere regerings klimaplan ville imidlertid betyde, at nye gasbusser ikke må køre i byerne efter 2025. FynBus har administrativt gjort Transportministeriet opmærksom på, at en begrænsning af gasbusser vil kunne stå i vejen for en vision om "Fynske busser på fynsk gas".

#### El-busser i Svendborg i forbindelse med DGI Landsstævne 2021

I sommeren 2021 afholdes der DGI Landsstævne i Svendborg. Det forventes, at transport for deltagere og tilskuere skal sikres ved at indsætte ca. 100 busser. Svendborg Kommune ønsker i den forbindelse at sætte fokus på klimabelastningen ved at indsætte et mindre antal el-busser. Svendborg Kommune og FynBus arbejder tæt sammen om opgaven.

#### Kommende miljøkrav

I løbet af efteråret 2019 har FynBus arbejdet med de kommende miljøkrav, som bevirker, at ældre dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler ikke har adgang til Odense by, med mindre de har monteret et partikelfilter. Ifølge de nye krav kan EURO-norm 5-busser indregistreret efter den 1. oktober 2009 køre lovligt i miljøzonen, mens samme typer busser indregistreret før denne dato skal have monteret partikelfiltre. Denne regel medfører, at Odense Kommune vil blive påført en udgift på godt 6 mio. kr., uden at det har en miljømæssig effekt. FynBus har været i kontakt med Miljøministeriet og Miljøstyrelsen, og Trafikselskaberne i Danmark har henvendt sig til Miljøministeren.

På nuværende tidspunkt afventer FynBus tilbagemelding fra ministeriet i forhold til kommende miljøkrav.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:**

*Orienteringen taget til efterretning.*

**Bilag:**

Bilag 7.1      *COWI-rapport: Alternative Drivmidler i FynBus, januar 2020*

## 8. MEDDELELSER

- Studietur
- Busser til Hans Christian Andersen Airport
- Status Rejekort & Rejseplan samt FlexDanmark
- Fælles udbud af app
- Arbejdsklausulrapport og pressemeddelelse
- Frit flow
- ÆrøXpressen

## 9. EVENTUELT

- Henvendelser vedr. arbejdsklausulen

**Signeret**

---

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  
Anders W. Berthelsen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen