

FynBus Bestyrelse

Dagsorden

Onsdag den 28. juni 2017

Kl. 16.00 – 18.00

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn

Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark

Bestyrelsesmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn

Bestyrelsesmedlem Birger Jensen, Svendborg

Bestyrelsesmedlem Jesper Hempler, Kerteminde

Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense

Bestyrelsesmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland

Bestyrelsesmedlem Hans Bjerregaard, Assens

Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Niels Bebe, Middelfart

Repræsentantskabsmedlem Per Jespersen, Nyborg

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Kontraktchef Ingrid Dissing

Økonomichef Søren Junker

Planchef Anne Mortensen

Markedschef Jan Gudmann Hansen

DAGSORDEN:

Sager til beslutning:	3
1. Budgetforslag 2018 og Forventet Regnskab 2017	3
2. Udvidelse af tidspunkter for gratiskørsel	9
Sager til drøftelse:	11
Sager til orientering:	11
3. Førerløse busser	11
4. Strategiproces 2017	14
5. Anvendelse af midler til målrettet markedsindsats 2016.....	15
6. Meddelelser	17
7. Eventuelt.....	17

Sager til beslutning:

1. Budgetforslag 2018 og Forventet Regnskab 2017

Resumé:

Administrationen fremlægger budgetforslag 2018 med budgetoverslag for 2018-2021 til godkendelse. Desuden fremlægges forventet regnskab 2017 til orientering.

Sagsfremstilling:

Administrationen aflægger forventet regnskab for 2017 til orientering, og fremsætter budgetforslag 2018 med budgetoverslag for 2019-2020 til godkendelse.

Budgetforslaget fremsættes på nuværende tidspunkt så det kan indgå i budgetforberedelsen i Region Syddanmark og kommunerne. Det endelige budget 2018-21 skal i henhold til Lov om Trafikselskaber godkendes af bestyrelsen senest den 15. september.

Kollektiv trafik

Hovedtal

Ejerbidraget til kollektiv trafik forventes i regnskab 2017 at udgøre 353,9 mio. kroner. Det er en mindredgift på 9,3 mio. kroner i forhold til budgettet, hvilket svarer til et mindreforbrug på 2,6 %.

Hovedtallene for kollektiv trafik fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 1: Nøgletal for den kollektive trafik

Ejerbidrag inkl. telekørsel (mio kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budget- forslag 2018
Indtægter	237,2	232,3	226,9	231,7	226,2
Bruttoudgifter	515,3	499,9	490,0	484,9	492,9
Busdrift netto	278,2	267,6	263,1	253,2	266,7
Fællesudgifter	62,7	68,8	74,7	76,2	75,5
Ejerbidrag busdrift	341,8	337,6	339,1	332,2	342,2
Ejerbidrag telekørsel	19,0	22,2	24,3	21,7	21,7
Ejerbidrag	360,8	359,8	363,3	353,9	363,9

Forventet regnskab for 2017

De væsentligste forklaringer på FV 2017 afvigelser i forhold til foregående år og budget fremgår af tabel 2 herunder:

Tabel 2: Udviklingsbeskrivelse 2017 i forhold til tidligere år og budget

	Udvikling i forhold til foregående år	Forventet regnskab (FV) 2017 i forhold til budget
Indtægter	På niveau med indtægterne i 2016, der på grund af letbanearbejder var 5 mio. kr. under 2015-niveau.	Samlet 4,8 mio. kr. over budget. Vigende indtægter for Region Syddanmark ca. 4 mio. kr. der modvares af, at Bus&Tog for 2014-15 slutfregnes. Indtægter FV2017 for øvrige ejere er lidt over budget.
Bruttoudgifter	Udgifterne er faldet ca. 30 mio. kr. fra 2015 selv om antallet af køreplantimer er steget beskedent. Faldet skyldes at de store kontrakter i Odense Kommune og Region Syddanmark er fuldt implementeret med lavere enhedspriser.	Kontraktudgifterne falder med 5,1 mio. kr. hvilket overvejende sker på grund af 2 modsatrettede tendenser. Antallet af køreplantimer i den regionale trafik er faldet med 16.000 timer. Det skyldes indførelse af det reducerede stopmønster i Odense ved køreplansskiftet i februar og at R-busnettet ikke blev indført. Tilpasninger som følge af letbanearbejder medfører et yderligere fald på 4.000 timer i Odense. Samlet svarer det til en mindre udgift på 11,5 mio. kr. Omkostningsindeks er steget 1,4 % mere end forventet af TID. Det svarer til en øget udgift på 6,3 mio.kr. der dæmpes af olierisikoafdækning på 0,7 mio. kr. Der er gennemført udbud i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart kommuner, der har medført højere enhedspriser.
Fællesudgifter	Implementeringen af Rejsekort påbegyndes i 2016. Udgifterne til selve administrationen er i faste priser på uændret niveau.	Forventet merforbrug på 0,9 mio. kr. der skyldes, at implementeringen af Rejsekort er så omfattende, at det ikke er muligt at tilpasse organisationens opgaver før hen mod årsskiftet. Merforbruget indgår i rammestyringen og finansieres af de tidligere års opsparing. Betalingen til Rejsekort A/S 12,9 mio. kr. forventes at blive 13,4 mio. kr. Merforbruget skyldes øget abonnementsbetaling til Rejsekort A/S og større udgifter til salgssteder.
Ejerbidrag	Ejerbidraget er faldet 10 mio. kr. siden 2015 på trods af at indførelsen af Rejsekort medfører øgede udgifter på godt 13 mio. kr. og indtægterne forventes 5,5 mio. kr. lavere i 2017. Billigere kørselskontrakter og færre køreplantimer er hovedårsagerne til udviklingen.	Ejerbidraget til rutekørsel er 6,7 mio. kr. mindre end budget på grund af flere indtægter og færre udgifter – i tallet er indeholdt anlægsudgifter på 3,5 mio. kr. fra udskudte projekter de foregående år. Ejerbidraget til telekørsel er 2,6 mio. kr. mindre end budget pga. færre rejser end budgetteret. Dette skyldes udviklingen i efterspørgslen og besparelser i Nordfyns Kommune. Samlet er ejerbidraget 9,3 mio. kr. mindre en budgetteret.

Budgetforslag for 2018 og overslagsårene

I det regnskab der indeholder overslagsårene plejer FynBus at oplyse budgetforslaget for det kommende år samt tre overslagsår.

I det foreliggende materiale er der kun angivet 2 overslagsår, da Odense Letbane er i drift i 2021, hvilket kan medføre store forandringer i passagertal, indtægter, kørselsudgifter, nøgletal osv. for Odense Kommune, og dermed også på overordnet FynBus-niveau.

Odense Kommune, By- og Kulturudvalget har 7. juni 2016 besluttet, at rammen til kollektiv trafik reduceres med ca. 30 mio. kroner. Arbejdet med udmøntning af rammen påbegyndes i efteråret 2017.

Forudsætninger der knytter sig til beregningen af Budgetforslag 2018 og udvikling i forhold til Forventet regnskab 2017 fremgår af tabel 3 herunder:

Tabel 3: Forudsætninger for budgetforslag 2018 og effekt i forhold til Forventet regnskab (FV) 2017

	Budgetforudsætninger	Budgetforslag 2018 i forhold til FV 2017
Indtægter	<p>Letbanearbejderne i Odense får markante konsekvenser for bustrafikken i Odense. Blandt andet lukkes OBC syd i 5 måneder. De passagermæssige konsekvenser heraf er endnu ikke kortlagt.</p> <p>Der er 2,8 % takststigning til rådighed i forhold til takststigningsloftet.</p> <p>På grund af implementeringen af Takst Vest tages der først stilling til takstudviklingen i forbindelse med budgetvedtagelsen i september 2017.</p>	Indtægterne forventes på niveau med 2017, ekskl. slutafregningen for Bus&Tog samarbejdet.
Bruttoudgifter	<p>Trafikselskaberne i Danmark vurderer at indeksstigningen er 1,2 % i 2018.</p> <p>Udgifterne er baseret på køreplanerne, der er gældende fra august 2017.</p> <p>Konsekvenser af letbanearbejder indgår med en ramme på 133,7 mio. kr. i Odense Kommune.</p> <p>Region Syddanmark overvejer en rammereduktion på 2 mio. kr., der ikke er indregnet.</p> <p>Der gennemføres udbud i Assens, Langeland kommuner samt skoleruter i Svendborg – effekt heraf er ikke vurderet.</p>	<p>Bruttoudgifterne stiger 8 mio. kr.:</p> <p>Kontraktudgifterne stiger ca. 6 mio. kr. på grund af indeks.</p> <p>Effekten af højere enhedspriser i Faaborg-Midtfyn, Kertemide og Middelfart får helårseffekt.</p>
Fællesudgifter	<p>Fællesudgifter og udgifter til Rejsekort A/S er fremskrevet med 2,4 % efter KL's beregning af pris- og lønudvikling.</p> <p>Budget for Rejsekort er endnu ikke ejerfordelt, derfor er udgangspunktet FV2017.</p>	Prisfremskrivningen udgør 1,8 mio. kr., men den faktiske stigning er 0,8 mio. kr., da besparelsen ved fuld udfasning af gammelt billetsystem effektueres.
Ejerbidrag	Antal af rejser i telekørselen er forudsat på niveau med FV 2017.	<p>Ejerbidraget til rutekørsel er 10 mio. kr. højere end i FV 2017 på grund af faldende indtægter kombineret med stigende udgifter til kontraktkørsel.</p> <p>Målt i faste priser er fællesudgifterne uændrede.</p>

Passagerudvikling

Passagerudviklingen fremgår af tabel 4 herunder.

Tabel 4: Forventet passagerudvikling fra 2015-17

Passagerer (i tusinder)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budget- forslag 2018
FynBus	18.440	17.536	17.183	15.862	15.862
Region Syddanmark	7.192	6.994	7.199	6.434	6.434
Assens	344	335	328	332	332
Faaborg - Midtfyn	394	381	379	344	344
Kerteminde	211	195	214	170	170
Langeland	300	307	302	290	290
Middelfart	187	178	185	172	172
Nordfyn	376	360	373	339	339
Nyborg	324	331	328	330	330
Odense	7.971	7.556	6.977	6.570	6.570
Svendborg	900	899	898	881	881
Ærø	241	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016			

Passagertallet forventes at ligge 1,3 mio. rejser under budget og ca. 1,7 mio. rejser lavere end regnskab 2016. Det tilskrives årsagerne vist i tabel 5 herunder.

Tabel 5: Vurderede årsager til passagerfrafald og budgetafvigelse

Ændringer	Passagerer i tusinder
Helårsvirkning af augustkøreplansskift 2016	400
Reduceret stopmønster regionale ruter	200
Omlægning af rute 110-111	40
Afskaffelse af Odense for en tier	500
Ungdomskort	60
Skolekort	110
I alt	1.310

Flextrafik

I nedenstående tabel 6 er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2015 til 2018 vist.

Det bemærkes, at da der i forbindelse med Assens Kommune endnu er uafklarede forhold med hensyn til budgetforslag 2018 er der i tabel 6 indarbejdet et skønnet antal personture, mens Assens Kommune ikke er indregnet i tabel 7.

Tabel 6: Udvikling i antal personture fra 2015-18

Antal personture	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budgetforslag 2018
Handicapkørsel	119.712	123.704	126.905	124.538	126.836
Anden kørsel	511.885	295.141	284.588	296.781	310.533
Handicap og anden kørsel	631.597	418.845	411.493	421.319	437.369
Telekørsel*	138.753	165.315	182.375	166.552	168.545
I alt	770.350	584.160	593.868	587.871	605.914
Siddende Patientbefordring*	224.114	226.614	230.666	228.600	242.136
I alt	994.464	810.774	824.534	816.471	848.050

*Telekørsel udgiftsføres under busdriften. Når telekørsel medtages i denne tabel er det udtryk for at telekørsel driftsmæssigt hænger sammen med øvrige kørselsordninger i Flextrafik og er en del af den samlede aktivitet, som muliggør en øget koordinering

Det forventede regnskab passer med en mindre afvigelse på ca. 8.000 personture til budget 2017.

I 2018 forventes en stigning på 32.000 ture væsentligst på grund af vækst i siddende patientbefordring, hvor budgettallet er oplyst af Sydtrafik. Hertil kommer udviklingen i anden kørsel hvor der forventes mere kørsel i Assens.

Hovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 7.

Tabel 7: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budgetforslag 2018
Øndtægter	-6,7	-7,0	-7,0	-6,9	-6,7
Entrepreneurudgifter	96,8	67,0	64,9	70,2	51,6
Flex udgifter netto	90,0	60,0	57,9	63,3	44,8
Fællesudgifter	24,6	21,0	20,5	20,0	16,2
Æjerbidrag	114,7	80,9	78,4	83,3	61,1

Opgørelsen er ekskl. telekørsel og nettokørselsudgifter til kørsel til siddende patientbefordring.

Afregning af kørselsudgifter overfor entreprenørerne for den siddende patientbefordring forestås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab. Telekørslen fremgår af tallene for kollektiv trafik.

Der er gennemført udbud af garanti- og variable vogne til kontraktstart 1. marts 2017. Resultatet blev uændrede eller svagt faldende gennemsnitspriser afhængigt af vogntype.

Der er desuden gennemført udbud efter CPlan modellen, som Assens og Nordfyns kommuner har tilsluttet sig trods 12-25 % højere entreprenørudgifter.

I 2018 forventes en stigning på 32.000 ture væsentligst på grund vækst i siddende patientbefordring.

Tabel 8 på side 8 herunder viser, at fællesudgifterne pr. persontur er faldende for alle kørselstyper.

For centerkørsel under CPlan modellen skyldes faldet reducerede personaleudgifter i FynBus, da opgaver er overgået til kommuner og vognmænd.

Tabel 8: Oversigt over udviklingen fællesudgifter pr. persontur.

I kroner		Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budgetforslag 2018
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	24,9	25,1	24,4	23,2
	Siddende patientbefordring*	26,9	26,6	28,1	26,8
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	11,3	10,3	11,1	10,7
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	7,1	6,4	6,9	6,7
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	8,5	7,7	8,3	8,0
	Specialscolekørsel	14,1	12,9	13,8	13,3
	Telekørsel	16,9	15,5	16,6	16,0
Samlede fællesudgifter	SBH-kørsler	36,1	35,3	35,5	33,9
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	32,0	31,4	31,3	29,9
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	33,3	32,7	32,7	31,2
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel – Cplan			24,8	23,3
	Specialscolekørsel	39,0	37,9	38,2	36,5
	Specialscolekørsel - Cplan			30,3	28,6
	Telekørsel	41,8	40,5	41,0	39,2

*Siddende patientbefordrings andel af udgifter til FlexDanmark har tidligere været afregnet via Sydtrafik. Dette var forudsat på budgettidspunktet. Nu afregner FynBus alle fællesudgifter vedrørende Siddende patientbefordring på Fyn.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender:

- Godkender budgetforslag 2018 og budgetoverslag 2019-20
- Tager forventet regnskab for 2017 til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 1.1	Notat forventet regnskab 2017 og budgetforslag 2018
Bilag 1.2	Taldokumentation forventet regnskab 2017 og budgetforslag 2018 med budgetoverslag 2019-2020
Bilag 1.3	Notat forventet regnskab 2017 og budgetforslag 2018 på kommuneniveau (bilaget fremsendes efterfølgende)
Bilag 1.4	Taldokumentation forventet regnskab 2017 og budgetforslag 2018 med budgetoverslag 2019-2020 på kommuneniveau (bilaget fremsendes efterfølgende)

2. Udvidelse af tidspunkter for gratiskørsel

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 4. maj 2017 blev administrationen bedt om at vurdere mulighederne for at udvide gratiskørslen tidsmæssigt. Gratiskørslen i Odense Kommune og Middelfart Kommune beskrives som eksempler på, hvordan en sådan udvidelse vil kunne foretages. Det foreslås, at der gennemføres en mindre udvidelse af tidsrummet på i alt to timer på hverdage, dog med den konsekvens, at der i tidsrummene kl. 08.00 – 09.00 og kl. 17.00 – 18.00 ikke kan garanteres plads til mere end 30 personer.

Sagsfremstilling:

Skoler og institutioner tilbydes i dag mulighed for gratis uden for myldretiden, der i den forbindelse er defineret som kl. 09.00-13.00 og kl. 18.00-07.00 på hverdage samt lør-, søn- og helligdage. Disse tidsrum svarer i øvrigt fuldt ud til de tidsrum, hvor det er muligt at bestille almindelige grupperejser til over 15 personer.

Efter ønsker fra skoler og institutioner er der lokalt lavet tilpasninger, således at skolerne i Odense Kommunes yderområder har et udvidet tidsrum for kørsel på hverdage fra kl. 08.00-14.00, ligesom der i Middelfart Kommune kan gennemføres ture i dette tidsrum.

På bestyrelsesmødet den 4. maj 2017 blev administrationen bedt om at vurdere mulighederne for at udvide gratiskørslen tidsmæssigt.

Passagerdata

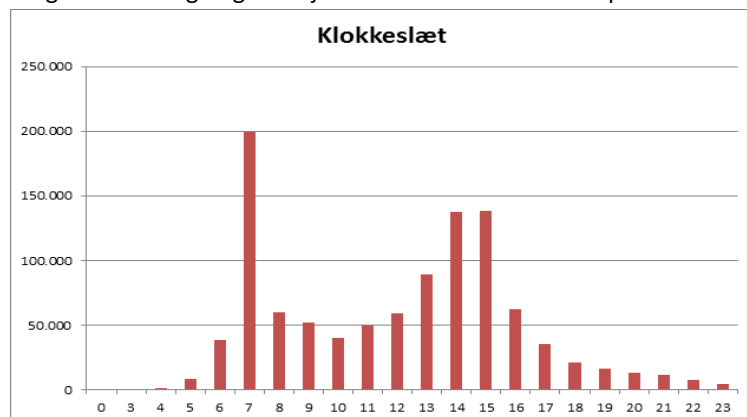
På baggrund af data for passagerantallet vil det være muligt at udvide tidsrummet for gratiskørsel til start fx kl. 08.00 fremfor kl. 09.00.

Med hensyn til udvidelse udover kl. 13.00 er der en mere markant passagervækst frem mod kl. 14.00. I diagram 1 nedenfor vises antallet af påstigninger for alle busser i januar måned 2017 fordelt over dagen.

En udvidelse til kl. 14.00 kan skabe situationer, hvor grupper vil opleve pladsproblemer i bussen. På baggrund af erfaring vil rejseønsker, hvor nogle grupper eventuelt må tilpasse sig, dog være begrænsede.

Sidst på eftermiddagen sker et markant fald i passagertallet, således at tidsrummet kan udvides til at starte kl. 17.00 fremfor kl. 18.00.

Diagram 1: Påstigninger for januar måned 2017 fordelt på tidsrum.



Kilde: FynBus' passagerdata 2017

Driftsafvikling og ekstrabusser

I forhold til driftsafviklingen vil det ikke være muligt at udvide tidsrummet for indsættelse af ekstrabusser. Det betyder, at udvidelsen af perioden for gratiskørsel og i princippet for andre tilsvarende grupper i tidsrummet kl. 08.00-09.00 og kl. 13.00-14.00 vil være baseret på de ordinære busser og ikke vil kunne tilbydes med ekstrabusser, da FynBus i disse tidsrum har næsten alt disponibelt materiel ud at køre.

I øvrige tidsrum vil det være muligt i et vist omfang at indsætte ekstrabusser.

FynBus' bestillingssystem er forberedt til at kunne håndtere tidsbånd fleksibelt, men dog ikke individuelt for enkelte kommuner eller områder – dette sker manuelt administrativt.

Samlet vurdering

Med baggrund i ovenævnte data og de allerede indførte afvigelser i Odense og Middelfart kan følgende nye tidsrum overvejes:

- På hverdage kl. 08.00-14.00 og kl. 17.00-07.00
- Weekend og helligdage uændret hele døgnet

I forhold til grupperejser i øvrigt bør tidsrum tilpasses tilsvarende og ligeledes med den forudsætning, at der i tidsrummet kl. 08.00-09.00 og kl. 13.00-14.00 ikke kan indsættes ekstrabusser. Dermed vil der maksimalt kunne blive tale om op til 30 passagerer pr. gruppe, svarende til den maksimale gruppestørrelse vedrørende gratiskørsel.

På alle øvrige tidspunkter, hvor ejerne har stillet budget til ekstrabusser til rådighed, vil der kunne laves betalte grupperejser på op til 75 passagerer pr. gruppe.

Konsekvenserne af udvidelsen bør følges tæt og evalueres senest i foråret 2018 med henblik på at vurdere, om udvidelsen skal gøres permanent.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender:

- At tidsrummene for rejser med større grupper over 15 passagerer udvides til tidsrummene kl. 08.00-14.00 og kl. 17.00-07.00 på hverdage.
- At der i tidsrummene kl. 08.00-09.00 og kl. 13.00-14.00 på hverdage maksimalt kan medtages grupper på op til 30 passagerer.
- At udvidelsen af tidsrummene evalueres i foråret 2018.

Vedtagelse:

Sager til drøftelse:

Intet.

Sager til orientering:

3. Førerløse busser

Resumé:

Bestyrelsen orienteres om status på teknologi, lovgivning, fremtidsudsigter og konsekvenser ved implementering af førerløse transportformer samt de øvrige trafikelskabers erfaringer på området.

Sagsfremstilling:

Smart City begrebet dækker over anvendelsen af teknologi, data og partnerskaber til at skabe en byudvikling præget af bæredygtighed, innovation og medborgerskab.

Seneste undersøgelse blandt landets kommuner foretaget af KL i februar 2017 viser, at 72 % af de 47 kommuner, som har besvaret undersøgelsen, i dag arbejder med Smart City begrebet. Alle kommuner svarer dog, at de har et ønske om at arbejde med Smart City-aktiviteter i fremtiden. 24 ud af de 47 kommuner har 'Mobilitet' som det primære temafokus.

Med førerløse busser tages netop afsæt i mobilitetsløsninger i en Smart City, hvor man forsøger at løse de stigende udfordringer, der opstår, når byerne fortættes og er i konstant forandring med f.eks. investeringer i sygehuse og etablering af letbaner, supercykelstier og nye vejanlæg.

Som Danmarks tredjestørste by er Odense godt i gang med at koble data om mobilitet med teknologi og skabe Smart City-løsninger ud fra erkendte behov eller udfordringer, der ønskes løst. Som en del af Odense Kommunes fremtidige Mobilitetsstrategi ses på mulighe-

den for at indføre små førerløse busser som en tilbringerfunktion til anden kollektiv transport som f.eks. letbanen eller de større buslinjer.

FynBus har haft kontakt til de øvrige trafikselskaber for at få en vurdering af eventuelle projekter på vej i de andre regioner.

I Region Nordjylland er de første projekter med førerløse køretøjer i støbeskeen. Der arbejdes bl.a. med indsættelse af en førerløs bus på en 1,8 km lang strækning af Astrupstien i Ålborg Øst og med at tage førerløs teknologi i brug i Vesthimmerlands Kommune.

Herudover har FynBus fået kendskab til status for arbejdet med førerløse busser blandt kommunerne i Syd- og Sønderjylland. Vejle Kommune arbejder pt. på at komme med i et EU-projekt omkring førerløse busser. Hvis projektet lykkes, vil der komme til at køre en førerløs bus i Vejle i en testperiode i 2020.

Lovforslag baner vej for selvkørende køretøjer

I vedlagte bilag 4.1 beskrives den forventede udvikling af den førerløse teknologi samt sammenhængen med behovet for udvikling af infrastrukturen og lovgivningen.

Projekterne i Danmark har haft svære betingelser, da den danske færdselslov kræver, at ethvert køretøj skal føres af en fysisk person. Lovgivningen i dag tillader niveau 2 automatisering (jf. nedenstående figur 1), men et nyt lovforslag af 26. januar 2017 åbner op for kontrollerede forsøg med selvkørende køretøjer på niveau 3.

Figur 1: Niveauer for automatisering af køretøjer fra ingen til fuld automatisering.

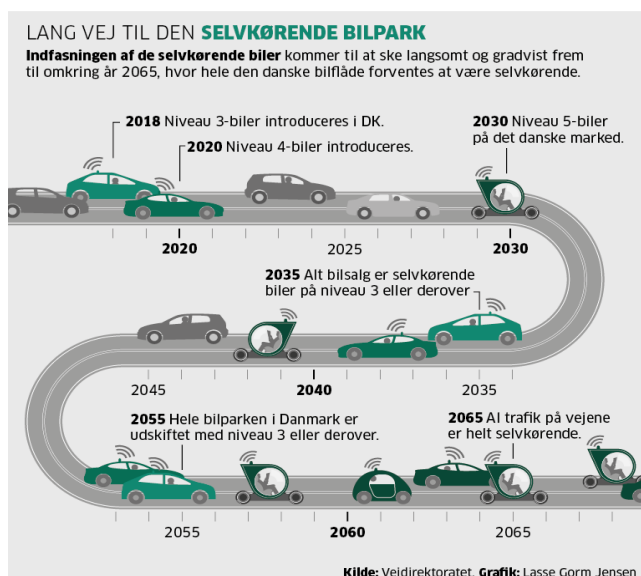
Niveau 0 Ingen automatisering	Ingen køreassistance. Føreren har fuld kontrol over køretøjet. De fleste biler på vejene i dag er i denne kategori.
Niveau 1 Køretøj assisterer føreren	Udstyr i køretøjet, som assisterer føreren fx. adaptiv fartpilot (hvor bilen selv kan holde en passende afstand til forankørende).
Niveau 2 Delvis automatisering	Køretøjet styrer simple opgaver som kørsel på motorvejen. Føreren skal dog have hænderne på rattet.
Niveau 3 Betinget automatisering	Køretøjet kan selv køre på visse vejtyper f.eks. motorvej. Føreren behøver ikke at have hænderne på rattet eller at have øjnene på vejen, men skal kunne tage over med kort varsel.
Niveau 4 Høj automatisering	Køretøjet kan selv køre på bestemte vejtyper f.eks. motorvej. Føreren behøver ikke at være klar til at overtage styringen.
Niveau 5 Fuld automatisering	Førerløse køretøjer på alle vejtyper og i alle situationer

Kilde: http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/temaer/Selvkoerendebiler/Sider/default.aspx

Fremtidsudsigten for førerløs teknologi i Danmark

På baggrund af det nye lovforslag forventer Vejdirektoratet i en ny prognose for de næste fem årtier, at man fra 2018 vil kunne se de første 'niveau 3-biler' (biler der kan køre i simpel trafik som f.eks. motorvejskørsel, hvor der skal være en fører klar til at overtage styringen på kommando fra bilen). Vejdirektoratets prognose forudser endvidere, at man fra 2020 vil kunne se biler på 'niveau 4' på markedet, hvor bilen er selvkørende i alle typer af trafik, mens det stadig er påkrævet, at en fører skal kunne trykke på nødstop. Først i 2030 vil man være så langt fremme med teknologien, at de første 'niveau 5-biler' uden rat og pedaler' introduceres og først omkring 2065 forventes en fuld førerløs bilpark i Danmark at være en realitet.

Figur 2: Vejdirektoratets illustration af udviklingen mod 'niveau 5-biler'.



Årsagerne til, at den førerløse teknologi har lange udsigter især på veje i bymæssig bebyggelse, skal blandt andet findes i de teknologiske udfordringer. Kørertøjerne skal blandt andet løbende registrere omgivelserne, hvor det kan være svært at aflæse eksempelvis cyklisteres færdsel, at f.eks. politiet dirigerer trafikken manuelt, at der kan være udfordringer ift. vejr og aflæsning af vejbanen, samt at der stilles meget høje krav til infrastrukturens opbygning.

Herudover vil implementering af førerløs teknologi også kræve en afklaring af sikkerhedsmæssig, etisk og juridisk art for eksempel i forbindelse med følgende dilemma: *Hvordan bestemmer teknologien i bussen, hvem den skal forvolde skade, hvis et sammenstød er uundgåeligt?*

Konsekvenser

En stor del af den danske befolkning har i dag ikke muligheden for at køre i bil eller fravælger bilen helt. Årsagen kan være alder, handicap eller ønske om at anvende kollektiv trafik for at arbejde/læse under rejsen. Når en fører ikke længere er påkrævet i den selvkørende bil, vil disse mennesker pludselig have muligheden for individuel transport. Dette vil uvægerligt medføre, at der kan forventes et langt større antal biler på gaderne, end vi ser i dag og dermed øget trængsel og forsinkelsestid.

En del af trængslen vil kunne minimeres, hvis de selvkørende biler blev delebiler fremfor privatejede eller sat i kollektivt system, som løbende sætter passagerer af og samler nye passagerer op.

Trods fordelene ved den individuelle transportform, som kan køre fra dør til dør, slår en ny rapport om fremtidens trafik i hovedstadsområdet dog fast, at de selvkørende biler ikke vil komme til at erstatte den kollektive trafik, da selvkørende biler på hovedstadsområdets vejkapacitet ikke vil kunne modsvare befolkningstilvæksten. Rapporten er udarbejdet af Metroselskabet, Hovedstadens Letbane og Region Hovedstaden i samarbejde med forskere inden for transport og byudvikling.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 3.1: Notat – Førerløse busser.

4. Strategiproces 2017

Resumé:

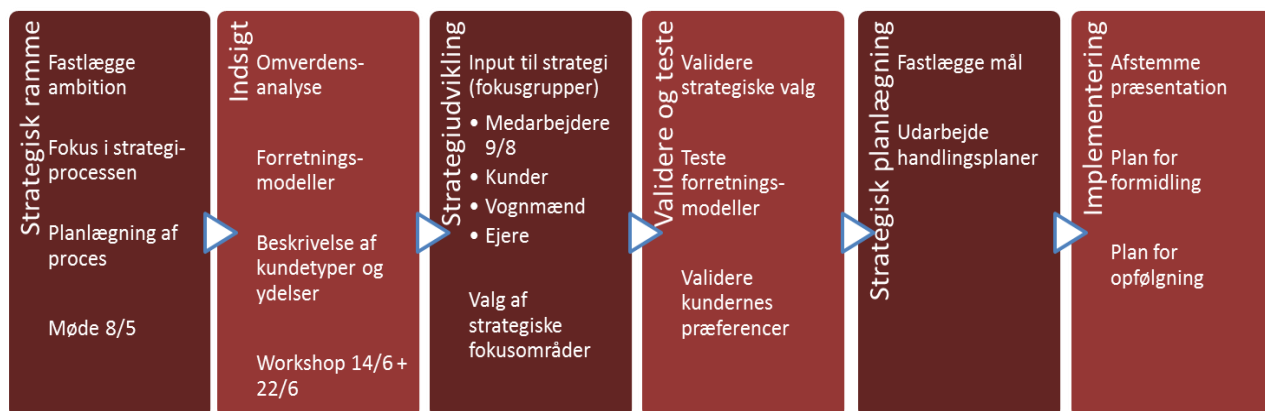
Bestyrelsen orienteres om status og proces for udvikling af Fynbus' strategi for perioden 2017-2019.

Sagsfremstilling:

FynBus' strategi for 2017-19 er under udarbejdelse. Administrationen har tilrettelagt en proces, der tager udgangspunkt i Fælles Fynsk ejerstrategi for FynBus og Den Syddanske vision for kollektiv trafik.

Processen vil være guidet af konsulentfirmaet Pinpointers og vil indebære eksternt involvering i form af fokusgruppesessioner med ejere og interessenter og intern involvering af medarbejdere og ledere gennem workshops og fokusgrupper.

Processen vil følge nedenstående plan og forventes at være tilendebragt ultimo oktober, hvor et udkast til en strategi vil blive fremlagt for bestyrelsen.



Figur 1. Strategiproces

Indstilling:

Direktøren indstiller, at:

- Orienteringen tages til efterretning

Vedtagelse:

5. Anvendelse af midler til målrettet markedsindsats 2016

Resumé:

Der redegøres for anvendelsen af de budgetterede midler i 2016 til målrettet markedsføring. Af de budgetterede 0,965 mio. kr. er anvendt 0,920 mio. kr. på fem projekter. Formålet har hovedsageligt været at imødegå passagerfrafald samt at skabe goodwill for FynBus. To delprojekter er overført til 2017.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med vedtagelse af budget 2016 besluttede bestyrelsen at afsætte 0,06 kr. pr. passager til målrettet markedsføring. Det svarede til en ramme på 0,965 mio. kr. i 2016. I alt er der i 2016 brugt 920.000 kr. på nedenstående aktiviteter:

Tabel 1: Samlet regnskab for målrettet markedsføring

Aktivitet	Beløb (1.000 kr.)
Vækst- og fastholdelsesprojekt Odense	194
Mobilitetssamarbejde med CIVICA	549
Mobilitetsugen	30
Idégrupper	97
Håndtering af terminalomlægning	50
I alt	920

Herunder beskrives de enkelte projekter.

Vækst- og fastholdelsesprojekt i Odense.

Der er brugt ca. 200.000 kr. til udvikling af værktøjer og idéer til at arbejde mere målrettet med FynBus' kundegrupper, akut med henblik på at imødegå passagerfaldet i Odense. Værktøjerne er dog generelt anvendelige i FynBus' trafiksystem.

Resultatet var en strategisk kortlægning af FynBus' kundesegmenter samt 44 konkrete idéer i rapporten "Genopdag FynBus", som blev udleveret til bestyrelsen på studieturen til Hannover, april 2016.

Mobilitetssamarbejde med CIVICA

I forlængelse af vækstprojektet har FynBus etableret et strategisk mobilitetspartnerskab med boligselskabet CIVICA i forhold til at sikre flere kunder. Der er stort sammenfald i kundegrupper hos FynBus og CIVICA.

Projektet har defineret fem relevante delprojekter:

1. Rejsekort Kit
2. Samarbejde om kommunikationsplatform (afvikles først i 2017)
3. Busskolen
4. Digitale Trends
5. Adfærdsløsninger med mobility management (afvikles først i 2017)

Projektet har medført, at FynBus fik etableret formel kontakt til lokale busambassadører i udvalgte afdelinger af CIVICA, der hjalp med at designe rejsekortkampagnen og med at sprede budskabet lokalt. Det langsigtede mål er at etablere et netværk af frivillige ambassadører, der har interesse i at hjælpe FynBus lokalt.

Der er gennemført en 24 timers hackaton med 35 universitetsstuderende fra forskellige studieretninger, der udmøntede sig i seks konkrete projekter, hvoraf FynBus aktuelt arbejder videre med to konkrete projekter, der vedrører information og forhold omkring stoppestederne.

Endeligt er der i samarbejde med en af de lokale boligafdelinger etableret et koncept for en busskole, der blandt andet skal sikre hjælp til selvhjælp for blandt andre ældre og gangbesværede, der oplever utryghed eller udfordringer med at tage bussen.

Der er brugt ca. 550.000 kr. til projektudvikling og projektgennemførelse. Delprojekt 2 og 5 er blevet skubbet til 2017 på grund af implementering af rejsekortet fra efteråret 2016.

Mobilitetsugen

FynBus havde forskellige aktiviteter i forbindelse med den årlige internationale mobilitetsuge i september som:

- Stand på madfestivalen "SPIS Odense"
- Ambassadøraktioner i handelsområderne i Odense, Assens, Nyborg, Svendborg og Middelfart, hvor der blev drøftet mobilitet med kunderne og lavet konkurrence om forslag til at skaffe flere passagerer i den kollektive bustrafik på Fyn.

Der blev produceret en video af ambassadørindsatsen og aktiviteterne medførte en del positiv omtale i medierne. I alt der brugt ca. 30.000 kr. på denne aktivitet.

Idégrupper

På baggrund af rapporten fra vækstprojekt i Odense samt en intern FynBus udviklingskonkurrence, blev iværksat mindre udviklingsprojekter for at sikre "de lavthængende frugter", herunder relancering af periodekortproduktet i forhold til pensionister, selfie safari i busserne, markedsføring af nye busser og WIFI.

Ligeledes blev gennemført pop up events i busserne i forbindelse med blandt andet Spoken Word festivalen i Odense og Harry Potter ugen i Odense.

Samlet budget for disse aktiviteter var ca. 100.000 kr.

Håndtering af terminalomlægning

FynBus havde i august 2016 en omlægning af trafiksystemet i Odense, der betød, at en del busser blev flyttet fra den fælles busterminal til henholdsvis Plads Nord og Ejlskovsgade.

FynBus gennemførte en massiv indsats ved at have servicepersonale fysisk til stede på de forskellige nye terminaler for at hjælpe kunderne. Formålet var primært at undgå yderligere passagertab.

Denne indsats blev finansieret af Odense Kommune med 100.000 kr. og med ca. 50.000 kr. fra målrettet markedsføring.

Generelt for projekterne

Formålet med disse projekter har dels været at imødegå det passagerfracfald, der er konstateret i især Odense og dels at sikre god imagepleje, da det vurderes at være medvirkende til fastholde kunder og på sigt tiltrække nye. Specielt indsatsen omkring terminalomlægningen havde isoleret fokus på at fastholde kunderne.

Det har ikke på nuværende tidspunkt været muligt at måle specifikke passagerresultater som følge af de nævnte indsatser. Særlig Vækst- og fastholdelsesprojekt Odense og Mobilitetssamarbejde med CIVICA har et mere langsigtet perspektiv.

Budgettet for 2017 er på 1,2 mio. kr. Der er bl.a. planlagt i 2017 vedrørende udvikling af strategiske samarbejder med andre boligselskaber, erhvervsvirksomheder, NGO'er og OUH. Derudover vil der være fokus på implementering af flere projekter fra FynBus idépulje.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at:

- Orienteringen tages til efterretning

Vedtagelse:

6. Meddelelser

Meddelelser:

- Notat vedrørende den regionale kørsel (udleveres).
- Arbejdsklausuler
- Ungdomskort

7. Eventuelt

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Birger Jensen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jacobsen

Bestyrelsesmedlem
Hans Bjerregaard

Bestyrelsesmedlem
Kristian Grønbæk Andersen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Bilag 1.1

Notat

Forventet regnskab 2017 og budgetforslag 2018

Indhold

Indledning	2
Busdriften inkl. telekørsel	4
Hovedtal	4
Busruter.....	8
Kørselsomfang.....	8
Bruttoudgifter	10
Passagerudvikling.....	12
Passagerindtægter	14
Fællesudgifterne	15
Telekørsel	18
Flexkørsel	20
Udviklingen i personture.....	21
Hovedtal	22
Entreprenørudgifter.....	25
Fællesudgifter	27
Egenkapital.....	28
Eksternt finansierede projekter	29

Indledning

FynBus aflægger forventet regnskab for 2017 og budgetforslag for 2018. Budgetforslaget er desuden grundlag for budgetoverslag 2019-21.

Det forventede regnskab er udarbejdet med baggrund i resultatet fra 2016, realiserede resultater efter 4 måneder samt kendte ændringer for 2017.

Budgetforslaget 2018 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2017 tillagt allerede kendte ændringer for 2018, herunder prisreguleringer.

FynBus fremsætter budgetforslaget med henblik på behandling i Region Syddanmark og kommunerne forud for vedtagelse i FynBus' endelige budget på bestyrelsens møde i september 2017.

Usikkerheder til det forventede regnskab 2017 og budgetforslag 2018 fremgår af tabel 1.

De eksterne usikkerheder til **det forventede regnskab 2017 og budgetforslaget 2018** knytter sig især til passagerudviklingen og indtægter.

- Passagerudviklingen:
FynBus er fuldt på Rejsekortet fra 1. juni 2017, med undtagelse af ungdomskort, som overgår i løbet af efteråret. Det medfører, at alle administrationens statistiske kilder og rutiner er under omlægning.

FynBus udarbejdede i 2016 en passageranalyse, der var lagt til grund for vurderingen af udviklingen 2016-18.

Effekten af køreplansskift august 2016 og februar 2017 har vist sig markant anderledes end passageranalysen, der derfor revideres og forelægges med budgettet i september.

- Passagerindtægter:
Passagerindtægter 2017 er beregnet på baggrund af indtægtsfordelingen efter 4 måneder. Her spiller implementeringen af Rejsekort også ind.

KVIKkort, samt tur- og værdikort er udfaset og det forventede regnskab er altså en kombination af indtægter fra FynBus gamle billetsystem og opgørelsesmetoder, og de standarder Rejsekort følger for opgørelsesmetoder og indtægtsdeling.

Omkring fastprisprodukter (pendler og pendlerkombi samt skole- og ungdomskort) er principper og metoder for indtægtsdeling endnu ikke fastlagt nationalt, så administrationen forventer, at genberegninger og korrektioner vil kunne forekomme.

For **budgetforslaget 2018** er der herudover følgende eksterne usikkerheder:

- Entreprenørudgifterne for Odense Kommune og Region Syddanmark.
 - For Odense Kommune skyldes usikkerheden, at konsekvenserne af letbanearbejderne endnu ikke er kortlagt.

FynBus forventer, at 2018 bliver præget af store omlægninger, konsekvenserne heraf håndteres i en politisk proces, hvor resultatet vedtages i By- og Kulturudvalget i Odense Kommune i september 2017.

Odense Kommunes økonomiske nettoramme for 2018 er 133,7 mio. kr..

- Kørslen for Region Syddanmark påvirkes også af letbanearbejderne for ruter der kører i Odense.

Desuden har Region Syddanmark anmodet FynBus om forslag til besparelser på ca. 2 mio. kr., så rammen måske reduceres fra 102 til 100 mio. kr..

Hvorvidt besparelserne skal implementeres indgår i Region Syddanmarks budgetproces. Busnettet er derfor ikke køreplanlagt og budgetforslag 2018 baseres derfor på et overslag.

- Entreprenørudgifterne for de øvrige kommuners rutekørsel er beregnet ud fra køreplanerne pr. august 2017 – erfaringsmæssigt er der altid ændringer i starten af et nyt skoleår, dette påvirker regnskabet marginalt.

Rutekørslen i Assens, Langeland og skoleruterne i Svendborg skal i udbud til kontraktstart august 2018. Det vil betyde ændrede enhedspriser. Kørselsomfang, bustyper med mere aftales med kommunerne i eftersommeren. Det vil betyde ændringer i forhold til budgetforslaget for 2018.

- Entreprenørudgifterne for rutekørsel er indekseret efter Trafikselskaberne i Danmarks forventninger til prisudviklingen. I budget 2017 var forudsat en prisstigning på 1,3 % på baggrund af Trafikselskaberne i Danmarks skøn. Indeksstigningen i 2017 skønnes nu til 2,6 %. I forhold til forventet regnskab 2017 er indregnet en prisstigning på 1,4 % i budgetforslag 2018 ud fra Trafikselskaberne i Danmarks skøn.
- Turantallet for kørselsordningerne under Flextrafik er mht. forventet 2017 beregnet ud fra allerede realiseret kørsel og kendskab til ændringer i ordningerne, mens budgetforslag 2018 er baseret på kommunernes foreløbige tilkendegivelse af forventet antal personture.

Nedenfor er forventet regnskab 2017 kommenteret sammen med budgetforslag 2018.

Kommenteringen tager udgangspunkt i FynBus' perioderegnskab, som er vedlagt i bilag 1.2.

I perioderegnskabet og budgetforslaget har der i tidligere år været angivet 3 overslagsår – det er reduceret til 2 overslagsår.

Reduktionen skyldes, at Odense Letbane starter i 2020, og det medfører omlægninger af busbetjeningen i og omkring Odense. Blandt andet blev det besluttet i Odense Kommune den 7. juni 2016, at bevillingen til buskørsel for 2018 reduceres til 96 mio. kr. – en reduktion på over 30 mio. kr. i forhold til 2017-niveau.

Arbejdet med at konkretisere den fremtidige busbetjening af Odense starter i efteråret 2017 parallelt med udarbejdelsen af Trafikplan 2018-21.

Som vanligt er der i særskilt bilag 1.3 udarbejdet specifikke kommentarer for forventet regnskab 2017 og budgetforslag 2018 for de enkelte ejere, som behandles bilateralt med kommunerne med henblik på input til færdiggørelsen af budget 2018.

Busdriften inkl. telekørsel

Hovedtal

Ejerbidraget til busdriften forventes at udgøre 332,2 mio. kr.. Det er en mindredgift på 6,9 mio. kr. i forhold til budgettet.

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1: Hovedtal for bus- og telekørsel

Ejerbidrag inkl. telekørsel (mio kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budget- forslag 2018
Indtægter	237,2	232,3	226,9	231,7	226,2
Bruttoudgifter	515,3	499,9	490,0	484,9	492,9
Busdrift netto	278,2	267,6	263,1	253,2	266,7
Fællesudgifter	62,7	68,8	74,7	76,2	75,5
Ejerbidrag busdrift	341,8	337,6	339,1	332,2	342,2
Ejerbidrag telekørsel	19,0	22,2	24,3	21,7	21,7
Ejerbidrag	360,8	359,8	363,3	353,9	363,9

Note: I forventet regnskab 2017 er der anlægsudgifter for 3,7 mio. kr.. Beløbet er indeholdt i det samlede ejerbidrag.

Bemærkninger til de væsentligste afvigelser i det forventede regnskab 2017 fremgår af tabel 2 på omstående side 5.

Tabel 2: Udvikling i hovedtal 2017

	Udvikling i forhold til foregående år	Forventet regnskab 2017 i forhold til budget
Indtægter	På niveau med indtægterne i 2016, der på grund af letbanearbejder var 5 mio. kr. under 2015-niveau.	Samlet 4,8 mio. kr. over budget. Vigende indtægter for Region Syddanmark ca. 4 mio. kr. der modvares af, at Bus&Tog 2014-15 slutafregnes. Indtægter FV2017 for øvrige ejere er lidt over budget
Bruttoudgifter	Udgifterne er faldet ca. 30 mio. kr. fra 2015 selv om antallet af køreplantimer er steget beskedent. Faldet skyldes at de store kontrakter i Odense Kommune og Region Syddanmark er fuldt implementeret med lavere enhedspriser.	Kontraktudgifterne falder 5,1 mio. kr. på grund af 2 modsatrettede tendenser. Antallet af køreplantimer i den regionale trafik er faldet med 9.000 timer med indførelse af det reducerede stopmønster i Odense ved køreplansskiftet i februar. Der er gennemført udbud i Faaborg- Midtfyn, Kerteminde og Middelfart kommuner. Det har medført højere enhedspriser. Budgetsikkerhed for udvikling i oliepriser reducerer udgifter 0,6 mio. kr.
Fællesudgifter	Implementeringen af Rejsekort påbegyndes i 2016 og medfører at fællesudgifterne stiger 13,5 mio. kr. fra 2015. Udgifterne til selve administrationen er i faste priser på uændret niveau på 64,5 mio. kr..	Forventet merforbrug på 1,5 mio. kr. der skyldes, at implementeringen af Rejsekort er så omfattende, at det ikke er muligt at tilpasse organisationens opgaver før hen mod årsskiftet. Merforbruget indgår i rambestyringen og finansieres af de tidligere års opsparing. Til Rejsekort forventes et merforbrug på 0,5 mio. kr. Merforbruget skyldes øget abonnementsbetaling til Rejsekort A/S og større udgifter til eksterne salgsteder
Ejerbidrag	Ejerbidraget er faldet 10 mio. kr. siden 2015 på trods af at indførelsen af at Rejsekort medfører øgede udgifter på godt 10 mio. kr. og indtægterne forventes 5,5 mio. kr. lavere i 2017. Billigere kørselskontrakter og færre køreplantimer er hovedårsagerne til udviklingen.	Ejerbidraget til rutekørsel er 10,6 mio. kr. mindre end budget på grund af flere indtægter og færre udgifter – i tallet er indeholdt anlægsudgifter på 3,5 mio. kr. fra udskudte projekter de foregående år. Ejerbidraget til telekørsel er 2,6 mio. kr. mindre end budget på grund af færre rejser end budgetteret. Det skyldes svagt faldende udvikling i efterspørgslen og besparelser i Nordfyn Kommune Samlet er ejerbidraget 13,2 mio. kr. mindre end budgetteret

Herunder vises i tabel 3 bemærkninger til udvikling i hovedtal budgetforslag 2018.

Tabel 3: Udvikling i hovedtal budgetforslag 2018

	Budgetforudsætninger	Budgetforslag 2018 i forhold til forventet regnskab (FV) 2017
Indtægter	<p>Letbanearbejderne i Odense får markante konsekvenser for bustrafikken i Odense. Blandt andet lukkes OBC syd i 5 måneder.</p> <p>De passagermæssige konsekvenser heraf er endnu ikke kortlagt.</p> <p>Der er 2,8 % takststigning til rådighed i forhold til takststigningsloftet.</p> <p>På grund af implementeringen af Takst Vest tages der først stilling til takstudviklingen i forbindelse med budget.</p>	<p>Indtægterne forventes på niveau med 2017, ekskl. slutaftægningen for Bus&Tog samarbejdet.</p>
Bruttoudgifter	<p>Trafikselskaberne i Danmark vurderer, at indeksstigningen er 1,2 % i 2018.</p> <p>Udgifterne er baseret på køreplanerne gyldige fra august 2017.</p> <p>Konsekvenser af letbanearbejder indgår med ramme på 133,7 mio. kr. i Odense Kommune.</p> <p>Region Syddanmark overvejer rammereduktion på 2 mio. kr., der ikke er indregnet.</p> <p>Der gennemføres udbud i Assens, Langeland kommuner samt skoleruter i Svendborg – effekt heraf er ikke vurderet.</p>	<p>Bruttoudgifterne stiger 8 mio. kr.:</p> <p>Kontraktudgifterne stiger ca. 6 mio. kr. på grund af indeksregulering.</p> <p>Effekten af højere enhedspriser i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart får helårseffekt.</p>
Fællesudgifter	<p>Fællesudgifter og udgifter til Rejsekort A/S er fremskrevet med 2,4 % efter KL's beregning af pris- og lønudvikling.</p> <p>Budget for Rejsekort er endnu ikke ejerfordelt, så udgangspunktet er FV2017.</p>	<p>Prisfremskrivningen udgør 1,8 mio. kr..</p>
Ejerbidrag	<p>Antal af rejser i telekørselen er forudsat på niveau med FV 2017.</p>	<p>Ejerbidraget til rutekørsel er 10 mio. kr. på grund af faldende indtægter i forhold til FV 2017, kombineret med stigende udgifter til kontraktkørsel i de nye kørselskontrakter.</p> <p>Målt i faste priser er fællesudgifterne uændrede.</p>

Nedenfor vises i tabel 4 de enkelte ejeres tilskud til FynBus.

Tabel 4: Tilskud fordelt på ejere

Ejerbidrag bus- og telekørsel (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budget- forslag 2018
FynBus	360,8	359,8	363,3	353,9	363,9
Region Syddanmark	107,0	111,4	107,8	101,1	108,7
Assens	18,5	19,6	19,5	18,9	18,9
Faaborg - Midtfyn	19,2	22,2	24,9	24,5	26,4
Kerteminde	7,7	7,9	7,9	7,6	7,3
Langeland	5,9	5,8	5,9	6,1	6,2
Middelfart	9,4	9,8	9,9	9,9	10,6
Nordfyn	17,1	18,0	16,9	17,3	16,8
Nyborg	13,1	12,4	12,6	11,9	12,1
Odense	129,6	125,8	131,2	130,1	129,8
Svendborg	26,5	26,7	26,7	26,4	27,0
Ærø	6,7	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016			

BusruterKørselsomfang

Tabel 5 viser udviklingen i produktionen 2015 -2018 med hensyn til køreplantimer og driftsbusser.

Tabel 5: Ejerfordelt køreplantimer og driftsbusser

Ejer		Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budget- forslag 2018
FynBus	Driftsbusser	331	341	337	337	337
	Køreplantimer	611.390	625.194	636.300	615.849	612.264
Region Syddanmark	Driftsbusser	110	113	109	109	109
	Køreplantimer	255.809	264.305	272.000	255.827	254.195
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	23
	Køreplantimer	16.818	18.585	17.900	17.750	16.757
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	32	39	39	39	39
	Køreplantimer	21.864	24.601	25.800	25.091	24.630
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	9
	Køreplantimer	9.040	8.814	8.800	8.599	8.191
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	7
	Køreplantimer	9.506	9.435	9.300	9.258	9.297
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	12
	Køreplantimer	13.040	13.398	13.100	13.205	13.228
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	23
	Køreplantimer	17.449	17.030	16.100	16.240	16.062
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	15
	Køreplantimer	17.184	16.623	16.700	16.484	16.483
Odense	Driftsbusser	74	76	76	76	76
	Køreplantimer	201.187	212.147	217.000	212.864	212.613
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	24
	Køreplantimer	39.867	40.256	39.600	40.531	40.808
Ærø	Driftsbusser	2	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016			
	Køreplantimer	9.626				

2017

På grund af letbanearbejderne i Odense har der været en støt stigende køreplantime produktion fra 2015 til budget 2017.

I 2017 produceres ca. 20.000 færre køreplantimer end budgetteret.

På budgettidspunktet forventede administrationen, at R-busnettet ville blive indført i forbindelse med køreplansskiftet i februar 2017. Forudsætningerne for dette var en større omprioritering af den regionale kørsel, hvor det efterfølgende blev besluttet, at diskussionen herom skal rummes i den kommende trafikplan. For ikke at presse den økonomiske ramme for Region Syddanmark blev det besluttet, at der i forbindelse med køreplansskiftet i februar 2017 skulle indføres R-busnettets reducerede stopmønstre for de regionale busser i Odense.

Derudover er køreplanerne tilpasset skiftende trafikale situationer i forbindelse med letbanearbejderne i Odense, og senest anlægsarbejderne i forbindelse med afkørsel 52 i Odense SV.

Alt i alt resulterer det i, at køreplantimetallet i den regionale trafik er 16.000 mindre end budgetteret og for bybusserne i Odense 4.000 timer mindre.

Herudover er eftermiddagsafgange nedlagt på de lokale ruter i Assens i forbindelse med køreplansskiftet, Det slår ikke så tydeligt igennem i køreplantimetallet på grund af beregningstekniske om sætninger på nogle kontrakter, FynBus har overtaget fra Assens Kommune, der afregnes efter køreplankilometer.

I forbindelse med udbud i Kerteminde og Faaborg er der foretaget mindre nedjusteringer i kørselsomfanget for at imødegå stigende enhedspriser.

Budgetforslag 2018

Budgetforslaget er baseret på uændret køreplanaktivitet som følge af letbanearbejderne – det vil sige, at øgede køretider i den regionale kørsel og bybusserne i Odense modsvares af besparelser, så udgiftsrammen inkl. passagerfrafald holdes konstant.

I øvrige kommuner er aktiviteten baseret på køreplanerne august 2017.

Der gennemføres udbud i Assens, Langeland og Svendborg kommuner, og erfaringsmæssigt kan det medføre, at kommunerne revurderer serviceniveauet. Det kan påvirke aktiviteten.

Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne omfatter udgifter til busruter. Bruttoudgifterne fordelt på de enkelte ejere fremgår af nedenstående tabel 6.

Tabel 6: Bruttoudgifter fordelt på ejere *

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budget- forslag 2018
FynBus	515,2	497,7	490,0	484,9	492,9
Region Syddanmark	204,7	203,4	190,9	185,6	188,3
Assens	16,5	16,8	16,0	16,0	15,7
Faaborg - Midtfyn	17,0	17,0	21,0	21,5	23,4
Kerteminde	6,8	6,7	6,6	6,6	6,6
Langeland	7,6	7,4	7,3	7,3	7,4
Middelfart	10,1	10,2	10,0	10,4	11,2
Nordfyn	16,3	15,1	13,6	13,9	14,0
Nyborg	13,9	13,4	13,3	13,3	13,5
Odense	186,5	177,9	182,4	180,6	182,5
Svendborg	29,8	29,8	29,0	29,7	30,3
Ærø	6,0	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016			

* Tal vedr. bruttoudgifter for Assens Kommune er ikke endeligt afklaret.

Bruttoudgifterne er faldet ca. 30 mio. kr. fra 2015-2017. Ud over det faldende køreplantumetal omtalt ovenfor, skyldes det billigere kørselskontrakter i Odense og Nordfyns Kommuner samt hos Region Syddanmark.

2017

Bruttoudgifterne forventes at udgøre 484,9 mio. kr.. Det er 5,1 mio. kr. mindre end budgetteret.

Tabel 7: Forskydninger FV2017 i forhold til budget

Ændringer bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	Mindre udgift	Mer- udgift
Resultat	-5,1	
Øgede udgifter Indeksstigning		6,3
Indtægter budgetsikkerhed dieselolie	-0,7	
Stigende udgifter nye kørselskontrakter		1,0
Variabel kørsel	-1,0	
Mindre udbetaling incitamentsaftaler	-0,6	
Øgede øvrige driftsudgifter		1,4
Mindre kørsel	-11,5	

Som det fremgår af tabel 7 stiger kontraktudgifterne mere end Trafikselskaberne i Danmark havde forventet på budgettidspunktet. Der var forventet en prisstigning på 1,3 %, og nu forventes en stigning på 2,6 %. Det svarer til 6,3 mio. kr., der modsvares af indtægter fra budgetsikkerheden for dieselolie på 0,7 mio. kr.

De nye kørselskontrakter er dyrere end de gamle. Dette gælder især i Faaborg – Midtfyn og Middelfart kommuner, hvilket har medført udgifter på 1 mio. kr.

Variabel kørsel forventes lidt mindre på grund af faldende passagertal. Derudover forventes udbetaling i forbindelse med incitamentsaftaler ikke udnyttet fuldt ud efter 1. kvartals målinger. Det giver samlet mindre udgifter på 1,6 mio. kr.

Som nævnt i forbindelse med aflæggelse af årsregnskabet udestår færdiggørelse af passagertælle-systemer og enkelte andre opgaver omkring bus-IT platformen i den regionale kørsel og i bybusserne i Odense. Det medfører udgifter på 1,4 mio. kr., som i 2015 og 2016 var afsat som omstillingsudgifter i forbindelse med kontraktskift, men først afholdes i 2017.

Årsagerne til den mindre kørsel, svarende til 11,5 mio. kr., fremgår af afsnittet kørselsomfang side 8-9.

2018

I 2018 forventes en prisstigning på 1,4 % som aktiviteten i køreplantimer og driftsbusser er fremskrevet med.

Herudover får kørselskontrakterne fra 2017 i Kerteminde, Faaborg – Midtfyn og Middelfart kommuner helårsvirkning.

Passagerudvikling

Administrationen forelagde i juni 2016 en passageranalyse, der gjorde op med vækststrategien på 2,4 % flere passagerer om året for bybusserne i Odense og Svendborg, de regionale og de fælles kommunale ruter.

Erfaringerne med forsinkede busser og mange køreplanskift på grund af letbanearbejderne gjorde det åbenlyst, at nogle kunder valgte andre løsninger end bussen, og strategien måtte revurderes.

Passageranalysen behandlede de regionale og fælleskommunale ruter samt bybussystemerne i Odense og Svendborg, der har omkring 90 % af FynBus' passagerer. Øvrige ruter er helt overvejende åbne skoleruter, og passagerudviklingen bestemmes af kommunernes skolestrukturer, ligesom folkeskolereformen har medført udsving.

Passageranalysens resultat fremgår af tabel 8 herunder.

Tabel 8: Passagerprognose 2016.

Passagerer (i tusinder)	2016	2017	2018	2019	2020
Odense Kommune	7.475	7.025	6.750	6.600	6.600
Region Syddanmark	7.200	7.225	7.600	7.600	7.600
Svendborg Kommune	900	900	900	900	900
Øvrige kommuner	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100
I alt	17.675	17.250	17.350	17.200	17.200

Tabel 9 viser den forventede udvikling i 2017.

Tabel 9: Forventet passagerudvikling 2017

Passagerer (i tusinder)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budget- forslag 2018
FynBus	18.440	17.536	17.183	15.862	15.862
Region Syddanmark	7.192	6.994	7.199	6.434	6.434
Assens	344	335	328	332	332
Faaborg - Midtfyn	394	381	379	344	344
Kerteminde	211	195	214	170	170
Langeland	300	307	302	290	290
Middelfart	187	178	185	172	172
Nordfyn	376	360	373	339	339
Nyborg	324	331	328	330	330
Odense	7.971	7.556	6.977	6.570	6.570
Svendborg	900	899	898	881	881
Ærø	241	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016			

Tabel 9 viser, at 2017 forventes at resultere i et passagerfald på 1,3 mio. passagerer i forhold til budget og dermed også i forhold til passagerprognosen.

I forbindelse med køreplansskiftet i august 2016 blev de regionale ruter delt i Odense og en del flyttet til Plads Nord. I efteråret 2016 faldt passagertallet med ca. 200.000 passagerer i de regionale busser, overvejende lokale rejser i Odense og omstigninger. Denne udvikling er fortsat i 2017.

En del forudsætninger for passagerprognosen er ændret markant.

For den regionale kørsel forudsatte prognosen indførelse af R-Busnet. Dette skete ikke, men det reducerede stopmønster blev indført sammen med en omlægning af rute 110 -111 for at reducere de regionale kørselsudgifter.

I passagerprognosen var konsekvenserne af afskaffelsen af "Odense rundt for tier" ikke indregnet. Konsekvenserne af prisstigningen er ud fra elasticitetsbetragtninger vurderet til mellem 8 og 13 % for KVikkortkunder.

Der er en landsdækkende tendens med fald på rejser på Ungdomskort, denne udvikling konstateres også hos FynBus.

Hertil kommer, at de seneste års fald i rejser på skolekort ser ud til at fortsætte.

Tabel 10 herunder sammenfatter udviklingen.

Tabel 10: Udvikling i passagertal

Ændringer	Passagerer i tusinder
Helårvirkning af augustkøreplansskift 2016	400
Reduceret stopmønster regionale ruter	200
Omlægning af rute 110-111	40
Afskaffelse af Odense for en tier	500
Ungdomskort	60
Skolekort	110
I alt	1.310

Som det fremgår af tabel 9 er passagertallene for 2018 fremskrevet uændret fra 2017. Det forventes at være nogenlunde retvisende for landkommunerne samt Svendborg, Middelfart og Nyborg kommuner.

For den regionale kørsel og bybusserne i Odense er det ikke korrekt, da letbanearbejderne medfører store omlægninger i 2018. Konsekvenserne heraf er dog ikke kortlagt endnu.

Der forelægges revideret passagerprognose sammen med budgettet i september.

Passagerindtægter

Tabel 11 viser forventninger til passagerindtægter fordelt på ejere.

Som nævnt i indledningen er FynBus midt i implementering af Rejsekort, og dermed udskiftning af alle rejsehjemler.

Det betyder, at indtægterne er sammensat af FynBus traditionelle indtægtsfordeling de første 4 måneder kombineret med indtægter fra Rejsekort. Effekten i 2017 er opregnet på baggrund af dette resultat.

Administrationen vurderer, at der i den resterende del af året vil være nogen usikkerhed omkring indtægtsvurderingen, da fx indtægtsfordeling af fastprisprodukter (periodekort, skole- og Ungdomskort) endnu ikke er fastlagt nationalt.

Tabel 11: Passagerindtægter 2015-18

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budget- forslag 2018
FynBus	237,2	232,3	226,9	231,7	226,2
Region Syddanmark	126,9	124,8	119,4	121,9	114,7
Assens	4,4	4,3	4,1	4,1	4,1
Faaborg - Midtfyn	4,1	4,0	3,8	4,1	4,1
Kerteminde	1,9	1,8	1,8	1,9	1,9
Langeland	2,7	2,7	2,5	2,3	2,2
Middelfart	3,0	2,9	2,7	2,9	2,9
Nordfyn	3,6	3,4	3,2	3,5	3,5
Nyborg	3,4	3,5	3,2	3,8	3,8
Odense	77,5	75,4	76,9	77,2	79,2
Svendborg	9,6	9,6	9,3	9,8	9,8
Ærø	0,1	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016			

Indtægterne forventes at være 4,8 mio. kr. højere end budgetteret. Det skyldes især øgede indtægter til Region Syddanmark, hvor der eller var forventet et fald. Årsagen hertil er, at Bus & Tog for årene 2014-15 slutafregnes og medfører en øgning af indtægterne på ca. 5 mio. kr.

2018

Budgetforslaget for 2018 er beregnet ud fra de vurderinger, der i budget 2016 blev lagt til grund for indførelsen af Rejsekorts justerede zoneafstande, bortfaldet af Odense for 10 kr. og øvrige konsekvenser af Takst Vest.

I forhold til takststigningsloftet, der ikke blev fuldt udnyttet i 2017, er der mulighed for at hæve taksterne med 2,8 % i 2018. En eventuel hel eller delvis udmøntning forelægges bestyrelsen i forbindelse med budget 2018.

Fællesudgifterne

2017 er påvirket af omstillingen fra det gamle billetsystem til Rejsekort.

Herunder specificeres overordnet de økonomiske konsekvenser af Rejsekort. Herefter redegøres for de samlede fællesudgifter.

Specifikation af driftsudgifter til Rejsekort

Tabel 12 herunder viser de økonomiske konsekvenser af indfasning af Rejsekort og udfasning af det gamle billetsystem. Processen startede i efteråret 2016 og afsluttes med indførelsen af Ungdomskort på Rejsekort forventeligt den 1. oktober 2017.

Tabel 12: Driftsudgifter til Rejsekort

Specifikation Rejsekort (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budget- forslag 2018	Budget- overslag 2019 (p/l 2018)	Budget- overslag 2020 (p/l 2018)
Abonnement Rejsekort A/S	4,8	9,8	10,3	10,5	10,5	10,5
Rejsekort vedligehold	0,8	2,4	2,4	2,8	3,3	3,3
Rejsedata og kundecenter		0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Fynbus vedligeholdelse		0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Rejsekort i alt	5,6	13,7	14,2	14,9	15,4	15,4
Besparelse chipkort		0,2	0,2	1,5	1,5	1,5
Besparelse TMS i øvrigt		3,3	3,3	4,0	4,0	4,0
Besparelse gammelt billetsystem		3,5	3,5	5,5	5,5	5,5
Merudgift som følge af Rejsekort	5,6	10,2	10,7	9,4	9,9	9,9
Besparelse anlægsprojekter, ramme 3,5 mio. kr. pr. år (P/L 2016)				3,6	3,6	3,6
Besparelse NETS (Administration af KVIKkort)				1,0	1,0	1,0
Øget ejerbetaling som følge af Rejsekort	5,6	10,2	10,7	4,7	5,3	5,3

Indførelsen af rejsekortet medfører et behov for en rammeforhøjelse, da rejsekortet er dyrere i drift end det gamle billetteringssystem. Som det fremgår af tabel 12 bliver udgifterne til Rejsekort 2018 14,9 mio. kr., til gengæld forsvinder udgifter på 5,5 mio. kr. til det gamle billetsystem. Merudgiften er 9,4 mio. kr.

FynBus har traditionelt haft en anlægsramme på ca. 3,5 mio. kr. pr. år, i praksis lidt varierende efter aktuelle projekter. De fleste har været udviklingsopgaver i forbindelse med billetsystem – opgaver der nu overgår til Rejsekort. Herudover har administrationen af KVIKkort medført udgifter hos NETS på ca. 1 mio. kr. om året. Disse spares også, da udgifterne overtages af Rejsekort A/S.

Resultatet er, at den samlede ejerbetaling ved overgangen til Rejsekort øges med 4,7 mio. kr. i 2018 voksende til 5,3 mio. kr. i 2019, når der skal betales fuld vedligeholdelsesudgift på udstyret.

Ovenstående beregninger bygger på det oprindelige budgetudgangspunkt fra 2014 omkring antal udstyr m.m. I forbindelse med de gennemførte udbud af buskørsel, er der sket ændringer omkring både busser og antal.

Rejsekortprojektet omkring installation m.m. er endnu ikke endeligt opgjort hos Rejsekort A/S, og da en del driftsudgifter – for eksempel vedligeholdelsesudgifter – er afhængige af, at det endelige udstyr, der er brugt i busser og på garageanlæg kan opgøres. Det vil medføre, at driftsudgifterne ændres, når slutopgørelserne kan afsluttes.

Hertil kommer, at abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S også løbende vil udvikles. Dels er der forskellige initiativer i gang for at effektivisere Rejsekort A/S, og dels vil der løbende opstå behov for udvikling, der skal finansieres af fællesskabet. Her betaler FynBus efter sin andel af ejerkredsens samlede indtægtsmasse.

I tilknytning til Rejsekort udestår også endelig opgørelse af udgifter til installation m.m. samt de bevillinger, der er givet til implementering i FynBus på bestyrelsens møde den 23. oktober 2014. Implementeringsprojektet er budgetteret til 13,9 mio. kr. i 2017 prisniveau.

Hertil kommer den nødvendige kortkonvertering, hvor bestyrelsen har vedtaget, at kunderne skulle kompenseres for udgiften på 50 kr. til et Rejsekort, hvis de var kunder hos FynBus i forvejen – her er der afsat 5,5 mio. kr.

Da implementeringen af Ungdomskort først er afsluttet i efteråret kan de endelige projektrengskaber næppe afsluttes før sammen med den almindelige afslutning af regnskabet for 2017.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne fremgår af tabel 13 herunder.

Tabel 13: Fællesudgifter inkl. driftsudgifter til Rejsekort

Fællesudgifter inkl. Rejsekortet (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budget- forslag 2018
Driftsudgifter	11,1	10,7	8,1	8,6	8,3
Salgsudgifter	14,2	16,2	16,2	16,5	16,6
Administrationsudgifter	36,6	34,9	40,2	40,3	41,2
Ordinær ramme	61,9	61,8	64,5	65,4	66,0
Rejsedata og kundecenter samt FynBus support			1,5	1,5	1,5
Besparelse gammelt billetsystem			-3,5	-3,5	-5,5
Nettobesparelse gammelt billetsystem			-2,0	-2,0	-4,0
Diverse tilpasning for rammeoverholdelse (Rejsekort)			-0,7	-0,7	-0,7
Nettobesparelse efter Rejsekortsystem			-2,7	-2,7	-4,7
Netto til drifts-, -salg og administrationsudgifter			61,8	62,7	61,3
Betaling til Rejsekort A/S			12,2	12,7	13,3
Nettobesparelse gammelt billetsystem			-2,0	-2,0	-4,0
Rejsekortet, merudgift til opkrævning hos ejere		5,6	10,2	10,7	9,3
Fællesudgifter incl. rejsekortet	61,9	67,4	74,7	76,1	75,4
Årets mer-/mindre forbrug ordinær fællesudg.	0,7	1,3	0	-0,9	
Akkumuleret balance	1,2	2,5	2,5	1,6	

Forventet regnskab 2017

Den ordinære ramme, der i pris- og lønindeks 2017 svarer til 64,5 mio. kr., har været uændret de seneste år bortset fra den almindelige prisfremskrivning på grund af udviklingen i løn m.m. 2016 var det første år, hvor Rejsekort for alvor dukkede op i budget og regnskab, da FynBus påbegyndte pilotdrift i Nyborg og Svendborg kommuner. Derfor steg fællesudgifterne med 5,6 mio. kr. i forhold til den ordinære driftsramme, hvor der var et mindreforbrug på 1,3 mio. kr., så opsparingen i rammestyringen i 2017 udgør 2,5 mio. kr..

2017 er omstillingsåret, hvor det gamle billetsystem udfases, og FynBus overgår fuldt til Rejsekort. Først i 2019 er driftsudgifterne fuldt indfaset, da rabatten på vedligeholdelsesudgifter til det senest installerede udstyr bortfalder.

Omstillingen har medført stor travlhed i administrationen og dermed brug af ekstra personale, IT med mere.

Som omtalt i afsnittet ”specifikation af udgifter til Rejsekort” er udgifterne til selve implementeringen finansieret via et særligt projektbudget.

Da implementeringen som nævnt først afsluttes i efteråret, kan det endelige omfang og ressource- og kompetencebehov først opgøres sent på året, og dermed også de nødvendige organisatoriske og IT-tekniske tilpasninger.

Administrationen forventer derfor et merforbrug på den ordinære ramme på 0,9 mio. kr., der finansieres af tidligere års opsparede overskud.

Budgetforslag 2018

Den ordinære ramme på 64,5 mio. kr. (pris- og lønindeks 2017) er prisfremskrevet med KL's beregning af løn- og prisudvikling, der er 2,4 % fra 2017 til 2018.

Tilsvarende er udgifterne til Rejsekort prisfremskrevet, da FynBus endnu ikke har modtaget Rejsekorts budget i ejerfordelt form – det sker forventeligt i august.

Telekørsel

Indtægter, udgifter, ejerbidrag og passagertal for telekørslen fremgår af nedenstående tabel 14 og 15:

Tabel 14: Økonomi telekørsel

(Mio kr.)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budgetforslag 2018
Indtægter	-2,2	-2,5	-2,6	-2,4	-2,5
Entreprenørudgifter	15,3	18,0	19,7	17,6	18,0
Fællesudgifter	5,9	6,7	7,1	6,5	6,2
Ejerbidrag Telekørsel	19,0	22,2	24,3	21,7	21,7

Tabel 15: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budgetforslag 2018
Telekørsel	138.753	165.315	182.375	165.832	168.545

Tabel 16 herunder forklarer udviklingen de foregående år og afvigelse i forhold til budget.

Tabel 16: Kommentarer til telekørsel i forhold til foregående år og budget 2017

Kommentarer:	FV2017 i forhold til forgående år	FV 2017 i forhold til budget
Ejerbidrag	Ejerbidraget er 0,5 mio. kr. lavere end 2016. Den primære årsag er at entreprenørudgiften pr. passager er faldet fra 109 kr. til 106 kr.	Ejerbidraget er 2,6 mio. kr. lavere end budget. Den primære årsag er et forventet lavere passagertal. Desuden er der budgetteret med en entreprenørudgift pr. passager på 108 kr. mod forventet 106 kr.
Passagerudvikling	Der har været en stigning på ca. 27.000 passagerer siden 2015	Passagerantallet er 17.000 lavere end budget. I mange kommuner ser det ud til at antallet af kørsler er stagneret, mod en budgetteret vækst. Der indføres telekørsel i Torpegården i Odense. Nordfyns kommune indfører øgede takster og forkorter moduler aften og weekend

I 2018 får de 2017's nye initiativer helårsvirkning, og TelePendler i Assens, der har været finansieret delvist af yderområdepuljen får fuld effekt.

Tabel 17 herunder viser antal rejser fordelt på ejere og produkter.

Tabel 17: Telekørsel fordelt på ejere og produkter

Telekørsel samlet - Antal rejser						
Ture	Produkt	2015	2016	Budget 2017	Forventet 2017	Budgetforslag 2018
FynBus	Telependler	12.351	17.329	21.675	21.607	24.100
	Telerute	9.593	10.161	12.000	8.973	9.820
	Telecity	12.765	10.798	12.000	9.253	9.700
	Teletaxa	104.044	127.027	136.700	125.999	124.925
	Total	138.753	165.315	182.375	165.832	168.545
RSD	Telerute	7.209	7.511	8.000	7.023	7.500
	Total	7.209	7.511	8.000	7.023	7.500
Assens	Telependler - uddann	4.612	2.838	2.600	2.226	2.600
	Telependler	3.158	2.948	4.500	3.215	3.200
	Telependler	7.770	5.786	7.100	5.441	5.800
	Teletaxa	32.414	33.828	36.000	33.116	34.000
	Total	40.184	39.614	43.100	38.557	39.800
Faaborg-Midtfyn	Telependler	3.492	4.869	6.000	4.752	5.000
	Telerute	232	292	500	254	300
	Teletaxa	27.002	33.097	35.000	32.274	33.000
	Total	30.726	38.258	41.500	37.280	38.300
Kerteminde	Telependler	238	813	1.300	2.191	2.000
	Teletaxa	12.741	14.052	15.000	12.361	11.000
	Total	12.979	14.865	16.300	14.552	13.000
Langeland	Telerute	1.018	551	1.000	295	400
	Total	1.018	551	1.000	295	400
Middelfart	Telecity	4.018	3.569	4.000	3.149	3.200
	Teletaxa	4.040	5.590	7.000	5.175	5.200
	Total	8.058	9.159	11.000	8.324	8.400
Nordfyns	Telependler	2.046	3.938	4.000	6.797	6.800
	Teletaxa	16.788	29.559	32.000	32.188	29.925
	Total	18.834	33.497	36.000	38.985	36.725
Nyborg	Telependler	1.488	1.261	1.400	1.213	1.300
	Telerute	179	373	400	282	300
	Teletaxa	3.632	3.604	4.000	3.271	3.500
	Total	5.299	5.238	5.800	4.766	5.100
Odense	Telerute	29	62	100	254	420
	Teletaxa	394	835	700	836	1.500
	Total	423	897	800	1.090	1.920
Svendborg	Telependler	3.438	3.610	4.500	3.106	3.200
	Telerute	926	1.372	2.000	865	900
	Telecity	8.747	7.229	8.000	6.104	6.500
	Teletaxa	6.987	6.462	7.000	6.778	6.800
	Total	20.098	18.673	21.500	16.853	17.400

75 % af rejserne foregår som almindelige teletaxarejser helt overvejende i landdistrikterne.

Telependler udgør 15 % af rejserne og har størst udbredelse i Faaborg-Midtfyn, Assens og Nordfyns kommuner.

Størsteparten af turene i Telerute er betjening af færgerne i henholdsvis Spodsbjerg og Bøjden, der finansieres af Region Syddanmark.

I Svendborg og Middelfart tilbydes bybustaxi – Telecity – som erstatning for rutekørsel når bybusserne ikke kører – der er godt 9.000 rejser svarende til 5 %.

Flexkørsel

Flextrafik administrerer FynBus' bestillingskørsel og trafikstyring vedrørende DBH-kørsel, de kommunale kørsler samt den siddende patientbefordring for Region Syddanmark. Region Syddanmark varetager selv al daglig bestilling af kørsler.

Assens og Nordfyns kommune har fra 1. marts valgt at anvende C-plan modellen til deres planlagte kørsel, hvor kommune og vognmænd står for en større del af opgaven end tidligere.

Nedenstående oversigt viser hvilke kørselsordninger de enkelte kommuner og Region Syddanmark pr. 31. marts 2017 har placeret hos FynBus.

Tabel 18: Kørselsordninger hos Flextrafik pr. 31.marts 2017

Kørselstype	SBH Kørsel	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetskørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskekørsel	Telekørsel	Siddende patientbefordringer
Assens	X		X	X	C	C	C	X	C	C	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X	X		X		X	
Kerteminde	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Langeland	X	X	X	X	X	X		X			X	
Middelfart	X										X	
Nordfyn	X	X	X	X	C	C	C	X	C	C	X	
Nyborg	X		X	X		X		X	X	X	X	
Odense	X										X	
Svendborg	X										X	
Ærø	X	X	X	X								
Region Syddanmark											X	X

Note: Et x betyder at kørsel håndteres helt eller delvist af FynBus, C betyder at kørslen håndteres efter CPlan modellen

Det fremgår af tabellen, at kommunerne pr. 31. marts 2017 anvender FynBus i 67 ud af de i alt 110 mulige ordninger.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel 19 er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2015 til 2018 vist.

Tabel 19: Antal personture

Antal personture	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budgetforslag 2018
Handicapkørsel	119.712	123.704	126.905	124.538	126.836
Anden kørsel	511.885	295.141	284.588	296.781	310.533
Handicap og anden kørsel	631.597	418.845	411.493	421.319	437.369
Telekørsel*	138.753	165.315	182.375	166.552	168.545
I alt	770.350	584.160	593.868	587.871	605.914
Siddende Patientbefordring*	224.114	226.614	230.666	228.600	242.136
I alt	994.464	810.774	824.534	816.471	848.050

*Telekørsel udgiftsføres under busdriften. Når telekørsel medtages i denne tabel er det udtryk for at telekørsel driftsmæssigt hænger sammen med øvrige kørselsordninger i Flextrafik og er en del af den samlede aktivitet, som muliggør en øget koordinering

Udviklingen i aktivitetsomfanget i 2017 og foregående år er kommenteret nedenfor i tabel 20.

Tabel 20: Kommentarer til Udvikling i personture i forhold til foregående år og budget 2017.

Kommentarer:	Udvikling i forhold til foregående år	Forventet regnskab (FV) 2017 i forhold til budget
FynBus i alt	Stigning i aktiviteten på 6.000 personture fra 2016-17 (0,7 %) Faldet fra 2015 til 2016 skyldes Odenses udtrædelse for anden kørsel	8.000 færre personture (0,9 %)
Handicap	Mindre stigning	Udsving i de enkelte kommuner på højst 10 %, samlet set et fald på 0,7 %
Anden kørsel	Stigning på 2.000 personture (0,6 %), der dækker over indbyrdes forskydninger: <u>Fald</u> Lægekørsel 22.000 personture. Nyborg, Midelfart og Assens har taget kørslen hjem fra 1. marts 2017. Nordfyn specialskolekørsel 5.000 personture. <u>Stigning</u> Genoptræning-, aktivitets-, elev-, specialskole- og dagcenter kørsel i Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Nordfyn.	Stigning på 12.000 personture (4,2 %) fordelt på indbyrdes forskydninger: <u>Fald</u> Lægekørsel 15.000 personture, primært i Assens som har taget lægekørsel hjem fra 1. marts 2017. <u>Stigning</u> Elev- og specialskolekørsel 16.000 personture flere primært i Assens og Kerteminde. Dagcenter- og genoptræning 11.000 personture, primært i Assens og Faaborg-Midtfyn.

I tabel 21 kommenteres budgetforslag 2018 med hensyn til forudsætninger og afvigelser mellem forventet 2017 og budgetforslag 2018.

Tabel 21: Kommentarer til udviklingen i personture - budgetforslag 2018

Kommentarer:	Budgetforudsætning	Budgetforslag 2018 i forhold til forventet regnskab (FV) 2017
FynBus i alt	Turantallet for Handicap og anden kørsel er baseret på indmeldinger fra de enkelte kommuner. Siddende patientbefordring er baseret på budgettal oplyst af Sydtrafik.	Der forventes en samlet stigning på 32.000 personture (3,9 %) væsentligst som følge af siddende patientbefordring og anden kørsel.
Handicap		Flere kommuner budgetterer med en mindre stigning.
Anden kørsel		14.000 flere personture (4,7 %). <u>Fald</u> Genoptræning og elevkørsel i Assens og Nordfyn. <u>Stigning</u> Specialskolekørsel i Assens pga. opstart af ny skole.

Telekørsel er behandlet i særskilt afsnit ovenfor i forbindelse med rutekørsel, da begge er åben kørsel der kan benyttes af alle. Turtallet er medtaget her, da kørslen indgår i FynBus' opgaver i forbindelse med Bestillingscentral og Trafikstyring.

Hovedtal

Det bemærkes, at der i forbindelse med Assens Kommune endnu er uafklarede forhold med hensyn til budgetforslag 2018. Dette har betydning for tabel 22 Budgetforslag 2018, tabel 23 Ejerbidrag, tabel 26 Entreprenørudgifter og tabel 28 Fællesudgifter.

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 22:

Tabel 22: Hovedtal Flexkørsel *

Mio. kr. (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budgetforslag 2018
Indtægter	-6,7	-7,0	-7,0	-6,9	-6,7
Entreprenørudgifter	96,8	67,0	64,9	70,2	51,6
Flex udgifter netto	90,0	60,0	57,9	63,3	44,8
Fællesudgifter	24,6	21,0	20,5	20,0	16,2
Ejerbidrag	114,7	80,9	78,4	83,3	61,1

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

Telekørslen fremgår af tallene for kollektiv trafik.

* Forhold vedr. Assens Kommune skal afklares.

Ejerbidrag er specificeret på de enkelte ejere i nedenstående tabel 23:

Tabel 23: Ejerbidrag for Flexkørsel.

Mio. kr. (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budgetforslag 2018
Assens *	17,7	18,7	18,5	21,7	-
Faaborg-Midtfyn	9,6	8,5	8,7	9,4	10,1
Kerteminde	8,5	8,6	8,2	8,3	8,1
Langeland	2,4	2,5	2,5	2,3	2,4
Middelfart	2,4	2,4	1,6	1,9	1,6
Nordfyn	13,8	17,6	17,4	19,0	18,4
Nyborg	4,2	4,0	3,0	2,7	2,7
Odense	47,9	10,1	9,9	9,6	9,1
Svendborg	2,2	2,3	2,1	2,1	1,9
Ærø	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3
Region Syddanmark	5,7	6,1	6,1	6,4	6,5
I alt	114,7	80,9	78,4	83,3	61,1

* Forslag til budget vedrørende Assens Kommune skal afklares.

Der er gennemført udbud for garantivogne og variable vogne til kontraktstart 1. marts 2017.

For begge typer blev resultatet uændrede eller svagt faldende priser afhængigt af vogntype. Den detaljerede udvikling er analyseret og forelagt på bestyrelsesmødet den 4. maj 2017.

Kørsel efter CPlan modellen er også udbudt til kontraktstart 1. marts 2017. Som det ses i tabel 18 har Assens og Nordfyns kommuner valgt denne løsning, selv om prisen for kørsel steg ca. 10-25 %.

Faaborg-Midtfyn og Kerteminde valgte fortsat at lade kørslen udføre i "den store pulje".

Udvikling i ejerbidrag i forhold til dels foregående år og dels forventet regnskab 2017 ift. budget kommenteres i tabel 24 nedenfor.

Tabel 24: Kommentarer til ejerbidrag i forhold til foregående år og budget 2017.

	Udvikling i forhold til foregående år	Forventet regnskab 2017 i forhold til budget
Samlet ejerbidrag	2,4 mio. kr. højere end 2016 (3,0 %).	4,9 mio. kr. højere end budget (6,3 %).
Assens	3,0 mio. kr. højere end 2016 (16,1 %) på grund af højere kørselsudgifter. <u>Fald</u> Lægekørsel pga. udtrædelse fra 1. marts 2017, 11.000 personture. <u>Stigning</u> Dagcenter- og specialskolekørsel pga. 10.000 personture flere og højere entreprenørudgifter pr. tur.	3,2 mio. kr. højere end budget(17,3 %). <u>Fald</u> Lægekørsel pga. udtrædelse fra 1. marts 2017, 11.000 personture. Lavere fællesudgifter som følge af overgangen til CPlan, anslået 0,5 mio. kr. <u>Stigning</u> Dagcenter- og specialskolekørsel pga. 9.000 personture flere og højere entreprenørudgifter pr. tur.
Faaborg-Midtfyn	0,9 mio. kr. højere(10,6 %). <u>Fald</u> Lægekørsel er faldet 3.000 personture. <u>Stigning</u> Flere genoptræningskørsler og opstart af dagcenterkørsel.	0,7 mio. kr. højere (8,0 %). <u>Fald</u> Lægekørsel er faldet 3.000 personture. <u>Stigning</u> Flere genoptræningskørsler og opstart af dagcenterkørsel.
Nordfyn	1,4 mio. kr. højere (8,0 %) på grund af højere kørselsudgifter. <u>Fald</u> 5.000 personture færre for specialskolekørsel. <u>Stigning</u> Øget entreprenørudgifter pr. tur for specialskole- og aktivitetskørsel.	1,6 mio. kr. højere (9,1 %). <u>Stigning</u> 4.000 flere aktivitetskørsler. Øget entreprenørudgifter pr. tur for specialskole- og aktivitetskørsel. Lavere fællesudgifter som følge af overgangen til CPlan, anslået 0,5 mio. kr.
Region Syddanmark	0,3 mio. kr. højere (4,9 %), primært øgede udgifter til FlexDanmark.	0,3 mio. kr. højere (4,9 %), primært øgede udgifter til FlexDanmark.

Tabel 25 herunder kommenterer forventningerne med hensyn til ejerbidrag for budgetforslag 2018.

Tabel 25: Kommentarer til ejerbidrag - Budgetforslag 2018

	Budgetforudsætning	Budgetforslag 2018 i forhold til FV 2017
Ejerbidrag	Persontur tal indgivet af kommuner. Entreprenør udgifterne er beregnet på historiske tal.	3,8 mio. kr. højere (4,6 %).
Assens	Entreprenør udgifter baseret på pris pr. tur 2016. For ture i Cplan-modellen, er entreprenør udgift baseret på priser fra marts-april 2017.	4,3 mio. kr. højere (19,8 %). <u>Stigning</u> Specialskolekørsel 22.000 flere personture.
Faaborg-Midtfyn	Entreprenørudgift baseret på pris pr. tur 2016. For nye kørsler, som ikke har været kørt i Faaborg-Midtfyn tidligere, er anvendt prisen for kørselstypen for FynBus generelt.	0,7 mio. kr. højere (7,4 %). <u>Fald</u> Genoptræning. <u>Stigning</u> Handicap-, læge- og dagcenterkørsel.
Nordfyn	Entreprenør udgift baseret på pris pr. tur 2016. For ture i Cplan-modellen, er entreprenør udgifter baseret på priser fra marts-april 2017.	0,6 mio. kr. lavere (3,2 %). <u>Fald</u> 3.000 handicapture færre og lavere fællesudgifter pr. persontur.
Odense		0,5 mio. kr. lavere (5,2 %). <u>Fald</u> 1.300 handicapture færre og lavere fællesudgifter pr. persontur.

Entreprenørudgifter

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel 26:

Tabel 26: Entreprenørudgifter *

Mio. kr. (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budgetforslag 2018
Handicapkørsel	24,7	26,1	25,4	24,0	22,8
Anden kørsel	72,1	40,9	39,5	46,2	28,8
I alt	96,8	67,0	64,9	70,2	51,6

* Forhold vedr. Assens Kommune skal afklares.

I nedenstående tabel 27 er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur som vægtet gennemsnit.

Tabel 27: Entreprenørudgifter pr. persontur *

Kr. (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budgetforslag 2018
Handicapkørsel	206	211	200	193	193
Anden kørsel	141	139	139	156	161
Handicap og anden kørsel i gennemsnit	153	160	158	167	171
Telekørsel	110	109	108	106	107
I alt vægtet gennem- snit	146	146	142	149	153

* Forhold vedr. Assens Kommune skal afklares.

Fællesudgifter

Tabel 28 Fællesudgifter *

Mio. kr. (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budgetforslag 2018
Fællesudgifter	24,6	21,0	20,5	20,0	16,2

* Forhold vedr. Assens Kommune skal afklares.

Udviklingen i fordelingen af fællesudgifter pr. persontur for de enkelte kørselstyper fremgår af nedenstående tabel 29.

Tabel 29: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kr. (Årets priser)		Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budgetforslag 2018
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	24,9	25,1	24,4	23,2
	Siddende patientbefordring*	26,9	26,6	28,1	26,8
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	11,3	10,3	11,1	10,7
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	7,1	6,4	6,9	6,7
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	8,5	7,7	8,3	8,0
	Specialskelekørsel	14,1	12,9	13,8	13,3
	Telekørsel	16,9	15,5	16,6	16,0
Samlede fællesudgifter	SBH-kørsler	36,1	35,3	35,5	33,9
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	32,0	31,4	31,3	29,9
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	33,3	32,7	32,7	31,2
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel – Cplan			24,8	23,3
	Specialskelekørsel	39,0	37,9	38,2	36,5
	Specialskelekørsel - Cplan			30,3	28,6
	Telekørsel	41,8	40,5	41,0	39,2

*Siddende patientbefordrings andel af udgifter til FlexDanmark har tidligere været afregnet via Sydtrafik. Dette var forudsat på budgettidspunktet. Nu afregner FynBus alle fællesudgifter vedrørende Siddende patientbefordring på Fyn.

Tabel 29 viser, at fællesudgifterne pr. tur er faldende for alle kørselstyper. Forklaringen herpå fremgår af tabel 30, der viser udvikling i normeringen. Faldet i medarbejdere skyldes væsentligst

indførelsen af CPlan modellen, hvor vognmænd og kommuner har overtaget arbejdsopgaver fra FynBus, hvor det har været hensigtsmæssigt.

Tabel 30: Antal personture pr. medarbejder

	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budgetforslag 2018
Antal personture	994.464	810.774	824.534	816.471	848.050
Medarbejder normering	32,7	27,8	27,8	23,8	21,8
Antal personture pr. medarbejder	30.440	29.165	29.659	34.305	38.901

Note: Inklusiv administration af telekørsel og "siddende patientbefordring"

Egenkapital

Egenkapitalen er i FynBus interne regnskab for 2016 opgjort til -39,1 mio. kr.¹.

Den negative egenkapital skyldes dels, at FynBus har investeret i Rejsekortudstyr i 2015 og 2016 dels at indskuddet i Rejsekort er opgjort til selskabet indre værdi.

Som nævnt på side 15 er slutopgørelserne for Rejsekort endnu ikke opgjort endeligt.

Derfor laves ikke opgørelse af egenkapitalen i forbindelse med dette perioderegnskab

Pensionsbalancen

Pensionsbalancen opgøres hvert 5. år jf. afsnittet under tjenestemandspensioner – senest i 2012. I 2013 er der mindre reguleringer. Reguleringerne opgøres i forbindelse med årsregnskabet.

¹ Fynbus' samlede egenkapital er i årsregnskabet for 2016 opgjort til -39,1 mio. kr. I denne opgørelse er ejendommen Gammel Sø 6 optaget til nedskrevet værdi med 45,4 mio. kr. I FynBus' interne regnskab optages ejendommen til 68 mio. kr. svarende til overtagelsesprisen i 2007.

Eksternt finansierede projekter

FynBus arbejder med projekter finansieret af Trafikstyrelsen, Rejseplanen og Region Syddanmark.

I forbindelse med disse projekter kan der være øvrige interessenter som er involveret i og medfinansierer projekterne.

I 2017 er "Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder" eneste igangværende projekt, der afsluttes i september.

Tabel 31: eksternt finansierede projekter 2017

Mio. kr. (Årets priser)	Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder 2014 -17
Finansieret af	Trafikstyrelsen (2,3) Assens Kommune (2,0)
Status	Bevilliget
Bevilget beløb	4,3
Afholdt beløb	0,8
Restbeløb	3,5

*For projektet Kombinationsrejse bus og cykel, er projektet efterfølgende blevet forlænget.
Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.*

Projekterne forventes at kunne opfylde bevillingsbetingelserne og holdes indenfor de bevilgede økonomiske rammer.

Kollektiv trafik

Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budgetforslag 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)
Indtægter:							
Enkeltbilletter, total	44.747	43.766	40.050	-3.716	39.713	39.189	38.938
- Kontantbilletter	32.302	31.418	28.059	-3.359	27.974	27.606	27.430
- SMS-billetter	12.445	12.347	11.990	-357	11.740	11.583	11.508
Kvikkort/turkort/rejsekort classic	56.592	64.779	64.432	-348	70.432	70.432	70.432
Periodekort, total	97.655	89.591	98.157	8.566	85.247	84.337	83.900
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	16.652	15.590	38.573	22.983	28.270	27.794	27.566
- Ungdomskort	68.986	61.508	47.416	-14.093	44.846	44.434	44.237
- Skolekort	12.018	12.493	12.168	-325	12.131	12.108	12.097
Kompensation fra Staten	12.317	12.559	12.394	-165	12.637	12.637	12.637
Bus / tog samarbejde	23.559	22.407	22.406	-1	21.955	21.672	21.537
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	-114	-381	-216	165	-41	-41	-41
Salgsprovision og - gebyrer	-3.567	-3.767	-3.896	-128	-3.989	-3.989	-3.989
Øvrige indtægter	1.104	-2.056	-1.631	426	248	248	248
Indtægter i alt	232.293	226.898	231.696	4.798	226.202	224.486	223.662
Busruter udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budgetforslag 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)
Bruttoudgifter:							
- Entreprenørkontrakter	467.338	460.034	456.959	3.075	458.847	458.847	457.478
- Incitamentsaftale	1.134	4.440	3.817	623	4.440	4.440	4.440
- Variabel kørsel	19.247	22.477	21.429	1.048	22.436	22.436	22.436
- Olierisiko	9.907	0	-685	685	0	0	0
- Bod	-1.102	-320	-1.119	799	-385	-385	-385
- Rejsetidsgaranti	211	173	172	1	173	173	173
- Endestationer/rutebilstationer	14	550	550	0	550	550	550
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	2.210	1.445	2.935	-1.490	2.988	2.988	2.988
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	920	1.200	865	335	3.881	3.881	3.881
Bruttoudgifter, busruter	499.879	489.999	484.925	5.075	492.930	492.930	491.561
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	267.585	263.101	253.228	9.873	266.728	268.445	267.900
Fællesudgifter:							
- Driftsrelaterede udgifter	10.662	8.113	8.581	-468	8.308	8.308	8.308
- Salgsrelaterede udgifter	16.232	16.163	16.509	-346	16.551	16.551	16.551
- Administrative udgifter	34.943	40.224	40.337	-113	41.189	41.189	41.189
- Ekstra omkostninger Rejsekortet	5.620	10.247	10.803	-556	9.420	9.830	9.830
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	1.333	0	-927	927	0	0	0
- Anlægsudgifter	1.238	1.215	3.705	-2.490	0	0	0
Fællesudgifter til oprævning i året/ramme	70.028	75.962	79.008	-3.046	75.468	75.878	75.878
Årets ejerbidrag busdrift	337.613	339.064	332.236	6.827	342.196	344.323	343.778

Kollektiv trafik							
Telekørsel (1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budgetforslag 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)
- Indtægter	2.507	2.604	2.431	-172	2.507	2.507	2.507
- Entreprenørudgifter	18.029	19.746	17.591	2.156	17.966	17.966	17.966
Telekørsel nettoudgifter	15.522	17.142	15.159	1.983	15.459	15.459	15.459
- Fællesudgifter (Flextrafik)	6.667	7.110	6.492	617	6.224	6.224	6.224
Årets ejerbidrag telekørsel	22.189	24.252	21.652	2.600	21.683	21.683	21.683

Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)

Årets underskud kollektiv trafik	358.469	363.315	354.815	8.501	363.879	366.006	365.461
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	359.802	363.315	353.888	9.428	363.879	366.006	365.461

Restfinansiering og likviditet							
Restfinansiering							
	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budgetforslag 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)
Ejerbetaling af busdrift	359.802	363.315	353.888	9.428	363.879	366.006	365.461
Opkrævet aconto for året	348.467	355.430	354.417	-1.013	359.668	361.531	360.959
Restfinansiering - overføres til kommende år (-= for meget opkrævet)	11.335	7.885	-530	-8.415	4.211	4.475	4.503
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel							
	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budgetforslag 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)
Afregning for foregående regnskabsår	-7.543	-957	-1.664	-707	-2.488	0	0
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvist to år efter regnskabsåret)	1.620	3.450	2.006	-1.444	3.731	2.822	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	17	36	21	-15	39	29	18
Opkrævet aconto for året	348.467	355.430	354.417	-1.013	359.668	361.531	360.959
Årets samlede likvide tilskud	342.561	357.959	354.781	-3.178	360.951	364.382	360.977

Nøgletal

	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budgetforslag 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)
Busruter							
Passagerantal*bus	17.536.000	17.183.000	15.862.000	-1.321.000	15.862.000	15.862.000	15.862.000
Driftsbusser	341	337	337	0	337	337	337
Køreplantimer	625.194	636.300	615.849	-20.451	612.264	612.264	612.264
køreplankm	18.670.170	19.182.400	18.647.184	-535.216	18.558.296	18.558.296	18.558.296
Passagerer/køreplantime	28	27	26	-1	26	26	26
Passager/antal indbyggere	36	35	32	-3	32	32	32
Køreplantime/antal indbyggere	1	1	1	0	1	1	1
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	46	46	48	1	46	46	46
Indtægter/passagerer (kr.)	13	13	15	1	14	14	14
indtægter/køreplantim (kr.)	372	357	376	20	369	367	365
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	800	770	787	17	805	805	803
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	428	413	411	-2	436	438	438
Årets underskud/køreplantime (kr.)	573	571	576	5	594	598	597
Ejerbidrag/km (kr.)	18	18	18	0	18	19	19
Telekørsel							
Passagerantal telekørsel (personture)	165.315	182.375	165.832	-16.543	168.545	168.545	168.545
Antal minutter (incl. Servicetid)	1.824.517	1.988.083	1.839.644	-148.440	1.873.471	1.873.471	1.873.471
Antal km (direkte rejse)	1.186.920	1.282.285	1.185.084	-97.201	1.205.840	1.205.840	1.205.840
Nettoudgifter/persontur (kr.)	94	94	91	-3	92	92	92
Bruttoudgifter/persontur (kr.)	109	108	106	-2	107	107	107
Fællesudgifter/persontur (kr.)	40	39	39	0	37	37	37
Ejerbidrag/km (kr.)	19	19	18	-1	18	18	18
Ejerbidrag/minut (kr.)	12	12	12	0	12	12	12
Kollektiv trafik i alt							
Indbyggerantal	491.474	488.323	494.049	5.726	488.323	491.139	493.121
Passagerantal i alt	17.701.315	17.365.375	16.027.832	-1.337.543	16.030.545	16.030.545	16.030.545
Årets underskud/passagerer (kr.)	20	21	22	1	23	23	23
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	732	744	716	-28	745	745	741

* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgler

Odense Bybusser

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budgetforslag 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)
Drift af bybusser excl. Cross Border	19.814	19.219	18.296	923	16.372	16.372	16.372

Tjenestemandspensioner

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budgetforslag 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)
Nettohusleje - Gammelsø	3.235	3.063	3.338	275	3.400	3.400	3.400
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbeholdning Odense Kommune	4.368	2.000	2.642	642	2.000	2.000	2.000
Pensionsudbetaling fra Sampension	1.771	1.700	1.815	115	1.950	2.100	2.250
Indtægter i alt	9.374	6.763	7.795	1.032	7.350	7.500	7.650
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budgetforslag 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	12.106	13.300	12.570	730	13.300	14.600	15.900
Ekstern administration	173	180	180	0	180	180	180
Udgifter i alt	12.279	13.480	12.750	730	13.480	14.780	16.080
I alt	2.905	6.717	4.955	1.762	6.130	7.280	8.430

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budgetforslag 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	3.479	3.100	4.732	1.632	4.500	4.200	3.900
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	873	800	822	22	800	700	700
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.482	1.400	1.493	93	1.500	1.400	1.300
Præmiebetaling til Sampension	5.834	5.300	7.047	1.747	6.800	6.300	5.900
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	683	507	511	4	533	533	533
I alt	6.516	5.807	7.558	1.751	7.333	6.833	6.433

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budgetforslag 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
Handicapkørsel (SBH)								
Indtægter	-6.507	-6.456	-6.388	-68	-6.676	-6.676	-6.676	-6.676
Entreprenørudgifter	26.066	25.323	23.990	1.334	24.526	24.526	24.526	24.526
Fællesudgifter	4.440	4.461	4.385	75	4.186	4.186	4.186	4.186
Ejerbidrag	24.000	23.328	21.987	1.341	22.036	22.036	22.036	22.036
Personture	123.704	126.905	124.538	-2.367	126.836	126.836	126.836	126.836
Lægekørsel								
Indtægter	-4	0	-2	2	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	6.068	5.209	3.224	1.985	3.186	3.186	3.186	3.186
Fællesudgifter	1.452	1.213	729	484	680	680	680	680
Ejerbidrag	7.516	6.421	3.951	2.470	3.867	3.867	3.867	3.867
Personture	45.828	38.517	23.335	-15.182	22.800	22.800	22.800	22.800
Speciallægekørsel								
Indtægter	-3	0	-4	4	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.842	1.751	1.836	-84	1.790	1.790	1.790	1.790
Fællesudgifter	255	239	246	-7	229	229	229	229
Ejerbidrag	2.094	1.990	2.078	-87	2.019	2.019	2.019	2.019
Personture	8.010	7.585	7.864	279	7.675	7.675	7.675	7.675
Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	273	245	305	-60	296	296	296	296
Fællesudgifter	29	26	29	-3	28	28	28	28
Ejerbidrag	301	271	334	-63	324	324	324	324
Personture	898	831	926	95	947	947	947	947
Paragrafkørsel								
Indtægter	-4	-4	-2	-2	-6	-6	-6	-6
Entreprenørudgifter	611	504	473	30	593	593	593	593
Fællesudgifter	116	91	90	0	108	108	108	108
Ejerbidrag	723	590	562	28	694	694	694	694
Personture	3.634	2.870	2.887	-13.723	3.620	3.620	3.620	3.620
Genoptræningskørsel****)								
Indtægter	-19	0	-5	5	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	4.496	4.537	4.591	-54	3.970	3.970	3.970	3.970
Fællesudgifter	1.108	1.066	1.087	-20	884	884	884	884
Ejerbidrag	5.585	5.604	5.673	-69	4.854	4.854	4.854	4.854
Personture	33.256	32.450	36.993	4.543	32.100	32.100	32.100	32.100
Special genoptræningskørsel****)								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	744	837	1.250	-413	1.027	1.027	1.027	1.027
Fællesudgifter	75	86	117	-31	81	81	81	81
Ejerbidrag	819	923	1.367	-444	1.108	1.108	1.108	1.108
Personture	2.254	2.625	3.749	1.124	2.925	2.925	2.925	2.925

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budgetforslag 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
Indtægter	-483	-547	-499	-47	-504	-504	-504	-504
Entreprenørudgifter	6.153	6.491	7.303	-812	7.370	7.370	7.370	7.370
Fællesudgifter	1.912	1.975	1.727	248	1.601	1.601	1.601	1.601
Ejerbidrag	7.582	7.920	8.531	-611	8.467	8.467	8.467	8.467
Personture	57.397	60.100	59.162	-938	58.900	58.900	58.900	58.900
Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.874	1.893	2.600	-707	2.188	2.188	2.188	2.188
Fællesudgifter	535	488	691	-202	555	555	555	555
Ejerbidrag	2.409	2.381	3.290	-909	2.743	2.743	2.743	2.743
Personture	16.059	14.860	22.551	7.691	18.890	18.890	18.890	18.890
Specialskekørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	16.198	15.154	20.131	-4.978	24.978	24.978	24.978	24.978
Fællesudgifter	4.097	3.862	3.588	274	3.929	3.929	3.929	3.929
Ejerbidrag	20.294	19.016	23.719	-4.704	28.907	28.907	28.907	28.907
Personture	105.170	101.600	110.137	8.537	132.482	132.482	132.482	132.482
Center for voksenundervisning								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	228	83	146	270	270	270	270
Fællesudgifter	0	53	18	35	50	50	50	50
Ejerbidrag	0	281	100	180	320	320	320	320
Personture	0	1.600	550	-1.050	1.800	1.800	1.800	1.800
CPR-kørsel/Job og ressource								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	0	16	-16	0	0	0	0
Fællesudgifter	0	0	2	-2	0	0	0	0
Ejerbidrag	0	0	18	-18	0	0	0	0
Personture	0	0	100	100	0	0	0	0
Dagcenterkørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.941	1.937	3.571	-1.634	3.803	3.803	3.803	3.803
Fællesudgifter	708	667	727	-60	672	672	672	672
Ejerbidrag	2.648	2.604	4.298	-1.694	4.475	4.475	4.475	4.475
Personture	21.243	20.300	26.937	6.637	27.000	27.000	27.000	27.000
Flexruter								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	215	227	188	39	215	215	215	215
Fællesudgifter	32	26	33	-7	30	30	30	30
Ejerbidrag	247	253	222	32	245	245	245	245
Personture	974	800	1.065	265	974	974	974	974

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budgetforslag 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
Lukket skolekørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	502	540	630	-90	504	504	504	504
Fællesudgifter	14	15	17	-2	13	13	13	13
Ejerbidrag	516	555	647	-92	517	517	517	517
Personture	418	450	525	75	420	420	420	420

Udligning								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	100	100	100	0	0	0	0	0
Ejerbidrag	100	100	100	0	0	0	0	0
Personture	0	0	0	0	0	0	0	0

*) Implementeringsudgifter inden opstart 1/1-14

Flextrafik ekskl. siddende patientbef. og telekørsel i alt								
Indtægter	-7.021	-7.007	-6.900	-107	-6.709	-7.186	-7.186	-7.186
Entreprenørudgifter	66.981	64.876	70.190	-5.315	51.511	74.716	74.716	74.716
Fællesudgifter	14.874	14.368	13.587	781	9.760	13.048	13.048	13.048
Ejerbidrag Flextrafik i alt	74.834	72.237	76.878	-4.641	54.563	80.577	80.577	80.577
Personture	418.845	411.493	421.319	9.826	319.043	437.369	437.369	437.369

Siddende patientbefordring								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter ^{^)}	0	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	6.101	6.124	6.429	-306	6.485	6.485	6.485	6.485
Ejerbidrag	6.101	6.124	6.429	-306	6.485	6.485	6.485	6.485
Personture	226.614	230.666	228.600	-2.066	242.136	242.136	242.136	242.136

^{^)} Entreprenørafregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik

Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*								
Indtægter	-7.021	-7.007	-6.900	-107	-6.709	-7.186	-7.186	-7.186
Entreprenørudgifter	66.981	64.876	70.190	-5.315	51.511	74.716	74.716	74.716
Fællesudgifter	20.975	20.492	20.017	475	16.245	19.533	19.533	19.533
Ejerbidrag Flextrafik i alt	80.936	78.361	83.308	-4.947	61.048	87.062	87.062	87.062
Personture i alt	645.459	642.159	649.919	7.760	561.179	679.505	679.505	679.505

Nøgletal**								
Entreprenørudgifter pr. personture	146	142	149	7	142	153	153	153
Ejerbidrag/persontur	166	162	168	5	156	169	169	169

* Telekørsel afregnes under busregnskabet

**Nøgletal er inkl. Telekørsel og ekskl. siddende patient befordring

Bilag 3.1

Notat

Førerløse busser

Indledning

Dette notat om førerløse busser er udarbejdet med henblik på behandling på FynBus' bestyrelsesmøde i juni 2017. Notatet sammenfatter status på lovgivning fremtidsudsigt og konsekvens ved implementering af førerløse transportformer samt en beskrivelse af kommunernes og de øvrige trafikselskabers erfaringer på området.

Mobilitet i Smart Cities

Smart City er et bredt begreb, der dækker over anvendelsen af teknologi, data og partnerskaber til at skabe en byudvikling præget af bæredygtighed, innovation og medborgerskab. Smart Cities er digitale og involverende byer, der optimerer byen ved at kombinere det fysiske og sociale med det digitale rum. En smart by understøtter relationer mellem myndigheder, virksomheder, organisationer og borgere. Ved at udnytte og dele data og information i disse relationer bliver der skabt nye løsninger og services på tværs af byens sektorer.

Seneste undersøgelse blandt landets kommuner foretaget af KL i februar 2017 viser, at 72 % af de 47 kommuner, som har besvaret, arbejder i dag med Smart City begrebet¹. Alle kommuner svarer dog, at de har et ønske om at arbejde med Smart City-aktiviteter i fremtiden. 24 ud af de 47 kommuner har 'Mobilitet' som det primære temafokus.

Førerløse busser tager netop afsæt i mobilitetsløsninger i en Smart City, hvor man forsøger at løse de stigende udfordringer, der opstår, når byerne fortættes og er i konstant forandring med f.eks. investeringer i sygehuse og etablering af letbaner, supercykelstier og nye vejanlæg.

Som Danmarks tredjestørste by er Odense godt i gang med at koble data med teknologi og skabe Smart City-løsninger ud fra erkendte behov eller udfordringer, der ønskes løst.

Som en del af Odense Kommunes fremtidige Mobilitetsstrategi ses på muligheden for at indføre små førerløse busser, som en tilbringerfunktion til anden kollektiv transport som f.eks. letbanen eller de større buslinjer. For at mindske den trafikale kompleksitet påtænker By- og Kulturforvaltningen bl.a., at de små førerløse busser kan køre på mindre ruter på asfalterede stisystemer. Et eksempel fra Odense kunne være at Holluf Pile, Tornbjerg kvarteret og Tietgenbyen knyttes direkte til letbanens stationer via en ca. 3 km rute på stinettet. Mobilitetsstrategien afventer politisk behandling i Odense Byråd juni 2017.

¹ Kilde: http://www.kl.dk/ImageVaultFiles/id_81916/cf_202/Opsamling_p-sp-rgeskemaunders-gelse_-_Smart_City.PDF

EU's investering i førerløse busser

For at understøtte det mobile menneske og dets stigende behov for forskellige transportformer og ikke mindst for at indfri miljø- og klimamålene, har EU med hjælp fra en række investorer oprettet CityMobil2 projektet, som faciliterer forsøgsordninger med førerløse busser i forskellige europæiske byer.

Projektet har været prøvet i henholdsvis Finland, Schweiz, Sverige, Frankrig, Norge, Spanien, Grækenland og Holland.²

Erfaringer i Danmark

I Region Nordjylland er de første projekter med førerløse køretøjer i Danmark i støbeskeen. Aalborg Kommune har arbejdet på at indsætte en førerløs bus på en 1,8 km lang strækning af Astrupstien i Aalborg Øst. Kommunen påtænker, at der skal indsættes en rent eldrevet bustype fra den franske virksomhed Navya Technology, som ses på figur 1. Denne bustype kan rumme 15 passagerer og kan køre op til 45 km/t. Tanken er, at to busser kører på strækningen, mens en tredje bus holder til opladning³. Bustypen testes pt. på 1350 m strækning på halvøen i Lyon, Frankrig (Navly-projektet)⁴.



Figur 1 Billede af førerløs bus fra Navya Technology

Vesthimmerlands Kommune og Fonden Autonomous med tidligere professor ved Aalborg Universitet Henrik Schärfe i spidsen har de sidste par år arbejdet på, at kunne tage førerløs teknologi i brug i kommunalt regi⁵.

Kommunens medarbejdere tilbagelægger ca. 6,5 mio. km. årligt i kommunens bilflåde, så det er med et ønske om at spare tid og ressourcer, når f.eks. socialarbejdere kan arbejde med journalisering og notering, mens de kører, når de transporterer sig over de store afstande i kommunen. Derudover påtænkes også, at den førerløse teknologi kan tage over på de ca. 80.000 flexture, der årligt køres i kommunen, det vil sige kørsel af skolebørn, patienter m.v.

Det er den amerikanske virksomhed Local Motors, som skal levere den delvist 3D-printede elbus Olli, som har plads til 12 passagerer. Denne bustype blev indsat på forsøgsbasis i Washington D.C. i juni 2016 (se figur 2).

² Kilde:

http://www.citymobil2.eu/en/upload/Deliverables/PU/CityMobil2%20booklet%20web%20final_17%2011%202016.pdf

³ Kilde: <https://ing.dk/artikel/aalborg-faar-fransk-foererloes-elbus-i-2018-182722> og

<http://www.magasinetpleje.dk/article/view/243492/aalborg-tester-foerelos-bus#>

⁴ <http://www.navly.fr> (omtales i på side 16 i Eurotransport, 1. udgave 2017)

⁵ Kilde: Videointerview med Henrik Schärfe på <https://universe.ida.dk/artikel/himmerlandske-biler-skal-vaere-totalt-selvkoerende-ogsaa-i-snevej-33436/>



Figur 2 Olli førerløs bus

FynBus har haft kontakt til de øvrige trafikselskaber og har udover de offentliggjorte projekter i Nordjylland fået kendskab til status for arbejdet med førerløse busser blandt kommunerne i regi af Sydtrafik. Vejle Kommune arbejder pt. på at komme med i et EU-projekt omkring førerløse busser. Hvis projektet lykkes, vil der køre en førerløs bus i Vejle i en testperiode i 2020. Sydtrafiks bestyrelse og en del af chefgruppen har desuden deltaget i UITP Summit i Montreal medio maj med bl.a. førerløs teknologi på programmet. Forventningen er, at det bliver et centralt emne i bestyrelsens dialog, og at konferencen vil give indsigt til, at Sydtrafiks bestyrelse kan vende tommelfingeren op eller ned i forhold udviklingstiltag med førerløs teknologi.

Den førerløse bus' tekniske funktioner

De førerløse bussers tekniske funktioner lægger sig op af en lignende teknologisk tankegang, som førerløse tog er bygget omkring. Dette betyder, at et kontrolcenter skal kontrollere, overvåge og eventuelt fjernstyre busserne. Derved er der etableret et beredskab.

Den førerløse bus opererer ved hjælp af multisensor teknologier: GPS, Lidar, radar og kamerakontrol. Denne kombination af teknologier giver bussen mulighed for at bevæge sig sikkert i alle trafik- og opholdsmiljøer.

Alt efter teststed, har der været forskellige versioner af busserne. Ved pilotforsøg i EU er det blandt andet det franske firma NAVYA Technology, der har leveret de eldrevne førerløse busser. Det er desuden samme leverandør, som Aalborg Kommune vil anvende i forsøget, mens Vesthimmerlands Kommune anvender Olli som leverandør.

Der findes dog også andre producenter af førerløse busser, herunder Mercedes Benz.

NAVYAs busser har en tophastighed på 45 km./h og en kapacitet på 15 passagerer, mens Ollis førerløse busser har en kapacitet på 12 passagerer, og en tophastighed på 40 km./h. Prisen på en Olli bus er ukendt, men en bus fra NAVYA koster £170.000

Ollis busser er designet med intelligent teknologi fra IBM, der gør det muligt at kommunikere med bussen via en app. Dette vil sige, at passagererne kan tilkalde bussen via app'en, således at bussen både møder kundens behov ved startdestination og ved slutdestination. Endvidere vil det være muligt at stille spørgsmål til og efter sigende at føre samtaler med bussen.

Lovforslag baner vej for selvkørende køretøjer

Projekterne i Danmark har haft særlige betingelser, da den danske færdselslov kræver, at ethvert køretøj skal føres af en fysisk person. På figur 3 ses de forskellige niveauer af automatisering, og hvordan det skal forstås som en gradvis udvikling fra ingen automatisering til fuldt førerløse køretøjer af alle typer, på alle typer af veje og i alle tænkelige situationer. Lovgivningen tillader i dag automatisering op til niveau 2, men et nyt lovforslag af 26. januar 2017⁶, fremsat af Transportministeriet, åbner for kontrollerede forsøg med selvkørende køretøjer på niveau 3.

Figur 3 Forklaring af de seks niveauer af automatisering

Niveau 0 Ingen automatisering	Ingen køreassist. Føreren har fuld kontrol over køretøjet. De fleste biler på vejene i dag er i denne kategori.
Niveau 1 Køretøj assisterer føreren	Udstyr i køretøjet, som assisterer føreren fx. adaptiv fartpilot (hvor bilen selv kan holde en passende afstand til forankørende).
Niveau 2 Delvis automatisering	Køretøjet styrer simple opgaver som kørsel på motorvejen. Føreren skal dog have hænderne på rattet.
Niveau 3 Betinget automatisering	Køretøjet kan selv køre på visse vejtyper f.eks. motorvej. Føreren behøver ikke at have hænderne på rattet eller at have øjnene på vejen, men skal kunne tage over med kort varsel.
Niveau 4 Høj automatisering	Køretøjet kan selv køre på bestemte vejtyper f.eks. motorvej. Føreren behøver ikke at være klar til at overtage styringen.
Niveau 5 Fuld automatisering	Førerløse køretøjer på alle vejtyper og i alle situationer

Kilde: http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/temaer/Selvkoerendebiler/Sider/default.aspx

Håbet er, at lovforslaget bliver vedtaget omkring 1. juli 2017, hvorefter der vil være åbent for ansøgninger om forsøg med selvkørende køretøjer på særligt afgrænsede vejstrækninger. Ansøgningen vil blive screenet af en assessor, og vil efterfølgende skulle godkendes af Vejdirektoratet, Færdselsstyrelsen og Politiet.

Den teknologiske udfordring

Under prøveførslerne i blandt andet Schweiz, har mange udtalt, at teknologien ikke matcher idéen med førerløse busser, da busserne er langsomme og stopper op mange gange for at registrere omgivelserne.

Endvidere er de førerløse busser kritiseret for ikke at være i stand til at bevæge sig rundt i alle vejrtyper eller at kunne aflæse cyklisternes kørsel. Eksempelvis hvis en cyklist f.eks. løfter hånden for at dreje, er bussen ikke i stand til at registrere dette. Det samme er gældende for politi og militær, der dirigerer trafikken.

Infrastruktur

Det har været nødvendigt for Aalborg Kommune at investere midler i infrastruktur, for at det er muligt for bussen at køre på vejen. Dette kan også være nødvendigt andre steder, og der skal derfor påregnes udgifter til tilpasning af infrastruktur.

⁶ Kilde: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=186409>

Sikkerhedsmæssige og etiske overvejelser

Ifølge Lektor fra DTU, Thomas Bolander har førerløse busser sikkerhedsmæssige, etiske og juridiske udfordringer, der skal afklares før busserne tages i brug. Der ligger f.eks. overvejelser om tilfælde af uheld, hvor det er uundgåeligt, at bussen støder sammen med biler/cyklister/gående. Hvordan bestemmer bussen, hvem den skal forvolde skade, hvis det er uundgåeligt?

Fremtidsudsigten for førerløs teknologi i Danmark

En ny prognose fra Vejdirektoratet dækker de næste fem årtiers indfasning af selvkørende biler⁷.

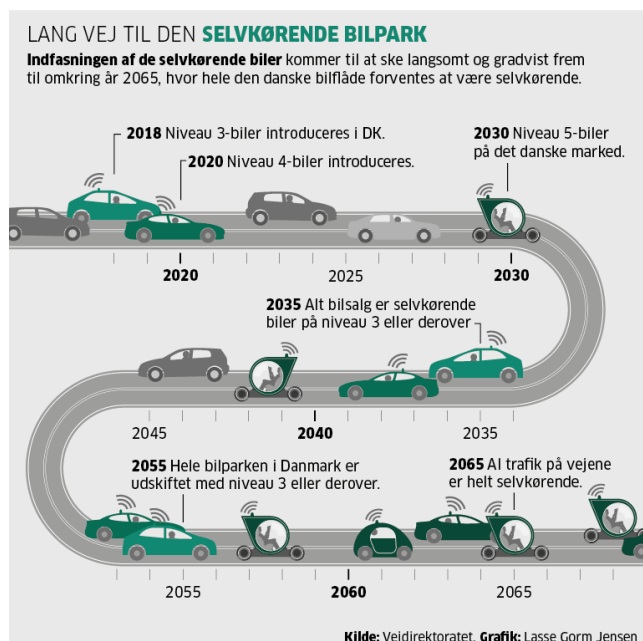
Med det nye lovforslag forventer Vejdirektoratet, at man fra 2018 vil kunne se de første 'niveau 3-biler', det vil sige biler, der kan køre i simpel trafik som f.eks. motorvejskørsel, hvor der skal være en fører klar til at overtage styringen på kommando fra bilen.

Vejdirektoratets prognose forudsiger, at man fra 2020 vil kunne se biler på 'niveau 4' på markedet, hvor bilen er selvkørende i alle typer af trafik, men med krav om, at en fører skal kunne trykke på nødstop.

Først i 2030 vil man være så langt fremme med teknologien, at de første 'niveau 5-biler' uden rat og pedaler introduceres. Vejdirektoratet mener dog, at udviklingen fra selvkørende til fuldt førerløs bilpark i Danmark vil ske ved en gradvis implementering, hvor al trafik på vejene først vil nå 'niveau 5' omkring 2065.

Se nedenstående figur 4, der skitserer Vejdirektoratets prognose for selvkørende teknologi i Danmark.

Figur 4 Vejdirektoratets prognose for indfasning af selvkørende biler



⁷ Kilde: <https://ing.dk/artikel/forst-2065-erobrer-selvkoerende-biler-danske-veje-193125>

Konsekvenser

En stor del af den danske befolkning har i dag ikke muligheden for at køre i bil eller fravælger bilen på grund af f.eks. alder, handicap eller tager tog/bus med ønske om at kunne arbejde/læse under rejsen. Når en fører ikke længere er påkrævet i den selvkørende bil, vil de pludselig have muligheden for at benytte individuel transport. Dette vil kunne medføre, at der kan forventes et langt større antal biler på gaderne, end vi ser i dag. Vejdirektoratet har foretaget beregninger med trafikmodeller for hovedstadsområdet, da det er det mest trafikbelastede område i landet. Resultatet af prognosen, beregnet på grundlag af, at hele biltrafikken består af selvkørende biler, er⁸:

- Trafikken på vejene stiger samlet set med 14 % set i forhold til en situation med manuelle køretøjer.
- På motorvejene stiger trafikarbejdet med 20 %.
- Forsinkelsestiden stiger med 15 %.

Analyserne viser således, at selvkørende biler vil gøre os mere mobile, men de giver ikke mindre trængsel.

Selvom effekten af vejene kan udnyttes bedre, fordi selvkørende biler kan køre tættere, så bliver effekten overgået af effekten af den øgede trafik. En del af trængslen vil kunne minimeres, hvis de selvkørende biler blev delebiler fremfor privatejede eller sat i kollektivt system, som løbende sætter passagerer af og samler nye passagerer op.

På trods af den individualiserede transportform, som kan køre fra dør til dør, slår en ny rapport om fremtidens trafik i hovedstadsområdet fast, at de førerløse biler ikke vil komme til at erstatte den kollektive trafik. Her konkluderes, at selvkørende biler på hovedstadsområdets vejkapacitet ikke vil kunne modsvare befolkningstilvæksten⁹. Rapporten er udarbejdet af Metroselskabet og Hovedstadens Letbane i samarbejde med Region Hovedstaden samt otte førende danske forskere inden for transport og byudvikling.

Der er endnu ikke udarbejdet prognoser for trængselsproblematikker som konsekvens af implementering af førerløse biler i provinsen eller betydning for den kollektive trafik uden for hovedstadsområdet.

⁸ Kilde: http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/temaer/Selvkoerendebiler/Sider/default.aspx

⁹ https://ing.dk/artikel/forerlose-biler-kan-ikke-erstatte-kollektiv-trafik-198413?utm_source=nyhedsbrev&utm_medium=email&utm_campaign=daglig&cx_newsletter=daglig&cx_newsletterid=197236&utm_source=ING+V2+Common&utm_campaign=f930a1fe68-EMAIL_CAMPAIGN_2017_05_15&utm_medium=email&utm_term=0_e43d1267b1-f930a1fe68-48721861