

FynBus Bestyrelse

Referat

Onsdag den 28. juni 2017

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 - AFBUD

Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Niels Bebe, Middelfart

Repræsentantskabsmedlem Per Jespersen, Nyborg - AFBUD

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	18
7. Eventuelt.....	18

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
	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.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender:

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

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

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

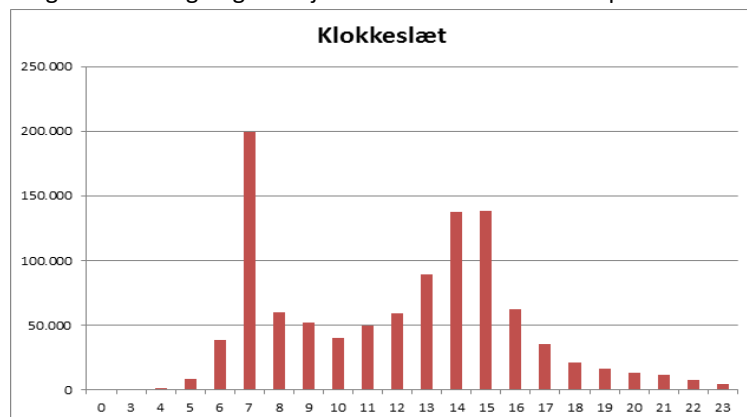
På baggrund af data for passagerantallet vil det være muligt at udvide tidsrummet for gratiskørsel til start fx kl. 08.00 fremfor kl. 09.00.

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:

Godkendt som indstillet.

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.

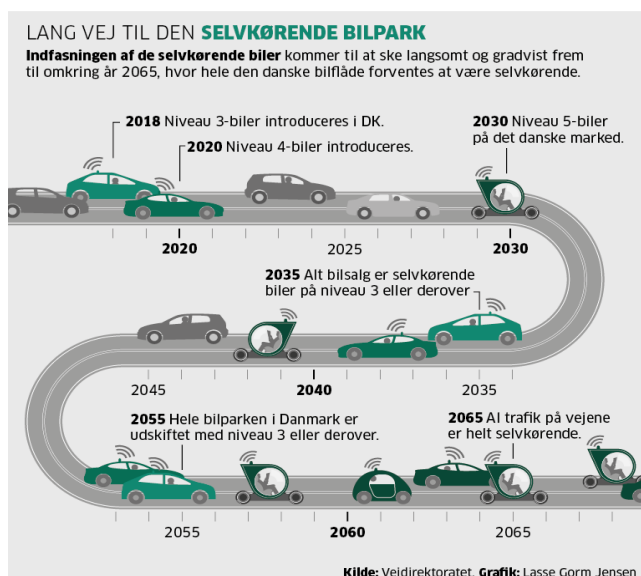
Niveau 0 Ingen automatisering	Ingen køreassistance. Føreren har fuld kontrol over køretøjet. De fleste biler på vejene i dag er i denne kategori.
Niveau 1 Køretøj assisterer føreren	Udstyr i køretøjet, som assisterer føreren fx. adaptiv fartpilot (hvor bilen selv kan holde en passende afstand til forankørende).
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 cyklisters 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:

Orienteringen taget til efterretning.

Bilag:

Bilag 3.1: Notat – Førerløse busser.

4. Strategiproces 2017

Resumé:

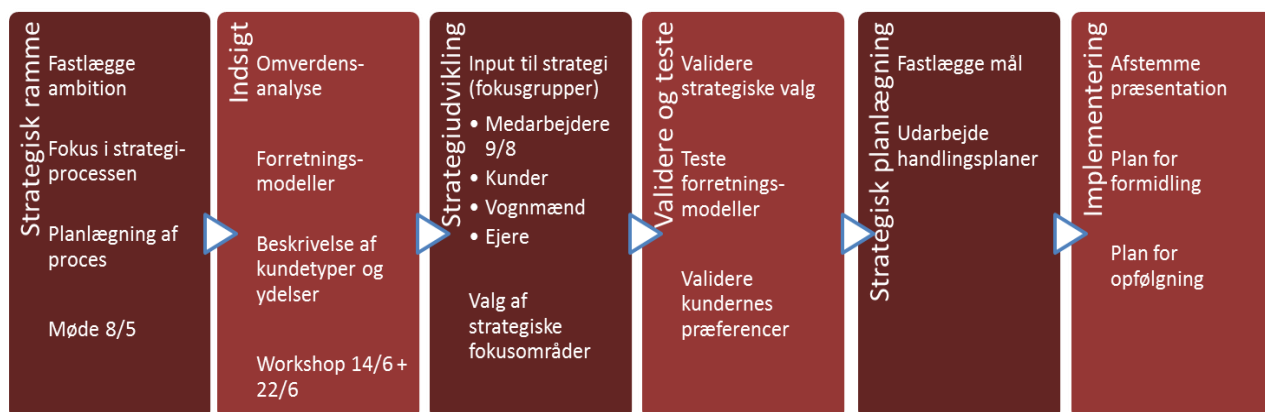
Bestyrelsen orienteres om status og proces for udvikling af Fynbus' strategi for perioden 2017-2019.

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 ekstern 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:

Orienteringen taget til efterretning.

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 passagerfrafald, 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:

Orienteringen taget til efterretning.

6. Meddelelser

Meddelelser:

- Notat vedrørende den regionale kørsel. Bilag 6.1
- Arbejdsklausuler
- Ungdomskort
- *Udbud af buskørsel i Assens, Langeland og lokalkørsel i Svendborg*
- *3. nationale Passagertilfredshedsundersøgelse for tog. Bilag 6.2*
- *Elbusser*
- *Bus & Tog afregning 2013 – 2015. Bilag 6.3*
- *Renteindtægter skoleruter. Bilag 6.4*
- *IT-sikkerhed. Bilag 6.5*
- *Persondata*
- *CFU, Odense Kommune*

7. Eventuelt

SIGNERET

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