



Dagsorden BATs rådgivende bestyrelse

- Udvalg:** BATs rådgivende bestyrelse
Mødedato: Torsdag den 22. februar 2024 kl. 10.30
Mødested: BAT, Munch Petersens Vej 2, Rønne
Mødedeltagere: Helle Munk Ravnborg (HMR), Jacob Trøst (JT), Søren Schow (SS), Karen Lynn Jacobsen (KLJ), Bjarne Hartung Kirkegaard (BHK), Torben Sletskov (TS) og Stig Lodberg (SL)
- Tilforordnede:** Niels Rasmussen (NR), Lillian Rasch Madsen (LRM)
- Referent:** Bjarne Sjelle Freund-Poulsen (BSFP)
- Afbud:**
- Journal nr.** 24/2965

Indholdsfortegnelse:

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden	2
Punkt 2: Godkendelse af referat fra sidste møde	2
Punkt 3: Mobilitetsplan herunder FLOT/Nærbus	2
Punkt 4: Status EU støttede projekter	4
Punkt 5: Status på Brugerundersøgelse	7
Punkt 6: Status passagertællingsystem	8
Punkt 7: Status RejseBillet app	10
Punkt 8: BAT Økonomi og genopretningsplan 2024-2027	12
Punkt 9: Status ny BAT køreplan pr. 28/1-2024	14

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

Fraværende og eventuelle bemærkninger til dagsordenen

BATs rådgivende bestyrelse den 22.02.2024

Punkt 2: Godkendelse af referat fra sidste møde

Formandskabet indstiller at referat fra sidste møde i BATs rådgivende bestyrelse den 3. november 2023 godkendes.

Bilag: Referat fra møde i BATs rådgivende bestyrelse den 3. november 2023 ([link](#))

BATs rådgivende bestyrelse den 22.02.2024

Punkt 3: Mobilitetsplan herunder FLOT/Nærbus

Politisk sagsgang

BAT's rådgivende bestyrelse

Resumé

På sidste Rådgivende bestyrelsesmøde var der et ønske om indsigt i projektet FLOT, så dette punkt skal primært ses som en orientering.

Fleksibel Offentlig Transport eller FLOT er en idé til et koncept, hvor Movia, hvis idéen virker, sammen med en kommune vil kunne tilbyde mindre busser, der kører direkte mellem eksisterende og/eller nye stoppesteder, men kun kører, når servicen er bestilt af en borger. Idéen er, at bussen kører uden fast køreplan og anvender DOT's takster og billetprodukter. Målet er at skabe en økonomisk effektiv løsning der passer til geografier eller tidspunkter med relativt lav efterspørgsel efter kollektiv transport. Idéen med konceptet er samtidig at skabe en service, der for kunderne indeholder en bedre service.

Sagsfremstilling

Målet for pilotforsøget i Faxe Kommune er at udvikle et produkt der:

- er mere fleksibelt for borgerne end fast rutebustrafik.
- giver borgerne en bedre service - kortere rejsetid og bedre mulighed for at komme afsted, når man har brug for det.
- giver en god sammenhæng til det strategiske bus- og banenet.
- giver billigere drift for kommunerne eller bedre service for de samme midler.

Servicekonceptet er:

- der køres fra stoppested til stoppested ad den mest direkte rute (medmindre andre skal med)
- det kan være stoppesteder på tværs af f.eks. tre eksisterende busruter i et lokalområde
- der kan oprettes nye stoppesteder, og således opnå en større fladedækning
- DOT's takstsystem og billettilbud benyttes
- bussen bestilles via en app og vil ofte kunne være ved stoppestedet i løbet af 15-20 minutter. Ikke-digitale brugere vil kunne bestille en tur via Movias kundecenter i centrets åbningstid
- Det vil også være muligt at "abonnere" på en tur på f.eks. alle hverdage på et bestemt tidspunkt.

Fleksibel offentlig transport vil også kunne være et tilbud i forstæderne eller i købstæder på tider eller steder, hvor traditionel rutedrift ikke er økonomisk eller servicemæssig attraktiv.

Pilotforsøg i Faxe Kommune

Movia og Faxe Kommune forbereder et forsøg med Flexibel offentlig transport i Haslev. Det betyder, at de nuværende linjer 265, 266 og 267 nedlægges og erstattes med Flexibel offentlig transport. Da linje 265 og 266 også benyttes til skolekørsel, er der en særlig opgave i forhold til disse to linjer. Pilotforsøget vil derfor indeholde forskellige forslag til håndtering af skolekørslen på disse linjer. Det forventes, at et pilot-forsøg vil kunne igangsættes i begyndelsen af 2024, og at pilotforsøget kan køre op til 2 år, og løbende give resultater som Movia kan dele.

Servicekoncept

Idéen er, at betjeningen på de tre linjer kommer til at ske med minibusser med ca. 18 siddepladser og 10 ståpladser. I en del af forsøget vil skolekørslen blive gennemført med almindelige rutebusser. I løbet af forsøgsperioden sigtes der mod at teste forskellige servicekoncepter for at undersøge, hvad der passer bedst for borgere og kunder og for kommunens forventninger.

Der lægges op til, at rejsereglerne kommer til at ligge så tæt på de gældende rejseregler for almindelig rutekørsel, som det vil være muligt.

Videns opsamling fra pilotforsøget

Det er tanken, at pilotforsøget i Faxe Kommune skal danne et bredt vidensgrundlag for fleksibel offentlig transport. I forbindelse med udarbejdelsen af projektbeskrivelsen vil de konkrete testrammer blive beskrevet, ligesom der vil blive opstillet et succeskriterium for den enkelte ramme, f.eks. i forhold til at udvide det geografiske betjeningsområde eller udvide aftendriften.

Indstilling og anbefaling

BRK/BAT følger udviklingen og resultatet. Når BAT har fået etableret passagertællinger i samtlige busruter skal dette danne grundlag for om FLOT/Nærbus konceptet kan blive en del af Bornholm, samt at der er økonomiske benefit ift. Det ordinært rutenet og skolekørsel. Et pilotprojekt på Bornholm kunne evt. gennemføres på bybusrute 22 og 23 ultimo 2024 og 2025. Movia kontaktes i 2024 for at give BAT Rådgivende bestyrelse en status på projektet.

Økonomiske konsekvenser

-

BATs rådgivende bestyrelse den 22.02.2024

Punkt 4: Status EU støttede projekter

Politisk sagsgang

BATs rådgivende bestyrelse

Resumé

BAT Rådgivende bestyrelse bad om indsigt i de muligheder BRK har for at få EU støtte til projekter i BAT regi som har relation til Mobilitetsplanen.

Trafikchefen har haft kontakt til Konsulent, Europa Direct Niels Chresten Andersen.

Umiddelbart vil det kræve et projekt med afsatte ressourcer (BAT skal have tilført ressourcer) eller et Horizon-projekt vil være at foretrække, med et universitet eller lignende som projektleder.

Fokus skal være på grønningstilling på (øer) Bornholm og hvis det er muligt at indføre gratis bustrafik i nogle områder og tidspunkter på året ifm. EU støttede projekter, så skal det være et af målene.

Sagsfremstilling

Indledningsvis er svaret på det helt overordnede spørgsmål: Ja, BRK/BAT har muligheder for at søge EU-støtte, fra indtil flere forskellige programmer.

Grøn omstilling og digitalisering er de to mest oplagte indgange til projekter, men der kan også være støttemuligheder til projekter, der satser på at styrke den kollektive transport, teste nye måder og metoder.

De EU-programmer, der er mest oplagte, kræver partnerskaber/konsortier, med partnere fra en eller flere andre EU-lande.

BRK/BAT kan så enten være leadpartner, hvilket er noget ressourcekrævende i forberedelsen af en ansøgning og vil kræve medarbejdere med kompetencer i EU-projekter og godt kendskab til de relevante programmer.

BRK/BAT kan også bare være ordinær projektpartner, hvor leadpartneren – f.eks. DTU eller andre kompetente aktører så er leadpartner – det kan også være leadpartnere fra andre EU-lande. Her består vores rolle så i at levere input og data til leadpartneren, der står for at sende ansøgningen.

Overordnet kan vi opdele EU-programmerne i to typer:

- 1) Programmer som Interreg South Baltic og Interreg Baltic Sea Region, hvor der afholdes 1-2 årlige ansøgningsrunder og hvor udgangspunktet er programmernes nærmere beskrivelse af prioriteter, der kan søges under
- 2) Programmer som Horizon Europe (forskning og teknologisk udvikling), der er baseret på 2årige arbejdsprogrammer med et mere udbudslignende præg – dvs. en mere konkret beskrivelse af hvad projektet skal levere, f.eks. et demonstrationsprojekt til løsning af en specifik udfordring. For Bornholm kunne det være grøn omstilling eller digitalisering af den kollektive trafik på øen – hvor BRK/Bornholm som partner udgør et testområde.

Støtteprocenten varierer fra program til program, således at Interreg-programmerne (de to nævnte) har en støttesats på 80%, hvilket betyder, at vi selv skal bidrage med 20% - det kan også omfatte lønudgifter til de af vore medarbejdere, der bruger timer på projektet, regnskab, administration mv.

For et program som Horizon Europe kan støtteprocenten være op til 100% + 25% for kommuner, især ved projekter hvor vi er et testområde eller har aktiviteter, der skal demonstrere nye teknologier i brug, nye løsninger mv. Det betyder at vi ikke blot får samtlige vores udgifter dækket, men også opnår et overhead på 25%, f.eks. til udgifter til eksterne konsulenter, investeringer i ny teknologi osv. Af samme grund er disse programmer meget konkurrenceudsatte, hvor måske kun hvert tiende projekt opnår bevilling.

BEOF og BOFA har dog 'knækket koden', BEOF med hele 7 bevillinger for i alt ca. 24 mio. kr. siden 2021 under Horizon Europe, BOFA med 3 bevillinger fra samme program siden 2021 med i alt 7,5 mio. kr. – i flere af projekterne med DTU som leadpartner. Så det er muligt!

Et tredje forhold, BRK/BAT skal tage i betragtning er timingen. Interreg-programmerne har årlige ansøgningsrunder, faktisk her i foråret for begge programmer. Det gælder også Horizon Europe, hvor der konstant er 'udbudsrunder', så her gælder timingen kendskab til det aktuelle 2årige arbejdsprogram, og det kan vi få via kontakt til og samarbejde med Greater Copenhagen EU Office, der har en specialist på transportområdet – Anna Haaland Wittenberg. Bruxelleskontoret tilbyder endda at vi kan få 50.000 kr. bevilget til at forberede en ansøgning, som ordinær partner – og som leadpartner 100.000 kr. Vi har dog en årlig støtteramme til disse forprojektmidler på 400.000 kr., som vi allerede har brugt godt halvdelen af for 2024. Kontakten foregår via mig.

Og så lige kort om de mest oplagte programmer:

Interreg South Baltic programmet

- Der kan søges støtte til grøn omstilling indenfor vedvarende energi, hvilket bl.a. omfatter overgang til grønne fuels/el. Der kræves en partner fra mindst to af programlande – Sverige, Polen, Tyskland, Litauen og Danmark
- Der er planlagt en næste ansøgningsrunde april-juni 2024. Beslutninger tages efter sommer, hvorfor et godkendt projekt kan påbegyndes tidligst sidst på året.

- Link: [What is Interreg South Baltic Programme 2021-2027 - Interreg South Baltic](#)

Interreg Baltic Sea Region-programmet

- Interreg BSR-programmet har nyligt åbnet op for en [ny projektindkaldelse](#) inden for [prioritet 1 om innovative samfund](#) og [3 om klimaneutrale samfund](#)
- Fundingprocenten er på 80%, så kun 20% egenfinansiering (fx i form af medarbejdertimer)
- Man kan finde potentielle partnere på deres [matchmaking platform](#) og med hjælp fra os på EU-kontoret
- En [første beskrivelse](#) af projektideen skal indsendes senest den 17. april i år

URBACT

- EU-programmet URBACT har netop åbnet en [ny projektindkaldelse](#) om Innovation Transfer Network, der kort fortalt handler om at overføre praksis fra tidligere [UIA-projekter](#) til andre byer med mulighed for læring, erfaringsudveksling, kapacitetsopbygning, test af nye værktøjer og udvikling af en plan for sin egen by
- UIA-projekterne dækker en meget bred vifte af fagområder
- Ansøgningsfristen er den 20. marts i år

European Urban Initiative – City2City exchange

- [City2City exchange](#) finansierer korte besøg hos en anden europæisk by/kommune, for at lære af deres erfaringer med at finde løsninger på en konkret udfordring, som I også står overfor
- Måske kender I allerede en anden by, som er relevant for jer at besøge, ellers hjælper vi gerne med at finde en spændende besøgspartner
- Der er ingen frist – ansøgninger modtages løbende

Horizon Europe kan være en mulighed, hvis vi vil være living lab i et stort internationalt konsortium, der skal udvikle og teste nye løsninger.

Det er ofte indkaldelser, hvor man skal teste forskellige grønne og smarte transportløsninger med balance mellem passagerer og gods. Typisk med fokus på løsninger inden for multimodalitet (lufthavn, havn, kollektiv transport – hvilket kunne gøre Rønne til en spændende case), ITS samt delemobilitet i tæt samspil med private operatører.

Her er støtteprocenten de gyldne 100% + 25%, men kan være svær at vinde.

Hvis vi har en mere konkret idé om, hvad vi ønsker at søge støtte til, kan jeg bede Bruxelleskontoret om at screene det aktuelle 2årige arbejdsprogram, og hvis relevant, så kan vi også bede dem om at bistå med at finde partnere til et konsortium – det er de faktisk rigtig gode til.

Indstilling og anbefaling

Økonomiske konsekvenser

Bilag: -

BATs rådgivende bestyrelse den 22.02.2024

Punkt 5: Status på Brugerundersøgelse

Politisk sagsgang

BAT's rådgivende bestyrelse

Resumé

På sidste bestyrelsesmøde blev der givet udtryk for, at der i 2024 skal igangsættes en BAT brugerundersøgelse. BAT fremviste et eksempel på hvordan dette kunne afvikles uden økonomisk indvirkning via mobil eller pc ved brug af QR kode. Dog er der ikke afsat ressourcer til at udarbejde en analyserapport.

Rådgivende bestyrelse var enige om det var en god ide at arbejde videre med en brugerundersøgelse og at der skulle være et generelt fokus på formål, anvendelse, behov for afdækning, hvordan vi får flere med busserne, afholdelse af fokusinterview, afkrydsningsspørgsmål, ønsker til forbedringer i busserne, indtænke brugergrupper i undersøgelsen og hvad skal der til for at flere bruger BAT busserne.

Sagsfremstilling

BAT er i mellemtiden overgået til Rejsebillet app og tidligere tilmeldt Rejseplanen, hvilket betyder, at BAT nu har flere fordele ved at blive 100 % medlem af denne organisation, som er landsdækkende. I forbindelse med det laver Rejseplanen, Rejsebillet app og Rejsekort en årlig brugerundersøgelse udarbejdet af firmaet Wilke, som BAT anbefaler at vi kobler os på i Bornholms Regionskommune. Næste brugerundersøgelse sker ultimo 2024. Den seneste brugerundersøgelse er vedhæftet som bilag til inspiration.

BAT og den Rådgivende bestyrelse har mulighed for at indsende spørgsmål til brugerundersøgelsen.

Det er vigtigt at der indtænkes relevante fokusgrupper på Bornholm i undersøgelsen, når den afvikles og at det fremgår af den kommende brugerundersøgelse.

Indstilling og anbefaling

Økonomiske konsekvenser

- Bilag:**
- 1) Hovedrapport – Kundetilfredshed i den kollektive trafik 2023 Q3
 - 2) BAT rapport – Kundetilfredshed i den kollektive trafik 2023 Q3

OBS! Det er vigtigt at påpege at Hovedrapporten ikke er offentliggjort endnu. Trafikselskaberne offentliggør først Hovedrapporten d. 12. marts 2024 og derfor er vedhæftede en forhåndsorientering til BAT's Rådgivende bestyrelse.

BATs rådgivende bestyrelse den 22.02.2024

Punkt 6: Status passagertællingsystem

Politisk sagsgang

BAT's rådgivende bestyrelse

Resumé

BAT ønsker at få installeret et passagertællingssystem i alle busser, for at kunne imødekomme og konkretisere alle indkommende ideer/ønsker til fremtidens kollektive trafik på Bornholm. Det er vigtigt for BAT, at drøftelserne baseres ud fra et faktisk grundlag, hvis vi skal finde de rigtige løsninger som er økonomiske og driftsmæssige rentable.

Sagsfremstilling

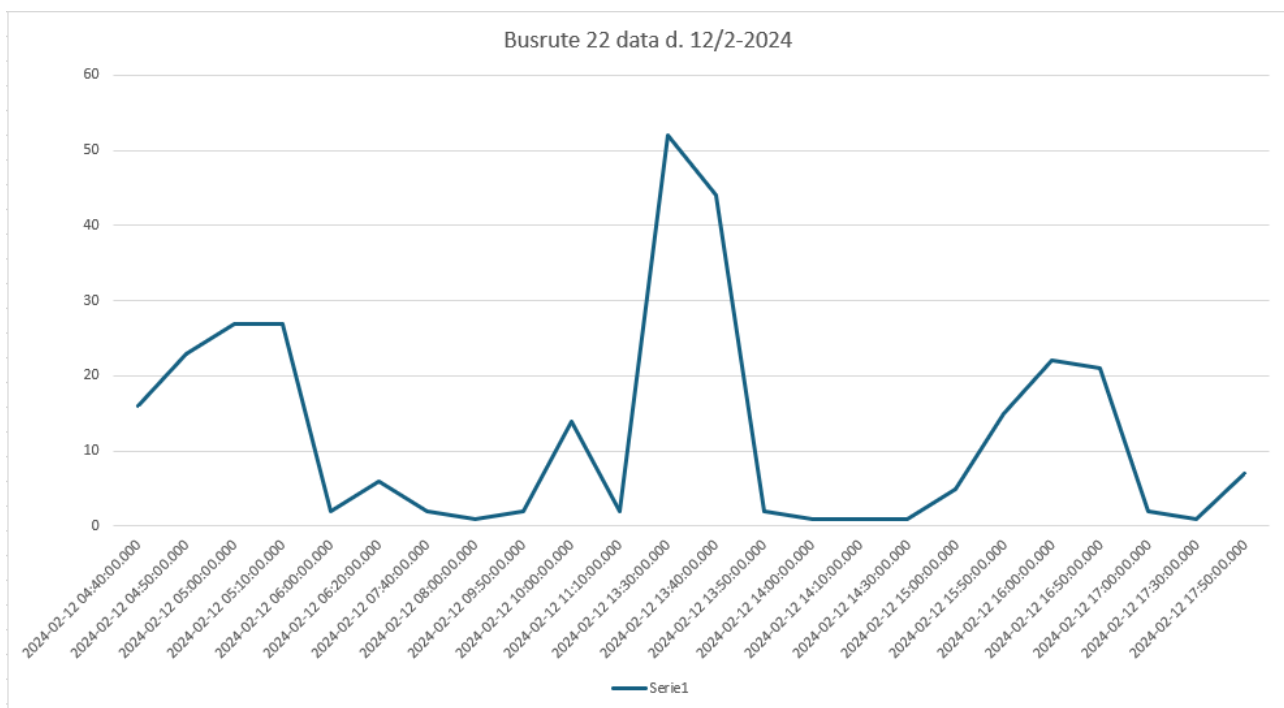
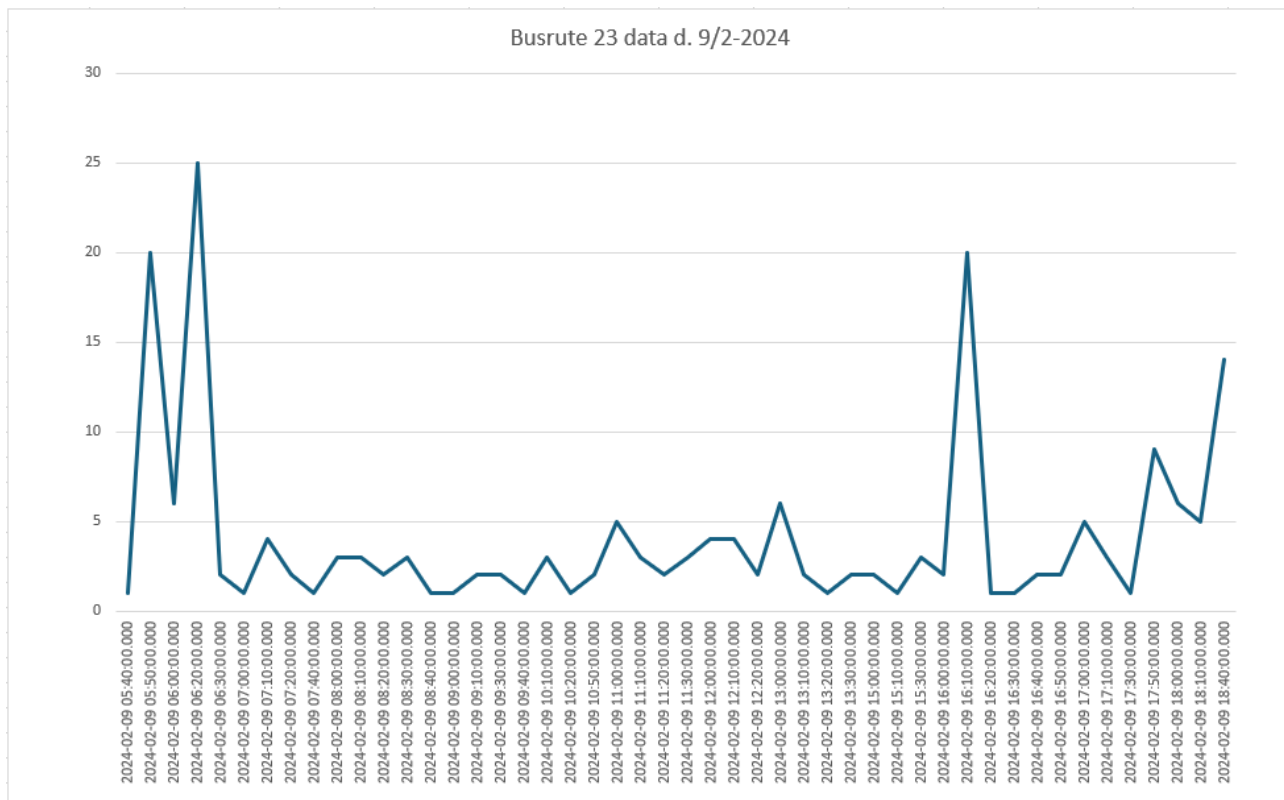
Siden sidste BAT Rådgivende bestyrelse har BAT undersøgt mulighederne for installering af passagertællingssystem i samtlige busser og er nået frem til en testmodel, hvor resultatet er meget positivt samtidigt med at investeringen holdes indenfor et fornuftigt niveau ca. 0,3 mio. kr., som BAT kan tage ind i det almindelige driftsbudget for 2024.

Testmodellen leveres af JF Data inkl. Et managements system, som kan følges live og der kan udtrækkes rapporter på samtlige busruters belægningsgrafer over en 24 timers periode.

Kort fortalt er der tale om et intelligent kamera, en mobil ruter/simkort, strømkonverter og ledningstræk til busbatteriet. Der installeres et kamera ved hver dør og der tælles automatisk for ind og udgående. Enheden er GPS tracket, så den finder selv ud af hvilken busrute den sender

data fra. Alle data behandles i et managements system, hvor der kan trækkes forskellige rapporter efter aftale med JF Data og BAT.

Eksempel på udtræk af test set up - dataopsamling:



Indstilling og anbefaling

BAT anbefaler, at når testresultatet er evalueret og lever op til de kravspecifikationer vi ønsker til passagertælling inkl. Managementsystem, så indkøbes passagertællingssystemet og installeres i samtlige BAT busser.

Økonomiske konsekvenser

Investering ca. 0,3 mio kr. som tages af driftsbudgettet 2024 eller en del af det afsatte beløb (0,3 mio. kr. pr. år) til BAT Rådgivende bestyrelse.

BATs rådgivende bestyrelse den 22.02.2024

Punkt 7: Status RejseBillet app

Politisk sagsgang

BAT's rådgivende bestyrelse

Resumé

BAT overgik til den landsdækkende RejseBillet app i januar 2024. Samtidig lukkede BATs Mobilbillet app via tysk leverandør EOS ned den 31. januar 2024. BAT har oprettet forskellige specialbilletter i RejseBillet appen. Næste step er at få Ungdomskortet op og køre i RejseBillet og derned nedlægge de fysiske plastikkort.

Sagsfremstilling

BAT overgik til den landsdækkende RejseBillet app i januar 2024, samtidig lukkede BATs Mobilbillet app via tysk leverandør EOS ned den 31. januar 2024.

Der har via BRKs hjemmeside været bragt nyhed den 15. januar 2024 omkring at RejseBillet erstatter BAT Mobilbillet. Der har også været Facebook opslag på BRKs side. Herudover har der løbende været banner på bornholmstidende.dk, som har linket til BATs hjemmeside, hvor der ligger spørgsmål/svar omkring skiftet, ligesom der løbende har været dækning i pressen.

I forhold til tilbagebetaling af tilgodehavender til BATs kunder for købt rejsehjemmel i tidligere BAT Mobilbillet app, så har BAT modtaget oversigt fra EOS over solgte produkter, som stadigvæk var gyldige ved nedlukningen ultimo januar 2024. Det drejer sig primært om solgte klippekort og nogle periodekort.

Tilgodehavender i den tidlige BAT Mobilbillet App, som max. er 3 år fra købsdato og frem til nedlukning pr. 1. februar 2024 er som følger:

Tilgodehavende	Produkttype
Klippekort	612.406,40 kr.
Periodekort	12.234,39 kr.

Der er via BATs hjemmeside blevet orienteret ud om, at kunder som har aktive produkter, kan få deres tilgodehavender refunderet senest 3 år efter køb af produktet. Kunden skal udfylde en blanket og indsende til BAT for refundering. BAT sammenholder herefter det med modtagne data fra EOS.

I forhold til RejseBillet har BAT for nuværende oprettet følgende specialbilletter, som også var at finde i den tidligere BAT Mobilbillet app:

- * 1, 4 og 7-dages billetter
- * Cykelbillet
- * 3, 6 og 12 måneders Ø-Kort

I forbindelse med event, fx Folkemøde, har BAT også mulighed for at oprette specialbilletter for kørsel til og fra Folkemødet, fx 1 enkelttur, 1 og 4 dages billetter, som tidligere er blevet solgt som papirs billetter.

I RejseBillet app har kunden også mulighed for at købe pendlerkort til 30 dage for 2-5 zoner. P.t. er der ikke mulighed for at købe pendlerkort til 1 zone, da man hos de øvrige trafikselskaber minimum skal købe rejsehjemmel til 2 zoner. Dette har BAT påpeget overfor Rejsekort & Rejseplanen, at det giver forringelse for vore kunder og det er lagt som et udviklingsønske i forbindelse med fremtidige opdateringer af appen.

I RejseBillet kan man i de øvrige trafikselskaber købe pendlerkort til min. 30 dage og max. 60 dage, dog kan man som kunde hos BAT i RejseBillet p.t. kun købe 30 dage. Dette er også indrapporteret som et ændringsønske til Rejsekort & Rejseplanen.

I RejseBillet appen kan der købes pendlerkort til børn, voksne og folkepensionister. Der kan for nuværende ikke købes pendlerkort til førtidspensionister, da appen ser på kundens fødselsdato. At være førtidspensionist er ikke aldersbetinget, og Rejsekort & Rejseplanen er derfor også opmærksomme på, at der skal findes en løsning. Det er i øvrigt ikke kun en udfordring for BAT, men for alle trafikselskaber.

Ungdomskort i RejseBillet

Det næste, som BAT planlægger at tage i brug i forhold til RejseBillet appen, er Ungdomskort. I dag produceres der Ungdomskort som plastikkort, via manuelle daglige kørsler. Plastikkortene skal afhentes af de unge mennesker hos BAT eller kan sendes med posten mod gebyr. Det er en forholdsvis tung administrativ proces, så BAT ser frem til at kunne tage Ungdomskort i brug i RejseBillet appen.

Ved at tage funktionaliteten "Ungdomskort" i brug i RejseBillet appen kommer BAT til at spare tid rent administrativt med produktion og udlevering af kort. Samtidig vil det blive lettere for de unge at bestille og betale for Ungdomskortet via RejseBillet appen og de har Ungdomskortet ved hånden på deres telefon. Vi har en forventning om, at rigtig mange unge vil synes at denne løsning er at foretrække fremfor den de kender i dag.

Vi arbejder efter at kunne gå i luften med Ungdomskort på RejseBillet den 1. juli 2024.

Der er planlagt møde i København med Rejsekort & Rejseplanen ultimo februar 2024, hvor de nærmere detaljer skal gennemgås og planlægges.

Indstilling og anbefaling

Til orientering

Økonomiske konsekvenser

-

BATs rådgivende bestyrelse den 22.02.2024

Punkt 8: BAT Økonomi og genopretningsplan 2024-2027

Politisk sagsgang

BATs rådgivende bestyrelse

Resumé

BAT økonomi 2024 vises i nedenstående.

Der henvises til NMPU sag – BAT genopretningsplan 2024 jour. nr. 24/696.

Indstilling

BAT anbefaler, at efter en NMPU-udsættelse af genopretningsplanen, så bør vi gå ind i en mere detaljeret analyse af passagertællinger på busrutenettet og sætte fokus på en ny prisstruktur, som kan generere flere passagerer i busserne. BAT vil gerne bruge 2024 på at udarbejde et nyt oplæg, som er baseret på en konkret databaseret grundlag. BAT ønsker at komme med en ny politisk dagsorden til køreplaner og prisstruktur til budgetåret 2025 og fortsætte den nuværende godkendt køreplan for 2024.

Sagsfremstilling

BAT budget

Budgetpost	Forbrug 2022	Budget 2023	Forbrug 2023	Budget 2024
Kørselskontor og specialkørsel	1,49	1,78	1,81	1,86
Trafikelskab, udgifter	4,38	5,57	5,26	5,48
Indtægter inkl. coronakompensation/tilbagebetaling	-30,24	-25,10	-24,56	-27,07
Værksted; løn, materialer, værktøj, bygning, drift, reservedele, reparationer	6,19	7,00	7,01	5,18
Chaufførudgifter	23,81	23,81	25,46	28,82
Leasing (6 dieselbusser)	2,03	2,14	2,19	2,25
Leje af busser	0	0	0,42	2,43
Brændstof, diesel	10,37	10,04	8,02	7,15
Brændstof -Forsyningstilskud, et-årigt tilskud fra staten	0	-0,70	-0,74	0
Brændstof -Elkøb til elbusser	0	0	0	0,83
Øvrig drift	4,35	3,15	3,21	3,25
Kontraktkørsel, eksterne vognmænd	7,57	8,00	6,85	7,77
Vagtkørsel v. eksterne vognmænd	0,38	0,00	1,49	0,50
Folkemøde	-0,27	-0,16	-0,30	-0,16
Manko ved budgetlægning	0,00	-3,45	0,00	-2,65

Indstilling og anbefaling

Økonomiske konsekvenser

- Bilag:**
- 1) BAT Genopretningsplan
 - 2) Noter og svar fra NMPU mødet d. 7/2-2024
 - 3) BAT månedsopgørelse pr. 1/2 2024

BATs rådgivende bestyrelse den 22.02.2024

Punkt 9: Status ny BAT køreplan pr. 28/1-2024

Politisk sagsgang

BATs rådgivende bestyrelse

Resumé

Status BAT køreplan pr. 28/1-2024 jour.nr. 23/22527

Sagsfremstilling

Status på de nye køreplaner er, at det generelt ser rigtig godt ud ift. Omgangstider på de enkelte busruter (minutterne passer nu). Sammenhæng med skoler – kun positive tilbagemeldinger. Titan/værkstedet er mødested (start/slut) for alle buschauffører, hvilket skaber nogle mere optimale forhold for mekanikerne og klargøringsfolkene, idet de ikke skal hente busser på Rønne Havn mere. Medarbejderne i BAT har fået en bedre trivsel i hverdagen og der er en sammenhæng med overenskomsten og vagtplanlægningen, som er positivt modtaget.

Kritik:

At der ikke går en bus fra Rønne Havn kl. 23.50 søndag-torsdag, hvor nat ruten er sparet væk.

At busrute 6 ikke kører forbi lufthavnen. Der henvises til busrute 22, som er den primære by/lufthavnsbus.

Indstilling og anbefaling

Økonomiske konsekvenser

Bilag:

BATs rådgivende bestyrelse den 22.02.2024