



# Referat BATs rådgivende bestyrelse

<b>Udvalg:</b>	BATs rådgivende bestyrelse
<b>Mødedato:</b>	Tirsdag den 30. april 2024 kl. 14:00
<b>Mødested:</b>	Snorrebakken, mødelokale 2
<b>Mødedeltagere:</b>	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)
<b>Tilforordnede:</b>	Niels Rasmussen (NR), Lillian Rasch Madsen (LRM)
<b>Referent:</b>	Bjarne Sjelle Freund-Poulsen (BSFP)
<b>Afbud:</b>	Søren Schow
<b>Journal nr.</b>	24/2965

## Indholdsfortegnelse:

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden .....	2
Punkt 2: Godkendelse af referat fra sidste møde .....	2
Punkt 3: Status BAT genopretningsplan 2024-2027 .....	2
Punkt 4: Politisk ændringsforslag – Takst ændring på kontantpris .....	3
Punkt 5: Inspiration ny takststruktur (Skåne).....	4
Punkt 6: BAT økonomigennemgang kort- og langsigtet.....	5

## Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

Fraværende og eventuelle bemærkninger til dagsordenen

BATs rådgivende bestyrelse den 30.04.2024

Godkendt

## 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 22. februar 2024](#)

BATs rådgivende bestyrelse den 30.04.2024

Godkendt

## Punkt 3: Status BAT genopretningsplan 2024-2027

### Politisk sagsgang

BAT's rådgivende bestyrelse

### Resumé

KB beslutning d. 25/4-2024 gennemgås og det videre forløb afklares.

### Sagsfremstilling

Der henvises til KB dagsorden d. 25/4-2025 punkt 8 BAT genopretningsplan 2024 – budgetubalance og beslutning.

### Indstilling og anbefaling

BAT gennemfører KB beslutningen d. 25/4-2024 vedr. BAT genopretningsplan for 2024-2027.

## Økonomiske konsekvenser

NMPUs ændringsforslag (tusind kroner):					
<i>Her er køreplansreduktioner lagt ind under forslag 8, således at BAT er stillet friere til, hvordan ruteplanen bedst kan tilrettelægges inden for de givne økonomiske rammer, således at mest muligt af det eksisterende transportbehov kan dækkes.</i>					
Forslag/år		2024	2025	2026	2027
Forslag 0: uddeling af køreplan	57-00	200	200	200	200
Forslag 1: rute 7	57-01	375			
Forslag 2: rute 8	57-02a	375			
Forslag 3: rute 11	57-03	45	127	127	127
Forslag 4: rute 23 weekend	57-04	70	52		
Forslag 5: rute 23 man-fre	57-05	280	223		
Forslag 6: bedre materiel, vagtplanlægning	57-06	100	400	400	400
Forslag 7: flere i BAT/ takststruktur	57-07a-c	200	500	1.000	2.000
Forslag 8: Ny ruteplan	57-08a	-	2.250	3.000	3.000
Forslag 9: Løbende budgetopfølgning.	57-09				
Samlet omkostningsreduktion/ øget indtægt		1.645	3.752	4.727	5.727
- heraf ruterelaterede omkostningsreduktioner (57-01+57-02a+57-03+57-04+57-05+57-08a)		1.145	2.652	3.127	3.127
Nuværende budget-ubalance		- 2.600	- 2.600	- 2.600	- 2.600
Overført underskud		- 4.000	- 4.955	- 3.803	- 1.676
Resultat		- 4.955	- 3.803	- 1.676	1.451

**Bilag:** [BAT genopretningsplan 2024 – budgetubalance \(link\)](#)

BATs rådgivende bestyrelse den 30.04.2024

Genopretningsplanen vedtaget af KB blev gennemgået. Trafikchefen har en bekymring for om der kan nås at have et ordentlig grundlag for at kunne komme med ændringer til en helt ny køreplan allerede fra 1.4.2025, da arbejdet skal starte ca. 5 måneder før, bl.a er trafiktællinger blevet yderligere forsinket siden NMPU-mødet. Der er i bestyrelsen en generel forståelse for at grundlaget skal være i orden før et konkret arbejde opstartes, men også vigtigt at datoen for, hvor en ny køreplan skal træde i kraft, ikke udskydes mange måneder. BAT vurderer at det vil være en fordel for arbejdet med ny køreplan, at hele 2024 kan bruges til at indhente den fornødne grundlag evt. kan arbejdet med ny køreplan opstartes umiddelbart kort efter, at Regeringens nedsatte ekspertudvalg, er kommet med deres anbefalinger til den fremtidige kollektive bustrafik, som forventes klar oktober/november 2024. Der var enighed om at der tages en konkret vurdering på hvor langt vi er med indhentning af den nødvendige data, når bestyrelsen mødes i august, her vil bestyrelsen ligeledes tage stilling til, om det stadig er realistisk at nå til april 2025, eller om datoen skal flyttes. Hvordan opgaven med ny køreplan, kan gribes an strategisk, skal der også udarbejdes en plan for og som forelægges bestyrelsen til drøftelse.

## Punkt 4: Politisk ændringsforslag – Takstændring på kontantbillet

### Politisk sagsgang

BAT's rådgivende bestyrelse

## Resumé

Forslag om takstændring på kontantbillet pr. 1. juni 2024 eller snarest derefter, således at taksten svarer til prisen for at tilbagelægge den samme distance ved brug af klippekort.

## Sagsfremstilling

BAT har efterfølgende fået lavet en analyse af forslaget, hvor BRK-udvikling v/Søren Brenøe præsenterer konklusion på mødet. Pga. at den meget korte tidshorisont præsenteres materialet på mødet og vedhæftes som bilag i referatet.

## Indstilling og anbefaling

Skrives ind i referatet.

## Økonomiske konsekvenser

Henvisning til det efterfølgende bilag i referatet.

BATs rådgivende bestyrelse den 30.04.2024

Det skal afklares nærmere omkring konsekvenserne for refusion på klippekort og om det evt. vil kunne overføres til andre billettyper i rejsebilletapp'en. Beregningsmodellen skal efterregnes og enighed omkring konsekvenserne før beslutningen effektueres og evt. skal genbeslutes i KB. Det der konkret arbejdes videre med er, at de reducerede priser kun vil være tilgængelige i rejsebilletapp, hvis dette er praktisk muligt.

## Punkt 5: Inspiration ny takststruktur (Skåne)

### Politisk sagsgang

BAT's rådgivende bestyrelse

### Resumé

På mødet drøftes inspirationen til ny takststruktur med henvisning til de 3 bilag.

### Sagsfremstilling

Fra flere sider peges der på, at mange takstzoner gør billetsystemet i den kollektive transport i Danmark kompliceret og svært at gennemskue, og at en forenkling vil få flere passagerer til at vælge den kollektive transport.

Senest har Danske Regioner foreslået at fjerne flertallet af de eksisterende zoner og erstatte dem med færre og større zoner. Nogenlunde samme forslag fremgår af DI og Incentives diskussionsoplæg fra januar 2023. Begge forslag lægger samtidig op til at fjerne flere eksisterende rabatordninger og til generelt at sænke billetpriserne. Danske Regioner peger på Skåne, som har oplevet en stor passagerfremgang. Men selvom større gennemsigtighed og færre zoner har nogle fordele, vil det også være forbundet med ulemper, som det er vigtigt at være opmærksom på. Det gælder bl.a. at korte rejser vil blive væsentligt dyrere og at en rejse på tværs af zoner vil blive dyrere end en rejse af samme længde inden for samme zone. Nedenfor gennemgås de forhold, der er værd at holde sig for øje ligesom der peges på, at Skånes succes måske i lige så høj grad kan tilskrives billigere priser og en massiv investering i serviceniveauet.

### Indstilling og anbefaling

Det anbefales at BAT arbejde med et oplæg på ny prisstruktur henimod 2025 ud fra de anbefalinger der

kommer fra Trafikselskaber, TID, Regerings ekspertudvalg og BRK/BAT' egen analyse at mulige oplæg til ny prisstruktur på Bornholm de kommende år.

### **Økonomiske konsekvenser**

Vil blive forelagt ifm. At BAT kommer med et oplæg til ny prisstruktur senere på året.

- Bilag:** 1) ART Regioner vil nedlægge 99 ud af 100 takstzoner  
2) Danske Regioner: Lav langt færre zoner og mere gennemskuelige priser  
3) TID – Vil færre takstzoner få flere passagerer i den kollektive trafik

BATs rådgivende bestyrelse den 30.04.2024

Anbefalingen følges. Der ud over kan der som alternativt undersøges videre omkring en km takst som eks. afregnes i fugleflugt, og hvor de første km evt. koster mere eller, hvor der en form for starttakst.

## **Punkt 6: BAT økonomigennemgang kort- og langsigtet**

### **Politisk sagsgang**

BAT's rådgivende bestyrelse

### **Resumé**

BAT er delvist indtægtsdrevet, delvist drevet med kommunalt tilskud.

Med det nuværende udgiftsniveau er der ikke balance i BATs driftsbudget.

De største udgiftsposter vedrører selve buskørslen, dvs. lønninger, reparation og vedligehold, leasing/leje samt brændstof. Pt. ser BATs drift i indeværende år ud til at komme ud med et underskud på samme niveau eller værre end sidste år. Der er mange usikkerheder omkring driftsudgifter i resten af året, herunder brug af eksterne vognmænd og brændstofpriser, men på nuværende tidspunkt er forbruget større end forudsat på nuværende tidspunkt.

### **Sagsfremstilling**

Fra starten af året var der forventet en ubalance på 2,6 mio. kr. i busdriften. Efter første kvartal ser dette ud til at være forværret til mellem 4,4 og 5,1 mio. kr. En af årsagerne til den forventede ubalance ved årets start skyldes, at der har været forhandlet ny overenskomst, som har tilføjet både tid i vagterne samt ændring i lønsammensætningen. Ændring i lønsammensætningen forventes udlignet over en årrække.

I årets første måneder har der været et stort behov for at afsætte vagter til eksterne vognmænd som følge af at BATs eget busmateriel har været under nedbrud. Ud over udgifter til vagter har det givet ekstra udgifter til reparationer.

En af årsagerne til underskuddet i 2023 var et forhøjet sygefravær blandt chauffører. Ud over udgifter til over- og merarbejde, er der også oparbejdet timer til afspadsring. Disse er begyndt afviklet i første kvartal af 2024 og har dermed også givet merudgifter til løn i første kvartal.

Der er nu lejet ekstra busser ind og de fire nye elbusser forventes alle at være i drift i løbet af foråret.

Der er dog stadig en del af busflåden, som har kørt mange kilometer og dermed vil have et vist behov for reparationer, hvorved udgifterne til dette forventes fortsat frem til levering af nye busser som besluttet med budget 2024.

Indtægterne i 2023 oversteg det forventede og forventningen til indtægterne i budget 2024 er lagt efter dette.

Efter første kvartal er indtægterne dog 0,7 mio. kr. lavere end samme tid sidste år. BAT følger månedligt udviklingen i indtægterne for at se om tendensen fortsætter.

Brændstofpriser, behov for reparationer/salg af vagter samt sygefravær giver sammen med usikkerheden om indtægterne en samlet usikkerhed om både indeværende års resultat samt virkning ind i de(t) kommende år. Der er igangsat initiativer for at imødegå alle dele. Således forventes de første fire elbusser i drift i 2024, mens de næste er udbudt med levering i 2025, og der er lejet busser til egen kørsel, der er indgået ny overenskomst og der er igangsat initiativer omkring ændring af takst-/prisstruktur jf. punkt 4 og 5 på nærværende dagsorden.

### **Indstilling og anbefaling**

BAT vil følge udvikling og starte genopretningsplanen op i 2024, som KB besluttede d. 24/4-2024.

### **Økonomiske konsekvenser**

BAT forventer i år en ubalance i årets drift på mellem 4,4 og 5,1 mio. kr. på nuværende tidspunkt. Dertil er overført et underskud fra 2023 på 4 mio. kr. Dette er ikke indregnet effekter af ændringsforslagene ifm. BATs genopretningsplan som blev godkendt på KB d. 24/4-2024, hvilket først sker primo maj 2024.

Genopretningsplanens tiltag samt forventet effekt af ændringer for takster vil fremgå af kommende punkter vedr. økonomi og status på budget.

### **Bilag: Budgetstatus marts 2024 oversigt og grafer**

BATs rådgivende bestyrelse den 30.04.2024

Foreløbig budgetopfølgning for marts 2024 og estimeret ud på hele 2024 blev gennemgået. Der ønskes en sag på NMPU i juni med senest mulige budgetopfølgning.