

Til

BRK

Kopi til**Dokumentnummer**
1503116**Dato**
12 06 2023**Sagsbehandler**
PEG**Direkte**
+45 36 13 15 80CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798**BAT Bornholm****1. Baggrund**

Movia har fået en henvendelse fra Bornholms Regionskommune (BRK) om input og observationer i forhold til den videre udvikling af trafiksselskabet på Bornholm (BAT).

Baggrunden er bl.a.:

- I forbindelse med fastlæggelsen af kommunens budget for 2023, er det besluttet at nedsætte en bestyrelse for BAT. Der er ikke tale om en egentlig selskabskonstruktion i form af A/S eller §60-selskab eller lign. Men mere en styregruppe med deltagelse af politikere og repræsentanter fra administrationen.
- BAT opererer med et større driftsunderskud, men også et investerings- og udviklingsbehov og har indenfor kort tid udarbejdet en udviklings- og strategiplan, ligesom der er vedtaget en plan for grøn mobilitet. Disse planer skal nu implementeres – men det er vanskeligt i en tid med mange udfordringer på økonomien, chaufførmangel, vigende kundegrundlag etc.
- Et diskussionspunkt i budgettet var også et ønske om at udskifte store dele af busflåden til el-busser.

BRK ønsker med den baggrund Movias refleksioner og observationer for den videre proces.

2. Materiale

Movia har taget afsæt i følgende tilgængelige materiale for at kunne komme med en første meget overordnet vurdering og bud på mulige tiltag/proces:

- BAT – Strategi- og udviklingsplan 2021-2026
- Trafikstyrelsens nøgletal for kollektiv trafik
- BAT.dk

Det mest centrale i denne sammenhæng er naturligvis strategiplanen.

3. Refleksioner

I det følgende gengives de refleksioner en overordnet gennemgang af materialet umiddelbart giver anledning til. Det er således udtryk for den begrænsede indsigt Movia har i forholdene omkring BAT og har ikke været drøftet med lokale parter. Observationerne kan således risikere at være baseret på et mangelfuldt grundlag og dermed ikke alle lige relevante.

Der tegner sig umiddelbart 3 områder som kunne være nyttige at skaffe sig overblik over og viden indenfor:

1. Trafik
2. Økonomi
3. Organisation

3.1 Trafik

Trafikken handler først og fremmest om at få et overblik over antal passagerer, hvor de rejser til/fra og med hvilke rejseformål. Viden om dette er grundlæggende for at kunne lave en god betjening, hvor ressourcerne udnyttes bedst. Det er også denne viden der gør én i stand til at prioritere de formål man ønsker.

Der er for kort tid siden taget et nyt busnet i anvendelse, hvilket yderligere aktualiserer behovet for at vide noget om passagererne og dermed om noget skal justeres.

Værktøjerne er passagertælling og -interviews. Det ser ud til, at der eksisterer et tællværktøj, men det er ikke umiddelbart muligt at se, om det anvendes.

Den anden del af trafikområdet handler om *BAT Strategiplan 2021-2026*, som oplister en række mål og ønsker. I overskriftform er disse følgende:

BAT Strategiplan 2021-2026

- Trafiktællinger på nyt helårsnet
- Kvalitative interviews
- 100% CO2 reduktion i 2030 – elbusser
- Maas inden 2030 + andre transportformer
- Flextrafik (brugerønske) og Plustur
- Elbusser + mindre busser (4 på vej, 10 inden 2026)
- Ladestandere (inkl. ansøgning Trafikstyrelsen)
- Elektronisk billetsystem
- Driftsperformance system (bus)
- Digital trafikinfo
- Ny hjemmeside
- Ny app (til skole- og ungdomskort)
- Digital fejlmeldelog
- Reservedelssystem
- Tablets til chaufførerne i busserne
- Nyt trafikinfo system i busserne
- Digitale stoppestedstavler

Observationer:

- Strategiplanen er en fin plan, men er i sine beskrivelser meget "indefra-ud" og meget detaljeret anvisende på nogle punkter. Det skinner igennem at man især omkring de driftsmæssige forhold er på "hjemmebane".

- De politiske mål er tydelige når det gælder den grønne omstilling. Det er til gengæld svært at finde andre politiske mål og prioriteringer, som kunne være retningsgivende for udviklingen. Hvad ønsker man politisk at opnå med den kollektive transport ?
- Det kunne ligeledes være nyttigt eller ligefrem nødvendigt med en prioritering af de mange tiltag og ønsker. F.eks. virker MaaS lidt "påklisset" ("fordi det skal man have med").
- Bornholm er et stort turistmål (650.000 årlige turister) og det virker umiddelbart oplagt at have en særlig turist vinkel i strategien.
- Organisationsdelen virker som om der er noget "usagt" ("det skal vi nok få styr på"). Det er vanskeligt at vurdere dette.
- Der er mange og komplicerede aktiviteter i planen og BAT's organisation ser ud til i høj grad at være bemanded i forhold til driften snarere end til udviklingsaktiviteter. Hvad kan organisationen løfte både i relation til ressourcer og kompetencer.
- Patient- og sygebefordring (kendt som flextrafik i resten af landet) er organiseret i en separat enhed og Flextur indgår ikke som en del af det kollektive transporttilbud. Er der overvejelser om en større grad af integration af de forskellige transportopgaver. I Movia har vi et koncept for et såkaldt transportplanprojekt, hvor vi ser samlet på alle en kommunes persontransportopgaver for at søge synergier.
- Planen har generelt mange ønsker som er rettet mod driftsmæssige forhold og ikke alle sammen kommer passagererne/borgerne til gode.

For at styrke vidensgrundlaget kunne det være nyttigt med et benchmark med andre kommuners betjening. I Movias område kunne det ud fra størrelse være kommuner som Kalundborg eller Vordingborg. Eller findes der en anden kommune BRK normalt anvender som benchmark.

3.2 Økonomi

Overblik over økonomien er selvfølgelig væsentligt for at kunne disponere nu og fremadrettet og særligt i en situation med stram økonomi og mange investeringsønsker. Det er vanskeligt at få overblik over, hvilke udgifter der indgår i rapporteringen til Trafikstyrelsen, men umiddelbart ser driften billig ud sammenlignet med øvrige trafikselskaber. Spørgsmålet er om alle udgifter indgår (indkøb og afdrag på busser, supportfunktioner i BRK (løn, HR, IT,.....), andet). Anbefalingen vil være en budgetanalyse (findes måske allerede ?), som giver et økonomisk billede af den samlede BAT aktivitet og dermed et billede af, hvad den reelle udgift er for kollektiv transport i det nuværende setup.

3.3 Organisation

BAT har som det eneste trafikselskab egenproduktion (dog har Aarhus et busoperatør selskab) med trafikselskabet som en integreret del af BRK's organisation. Alle andre trafikselskaber har udliciteret driften. Det anbefales at se på forskellige organisationsmodeller, som kunne være med afsæt i følgende:

- Nuværende model
- Udlicitering af driften
- BRK indtræder i et andet trafikselskab

Det er naturligvis et politisk spørgsmål, hvordan man ønsker at organisere sin kollektive trafik. En analyse af organisationsform har en tæt tilknytning til spørgsmålet om økonomi og hvilke ydelser der indgår.

Movias erfaring er, at den politiske interesse overvejende knytter sig til den service der ydes overfor borgerne snarere end det setup der kræves for at kunne levere servicen. I den udliciterede model er det pri den politiske inddragelse opererer vi i Movia med et såkaldt årshjul for trafikbestilling. Det betyder følgende:

1. Idefasen (oktober - december)

Trafikbestillingsprocessen bliver indledt med en individuel opstartsdiallog med kommuner og regioner. Dialogen er med til at danne rammerne for ønsker, mål, muligheder og begrænsninger. Tilbagemeldingerne fra kommuner og regioner samles i et arbejdsprogram, hvorefter parterne udpeger de analyser og ændringsforslag, der skal arbejdes videre med frem mod selve trafikbestillingen.

2. Scenariefasen (januar - marts)

Kommuner og regioner indkaldes til at drøfte trafikale helhedsløsninger. De udarbejdede analyser og scenarier indgår i processen og resultatet af dialogen munder ud i endeligt arbejdsprogram samt en tids- og aktivitetsplan (TAP), som tydeliggør opgaverne og de prioriterede indsatser.

3. Detailfasen (april - juni)

Movia finpudser ændringsforslag og scenarier ved at fastlægge realistiske køretider, vurdere stoppesteder, terminaler, vende-pladser, kontrollerer vognløb samt køreplaner. Hertil bliver økonomien og de betjeningsmæssige konsekvenser grundigt analyseret for at sikre, at løsningerne opfylder de oprindelige målsætninger angivet i arbejdsprogrammet.

4. Beslutningsfasen (august - oktober)

Detailfasen munder ud i et trafikbestillingsoplæg med konkrete løsningsforslag, der fremsættes til politisk behandling i kommuner og regioner. Movia anvender resultatet af den politiske behandling som trafikbestillingsgrundlag og til at implementere ændringerne ved næstkommende køreplansskifte.

Angående organisering kunne der også ses på synergier ved at lade kørselskontoret være en del af BAT organisationen.

3.4 Nøgletal og regneeksempel

I det nedenstående er der sammenlignet nogle nøgletal baseret på trafikselskabernes årlige indmelding til Trafikstyrelsen. Til illustration er der også regnet på, hvad det ville koste for BRK, såfremt BAT blev en del af Movia.

Regneeksemplet viser, at supportudgiften for BRK vil stige fra 4,2 mio. kr. til 9,5 mio. kr. ved at blive en del af Movia. Men som nævnt ovenfor, kan kun en budgetanalyse vise om alle udgifter er medregnet og tallene dermed sammenlignelige. Den umiddelbare tanke er, at forskellen er mindre end her beregnet. Desuden vil der være en række ydelser som er inkluderet i betalingen til Movia, som fremgår af ønskerne i strategiplanen.

Regneeksempel – Hvis BAT var en del af Movia
baseret på tal indmeldt til Trafikstyrelsen (regnskab 2021)

Supportudgifter fordeles i Movia på kommuner efter bustimetal (primært)

Movias supportudgifter er højere end BATs. Det vil derfor umiddelbart blive dyrere for BAT

Udgifter vil stige fra 4,2 mio. kr. til 9,5 mio. kr. årligt.

Regnskab 2021

(i 1.000 kr.)

	Movia	BAT
Køreplantimer	4.077,6	76,7
Driftsudgifter i alt	3.278,7	52,8
heraf Kontraktudgifter	3.173,1	52,4
Heraf andet	105,6	0,4
Salgsudgifter	215,6	0,7
Administration	185,0	3,1
Samlede udgifter	3.679,3	56,6
Supportudgifter	506,2	4,2
Kontraktudgift/time	778,2	683,2
Supportudgift/time	124,1	54,8
Samlet udgift/time	902,3	737,9
	Kr/time	mio. kr.
Supportudgift for BAT	124,1	9,5