



Mødebog: Bestyrelsen for Sydtrafik 2018-2021 (28-01-2020)

Bestyrelsen for Sydtrafik 2018-2021

Dato: 2020-01-28T09:00:00

Placering: Hotel Skibelund Krat, Skibelund Krat 4, Vejen

Note:

Dagsorden

Dagsorden

1/20 Godkendelse af dagsordenen	3
2/20 Ledelsesinformation januar 2020	4
3/20 Revisionsberetning nr. 15 samt ansvarsberetning af 10. januar 2020	30
4/20 14. udbud af buskørsel, Esbjerg Kommune	47
5/20 Analyse af Sydtrafiks regionale ruter	48
6/20 Præsentation af Cowi rapport "Kollektiv trafik i yderområder"	52
7/20 Sager til orientering	121
8/20 Eventuelt	128



Dokumentnr. 19/00002-48
Sagsbehandler Ulla Grosmann

Sagsgang

Bestyrelsen for Sydtrafik 2018-2021

Mødedato

28-01-2020

GODKENDELSE AF DAGSORDENEN

Indstilling:

- at dagsordenen godkendes.



Dokumentnr. 19/03397-1
Sagsbehandler

Sagsgang

Mødedato

Bestyrelsen for Sydtrafik 2018-2021

28-01-2020

LEDELSESINFORMATION JANUAR 2020

Sagsfremstilling:

Ledelsesrapporteringens formål er at redegøre for, at Sydtrafik aktivt arbejder mod de satte strategimål, samt at der er en løbende målopfølgning i løbet af strategiperioden.

Ledelsesrapporteringens struktur følger strukturen i strategiplanens fokusområder. Disse fokusområder ses til venstre på hver fane. De første slides har intet fokusområde, da de ikke er en del af strategiplanen, men stadig har rapporteringsrelevans. Til slut vises der rapportering på bæredygtighed. Bæredygtighed er ikke et selvstændigt fokusområde i strategiplanen, men et strategisk element, som går på tværs af hele strategiplanen.

Hvert fokusområde indeholder information, der er aktuelt for det enkelte fokusområde. Et fokusområde kan indeholde:

- Data-visualisering
- Oplysninger om igangværende projekter
- Oplysninger om afsluttede projekter
- Oplysninger om strategielementer som tælles, men som ikke er relevante i data-visualiseringssammenhæng

Enkelte elementer er stadig under udvikling. Disse er nævnt i ledelsesrapporteringen for at vise, at de vil være inkluderet snarest muligt.

Målopfyldelse ift. visionen:

Ledelsesinformationen er ledelsens kvartalsvise tilbagemelding til bestyrelsen i forhold til den vedtagne vision og de dertil hørende 4 fokusområder.

Lovgrundlag:

Intet.

Økonomi:

Intet.

Indstilling:

Det drøftes, hvorvidt den udarbejdede ledelsesinformation for strategien 2019-2022 dækker bestyrelsens behov for information samt om der er yderligere ønsker til andre nøgletal, der en del af ledelsesrapporteringen.



Dokumentnr. 20/00026-7
Sagsbehandler Kasper Sartov Larsen

Sagsgang

Mødedato

Bestyrelsen for Sydtrafik 2018-2021

28-01-2020

REVISIONSBERETNING NR. 15 SAMT ANSVARSBERETNING AF 10. JANUAR 2020

Sagsfremstilling:

Sydtrafiks revision - EY - har fremsendt beretning for løbende revision for året 2019 samt ny ansvarsberetning.

Ansvarsberetningen redegør for ansvar ved regnskabsaflæggelsen og revisionens formål og omfang. Det er et internt krav i EY, at der udarbejdes ny ansvarsberetning minimum hvert 5. år.

Målopfyldelse ift. visionen:

Intet.

Lovgrundlag:

I henhold til vedtægten for Sydtrafik skal selskabet revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden godkendt sagkyndig revisor.

Økonomi:

Revisionens anbefalinger har ingen økonomiske konsekvenser.

Indstilling:

- at revisionens beretning om den løbende revision godkendes og underskrives
- at ansvarsberetning godkendes og underskrives

14. UDBUD AF BUSKØRSEL, ESBJERG KOMMUNE

Sagsfremstilling:

På mødet den 23. august 2019 i Teknik- og Byggeudvalget i Esbjerg Kommune blev det besluttet, at buskørslen i kommunen skal udbydes sådan, at der i:

- Udbudspakken med bybusdrift stilles krav om reduktion af støj, nul emission og nul CO₂-udledning. I praksis betyder det, med de nuværende teknologier, at alle operatører vil byde ind med el-busdrift.
- Udbudspakken med den øvrige busdrift (lokalkørsel) kan der konkurreres om at begrænse emissionen og CO₂ udledning mest muligt i forhold til den tilbudte pris.

Siden da er der arbejdet med at udmønte beslutningen i et udbudsmateriale. I processen har der været gennemført en markedsdialog med busoperatører og busleverandører herunder 1:1 møder med 6 busoperatører, for at få et godt grundlag for at gennemføre udbuddet og få "mest muligt miljø for pengene".

Det er en forudsætning, at der skal udbydes de nuværende køreplaner og vognløb, fordi det kun er 2½ år siden bybusnettet blev omlagt.

De væsentligste elementer for udbudsmaterialet er på baggrund af ovenstående blevet:

Udbudsform

Indførelse af ny teknologi indebærer en risiko for misforståelser og oversete forhold. Derfor gennemføres udbuddet som et udbud med forhandling, hvor busoperatørerne/tilbudsgiverne bl.a. får mulighed for at præsentere deres tilbud, få afklaret eventuelle spørgsmål, komme med input, der kan optimere leverancen og prissætningen. Efter forhandlingsmøderne afgives endelige tilbud, som vil danne grundlag for kontraktindgåelser.

Busmateriel

Der efterspørges alene 12 meter busser. I praksis er det busser på mellem 12 og 13 meter. Det sikrer fleksibilitet og øger konkurrencen, da det er den bustype som flest busproducenter kan levere. Særligt er det en fordel, at alle bybusserne er ens, da disse forventes at være elbusser, hvoraf nogle vil have behov for opladning i løbet af dagen. I dag er 5 af bybusserne 14,5 meter, fordi disse har en større passagerkapacitet. Passagertallene viser imidlertid, at en udskiftning til alene 12 meter busser kun i meget begrænset omfang vil

udløse behov for dubleringskørsel – og samlet vurderes det mest hensigtsmæssigt kun at efterspørge 12 meter bybusser.

Det er et krav, at alle ordinære drifts- og reservebusser i bybusserne er nulemissionsbusser, hvilket vil sige, at der ingen lokal udledning er af CO₂, partikler, NO_x m.v. I praksis vil det betyde elbusser. Rækkevidden for elbusser er nu så stor, at det ikke er nødvendigt at tilbyde mulighed for opladning i byrummet med pantografløsninger, men alene opladning på busdepotet – eventuelt med en plug-in lademulighed (med kabel) ved busterminalen.

Dimensioneringen af batteripakken i en elbus sker med udgangspunkt i en lang række faktorer som fx antal km bussen skal køre dagligt, forventet hastighed, antal start/stop, landskabet, behovet for varme/køling osv.

For at undgå, at dimensionere batteripakken efter de mest ekstreme vejsituationer er det tilladt for busoperatøren at opvarme elbusser med et oliefyr, når udendørstemperaturen er under 5 °C. Olien, der anvendes, er HVO, som er syntetisk diesel baseret på 2. generations biomasse og således CO₂ neutralt.

Dublerings- og ekstrakørsel, der ikke kan udføres af de ordinære busser, kan udføres med almindelige dieselbusser, fordi kørselsomfanget primært er på ad hoc basis og meget beskedent. En investering i nulemissionsbusser til det formål vil være en meget dyr løsning.

For busserne til lokalkørslen vil det være et krav, at 6 ud af 20 busser skal opfylde euro 6 normen. De 6 busser udfører 63% af kørslen. Dette krav vil reducere partikeludledningen med 32% og NO_x-udledningen med 47% på lokalruterne i forhold til nu. For de øvrige busser vil minimumskravet være euro 5 busser som nu.

Busindretning

Der stilles ikke krav udover trafikselskabernes standard "fælles busforskrifter". Kravene vil svare til de krav der er stillet til de nuværende busser. For bybusserne kan det dog være nødvendigt at acceptere færre siddepladser og ståpladser end nu, fordi antallet af passagerpladser beregnes ud fra bussens vægt – og batterier vejer meget og kan derfor koste passagerpladser.

Busdepot

Bybusoperatøren stationerer sine busser på et anlæg, opført og ejet af Esbjerg Kommune, der opføres på Kattegatvej i Esbjerg. Beliggenheden er fordelagtig i forhold til at minimere busoperatørens tomkørsel til/fra bussernes start/slut positioner. Anlægget forventes opført i samarbejde med en privat investor. Det vil også være muligt for busoperatøren for lokalruterne at stationere de busser, der har udgangspunkt i Esbjerg.

Ændringer i kørslen i kontraktperioden

En 12 meter elbus koster i indkøb i størrelsesordenen 3,3-4,0 mio. kr. plus moms. En tilsvarende almindelig dieselbus kan erhverves for cirka 1,6 mio. kr. plus moms. Busoperatøren er derfor mere økonomisk sårbar overfor ændringer i antallet af busser i kontraktperioden, hvis der investeres i elbusser. Det gælder både hvis busantallet øges og hvis busantallet mindskes.

Hvis busantallet fx øges 2 år efter kontraktstart, skal busoperatøren indkøbe en fabriksny elbus, da der ikke forventes at kunne købes en brugt elbus på det tidspunkt. Det betyder for busoperatøren, at bussen afskrives over en periode, der er 2 år kortere end for de oprindelige busser i kontrakten, fordi markedet ved kontraktudløb ikke kendes.

Reduceres busantallet skal busoperatøren sælge busserne på et marked, der p.t. ikke kendes – og vil sandsynligvis lide et tab.

For at reducere busoperatørernes risiko ved ændring i antal elbusser er det p.t. almindeligt hos de danske trafikelskaber at kompensere busoperatørerne ekstraordinært på en måde, der reducerer deres risiko markant. Til gengæld indregner operatørerne ved tilbudsgivning ikke en risikopræmie i kontraktsatserne.

De hidtidige kontraktbestemmelser om ændring i antal af køreplantimer vil fortsat være gældende. Disse indebærer, at der kan ændres +/- 20% uden kompensation til operatøren.

Esbjerg Kommune besluttede på mødet i Teknik- og Byggeudvalget d. 10.01.2020, at der skal kompenseres for ændringer i antallet af elbusser. Kompensationen vil svare til, at risikoen deles 50/50 mellem operatøren og Esbjerg Kommune.

Kontraktlængde

Det forventes, at busserne afskrives over kontraktperioden, fordi brugtmarkedet for specielt elbusser ikke kendes endnu. Normalt afskriver busoperatører deres materiel over 12 år.

Derfor udbydes bybusserne med en kontraktlængde på 10 år med option på forlængelse på 2 år. Lokalbusserne udbydes med en kontraktlængde på 8 år med option på forlængelse i 2 x 2 år. Begge kontrakter kan således få en løbetid på 12 år, hvis optionerne benyttes. Det er almindeligt, at busoperatørerne kalkulerer med at kontrakterne forlænges.

Infotainment

Som noget nyt i Sydtrafiks område stilles der krav om at busserne udstyres med infotainment. Det er et system, der dels giver passagererne trafikinformation og annoncerer stoppesteder m.v. samt giver mulighed for at vise nyheder, vejrudsigter, informationer og kampagner for Sydtrafik og Esbjerg Kommune. Endvidere kan også vises reklamer, der kan være med til at finansiere systemet. Esbjerg Kommune besluttede på mødet i Teknik- og Byggeudvalget d. 10.01.2020, at der ønskes reklamer vist som medfinansiering af infotainment systemet.

Tildelingskriterier

Kontrakten om bybuskørslen vil blive tildelt på baggrund af laveste pris. Esbjerg Kommune besluttede på mødet i Teknik- og Byggeudvalget d. 10.01.2020, at kontrakten om lokalkørslen tildeles efter en vægtning af pris og CO2 udledning, sådan at der maksimalt betales 2 mio. kr. for nul CO2 emission på lokalruterne.

Driftsstart

Esbjerg Kommune besluttede på mødet i Teknik- og Byggeudvalget d. 10.01.2020, at driftsstart skal være sammenfaldende med DSBs køreplansskifte d. 12.12.2021.

Tidsplan

Den foreløbige tidsplan:

- | | |
|---|-----------------|
| • Udbudsbekendtgørelse og – materiale offentliggøres | 5. februar 2020 |
| • Ansøgningsfrist for anmodning om prækvalifikation | 9. marts 2020 |
| • Meddelelse om udfald af prækvalifikationen | 23. marts 2020 |
| • Opfordring til at afgive tilbud sendes til prækvalificerede | 23. marts 2020 |

• Frist for afgivelse af 1. tilbud	20. maj 2020
• Forhandlingsrunde	3. og 4. juni 2020
• Afleveringsfrist for endeligt tilbud	5. august 2020
• Tildeling af kontrakt	19. august 2020
• Kontraktunderskrivelse (med forbehold)	31. august 2020
• Driftsstart	12. december 2021

Målopfyldelse ift. visionen:

Indførelse af andre drivmidler end konventionel diesel fremmer visionen om, at vi skal have et faldende miljøaftryk.

Lovgrundlag:

Udbuddet gennemføres som et udbud med forhandling jf. EU udbudsreglerne (direktiv 2014/25/EU).

Økonomi:

Økonomien som følge af udbuddet kendes først, når der er indgået en kontrakt.

Indstilling:

at administrationen bemyndiges til at udarbejde det detaljerede udbudsmateriale og gennemføre udbuddet



Dokumentnr. 19/00002-52
Sagsbehandler Lotte Stensberg

Sagsgang

Mødedato

Bestyrelsen for Sydtrafik 2018-2021

28-01-2020

ANALYSE AF SYDTRAFIKS REGIONALE RUTER

Sagsfremstilling:

I forbindelse med Sydtrafiks Trafikplan 2018-22 blev det aftalt, at Sydtrafik i løbet af trafikplanperioden skulle gennemgå og optimere alle regionale ruter på baggrund af de nye rejsekortdata og realtidsdata, som Sydtrafik nu har adgang til.

Til køreplansskiftet i sommeren 2020 påbegyndes optimeringen. Processen for optimeringsarbejdet er aftalt med administrationen i Region Syddanmark.

I første omgang har Sydtrafik identificeret en række "tynde ture", hvor der over et helt køreplanår har været under 5 passagerer i gennemsnit pr tur. Disse ture er hverken økonomisk eller miljømæssigt bæredygtige og påtænkes nedlagt ved køreplansskiftet 28. juni 2020 (se vedlagte bilag: "Forslag til nedlæggelse af regionalt finansierede ture"). Listen omfatter i alt 370 ugentlige ture, der bør udgå af køreplanen, fordi der er alt for få passagerer med. I gennemsnit har der været 1,92 passagerer pr tur. Ved nedlæggelsen af de 370 ture vil Sydtrafik på årsplan reducere med 13.620 timers buskørsel og spare miljøet for udledning af over 500 ton CO₂. Efter nedlæggelsen af de tynde busture, vil Sydtrafik stadig tilbyde 246.222 timers regional buskørsel årligt. Med reduktionen påvirkes 1,1 % af de påstigninger der i dag foretages på regionale ruter, mens der spares 8,4% af nettoudgifterne til regional buskørsel.

I løbet af december 2019 har Sydtrafik orienteret de daglige kontaktpersoner i de 11 kommuner samt alle Sydtrafiks vognmænd om de påtænkte nedlæggelser af ture. Vognmændene har haft mulighed for frem til medio januar 2020 at komme med eventuelle bemærkninger. Pr. 14/1 har vi modtaget tilbagemeldinger fra 4 af Sydtrafiks 5 vognmænd. Langt de fleste tilbagemeldinger bakker op om, at der er få passagerer på de udpegede ture, og at det giver mening at nedlægge turene. På enkelte ture melder chaufførerne, at de oplever flere rejsende, end hvad der kan ses af Sydtrafiks passagerdata. Det drejer sig særligt om rejsende på DSB billet-produkter, der eksempelvis er militærkort, DSB Pendlerkort og andre DSB pap-produkter samt DSB mobilbilletter. På baggrund af meldingerne fra vognmændene vil Sydtrafik på visse ture lave manuelle passagertællinger og her ud fra i samråd med administrationen i Region Syddanmark tilrette listen over ture, der nedlægges til sommeren 2020.

Kolding Kommune har desuden sendt Sydtrafik en mail med opfordring om, at alle

nuværende afgang på rute 166 fastholdes, da ruten er den eneste direkte kollektive trafikforbindelse mellem Kolding og Danmarks næststørste lufthavn, Billund Lufthavn. I Sydtrafiks forslag til nedlæggelse af regionalt finansierede ture peges på 4 ture i hver retning hverdage, 3 ture i hver retning på lørdage, 2 ture i hver retning på søndage. De ture, der påtænkes nedlagt på 166 har i gennemsnit 1,73 passagerer. Ved nedlægning af de påtænkte ture på 166 vil Kolding og Billund fortsat være forbundet med 12 ture i hver retning hverdage, 6 ture i hver retning på lørdage, 6 ture i hver retning på søndage.

Yderligere optimeringer til sommeren 2021

Sideløbende med saneringen af "tynde ture" har Sydtrafik påbegyndt en grundig analyse af alle regionale ruter, hvor det undersøges, om der bør gennemføres større ændringer på ruterne for at sikre bedst mulig betjening indenfor de økonomiske rammer. Analysen vil have fokus på effektivisering og udvikling af ruter, så de kan blive attraktive for så mange passagerer som muligt og opnå en (i forhold til rutetypen) god dækningsgrad. Denne omlægning kan indeholde ændret betjeningsomfang (hverdage/weekend), ændret ruteføring og ændring i antal afgang m.v.

I januar og februar 2020 er Sydtrafik (i samarbejde med regionens administration) i dialog med de daglige kontaktpersoner i de 11 kommuner om hvilke større ændringer, der overvejes i den enkelte kommune. Kommunerne har således mulighed for at bidrage med supplerende administrative input, inden Sydtrafik den 25/3 2020 skal fremlægge forslag til større ændringer på regionale ruter for Region Syddanmarks udvalg for regional udvikling. Sydtrafik vil herefter anbefale Region Syddanmark at sende forslag til større ændringer i politisk høring i kommunerne i april-maj 2020 forud for en endelig behandling i udvalg for regional udvikling den 8/6 2020

Eventuelle større ændringer forventes at kunne gennemføres til køreplansskiftet i sommeren 2021.

Målopfylldelse ift. visionen:

Intet.

Lovgrundlag:

Intet.

Økonomi:

Intet.

Indstilling:

- at bestyrelsen tager orienteringen om nedlæggelse af ture til sommeren 2020 til efterretning
- at bestyrelsen drøfter om proces for yderligere optimeringer til sommeren 2021 kan godkendes



Dokumentnr. 19/00002-47
Sagsbehandler Lars Berg

Sagsgang

Mødedato

Bestyrelsen for Sydtrafik 2018-2021

28-01-2020

PRÆSENTATION AF COWI RAPPORT "KOLLEKTIV TRAFIK I YDEROMRÅDER"

Sagsfremstilling:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har bedt Cowi om at lave en rapport om 2 forhold i den kollektive trafik. For det første en analyse af den kollektive trafik i yderområderne, herunder hvilke muligheder, der ses fremadrettet for at støtte mobiliteten i yderområderne med kollektive trafiktilbud. For det andet en evaluering af, hvilke effekter den statslige pulje "Pulje til forbedring af den kollektive trafik i yderområderne" har haft for forbedringer af den kollektive trafik i yderområderne. Rapporten blev udgivet i oktober 2019.

Store dele af geografien i Sydtrafiks område er at betragte som yderområder og rapporten har derfor stor relevans for, hvorledes vi i Sydtrafik skal tænke den kollektive trafik ind i vore yderområder.

Cowi er derfor inviteret til at komme på bestyrelsesmødet for at præsentere rapporten og dennes resultater. Punktet skal ses som en god inspiration til hvad, der eventuelt kan tænkes af nye muligheder for at bidrage til at sikre mobiliteten for de borgere, der er bosat i yderområderne.

Der er afsat 1 time til fremlæggelse og drøftelse.

Målopfyldelse ift. visionen:

Fokusområdet "Behovsstyret betjening" indeholder aktiviteter for, at der skal tænkes i nye muligheder for at bidrage til mobiliteten på landet. Denne drøftelse ses som et bidrag hertil.

Lovgrundlag:

Ingen.

Økonomi:

Umiddelbart ikke noget.

Indstilling:

- at bestyrelsen drøfter rapporten, resultaterne og eventuelle nye tiltag ud fra Cowis oplæg.



Dokumentnr. 19/00002-50
Sagsbehandler Ulla Grosmann

Sagsgang

Mødedato

Bestyrelsen for Sydtrafik 2018-2021

28-01-2020

SAGER TIL ORIENTERING

Sagsfremstilling:

- Brugerpanel (pilotprojekt i Esbjerg)
- Orientering om markedsdialog i forbindelse med alternative drivmidler
- MaaS rapport fra Deloitte

Indstilling:

Tages til efterretning.



Dokumentnr. 19/00002-49
Sagsbehandler Ulla Grosmann

Sagsgang

Bestyrelsen for Sydtrafik 2018-2021

Mødedato

28-01-2020

EVENTUELT

Følgende drøftedes: