



Dagsorden

Dagsorden

98/23 Godkendelse af dagsorden	3
99/23 Budgetopfølgning nr. 2 2023	4
100/23 Opsamling på deltagelse i UITP 2023	91
101/23 Forslag til mødeplan for 2024	164
102/23 Sager til orientering	166
103/23 Eventuelt	177
104/23 Godkendelse af referat	178



Dokumentnr. 21/04091-174
Sagsbehandler Ulla Grosmann

Sagsgang

Mødedato

Bestyrelsen for Sydtrafik 2022-2025

15-09-2023

GODKENDELSE AF DAGSORDEN

Indstilling:

at dagsordenen godkendes



Dokumentnr. 23/03479-1
Sagsbehandler Jannie Bro Klockmann

Sagsgang

Mødedato

Bestyrelsen for Sydtrafik 2022-2025

15-09-2023

BUDGETOPFØLGNING NR. 2 2023

Sagsfremstilling:

Det samlede finansieringsbidrag til Sydtrafik udgør i denne budgetopfølgning 835,3 mio.kr., hvilket er et fald på 11,9 mio. kr. i forhold til budgetopfølgning nr. 1 2023.

Finansieringsbidraget til offentlig servicetrafik falder med 11,0 mio. kr., hvilket er fordelt med et fald vedrørende busdriften på 10,6 mio. kr., mens åben flextrafik og handicapkørsel falder med 0,4 mio. kr.

Finansieringsbidraget til kommunale/regionale kørselsopgaver falder med 0,9 mio. kr., hvilket skyldes fald i bidrag vedrørende siddende patientbefordring.

Finansieringsbidrag	B.opf. nr. 2 2023	B.opf. nr. 1 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
(I 1.000 kr.)				
I alt, offentlig servicetrafik	602.276	613.312	626.590	573.753
I alt, kommunale/regionale kørselsopgaver	233.071	233.905	236.695	218.389
Finansieringsbidrag i alt	835.347	847.217	863.286	792.141

Finansieringsbidraget til bus falder med 10,6 mio. kr. i forhold til budgetopfølgning nr. 1 2023, hvilket dels skyldes et fald i indtægterne på 1,3 mio. kr. og dels et fald i udgifter på 11,9 mio. kr.

Fald i indtægterne skyldes primært udviklingen i indtægten fra ungdomskort, som ikke nåede det forventede niveau i 2. kvartal 2023.

Busdriftens udgifter påvirkes positivt af faldende omkostningsindeks. I forhold til budgetopfølgning nr. 1 2023 betyder det et forventet fald i omkostningsniveauet på 11,5 mio. kr. Reguleringen er primært påvirket af faldende energipriser, som dog modvirkes af stigende løn, forbrug og renter. Derudover påvirkes busdriftens udgifter af en stigning i køreplantimer på 1.000 timer, svarende til en stigning i udgiften på 0,6 mio. kr. Busdriftens andel af fællesadministration falder med 0,9 mio. kr. i forhold til budgetopfølgning nr. 1 2023.

Det samlede finansieringsbidrag til Flextrafik udgør 311,7 mio. kr., hvilket er et fald på 1,3 mio. kr. i forhold til budgetopfølgning nr. 1 2023.

Flextrafikens udgifter påvirkes ligeledes af faldende omkostningsindeks. Flextrafikken indekseres efter omkostningsindekset, som i forhold til sidste budgetopfølgning bidrager med et forventet fald i omkostningsniveauet på 1,4 mio. kr.

Der er i denne budgetopfølgning ca. 7.500 færre rejser end budgetopfølgning nr. 1 2023, fordelt på 4.500 færre rejser i offentlig servicetrafik (åben flextrafik og handicapkørsel) og 3.000 færre rejser for de kommunale og regionale kørselsopgaver (siddende patientbefordring)

og kommunal visiteret kørsel). Dette svarer til ca. 1% færre rejser, som modsvares af et svagt stigende omkostningsniveau.

For en mere detaljeret gennemgang af udviklingen inden for de enkelte forretningsområder henvises til bilag Budgetopfølgning 2 2023.

Offentlig servicetrafik

Busdrift	B.opf. nr. 2 2023	B.opf. nr. 1 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
(I 1.000 kr.)				
Indtægter	-232.027	-233.277	-241.656	-251.791
Udgifter	725.296	737.152	763.586	721.310
Finansieringsbidrag i alt	493.269	503.875	521.930	469.518

Tog	B.opf. nr. 2 2023	B.opf. nr. 1 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
(I 1.000 kr.)				
Indtægter	0	0	0	0
Udgifter	19.634	19.633	20.236	17.863
Udgifter finansieret af direkte tilskud fra Trafikstyrelsen	-1.101	-1.101	-1.022	-1.225
Finansieringsbidrag i alt	18.533	18.532	19.214	16.638

Åben flextrafik	B.opf. nr. 2 2023	B.opf. nr. 1 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
(I 1.000 kr.)				
Indtægter	-12.288	-12.164	-12.047	-11.430
Udgifter	39.896	39.996	37.863	39.680
Forventet COVID-19 kompensation	0	0	0	0
Finansieringsbidrag i alt	27.609	27.832	25.816	28.250

Handicapkørsel	B.opf. nr. 2 2023	B.opf. nr. 1 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
(I 1.000 kr.)				
Indtægter	-9.764	-9.790	-9.834	-8.517
Udgifter	60.738	60.970	58.122	56.270
Forventet COVID-19 bidrag	0	0	0	0
Finansieringsbidrag i alt	50.973	51.181	48.289	47.754

Investering, finansiering og hensættelser	B.opf. nr. 2 2023	B.opf. nr. 1 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
Bidrag i alt	11.892	11.892	11.341	11.592

I alt, offentlig servicetrafik	B.opf. nr. 2 2023	B.opf. nr. 1 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
Indtægter	-254.079	-255.231	-263.536	-271.739
Udgifter	858.494	870.682	891.148	846.716
Udgifter finansieret af direkte tilskud	-1.101	-1.101	-1.022	-1.225
Finansieringsbidrag i alt	603.314	614.350	626.590	573.753

Kommunale/regionale kørselsopgaver

Kommunal visiteret flextrafik	B.opf. nr. 2 2023	B.opf. nr. 1 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
(I 1.000 kr.)				
Indtægter, dækkes direkte af kommune/region				
Udgifter	28.438	28.317	23.347	25.006
Forventet COVID-19 kompensation	0	0	0	0
I alt, betaling*	28.438	28.317	23.347	25.006

* Fuldt ud finansieret af de pågældende kommuner og indgår i byrdefordelingen

Siddende patientbefordring	B.opf. nr. 2 2023	B.opf. nr. 1 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
(I 1.000 kr.)				
Indtægter, dækkes direkte af kommune/region				
Udgifter	204.633	205.588	213.348	193.383
Forventet COVID-19 kompensation	0	0	0	0
I alt, betaling*	204.633	205.588	213.348	193.383

* Fuldt ud finansieret af Region Syddanmark og indgår i byrdefordelingen

I alt, kommunale/regionale kørselsopgaver	B.opf. nr. 2 2023	B.opf. nr. 1 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
(I 1.000 kr.)				
Indtægter, dækkes direkte af kommune/region	0	0	0	0
Udgifter	236.076	236.911	236.695	218.389
I alt, betaling	236.076	236.911	236.695	218.389

Finansieringsbidrag	B.opf. nr. 2 2023	B.opf. nr. 1 2023	Budget 2023	Regnskab 2022
(I 1.000 kr.)				
I alt, offentlig servicetrafik	602.276	613.312	626.590	573.753
I alt, kommunale/regionale kørselsopgaver	233.071	233.905	236.695	218.389
Finansieringsbidrag i alt	835.347	847.217	863.286	792.141

Målopfyldelse ift. visionen:

Aktiviteter er planlagt med udgangspunkt i bestyrelsens vision og fokusområderne i Trafikplan og strategiplan.

Lovgrundlag:

Budgettet er udarbejdet i henhold til Sydtrafiks vedtægt (standardvedtægten i henhold til Lov om Trafikselskaber), til bestemmelserne om §60 selskaber og gældende lovgivning og retningslinjer, der er fastlagt af Indenrigs- og Boligministeriets Budget og Regnskabssystem for kommuner.

Økonomi:

Der henvises til bilag Budgetopfølgning nr. 2 2023.

Indstilling:

at budgetopfølgning nr. 2 2023 tages til efterretning og sendes til kommuner og region i Sydtrafiks område.

-



Dokumentnr. 23/03393-1
Sagsbehandler Michael Aagaard

Sagsgang

Mødedato

Bestyrelsen for Sydtrafik 2022-2025

15-09-2023

OPSAMLING PÅ DELTAGELSE I UITP 2023

Sagsfremstilling:

UITP (Union Internationale des Transports Publics) arrangerer hvert andet år en global konference om kollektiv trafik. Fra 5.-7. juni 2023 deltog Sydtrafiks bestyrelse og chefteam i årets UITP-konference i Barcelona, som løb fra 5. juni til 8. juni. Konferencen er verdens største om kollektiv trafik og havde deltagelse af 2.700 personer fordelt på 110 lande.

Udover oplæg og paneldiskussioner med fagfolk og specialister fra hele verden huser UITP-konferencen et kæmpe udstillingsområde, hvor en række forskellige leverandører og aktører fremviser de nyeste tendenser og innovationer i sektoren.

UITP udgiver en officiel opsamlingsrapport på engelsk med overordnede temaer fra konferencen. Rapporten "Wrap Up Report – 2023 UITP Summit" er vedlagt som bilag.

Set med Sydtrafik-briller er den overordnede konklusion fra deltagelsen i konferencen, at de opgaver og udfordringer, den kollektive trafik aktuelt står overfor andre steder i verden, er meget genkendelige, men også at vi i Sydtrafik og i Danmark generelt er langt med udvikling og strategier, der møder udfordringerne og fremmer bæredygtige og sammenhængende mobilitetsløsninger til gavn for samfundet.

Indtryk fra konferencen

Bus

Attraktiv kollektiv trafik

Der var generelt fokus på, hvordan man vinder kunderne tilbage i den kollektive trafik. Her blev der bl.a. peget på:

- Indretning af faciliteter knyttet til både det fysiske rum, - herunder på stoppesteder og i busserne, f.eks. gennem kunst at gøre det attraktivt at anvende kollektiv trafik.
- Fleksibel billettering/betalingsmetode som mulighed for at understøtte/muliggøre MaaS

Billettering

På messen blev der præsenteret flere løsningsforslag på billetteringsløsninger. Konklusionen på dette felt er, at Danmark (RK/RP) med Rejsebillet og Nationalt rejsekort på flere fronter

er godt med i forhold til digitale løsninger. På den ikke-digitale-front har vores "sammenligningslande" samme udfordring, som vi står overfor i Danmark.

- Der arbejdes fra flere sider på at koble mange forskellige transportydelser sammen for brugerne i en samlet regning (Account Based Ticketing ,ABT)
- Flere leverandører af trafikskabs- og landeafhængige billetteringssystemer
- Opmærksomhed ikke kun på indtægtsdelingsproblemtikker, men også hæftelsesproblemstillinger i systemer, hvor kunden betaler for en samlet rejse og flere transportformer indgår.
- I en digitaliseret billetterverden er udfordringen, at de ikke digitale løsninger kræver fysisk udstyr i busserne. Flere pegede på, at det er omkring 10% af kunderne, der efterspørger en kontantløsning.
- Billettering baseret geolokation (gps data)
- Eksempel på udvikling af et ungdomskort, der både anvendes som billet til offentlig transport, elløbehjul, adgangskort til universitet, lånerkort på biblioteket
- Capping som midler til at vinde kunderne tilbage. Ved capping sættes der en maksimal pris for hvad der skal betale for at rejse i et bestemt område, uafhængigt af antal dage. Bruges f.eks. i London på Oyster card.

Planlægning

Teknologi i forhold til køreplanlægning, - herunder data til udarbejdelse af køreplaner - er i Danmark/Sydtrafik analog med den teknologi/metode, man benytter i store dele af verden. Generel ruteplanlægning i Sydtrafik adskiller sig ikke fra den praksis, der udøves andre steder i verden. Når der udarbejdes nye rutenet i større byer verden over, ligner det i hovedtræk dét, vi gør i Sydtrafik.

En pointe fra en oplægsholder var, at teknologien ikke kan erstatte, at der også er blik for tilstedeværelse i den "virkelige verden". At "se og mærke" virkeligheden "derude" er derfor også vigtig for den mest optimale planlægning. Når vi i dagligdagen arbejder med planlægningen, bruges data, som indsamles via realtidsobservationer. Det er et meget vigtigt værktøj til at sikre, at vi kan lave den bedste og mest pålidelige køreplan. Data bruges i vid udstrækning både i udlandet og ved Sydtrafik.

Interessant var det, at flere større byer andre steder i verden har succes med at få køreplanerne kortet ned i tid, uden at køre stærkere, simpelthen ved at implementere busprioritering, noget Sydtrafik har talt med flere kommuner om, men som indtil nu ikke rigtig er blevet udfoldet i kommunerne.

Generelt er vi godt med i Sydtrafik, men der kan være overvejelser om flere værktøjer til at opnå så effektiv planlægning som muligt:

- Nogle virksomheder arbejder med mere automatiseret ruteplanlægning baseret på realtidsdata. Der er et krav om mere end 100.000 observationer. Sydtrafik har opsamlet mange data så, det er en overvejelse værd at prøve at arbejde med dette (= brug af Machine Learning).
- Værktøjer målrettet vognmænd, der kan bidrage til f.eks. en effektiv og hurtig tilpasning af bemandingsplaner ved sygdom, og effektiv overvågning af udstyr, materialer og brændstof.

Digitale skærme

Der er sket en betydelig udvikling af skærme både ude i "landskabet" og i busserne. Der er stort fokus på skærme med fokus på lav vedligeholdelse, bedre solceller/batterier.

BI (Business Intelligence)

Her var der ikke så meget nyt. Det vi gør, er også det andre gør. Et australsk firma benyttede data til at forudsige belægningen i busserne, men det er stadig ikke et realtidsbillede af, hvordan det rent faktisk ser ud i den virkelige verden, men en forventet belægning. (Netbi.com.au)

Flextrafik og anden behovsstyret mobilitet

Flere steder i verden arbejdes der med at lade behovsstyret kørsel supplere den traditionelle rutebaserede transport med bus og tog på tider og steder, hvor der er for få passagerer til at opretholde de faste linjer. Der kan på globalt plan i grove træk identificeres 3 hovedtyper efter graden af regulering og formalisering:

- Behovsstyret transport via PTO (trafikselskab) baseret på udbud, kontrakter, professionelle chauffører osv.
 - De løsninger, der blev præsenteret, svarer nogenlunde til åben flextrafik. Det er dog relativt enkeltstående tilbud i en bestemt geografi, som ikke er sammenkoblet og koordineret med visiteret kørsel, som flextrafikken i Danmark. Det giver en mindre effektiv drift, som er sværere at skalere op og udvide til andre områder.
- Samkørsel og delemobilitet typisk via app og baseret på private chauffører
 - Der blev præsenteret eksempel fra Toronto, hvor det lokale trafikselskab har nedlagt en buslinje og i stedet lavet aftale med Uber om at bruge selskabets tjenester UberTransit og UberPool til transport til og fra forstaden Innisfill. Resultatet er billigere transport, der er bedre tilpasset borgernes behov.
 - Sydtrafik har i flere år foreslået, at trafikselskaberne får hjemmel til at lave mere faste aftaler med danske samkørselstjenester, som fx NaboGo og Ta'Med (FDM), for at kunne gøre tilsvarende forsøg. Senest har vores fælles forening Trafikselskaberne i Danmark medtaget det som et af fire forslag fra trafikselskaberne til styrkelse af mobiliteten i landområder ([Styrket mobilitet i landområderne – Trafikselskaberne](#)). Det forventes at forslaget kommer til at indgå i det af regeringen nedsatte Ekspertudvalgs arbejde.
- Uformel mobilitet hvor private via mund-til-mund, sociale medier o.l. aftaler transport evt. mod betaling
 - Mest udbredt i det globale Syd, og ikke så relevant i en dansk kontekst.

Selvkørende teknologi

De konkrete projekter, der blev præsenteret fra forskellige lande, er generelt fortsat i en afprøvningsfase og satser på driftsløsninger, som sikrer en eller anden form for 'beskyttet miljø' eller egen vognbane.

Efter konferencen har man dog i nyhedsmedierne kunnet læse, at der medio august 2023 er givet tilladelse til at førerløse taxier nu kan operere i San Francisco uden de restriktioner, der tidligere har været gældende (bl.a. begrænsninger på tid og sted). De kan dermed tilbyde deres transportservice på lige fod med traditionelle taxiselskaber og appbaserede tjenester som fx Uber.

Målopfyldelse ift. visionen:

Ingen bemærkninger

Lovgrundlag:

Ingen.

Økonomi:

Intet.

Indstilling:

at opsamling på deltagelse i UITP 2023 tages til efterretning



Dokumentnr. 21/04091-180
Sagsbehandler Ulla Grosmann

Sagsgang

Mødedato

Bestyrelsen for Sydtrafik 2022-2025

15-09-2023

FORSLAG TIL MØDEPLAN FOR 2024

Sagsfremstilling:

Målopfyldelse ift. visionen:

I henhold til bestyrelsens forretningsorden afholdes der ordinære møder på forud fastsatte dage. Der er ikke fastlagt et givet antal.

Nedenstående datoer foreslås til afholdelse i 2024:

- 23. februar 2024 kl. 9.00-12.00
- 3. maj 2024 kl. 9.00-12.00
- 21. juni 2024 kl. 9.00-12.00
- 20. september 2024 kl. 12.00-15.00
- 13 december 2024 kl. 9.00-12.00

Derudover foreslås afholdelse af repræsentantskabsmøde den 13. december 2024 kl. 12.00.

- Strategidag med bestyrelsen den 12. marts 2024 – nærmere følger.

Indstilling:

at mødeplan for 2024 godkendes



Dokumentnr. 21/04091-175
Sagsbehandler Ulla Grosmann

Sagsgang

Mødedato

Bestyrelsen for Sydtrafik 2022-2025

15-09-2023

SAGER TIL ORIENTERING

Sagsfremstilling:

- Kundetilfredshedsmåling 2023 - bus
- Opstart af Flextrafiks 8. udbud
- Gratis Plustur med ungdomskort
- Udbud og opsætning af lynladere ved centrale sygehusenheder
- Præsentation af Rejsebillet

Indstilling:

Tages til efterretning.



Dokumentnr. 21/04091-176
Sagsbehandler Ulla Grosmann

Sagsgang

Mødedato

Bestyrelsen for Sydtrafik 2022-2025

15-09-2023

EVENTUELT



Dokumentnr. 21/04091-177
Sagsbehandler Ulla Grosmann

Sagsgang

Bestyrelsen for Sydtrafik 2022-2025

Mødedato

15-09-2023

GODKENDELSE AF REFERAT