



BORNHOLMS
R E G I O N S K O M M U N E

BAT – Strategi- og udviklingsplan 2021- 2026

En 5-årig plan for hvordan BAT skal udvikles



BAT, November 2021

1. Indledning	3
2. Pejlemærke	3
3. Udviklingsstrategi for BAT	3
3.1. Organisationen BAT	3
3.2. Udvikling af køreplan	4
3.3. BAT's mobilitetsplan	5
3.4. Busflåden	7
3.5. Digitalisering - Billetsystem	8
3.6. Øvrig digitalisering	9
4. Handlings- og projektplan	11
4.1. Handleplan for udviklingsprojekter i BAT	13
4.2. Overordnet handleplan	15

1. Indledning

Dette dokument beskriver strategien for udviklingen af BAT de kommende 5 år. Der sættes et pejlemærke for hvad BAT står for i 2026.

Dertil er beskrevet handleplaner og økonomiske overblik over de nødvendige investeringer. Handleplanerne er suppleret med tidsplaner for implementering af strategierne.

2. Pejlemærke

Strategiens pejlemærke er:

Pejlemærke.

”BAT er øens grønne trafikselskab, med en mobilitetsplan der sikrer grøn transport til skole, uddannelse, arbejde, fritids og kulturaktiviteter. Samtidig udgør BAT en integreret del af den samlede mobilitet på Bornholm, der gør det attraktivt at bosætte sig og være turist på hele øen. Dertil er BAT en aktiv del af BRK, der sørger for transport af de øvrige centres borgere til dagtilbud, læge og andre tilbud.”

Pejlemærket er den retning BAT skal udvikle sig i, og denne strategi- og udviklingsplan underbygger hvorfor og hvordan BAT opfylder pejlemærket.

3. Udviklingsstrategi for BAT

Det er nødvendigt at sætte en strategi op for hvordan BAT skal udvikles. Implementering af en strategi og udviklingsplan, er det en stor udfordring, der kræver en organisation der fungerer, når strategien skal omsættes til handling.

Pejlemærket er sat og for at nå dette pejlemærke over en 5-årig periode, skal der sættes strategier op for.

- Organisationen BAT
- Udvikling af køreplanen
- BAT's mobilitetsplan
- Busflåden
- Digitalisering

Hvert af de ovenstående områder vil i det følgende have sin egen strategi beskrevet og der skal løbene udarbejdes en handleplan – eller flere for hvert af områderne

3.1. Organisationen BAT

Udviklingsstrategi for organisationen BAT er hvordan organisationen styrkes til at varetage de opgaver der ligger. BAT har til hensigt at forbedre intern- og ekstern kommunikation, processer og procedurer.

Målsætning

BAT's administration – Trafikselskab, Drift og Kørselskontor skal være en attraktiv arbejdsplads med godt arbejdsmiljø. Arbejdsopgaverne skal løses i tæt samarbejde mellem afdelingerne, både internt i BAT men også på tværs af BRK. Der er optimeret på processer og procedurer, så kvaliteten af arbejdet er højt.

3.1.1. Hvordan indfries målsætningen:

Der er startet et internt projekt op i BAT, der arbejder på at styrke kommunikation og samarbejde på tværs. Projektet er startet op i BAT i foråret 2021.

Årsagen til at projektet er startet op, er at BAT ønsker at styrke kommunikationen, både internt og eksternt.

For at styrke kommunikationen og optimere processer og procedurer, kræves en handlingsplan og et større arbejde. Arbejdet er i gang og strategi og handleplaner for projektet er i gang efter en klart defineret handleplan.

Der er sat 1 år af til at gennemføre projektet. Når projektet er gennemført, forventes det at BAT har de organisatoriske kræfter til at gennemføre handleplanerne på de øvrige strategipunkter.

3.1.2. Økonomi

Projektet forventes at kunne gennemføres uden ekstra omkostninger, udover egne personalemæssige ressourcer.

3.2. Udvikling af køreplan

BAT kører på første år på en ny helårskøreplan. BAT betragter den nye køreplan som et fundament, der løbende skal udvikles på og tilpasses. For at sikre en god evaluering og løbende tilpasning af køreplanen, er det nødvendigt med en god og konstruktiv dialog mellem Brugerråd, BAT og NMU. For at have et godt datagrundlag for evaluering og tilpasning, er det nødvendigt med valide trafiktællinger. Der har hidtil været få trafiktællinger og der mangler en mulighed for dialog omkring køreplan kontra de behov der er for kørsel.

3.2.1. Målsætning

BAT udvikler løbende på at forbedre køreplanen, så den lever op til den økonomiske ramme der er sat, men samtidig følges trafikmønstrene og analyseres, så BAT kan indgå i konstruktiv dialog med det politiske udvalg om hvordan midlerne udnyttes bedst muligt.

3.2.2. Hvordan arbejdes der med køreplanen i dag:

I december 2020 blev den nye helårskøreplan godkendt politisk og tiden herefter er gået med at implementere denne. Køreplanen er ny, i forhold til at det er en helårsplan, og skal være det fundament for fremtidige optimeringer, ændringer og andet.

Samtidig med køreplanen trådte i kraft, skiftede BAT udkørselssted fra Remisen til Industrivej. Derfor er der flere faktorer i at udvikle køreplanen – Dels den økonomiske ramme – dels at det er en helårsplan og dels de fysiske rammer omkring at holde en køreplan.

Da det er en helårsplan, så betyder det, at der ikke er deciderede køreplansskift i sommerperioden. Det kaldes sommerkørsel, men kan være en udfordring for vagtsætningen.

Der skal være et køreplansskift årligt – det er ikke kun i forhold til ændringer i forhold til kørslen, men også i forhold til overenskomsten for chauffører. Køreplansskiftet er i 2021 sat til den sidste søndag i januar – og det bliver fastholdt fremadrettet, at BAT har køreplansskift der.

Det forventes at ændringerne i køreplanerne i de kommende år bliver mindre – og vil kunne håndteres uden de store organisatoriske udfordringer

3.2.3. Metoder til udvikling af køreplan

Trafiktællinger er meget tungt og tidskrævende administrativt. Dertil er der ikke foretaget mange trafiktællinger de seneste år. Det er nødvendigt at følge med i hvordan passagererne rejser – så trafiktællinger, eller andre værktøjer er nødvendige for at analysere – og evaluere på køreplanen.

Derfor skal der indføres hyppigere trafiktællinger og BAT er ved at teste et digitalt tællesystem. Det vil give hyppigere trafiktællinger og mulighed for at gå i dybden på ruter, tidspunkter og andre relevante parametre for at analysere transportbehovene.

Trafiktællinger er kvantitative analyser og er gode til at belyse kapacitetskravene. I forhold til at måle på andre parametre, vil det være nødvendigt at gennemføre kvalitative undersøgelser. Gerne i samarbejde med brugerråd og andre interessenter.

For at få fuld udnyttelse af datagrundlaget, vil det være nødvendigt at BAT er mere aktiv i at afsøge kundegrundlagene. Brugerrådet består af uddannelsesinstitutioner, turist organisationer, ældreråd og passagerforeningen. Der mangler input fra bl.a. virksomhederne og de unge, som anvender den kollektive transport. En inddragelse af disse grupper vil kunne skaffe flere brugere til BAT – men det vil kræve en tilpasning af køreplanen.

3.2.4. Økonomiske konsekvenser.

Projektet i sig selv er stort set omkostningsneutralt. Den digitale tællefunktion er udviklet i fællesskab med andre trafikselskaber og derfor er investeringen lav. Eventuelle optimeringer på køreplanen forventes at være finansieret via omprioriteringer. Eventuelle besparelser forventes at kunne anvendes til andre projekter og optimeringer via omprioriteringer.

3.3. BAT's mobilitetsplan

Mobilitetsplanen er hjørnestenen i det pejlemærke der er sat op for BAT. Dels for at medvirke aktivt til den grønne omstilling, men også for at vinde passagererne tilbage efter corona.

BRK har en strategi for grøn mobilitet. BAT har været med i processen og ser sig som en naturlig del af BRK's grønne mobilitet. Arbejdet med grøn mobilitet har vist, at BAT har brug for en mobilitetsplan – og at mobilitet udvikles i tæt samarbejde med BRK og det øvrige Bornholm.

3.3.1. Målsætning

BAT har implementeret en CO2 reduktion i 2025 på 50% og en 100% CO2 reduktion i 2030, som en del af BRK's strategi for grøn mobilitet. BAT arbejder tæt sammen med andre transportformer for at sikre udvikling af en grøn mobilitet og gerne en fuld Mobility as a Service (MaaS) inden 2030.

BAT har en busflåde der er tilpasset de kørselsbehov og har udvidet produktporteføljen til også at indeholde Flextrafik og Plusture.

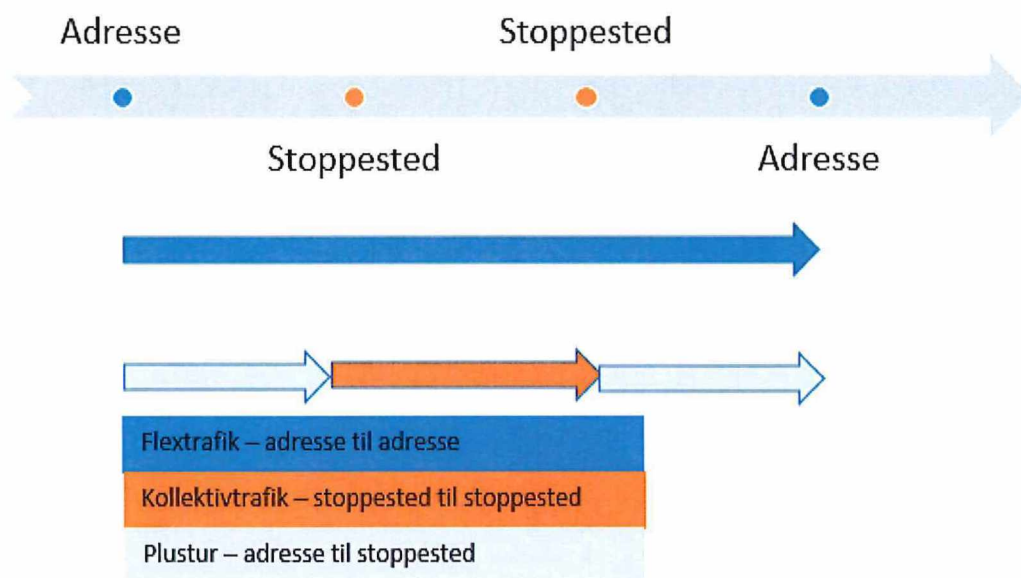
3.3.2. Mobilitetsformer i BAT

Strategien for grøn mobilitet har fastsat mål for CO2 reduktion allerede frem mod 2025. CO2 reduktionerne i BRK's strategi for grøn mobilitet er kun en del af BAT's mobilitetsplan. Da der ud over en grøn profil, også er en målsætning om at BAT skal vinde kunderne tilbage til den kollektive transport. Corona har sat et stort aftryk i omsætningen og derfor skal der tænkes nye veje for dels at vinde kunderne tilbage. Men også for at udnytte muligheden for at udvikle en mobilitetsplan, der integrerer til andre transportformer og ser frem mod Mobility as a Service (MaaS).

Som det er i dag, administrerer BAT's trafikselskab to typer af transport – rutetrafik fra stoppested til stoppested og Offentlig Service Kørsel, hvor borgere transporteres fra dør til dør. Servicekørsel er kun for borgere der er visiteret hertil. Der er et stort ønske blandt BAT's brugere og interessenter der gerne ser, at der indføres flextrafik på lige fod med de øvrige trafikselskaber i Danmark.

Ud over Flextrafik bør der også ses på transport fra adresse til stoppested – det som andre trafikselskaber kalder plusture. Ved plusture menes, at trafikselskabet varetager kørsel fra adresse til stoppested og fra stoppested til adresse.

De tre transportformer – Flextur, Bustur og Plustur



Figuren viser de tre transportformer i regi af den kollektive transport.

BAT anbefaler at der ses på alle tre transporttyper i en fremtidig mobilitetsstrategi. Samtidig skal der ses på integration mellem alle transportformer – Færge, fly, bus, bil, delebil, lejebil, cykler (egne og lejecykler), løbehjul etc. Den kollektive transport har tradition for at være isoleret fra de andre transportformer, med egne stationer og stoppesteder. Hvis BAT kommer til at tilbyde flere transportformer, skal der også ændres på trafikale knudepunkter, fremfor terminaler og stoppesteder. Det giver en bedre samlet mobilitet hvis flere transportformer /mobilitetstyper kan kobles sammen og integreres.

For at vinde passagererne tilbage til den kollektive transport er der landsdækkende tiltag. Disse er under udvikling og transportministeriet har sat fokus på disse tiltag. BAT vil tage dialogen med brugerråd og andre interessenter om tiltag for at vinde passagererne tilbage. I det arbejde skal der ikke kun fokuseret på hvad der kører og hvordan – der skal også ses på hvorfra der køres. BAT tilbyder én af flere mobilitetsformer og for at integrere til disse, er det vigtigt at tænke trafikale knudepunkter ind som en del af den offentlige trafik.

3.3.3. Busstørrelser

I arbejdet med en mobilitetsplan skal der også indgå analyser af kapaciteter på de forskellige typer kørsel. Disse analyser skal afdække behov for kapacitet på kørsel til og fra Campus/skole/arbejde – kørsel i sommerperioden og de tidsrum, hvor der primært køres for at sikre infrastrukturen. Hvis det arbejde viser,

at BAT bør have mindre busser til noget af kørslen, vil det have indflydelse på de kommende businvesteringer – uanset om der investeres i el- eller dieselbusser.

3.3.4. Økonomiske konsekvenser

Strategien for grøn mobilitet stiller krav til at BAT's flåde overgår til emissionsfrie drivmidler. Alt tyder på en elektrificering af flåden. Frem til 2026 forventes det at skulle skifte 10 busser i 2023 – foruden de allerede igangværende udskiftninger. Elbusser er noget dyrere end dieselbusser, så en opfyldelse af den grønne strategi vil kræve en større investering i busser. Investeringen er primært i busflåden og ladeinfrastruktur og de økonomiske konsekvenser er beskrevet i afsnit 3.4.

En ændring i kørselsformer vil have økonomiske konsekvenser.

3.4. Busflåden

BRK's grønne strategi sætter krav til BAT's busflåde. Busflåden i dag er ældre og et ekstra fokus på en fornyelse er nødvendig.

3.4.1. Målsætning

"BAT er øens grønne trafikselskab" – for at indfri den målsætning, er det nødvendigt at skifte til emissionsfri drivmidler. Forskningen siger på nuværende tidspunkt at el er fremtiden for den kollektive transport – hvilket de øvrige trafikselskaber i Danmark også bekræfter. BAT er det eneste trafikselskab der ikke har elbusser i drift, men der er 4 på vej til ibrugtagning slutningen af 2022.

Det er politisk vedtaget at BAT frem til 2025 skal bringe en politisk sag op, som skal finde en afklaring på hvordan busflåden udskiftes til emissionsfri drivmiddel i 2030. Heri ligger et større arbejde. Da der er planlagt en udskiftning af 10 busser i 2023, er det målet af skifte disse busser til elbusser.

3.4.2. Busflåden

For at imødekomme en CO2 reduktion på 50% i 2025 og en 100% CO2 reduktion i 2030, skal BAT's busflåde skiftes fra diesel til el. Der er i forvejen en rutine med udskiftning af busser, men mobilitetsplanen kan rykke på antal og størrelser på busser. Det fremtidige arbejde med mobilitetsplanen skal afdække behovet for antal og størrelser på de busser der skal investeres i for at imødekomme CO2 reduktioner og nye transportformer.

Der er et udbud på 4 elbusser "Projekt grøn buspulje" i gang og her er der indarbejdet infrastruktur for ladestander.

3.4.3. Busstørrelser

BAT's busflåde består udelukkende af ca. 13 meter lange busser med plads til ca. 90 passagerer og et flexareal med plads til cykler, barnevogne og kørestole. I en fremtidig plan for busflåden skal der ses på størrelsen af busserne og deres indretning. Den nuværende størrelse på busserne er god til myldretidskørsel, hvor der skal transporteres mange passagerer på kort tid. Men til de øvrige transportopgaver, skal mobilitetsplanen belyse de fremtidige behov for bussers størrelse og indretning.

3.4.4. Økonomi

Der er et igangværende projekt for de første 4 elbusser. Dette projekt skulle gerne finansiere etableringen af en grundlægningsinfrastruktur. For at imødekomme en fremtidig ladeinfrastruktur, vil det kræve en større investering i en strømforsyning. Det er ikke på nuværende tidspunkt klart om den samlede økonomi ved at skifte til eldrift er dyrere, billigere eller koster det samme som den nuværende busdrift. Strategien for grøn

mobilitet har skiftet til eldrift som mål, og brug af HVO diesel er dyrere og ikke helt CO2 neutralt. De økonomiske konsekvenser skal undersøges nærmere i projektet Busflåden.

3.4.5. Anbefaling af busser til den grønne omstilling

BAT anbefaler at arbejde videre med elbusser, uagtet der ikke er en referenceramme på regionalkørsel på el. HVO diesel vil kun kunne reducere med 85% CO2 udledning. Denne reduktion stemmer ikke overens med reduktionsmålene for strategien for grøn mobilitet, der går mod en 100% reduktion i 2030. Men, frem til der, kan HVO være en metode til at opnå hurtige CO2 reduktioner, men er en driftsudgift og vil derfor være fordyrende.

3.5. Digitalisering - Billetsystem

BAT mangler på digitalisering. Det er både i forhold til et mere elektronisk billetssystem, men også digitalisering til afdækning af kørselsmønstre, brændstofforbrug, service etc. BAT har realtid på noget af kørslen, men mangler de lokale ruter. Det forventes at være på plads i løbet af efteråret 2021.

Grundlæggende kan digitalisering i BAT inddeles i to dele: Det kundefvendte og resten. Der er naturligvis overlap på nogle af systemerne, men den store del i det kundefvendte er et nyt billetssystem. Både billetssystem til de ikke digitale borgere og til de andre.

3.5.1. Målsætning

BAT skal digitaliseres, så trafikselskabet har et digitaliseringsniveau, der gør attraktivt at anvende kollektiv transport. Derudover skal det være muligt at analysere på rejsemønstre, kapaciteter og andre parametre. Digitaliseringen skal være både kundefvendt i forhold til billetssystem og trafikinformation – og formidling af disse. Digitaliseringen skal også være vendt mod selskabet, så der er et solidt datagrundlag for at analysere behov, trends, kapaciteter og andre parametre der er vigtige i at sætte de bedste rammer op for den kollektive transport – og mobilitet som helhed.

3.5.2. Nyt billetssystem

Der har i foråret 2021 været en debat i den bornholmske dagspresse om at BAT skal på Rejsekortet. Dertil har der været en diskussion i medierne om salg af klippekort i busserne. Det fysiske salg af klippekort i busserne er politisk vedtaget at det er stoppet bl.a. grundet arbejdsmiljømæssige hensyn. Samtidig med at denne beslutning blev truffet, fik BAT til opgave at finde et nyt billetssystem.

BAT har set på flere systemer, der alle vil kunne fungere som billetssystem. I det fremtidige arbejde med at finde et billetssystem, vil der blive lagt vægt på tilgængeligheden for de billetprodukter BAT udbyder på alle BAT's platforme – kortsalgsteder, hjemmeside, webshop og app.

Her er muligheden for at BAT kommer på Rejsekortet relevant. BAT har haft møde med Rejsekortet og de er interesserede i at få BAT med på løsningen.

Desværre er tiden til at gå på rejsekortet ikke optimal. Den hardwareplatform systemet kører på nu står til udskiftning omkring 2025. Dertil kommer en periode på omkring 2 år til at skrive kontrakt og starte op. Der ligger en stor investering i at komme på Rejsekortet – og med den korte tidshorisont, er det ikke rentabelt at introducere Rejsekort de kommende år.

Derfor har BAT indikeret at indgå i et samarbejde med Rejsekort om at være TestØ på den teknologi, der skal erstatte den nuværende teknologi på rejsekort. Den nye teknologi forventes at være væsentlig mindre hardwarekrævende – sandsynligvis er det kun en app, der skal være installeret på brugernes smartphones. Det betyder samtidig, at rejsekortløsningen bliver mere digital end den er nu, og derfor svært at

argumentere for, at rejsekortet er en ikke digital løsning efter 2025. Derfor må resekort løsningen betragtes som en digital løsning efter 2025.

Opsummering på billetsystem

Det anbefales at foretage en afklaring om der er vilje og midler til at gå ind i et afklarende forløb med rejseplanen. Bornholm som TestØ er yderst relevant her, og ideen er præsenteret for Rejsekort, der har tillkendegivet at det kan være interessant arbejde videre med.

Rejsekortet vil ved overgangen til den nye teknologi kunne betragtes som en digital løsning. Dette kræver at der stilles andre billetteringsmuligheder til rådighed for de ikke digitale borgere.

BAT anbefaler at der arbejdes videre med Rejsekort som den fremtidige billetløsning. Uanset hvilken mulighed der vælges, anbefaler BAT et projektføreløb med stor involvering fra brugerråd og andre interessenter i et nyt billetsystem.

Vælges Rejsekort, vil BAT komme med på en national løsning. Her er der allerede nu et stort stykke arbejde i gang med at finde ud af hvilke billetprodukter der kan medvirke til at trække passagererne tilbage til den kollektive trafik. Verden ser anderledes ud efter COVID-19 – eksempelvis er et månedskort en dyr løsning for de der arbejder hjemmefra 2-3 dage om ugen. Hvis BAT kommer med på rejsekort, er der også adgang til de nyudviklede produkter.

Vælges rejsekort fra som billetsystem til BAT, så skal BAT selv udvikle produkter. Dette arbejde skal foregå i tæt samarbejde med brugergruppen og NMU.

BAT anbefaler at se på Rejsekort som den fremtidige billetløsning, hvis der er mulighed for et forsøgsprojekt. Dette bunder i et stort ønske blandt passagererne, samt en fordel i, at være med i en landsdækkende løsning.

Økonomisk konsekvens

Uanset om BAT skal på Rejsekort eller et andet system, så vil det kræve investeringer.

3.6. Øvrig digitalisering

Der er behov for en yderligere digitalisering af BAT. Disse løsninger er kort beskrevet nedenfor.

3.6.1. Hjemmeside

BAT har i juli 2021 foretaget en opgradering af hjemmesiden. Den nye hjemmeside overholder loven om webtilgængelighed, er mobilvenlig og der kan købes billetter der kan betales med kort. Den nye hjemmeside erstatter en hjemmeside der er mere end 10 år gammel. Hjemmesiden er en del af Trafikselskabernes It Samarbejde (TITSAM), hvilket betyder at der er flere selskaber til at drive, vedligeholde og videreudvikle på systemet. BAT har derfor en god platform til en fremtidssikret hjemmeside.

3.6.2. Appløsning

BAT har en app der er en integreret del af rejseplanen. Den er udviklet af samme virksomhed, der laver rejseplanens app, så appen har den styrke at den både fungerer som selvstændig app og som en del af rejseplanens app. Styrken i at være integreret i rejseplanens app er vigtig, men ikke altafgørende. BAT har

længe haft et ønske om at få appen til at fungere som kortholder for ungdoms- og andre periodekort. Desværre har arbejdet med udviklerne været besværlig og langtrukket

Dertil kommer at opgraderinger og funktionsforbedringer er svære og dyre. Derfor har BAT indledt et arbejde med at finde en alternativ løsning på en tidssvarende app.

BAT er inviteret af Fynbus og Sydtrafik til at indgå i et fællesskab med at få udviklet en app. Dette samarbejde er ved at starte op og BAT er gået med i en afklaring og kravspecificering indledningsvist. Hvis det viser sig at der er god synergi mellem selskaberne og der kan findes en appløsning der er fordelagtig for BAT, så vil det resultere i en fælles løsning.

3.6.3. Passagertællinger

BAT er via Titsam med i en gruppe der anvender en appløsning til realtid (kundeendt) og ruteforløb til chaufførerne. Denne appløsning har et stort potentiale og der er udviklet en funktion til fælles trafiktællinger. Der er to muligheder for passagertællinger – den ene er automatisk og er købt af Fynbus. Den anden er manuel, hvor chaufføren trykker tilgang og afgang ved hvert stoppested. Den første løsning er dyr og dertil kræves en speciel hardwarekonfiguration, som der ikke er i BAT's busser. Derfor er BAT ved at teste den manuelle løsning. Hvis det viser sig rentabelt, vil BAT investere i tællesystemet i 2022.

At kunne foretage passagertællinger på denne måde er en stor fordel for bedre at kunne vurdere kapacitet og frekvens på enkelte ruter, idet der kan sættes tællinger i gang på enkelte ruter og på udvalgte tidspunkter.

3.6.4. Systemer til drift og værksted

Driften har en døgnlog, hvor alle opkald til vagttelefonen registreres. Den løsning findes i dag i et Excel ark og det er en besværlig løsning. Der ønskes en løsning der integreres med BAT's digitale fejlmeldebog. Her findes også en liste over aktive chauffører og busser, så det er oplagt at arbejde videre på denne løsning.

Værkstedet har et stort forbrug af reservedele. For at holde reparationstiden så kort som muligt, købes hyppigt brugte reservedele ind til lager. For at sikre at disse reservedele sættes på den rigtige bus som udgift, er det vigtigt med et system der nemt kan håndtere dette.

3.6.5. Informationssystemer i busserne

I dag har chaufførerne en tablet til personligt brug. Fremadrettet kan BAT se at behovet for at have noget fastmonteret i busserne bliver større og større. Derfor er det nødvendigt at investere i tablets til busserne, der er tidssvarende og beregnet til at være fastmonteret i en bus.

Informationssystemet i busserne er meget sparsomt. Der vises klokkeslæt og hvilken takstzone bussen kører i. Et opgraderet informationssystem kan facilitere et væsentligt bedre informationsflow. Derfor bør et nyt informationssystem i busserne kunne forsyne passagererne med flere informationer om selve rejsen, er bussen rettidig eller forsinket, hvilken takstzone køres der i og sidst men ikke mindst. Der skal være *annoncering af næste stoppested*, dette gerne på skærm og højttaler, så svagtseende og ordblinde også nemt kan orientere sig på rejsen.

3.6.6. Digitale stoppestedstavler

BAT har enkelte digitale tavler, der viser hvilke ruter der kører, hvornår de afgår og hvorvidt bussen er forsinket. Disse tavler giver en ekstra god service, både i dagligdagen – men især også under sommerkørslen, hvor der er mange turister der bruger BAT. Dertil bruger chaufførerne meget tid på at hjælpe turister og andre med at informere om hvornår øvrige busser afgår fra stoppestedet. Den information bør være tilgængelig på de mest brugte stoppesteder og det er muligt at sætte skærme op

med den information. Skærmene kører delvist på solceller og batteri og koster ca. 20.000 pr. styk. BAT påtænker at montere disse på ca. 20 af de mest besøgte stoppesteder. Den samme information kan hentes via et opslag på rejseplanen – og derfor er der en mulighed for at formidle denne information via et link – eller en QR-kode.

Østermarie v. Torvegade

Linje Line	Til To	Afgang Departure
4	Svaneke via Østerlars	10.36 10.39
3	Rønne Havn (Bornholm)	11.28 11.29
3	Rønne Havn (Bornholm)	12.28
4	Svaneke via Østerlars	12.36
3	Rønne Havn (Bornholm)	13.28
4	Svaneke via Østerlars	14.43

3.6.7. Opsummering digitalisering

Der er et grundlæggende behov for at modernisere BAT og BAT's systemer. I forhold til at kunne følge passagerer, busser og billetbrug, er der meget få værktøjer at anvende, når de kommende trafikperioder skal planlægges.

En digitalisering, der bringer BAT på samme teknologiske niveau som de øvrige trafiksselskaber i DK vil være med til at skabe et fælles sprog og fuld udnyttelse af de muligheder der er til rådighed for at handle på de krav der stilles til den kollektive transport.

3.6.8. Økonomisk konsekvens på digitalisering.

Digitaliseringsprojekterne kræver investeringer. I det videre arbejde med digitaliseringsprojektet, vil de enkelte projekter blive fremlagt til politisk behandling.

4. Handlings- og projektplan

Strategien skal omsættes til handleplaner. Der er nogle forudsætninger der skal sættes for at handleplanerne kan defineres. Dertil kommer de enkelte temaers beskrivelse, der skal gennemføres, men hvad, hvordan og hvornår afhænger af den økonomiske ramme.

Rammen kan være den nuværende ramme, der fastholdes. Det vil sige at der ikke kan investeres meget før den oparbejdede gæld er afviklet – med mindre der kan findes effektiviseringer og omprioriteringer i driften. Dette kan også forekomme hver for sig.

Den optimale situation for BAT, vil være budgettilskud til dele, eller det hele. Dog er der temaer, der kan klares uden investeringer – eller med meget små investeringer. Her tænkes især på "organisationen BAT" – at få den effektiviseret og konsolideret som en integreret del af BRK.

Den efterfølgende handleplan er derfor i grove estimater og mere sat af som rammer for hvornår det er muligt – og om flere handleplaner kan afvikles samtidigt

Samtlige handleplaner vil blive forelagt til politisk behandling.

4.1. Handleplan for udviklingsprojekter i BAT

Nedenstående plan viser i hvilket tidsrum det er muligt og optimalt at gennemføre projekterne. Da finansieringen enten skal findes inden for BAT's egen ramme – enten via driften eller omposteringer – eller skal finansieres via en ekstrabevilling er der lavet forskellige tidsplaner for projekterne. Samtidig er afvikling af gæld opprioriteret, så projekter der er dyrere end 300.000,- er sat til efter BAT forventet har afviklet sin gæld.

4.1.1. Handleplan for projekter der kan gennemføres via egenfinansiering eller omprioritering.

Handleplanen for BAT's udviklingsplan er delt i to dele. Den første Handleplan er de projekter hvor BAT selv kan finansiere projekterne – enten via driften – dog under 300.000 – eller via omprioriteringer, der på sigt medfører en besparelse.

Handleplan for BAT 2021-2026			2021				2022				2023				2024				2025			
	Egenfinansieret/omprioriteringer	Økonomisk ramme	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
4.1	Organisationen BAT																					
4.2	Udvikling af køreplan																					
4.3	Grøn mobilitet - BRK strategi																					
4.4	4 elbusser til bybus	Er projekteret og budgetsat i 2021																				
4.6.1	Hjemmeside	er implementeret																				
4.6.2	Appløsning	500.000,00																				
4.6.3	Trafiktællinger	er i test																				
4.6.5	Tablets i busserne	250.000,00																				

	Tidsramme for projekt der finansieres via driften
	Tidsramme for gennemførelse af projekt hvis det er via omprioriteringer og uden besparelser
	Tidsramme for gennemførelse af projekt hvis det er finansieret gennem ekstrabevillinger

4.1.2. Handleplan for projekter der ikke kan gennemføres via egenfinansiering eller omprioritering

Den næste handleplan er for de projekter, der ikke umiddelbart kan finansieres over BAT's drift eller kan vente til BAT's økonomi er i stand til at investere.

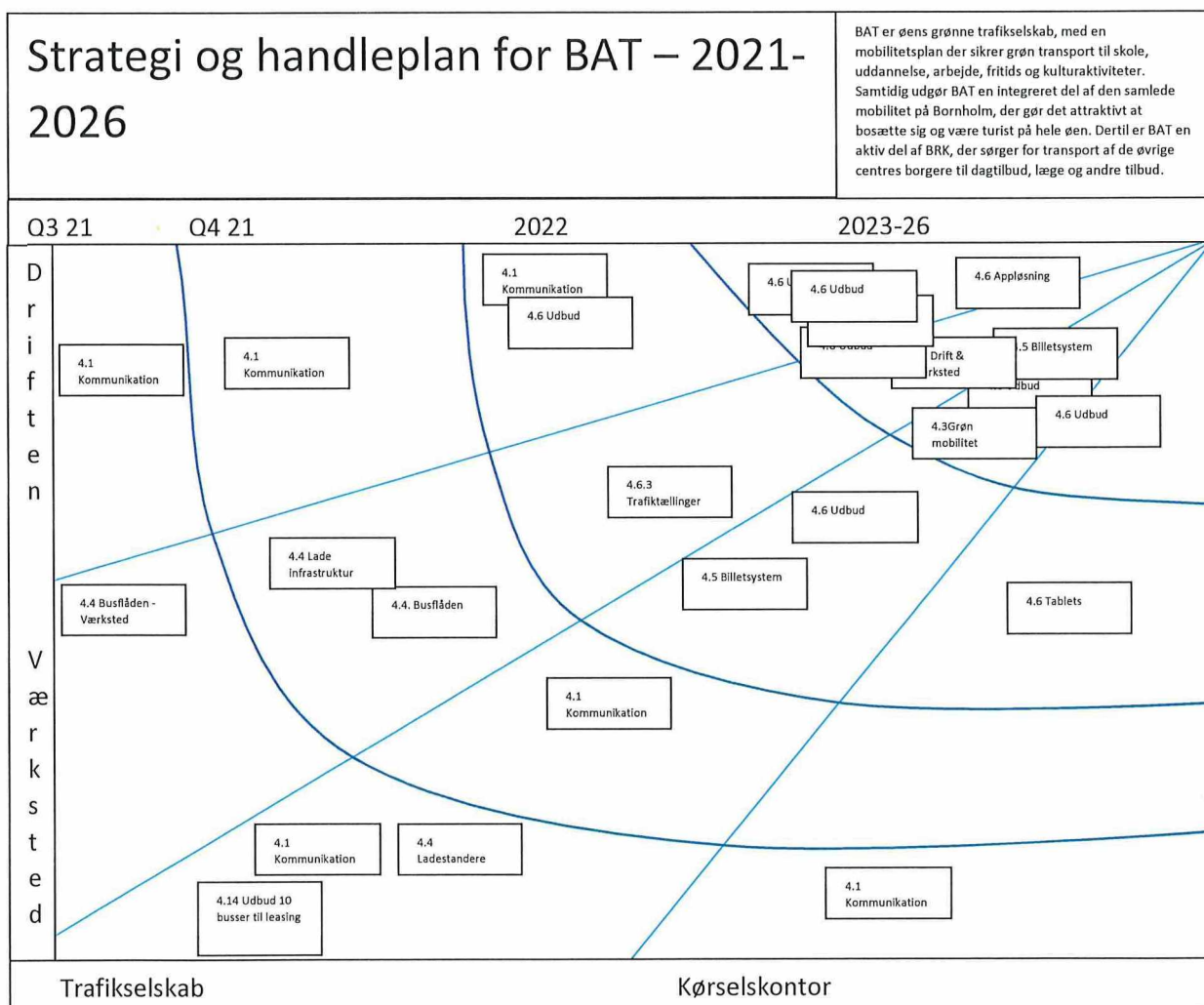
Handleplan for BAT 2021-2026			2021				2022				2023				2024				2025				
	Ekstern finansiering	Økonomisk ramme	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
4.4	Klargøring mod 2025 - ladeinfrastruktur	3.000.000,00					planlægning				Installation												
4.4	10 nye busser til 2023	EL busser - merudgift 20.000.000 Dieselbusser																					
4.5	Digitalisering - Billetsystem	Minimum 2.000.000					Planlægnings og testfase				Installationsfase												
4.6.4	Systemer til drift og værksted	200.000,00																					
4.6.6	Digitale Stoppestedstavler	400.000																					
	Tidsramme for projekt der finansieres via driften																						
	Tidsramme for gennemførelse af projekt hvis det er via omprioriteringer og uden besparelser																						
	Tidsramme for gennemførelse af projekt hvis det er finansieret gennem ekstrabevillinger																						

4.2. Overordnet handleplan

For at udviklingsstrategien kan nå det opsatte pejlemærke er det vigtigt at sætte den samlede handleplan op. Derfor indføres samtlige handleplaner i en strategioversigt for BAT, så når der er sat en ramme for de enkelte handleplaner, vil de blive projekteret med opgaver, ressourcer, tidsplan etc. Det vil sige, at den overordnede strategi vil have én samlet handleplan, og hvert emne vil have sin egen projektplan – og blive behandlet som sit eget projekt.

Den overordnede handleplan er afbilledet nedenfor – som ramme. Efterhånden som hvert projekt bliver beskrevet – og økonomisk rammesat – så skal der ligeledes udarbejdes en projektering – inddeling i opgaver der skal tildeles til ressourcepersoner i BAT – og der skal udarbejdes en tidsplan.

Derfor er handleplanen en indsigt i hvad der planlagt i den kommende tid – og skal afspejle et oversigtsbillede. Hvert projekt har sin egen beskrivelse og detaljerede tidsplan. Handleplanen giver en indsigt for medarbejderne og en forpligtelse for ledelsen at handle efter de planer der er lagt.



Handleplan for udviklingsstrategien for BAT: De indlagte projektkort er til illustration – den endelige model planlægges og der foretages et "rul" hvert kvartal. Ligeledes vil tidsrammen blive justeret, så der kun ses på det der skal laves – ikke det der er lavet mere end 1 kvartal tilbage.