



midttrafik

Aarhus, 30. januar 2020

**Bilagssamling til dagsorden
til møde i bestyrelsen for Midttrafik
den 7. februar 2020 kl. 09.30
Hotel Scandic,
Udgaardsvej 2, 8600 Silkeborg**

Kasse- og Regnskabsregulativ for Midttrafik

CVR 29943176

Godkendt på bestyrelsesmøde den 2. november 2018

INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord.....	2
1 Indledning	3
2 Opgaver og ansvar	5
3 Budget	7
4 Regler for indkøb, disponering og bilagsbehandling	9
5 Regnskabsgrundlag og effektivering af betalinger	12
6 Likviditetsstyring og finansfunktioner	14
7 Regnskabsaflæggelse m.m.....	16
8 Øvrige bestemmelser	18
9 Bilagsfortegnelse	19

Forord

Midttrafik har en bruttoomsætning på cirka 2 mia. kr. der, jf. Trafikselskabsloven, skal finansieres af billetindtægter og tilskud fra de deltagende kommuner og regionen, og jf. samme lov § 3, stk. 2, kan ingen kommune eller region forpligtes til at betale mere end kommunens eller regionens forholdsmæssige forbrug af trafikselskabets ydelser.

Midttrafiks vigtigste mål er "Flere tilfredse kunder". Dette mål skal nås gennem en kompetent organisation, dygtige leverandører og et godt samarbejde med kommunerne og regionen. Et grundlæggende element i Midttrafiks strategiplan er at være meget visionær og teste nye muligheder og samtidigt fastholde en stabil drift, god kvalitet og have styr på økonomien. Midttrafik skal fortsat opretholde positionen som landets billigste trafikselskab.

Kasse- og Regnskabsregulativet udgør, sammen med Indenrigsministeriets budget- og regnskabssystem for kommuner, det regelsæt som Midttrafiks pengestrømme administreres efter. Regulativet har dermed også en rolle i at sikre, at Midttrafik når de mål der er opstillet i strategiplanen:

- ✓ Tilfredse kunder
- ✓ Dygtige leverandører
- ✓ Tilfredse bestillere
- ✓ En kompetent og effektiv organisation

Økonomistyringen i Midttrafik skal være kendetegnet ved valid og lettilgængelig rapportering, baseret på klare regler og fornuftige incitamenter. Økonomiske risici skal til enhver tid begrænses - og let identificeres og adresseres, hvis de skulle opstå.

Midttrafik laver ikke kun det lovpligtige årsregnskab, der skal også laves en informativ og overskuelig regnskabsopgørelse for hver af kommunerne samt regionen. En sådan opgørelse laves primo regnskabsåret, ved kvartalernes afslutning samt i forbindelse med årsregnskabet. Digitalisering skal udnyttes til at fremme systematik og effektivitet i arbejdsgange og forretningsprocesser på økonomiområdet, og det kræver klare rammer og velbeskrevne procedurer for den daglige økonomiske forvaltning.

Grundlæggende skal Midttrafik til enhver tid sikre stabil drift og god kvalitet, så kommunerne og regionen får mest muligt kollektiv trafik for pengene. Kasse- og Regnskabsregulativet er således et væsentligt fundament for opfyldelse af strategiplanens mål.

Jens Erik Sørensen
Direktør

Claus Wistoft
Bestyrelsesformand

1 Indledning

Kasse- og regnskabsregulativet med tilhørende bilag fastlægger de overordnede regler og retningslinjer for den økonomiske forvaltning i Midttrafik og er gældende for alle Midttrafiks regnskabsområder.

Busselskabet Aarhus Sporveje udarbejder eget kasse- og regnskabsregulativ indenfor rammerne af Midttrafiks regulativ.

Den økonomiske forvaltning og håndtering af Midttrafiks økonomi hviler på det fælles ledelses- og styringsgrundlag, og derudover gælder en række lovbestemmelser på området, som det også fremgår af dette regulativ.

Bestyrelsen fastsætter, med godkendelse af Kasse og- og regnskabsregulativet, de nærmere regler for regnskabsvæsen, økonomistyring og forretningsgange, herunder varemottagelse, attestation og ledelsestilsyn med anvisning af ind- og udbetalinger, samt regler for interne kontroller, funktionsadskillelser og fuldmagtsforhold.

De detaljerede regler vedrørende bevillinger, tidsfrister og formkrav til regnskabet reguleres af Indenrigsministeriets Budget- og Regnskabssystem for kommuner.

Kasse- og Regnskabsregulativet med tilhørende bilag skal tilstilles Midttrafiks revision, der også skal underrettes om alle ændringer af regulativet, herunder ændringer i bilagsmaterialet, før det sættes i kraft.

1.1 Forhold til lovgivning

Midttrafik er etableret den 1. januar 2007 på baggrund af Trafikselskabsloven og er omfattet af Kommunestyrelsesloven § 60.

Kasse- og regnskabsregulativet tilrettelægges i overensstemmelse med gældende lovgivning samt god norm og skik for offentlig regnskabsførelse og økonomisk forvaltning. Nedenstående love, regler og bekendtgørelser samt Midttrafiks vedtægter ligger til grund for regulativet:

- ✓ Lov om Trafikselskaber
- ✓ Lov om Kommuners styrelse
- ✓ Lov om offentligt betalingssystem
- ✓ Lånebekendtgørelsen
- ✓ Budget- og Regnskabssystem for Kommuner

1.2 Formål

Formålet med Kasse- og regnskabsregulativet er at sikre effektive og betryggende forretningsgange vedrørende Midttrafiks regnskabsvæsen og økonomistyring, herunder at:

- ✓ ansvaret for de økonomiske opgaver er entydigt placeret
- ✓ Bestyrelsen og Repræsentantskabet sikres viden om og indsigt i Midttrafiks økonomi
- ✓ der fastlægges overordnede principper for dokumentation af forretningsgange og økonomikontrol
- ✓ der etableres et effektivt og ensartet kontrolniveau, som kan begrænse forekomsten af væsentlige fejl.

1.3 Bilagsmateriale til regulativet

Der foreligger en række bilag til Kasse- og regnskabsregulativet, hvor regulativets regler specificeres i administrative retningslinjer. Disse bilag har samme gyldighed som hoveddokumentet.

Direktionen er bemyndiget til at fastlægge administrative retningslinjer og dermed godkende ændringer i bilagsmaterialet indenfor rammerne af Kasse- og Regnskabsregulativet, dog kan Bilag 2 om delegeringsregler ikke ændres uden bestyrelsens godkendelse. Direktionen kan ikke beslutte supplerende bilag uden bestyrelsens godkendelse.

1.4 Gyldighed og ændringer

Regulativet er gældende for alle Midttrafiks forretningsområder. I det omfang Midttrafik varetager kasse- eller regnskabsfunktioner for eksterne virksomheder gælder regulativet også for disse.

Kasse- og Regnskabsregulativet samt efterfølgende ændringsforslag fremsendes via Direktionen til Bestyrelsen.

2 Opgaver og ansvar

2.1 Repræsentantskab

Midttrafiks repræsentantskab skal godkende bestyrelsens beslutning om byrdefordelingsprincipper, årets budget samt årsregnskabet

2.2 Bestyrelse

Bestyrelsen for Midttrafik har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for etablering af en forsvarlig drift, forhold vedrørende Midttrafiks kasse- og regnskabsvæsen samt løn- og personaleforhold.

2.3 Daglig ledelse

Midttrafiks direktion består af en direktør. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative økonomiske ledelse indenfor rammerne af det udstukne budget og indenfor de af bestyrelsen udstukne rammer.

Direktør og vicedirektør

Direktøren varetager ansvaret overfor bestyrelsen vedrørende bus- og togselskaber, og udvalgte organisationsenheder.

Vicedirektøren har, under ansvar overfor direktøren, ansvaret for relationen til leverandørerne samt de øvrige organisationsenheder. Vicedirektøren er desuden stedfortræder for direktøren.

Se endvidere bilag 1 for organisationsdiagram og ledelsesfortegnelse over Midttrafik.

Gruppeleder

Gruppelederne har det overordnede ansvar for:

- ✓ at Kasse- og regnskabsregulativet med tilhørende bilag overholdes
- ✓ at der etableres et hensigtsmæssigt system til styring af Midttrafiks forretningsmæssige og finansielle risici
- ✓ at der findes velbeskrevne forretningsgange og interne kontrolsystemer samt vejledninger, og at disse ajourføres.
- ✓ at kontroller tilrettelægges hvor risikoen er størst
- ✓ at interne kontroller overholdes
- ✓ at it-systemer anvendt i opgaveløsningen overholder Midttrafiks It-Sikkerhedspolitik.

2.4 Økonomifunktionen

Gruppeleder for økonomifunktionen har med reference til direktøren det daglige ansvar for Midttrafiks bogføring og regnskabsaflæggelse herunder overholdelse af de i regulativet med tilhørende bilag fastlagte forretningsgange og kontrolforanstaltninger.

Gruppeleder for økonomi skal sikre, at der udarbejdes forslag til eventuelle ændringer og justeringer af kasseregnskabsregulativet med tilhørende bilagsmateriale, og har ansvaret for at udarbejde forslag til indstilling til direktionen vedrørende ændringer i kasse- og regnskabsregulativet.

Økonomifunktionen har ansvar for samarbejdet med Midttrafiks valgte revisionsfirma.

2.5 Revisionen

Administrationen antager en sagkyndig revision der skal godkendes af bestyrelsen.

Revisionen skal udføres i overensstemmelse med de krav der følger af lov om kommuners styrelse, revisorlovgivningen, danske og internationale revisionsstandarder, revisionsregulativet for Midttrafik samt god revisionskik.

Revisionen har adgang til alle Midttrafiks bevillingsområder og budgetansvarlige enheder, der skal bistå med oplysninger som led i revisionens funktion.

2.6 It-systemer og digitalisering

Midttrafik har digitalisering som en af de grundlæggende værdier, og de administrative processer herunder forvaltningen af kasse- og regnskabsregulativet skal i videst muligt omfang også ske digitalt. Der er en stor afhængighed af velfungerende it-systemer og høj sikkerhed omkring implementering, drift og backup.

Ansvar for overholdelse af it-sikkerhedspolitikken følger Midttrafiks organisatoriske opbygning, og direktør og vicedirektør er øverste sikkerhedsansvarlige for Midttrafiks it-systemer og godkender Midttrafiks Informationssikkerhedshåndbog.

Midttrafik overholder persondataforordningen, og kasse- og regnskabsregulativet skal med sine retningslinjer underbygge håndteringen af og adgangen til enhver form for personoplysninger.

Der henvises til Midttrafiks Informationssikkerhedshåndbog, for nærmere opgave- og ansvarsbeskrivelser samt ajourført oversigt over systemansvarlige og dataejere i organisationen.

3 Budget

3.1 Gældende regler

Midttrafiks budget inkl. budget for overslagsårene udarbejdes som udgangspunkt efter gældende regler fastlagt af Indenrigsministeriet, og skal opfylde form og procedurekrav i Budget- og Regnskabssystem for kommuner.

Ifølge trafikseksloven § 3 skal Midttrafik finansieres ved salg af billetprodukter samt tilskud fra de deltagende parter.

3.2 Budget – indhold, tidsplan og proces

Grubeleder for Økonomi er ansvarlig for udarbejdelsen af Midttrafiks budget, som fastlægges i samarbejde med kommunerne og regionen under hensyntagen til ønsker om kommende års ruter, linjeføring og frekvens samt omfanget af flextrafik.

Grubeleder for økonomi er endvidere ansvarlig for udarbejdelse af en tidsplan for budgetprocessen som skal sikre:

- ✓ At byrdefordelingsprincipperne for det kommende års budget godkendes af bestyrelsen og forelægges repræsentantskabet til godkendelse forud for arbejdet med budgettet.
- ✓ At budgetforslaget sendes til administrativ høring ved kommunerne og regionen.
- ✓ At budgetforslaget fremlægges af direktionen til Midttrafiks bestyrelse rettidigt inden politisk vedtagelse af kommunernes og regionens egne budgetforslag.
- ✓ At Midttrafiks budget fremlægges af direktionen til endelig godkendelse ved Midttrafiks bestyrelse senest 15. december.
- ✓ At det godkendte budget forelægges repræsentantskabet til efterretning.

3.2 Bevillingsmyndighed

Bevillingsmyndigheden er ved bestyrelsen. Foranstaltninger der vil medføre indtægter eller udgifter, som ikke er bevilliget i forbindelse med vedtagelse af budgettet må ikke iværksættes før bestyrelsen har meddelt den fornødne bevilling. Dog kan foranstaltninger der er påbudt ved lov eller anden retsforskrift iværksættes forud for bestyrelsens bevilling.

3.3 Tillægsbevillinger

Direktøren er ansvarlig for, at der udarbejdes indstilling til bestyrelsen hvis yderligere bevillinger er ønskelige eller nødvendige.

Enhver tillægsbevilling til Midttrafiks vedtagne budget skal begrundes med til hvilket formål bevillingen gives, samt hvorledes den finansieres.

3.4 Budgettets funktion

Det af bestyrelsen vedtagne budget angiver den bindende regel for næste års budget. De poster hvor der ved vedtagelsen af budgettet samtidigt er taget bevillingsmæssig stilling angiver den bindende regel for budgetårets forvaltning. Bevillingsniveauet er som udgangspunkt de enkelte forretningsområder og indenfor disse kan der foretages budgetomplaceringer uden forelæggelse for bestyrelsen.

Budgettet skal ledsages af bemærkninger der forklarer baggrund, forudsætninger og eventuelle målsætninger med budgettets poster.

Det godkendte budget fastlægger størrelsen af årets a conto-finansiering.

3.5 Budgetansvar

Direktøren og vicedirektøren har overfor bestyrelsen ansvaret for, at Midttrafiks samlede budget og de fastlagte bevillinger overholdes.

Budgetansvaret følger Midttrafiks organisatoriske opbygning, og gruppeledere såvel som funktionsledere er ansvarlige for, at budgettet på de enkelte bevillingsområder ikke overskrides.

Ansatte i Midttrafik der er bemyndiget til at beslutte overførsel af budgetbeløb indenfor et bevillingsområde, er overfor direktionen ansvarlige for, at den meddelte bevilling ikke overskrides.

3.6 Budgetopfølgning

Midttrafiks administration er ansvarlige for, at budgetopfølgning minimum sker kvartalsvist i regnskabsåret:

- ✓ overfor ejerkredsen samt øvrige bestillere af Midttrafiks ydelser.
- ✓ overfor budgetansvarlige ledere i forhold til forbrug vedrørende Midttrafiks administration.

Budgetopfølgningen skal som minimum indeholde oversigt med oplysning om det vedtagne budget, forbrug til og med den aktuelle periode, samt oplysning om årets forventede forbrug. Oversigten skal ledsages af nødvendige forklaringer.

Bilag 3 har en nærmere beskrivelse af budgetopfølgningen.

3.7 Offentliggørelse

Det vedtagne budget og flerårige budgetoverslag skal være tilgængeligt for offentligheden.

4 Regler for indkøb, disponering og bilagsbehandling

Direktør, vicedirektør og gruppeledere har ansvaret for, at ingen udgift afholdes eller nogen indtægt oppebæres uden det fornødne budget, samt at bogføring sker i overensstemmelse med regler fastsat af Indenrigsministeriet og Midttrafik's bestyrelse.

Bilag 4 har en mere detaljeret beskrivelse af bilagsbehandlingen

4.1 Begrebsafklaring

Tegningsregler og delegering

I henhold til vedtægterne tegnes Midttrafik af bestyrelsens formand eller en af bestyrelsens næstformænd i forening med selskabets direktør eller den samlede bestyrelse.

Delegering af tegningsretten fremgår af bilag 2

Indkøb af varer og tjenesteydelser

Regler for indkøb af varer og tjenesteydelser fremgår af Midttrafik's indkøbspolitik, der også fastsætter beløbsgrænse for udbudspligt, specifikke regler for køb af advokatbistand og konsulentytelser samt retningslinjer for mindre indkøb og muligheder for anvendelse af statens og kommunernes indkøbsaftaler.

Midttrafik's indkøbspolitik godkendes af bestyrelsen.

Der henvises til den gældende indkøbspolitik.

Disponering

Ved disponering forstås, at der er indgået en forpligtende aftale eller afgivet en ordre, hvor Midttrafik er forpligtet til at aftage en ydelse og effektuere betalingen.

Det er muligt at registrere disponeringer i Midttrafik's økonomisystem, således disse kan fremgå af rapportering og medtages ved vurdering af den samlede økonomi.

Varemodtagelse

Størsteparten af Midttrafik's udgifter er kontraktbaserede og kræver derfor ikke en registreret varemodtagelse i økonomisystemet.

For øvrige varer og tjenesteydelser som afregnes via elektronisk fakturering skal der være en registreret varemodtagelse i økonomisystemet.

Den der kvitterer for varemodtagelsen, indestår for:

- ✓ at Midttrafik har modtaget den fakturerede vare/tjenesteydelse
- ✓ at kvalitet, mængde og pris er kontrolleret
- ✓ at kontraktforhold eller andre aftaler er i overensstemmelse med fakturaen
- ✓ at fakturaen er behørigt specificeret
- ✓ at fakturaen er sammentalt og efterregnet

Kontering

Ved konteringen påføres finanskontonummer til efterfølgende bogføring, og informativ posteringstekst tilføjes. Den der varetager konteringen skal sikre, at formålet med udgiften hhv., indtægten svarer til formålet med den valgte konto, under hensyntagen til kontoplanens grupperingsstruktur.

Attestation

Når et bilag er attesteret i økonomisystemet, samles det op til bogføring og betaling på valørdagen.

Den der attesterer et bilag, står inde for:

- ✓ at bilaget bogføres på korrekt regnskabsår
- ✓ at bilaget er konteret korrekt i henhold til reglerne om refusionsmoms i kommunernes budget- og regnskabssystem samt momsloven

Godkendelse af store udbetalinger

Såfremt en betaling til en leverandør overstiger en administrativt fastsat beløbsgrænse, kræves der godkendelse inden udbetaling. Denne godkendelse skal ske ved en budgetansvarlig leder.

Direktøren er ansvarlig for godkendelse af store udbetalinger, og kan uddelegere godkendelsesretten.

Ledelsestilsyn på forbrug

En gang månedligt foretages der ledelsestilsyn og anvisning af forbrug via økonomisystemets rapport "Ledelsestilsyn", og i den forbindelse skal en administrativt fastsat andel af bilagene kontrolleres. Ved kontrollen tages primært stilling til den budgetmæssige hjemmel. Som bemærkning til rapporten skal det formuleres, hvordan kontrollen er tilrettelagt, herunder hvilke kriterier der ligger til grund for udvælgelse af bilag.

Når kontrollen er afsluttet og det generelle ledelsestilsyn gennemført, anvises rapporten og den gemmes automatisk i økonomisystemet.

Direktøren er ansvarlig for at foretage ledelsestilsyn og anvise den tilhørende rapport. Anvisningsbeføjelsen via ledelsestilsynet kan med direktørens godkendelse delegeres til budgetansvarlige ledere.

4.2 Betalinger med særlig risiko

Opsætningen i Midttrafiks økonomisystem sikrer, at man ikke kan attestere bilag der indeholder en udbetaling til sig selv, uanset om det er elektronisk faktura eller bilag oprettet via finanskladde.

Kørselsbilag

Betingelserne for skattefri befordringsgodtgørelse reguleres af Ligningsloven og fordrer at arbejdsgiver fører kontrol med antallet af kørte kilometer samt at bogføringsbilaget overholder gældende regler og oplysninger om:

- ✓ Modtagers navn, adresse og cpr-nummer
- ✓ Kørselens erhvervmæssige formål
- ✓ Dato for kørslen
- ✓ Kørselens formål
- ✓ Angivelse af kørte kilometer
- ✓ Den anvendte sats for godtgørelsen
- ✓ Beregning af beløbet til godtgørelse

Der kan ikke ydes befordringsgodtgørelse for flere kilometer end der ville være kørt, såfremt kørslen var påbegyndt og afsluttet ved tjenestestedet. Regler for trekantskørsel skal ligeledes overholdes.

Kørslen skal være foretaget i egen bil.

Refusion af udlæg eller befordringsgodtgørelse skal godkendes af organisatorisk leder, eller leder delegeret hertil, forud for udbetalingen. En underordnet kan ikke godkende bilag for en overordnet, bortset fra gruppeleder for økonomi som godkender refusioner og befordringsgodtgørelse for direktøren.

Udbetaling af løn

Midttrafik udbetalinger af løn til ansatte samt honorar til bestyrelsesmedlemmer foretages i systemet SD-Løn. Udbetalingerne sker til medarbejderens nem-konto via en systemopsætning i lønsystemet og Midttrafiks økonomisystem har ikke nogen rolle i relation til udbetalingen.

Lønforbruget for den enkelte afdeling i Midttrafik godkendes månedligt af afdelingsleder for lønfunktionen og kvartalsvist af gruppeleder for Økonomi.

Hver måned vil en ansat i Midttrafik iværksætte lønkørsel som indeholder lønudbetalingen til medarbejderen selv. Afdelingsleder for lønfunktionen fører derfor specifik kontrol med den udbetalte løn til pågældende medarbejdere.

Forekommer der ændringer i ansættelsesforhold, fast løn eller engangstillæg foretages en lønindberetning til systemet, og når dette sker, udskrives en oversigt, som sammen med tilhørende bilag sendes til kontrol og underskrift ved afdelingsleder. Af oversigten fremgår det hvem der har foretaget lønindberetningen.

Gruppeleder for Økonomi godkender kvartalsvist eventuelle lønindberetninger.

Kvartalsvist udskrives "legalitets- og kontrolliste" som indeholder samtlige ansatte i Midttrafik med angivelse af ansættelsesdecimal og løntrin. Listen gennemgås af gruppeleder for Økonomi, og godkendes samt underskrives efterfølgende af direktøren.

De udskrevne oversigter med lønindberetninger samt legalitets- og kontrollister opbevares i fem år plus indeværende regnskabsår.

Gruppeleder for økonomi er ansvarlig for udførelsen af afstemning mellem løn- og økonomisystem.

Udgifter til repræsentation m.m.

Repræsentation omfatter udgifter til bespisning, gaver m.v. og herunder tilsvarende til medarbejdere. Kommerciel gæstfrihed anses også for at være repræsentation.

I tilfælde hvor regninger overstiger 5.000 kr. eller en gennemsnitspris på 600 kr. pr. person skal den ansvarlige for arrangementet sikre, at udlægget godkendes af Midttrafiks direktør forud for refusion af udlægget. Direktørens godkendelse skal fremgå som dokumentation ved refusionen.

Materialet til direktørens godkendelse skal indeholde følgende oplysninger:

- ✓ Beløb
- ✓ Hvem beløbet skal udbetales til ved refusionen
- ✓ Organisatorisk afdeling der er ansvarlig for repræsentationen
- ✓ Navn på hotel/restaurant m.m. oplyses
- ✓ Dato for repræsentationen
- ✓ Anledning for repræsentationen
- ✓ Oplysning om deltagerne: navn, ansættelsessted/firma, relation til Midttrafik.

Der vil blive foretaget controlling af refusioner af udlæg i løbet af regnskabsåret.

5 Regnskabsgrundlag og effektivering af betalinger

5.1 Regnskabsgrundlag og registrering

Midttrafiks regnskab føres i ét økonomisystem på grundlag af enten:

- ✓ modtagne elektroniske fakturaer
- ✓ kontraktbegrundet omvendt fakturering baseret på relevant aktivitetssystem indenfor bus – eller flextrafikområdet
- ✓ automatisk indlæst afregnings- eller faktureringsgrundlag.
- ✓ kørselsgodtgørelse eller refusion af udlæg oprettes på særlige bilag i økonomisystemet og udbetales herfra efter ledergodkendelse
- ✓ Indlæsning af lønposter fra lønsystem

Midttrafik accepterer ikke faktura fremsendt i papirformat hvis leverandøren har et dansk CVR-nummer. Fakturaer modtaget på papirform eller via mail fra en udenlandsk leverandør godkendes til betaling ved ansvarlig leder og digitaliseres derefter ved scanning.

Aktivitetssystemer

En væsentlig del af Midttrafiks bogførte indtægter og udgifter sker på grundlag af registreringer i relevante aktivitetssystemer, eksempelvis billetsystemer, køreplanssystem og system til afvikling af flextrafikkørsler.

Systemejereren for det enkelte aktivitetssystem har det overordnede ansvar for systemets anvendelse og herunder, at den forretningsmæssige anvendelse er sammenhængende og i overensstemmelse med både den til enhver tid gældende lovgivning, samt politiske og administrative målsætning for det pågældende fagområde. Systemejereren har ansvaret for at der bliver lavet en beskrivelse af de væsentligste forretningsgange, herunder interne kontroller samt at disse kan dokumenteres.

Systemejereren har ansvaret for at der, i samarbejde med relevante medarbejdere, bliver beskrevet nogle rammer for arbejdet med det enkelte system og herunder tildelt rettigheder til de medarbejdere i Midttrafik, der skal have adgang til systemets forskellige funktioner. Systemejereren skal have et dokumenteret overblik over datakvaliteten. Dette overblik tilvejebringes ved, eksempelvis at logge fejl eller ved en systematisk stikprøvekontrol. Kontrollen skal sikre den valgte kvalitet i det pågældende system. Alle kontroller skal tilrettelægges ud fra en vurdering af væsentlighed og risici.

Det er systemejerens ansvar, at medarbejdere ikke kontrollerer sig selv og at der er faste procedurer for hvordan personfølsomme data samt ind- og udbetalinger bliver kontrolleret således at ingen medarbejder udsættes for situationer som kan betvivle den pågældendes handling.

Anvendelse af IT-systemer, som håndterer betalinger, medfører risici for svig. Der skal derfor tilrettelægges kontroller, som reducerer disse risici og som sikrer medarbejderne mod uberettiget mistanke.

5.2 Betalingseffektivering

Før en fordring er gyldig til betalingseffektivering, skal følgende være oplyst:

- ✓ CVR-nummer
- ✓ Firmanavn og adresse
- ✓ Angivelse af varenavn og antal
- ✓ Momsspecifikation

Kasse- og regnskabsregulativ

- ✓ Fakturanummer
- ✓ Ean-nummer og evt. reference

- herefter må betaling ske via nem-handelssystemet, hvis bilaget er konteret, attesteret og eventuelt godkendt i forhold til kriteriet for store udbetalinger.

Udbetaling af rejsegaranti eller anden form for refusion til kunder sker på baggrund af afgørelse truffet af en medarbejder i Kundeservice-funktionen. Udbetaling sker til kundens nem-konto via nem-handelssystemet.

Udbetaling af løn effektueres direkte fra Midttrafiks lønsystem, hvorfra der dagligt indlæses oplysninger om posteringer til bogføring i økonomisystemet.

Midttrafik foretager ikke udbetalinger til leverandører direkte fra bankkonti, og er dette undtagelsesvis ikke muligt at undgå, kræves der mundtlig godkendelse fra leder inkl. begrundelse for formålet med overførslen, samt godkendelse i banken af to brugere i forening.

6 Likviditetsstyring og finansfunktioner

6.1 Kontantkasser og bankkonti

Der kan etableres kontantkasser, hvor Midttrafik er ansvarlig for funktioner med kundekontakt, eksempelvis Midttrafiks Kundecenter eller Biletkontrollen på Søren Nymarks Vej.

Alle bankkonti oprettes i Midttrafiks navn og cvr-nummer. Bankkonti til Midttrafik må kun oprettes og ophæves af Midttrafiks økonomifunktion, Busselskabet Aarhus Sporveje administrerer dog selv vedligehold af bankkonti.

Direktøren er ansvarlig for hvilke personer der i forening tildeles administratorrettigheder til at oprette og redigere fuldmagter og brugere til Midttrafiks bankkonti.

Der tildeles alene type C-fuldmagter til betalinger fra Midttrafiks bankkonti, således det alene er gruppeleder for Økonomi, som kan godkende en udbetaling direkte fra banken.

6.2 Afstemninger og ledelsestilsyn på regnskabets tekniske grundlag

Gruppeleder for økonomi er ansvarlig for at regnskabsgrundlaget løbende kvalitetssikres via afstemninger.

Direktøren er ansvarlig for at foretage ledelsestilsyn på regnskabets tekniske grundlag, der bl.a. omfatter afstemning mellem aktivitetssystemer og økonomisystem, afstemning af balancekonti samt konti vedrørende byrdefordeling og finansiering heraf. Ledelsestilsynet kan uddelegeres.

Kontantbeholdninger skal afstemmes og bogføres minimum en gang ugentligt. Midttrafiks økonomifunktion er ansvarlig for, at bogførte likvide beholdninger afstemmes med pengeinstitutts noteringer. Likvide beholdninger skal minimum afstemmes månedligt

Rejsekort likviditet afstemmes månedligt, ligesom væsentlige balancekonti vedrørende debitorer og kreditorer.

Midttrafik app afstemmes månedligt, mens Ungdomskort afstemmes kvartalsvist.

Aktivitetssystemer, eks. til salg af rejsehjemmel, afstemmes månedligt med registreringerne i Midttrafiks økonomisystem.

Balanceposter vedrørende kortfristede tilgodehavender og kortfristet gæld skal minimum afstemmes kvartalsvist.

Øvrige langfristede balanceposter samt egenkapital skal minimum afstemmes i forbindelse med aflæggelse af årsregnskabet.

Byrdefordeling samt a conto finansiering heraf skal minimum afstemmes kvartalsvist.

Der henvises til bilag 5 for nærmere retningslinjer vedr. afstemning og ledelsestilsyn heraf.

6.3 Likvide beholdninger, anbringelse af frie midler samt lån og leasing

Betalingseffektueringer af udgifter og indtægter varetages af Midttrafiks økonomifunktion, der også via anvendelse af finansielle instrumenter skal sikre, der altid er behørig dækning for udbetalinger fra Midttrafiks hovedbankkonto.

Likvide beholdninger der ikke skal anvendes i den daglige drift skal anbringes således der opnås maksimalt afkast indenfor rammer og risikoprofil som er fastlagt i Midttrafiks finanspolitik og godkendt af Midttrafiks bestyrelse.

Kasse- og regnskabsregulativ

Rammer og risikoprofil ved optagelse af langfristet lån eller leasingaftaler reguleres af finanspolitikken.

Midttrafiks direktør er ansvarlig for beslutninger om dispositioner indenfor den besluttede finanspolitik.

Der henvises til den til enhver tid gældende finanspolitik.

7 Regnskabsaflæggelse m.m.

7.1 Aflæggelse af årsregnskab

Midttrafiks regnskabsår er kalenderåret og regnskabet udarbejdes af økonomifunktionen, til bestyrelsen på vegne af direktøren i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslov samt Indenrigsministeriets budget- og regnskabssystem for kommuner.

Årsregnskabet indeholder:

- ✓ Præsentation af Midttrafiks bestyrelse, samt ledelses- og revisionspåtegning
- ✓ Ledelsesberetning der beskriver Midttrafiks økonomiske resultat i ord og redegør for forvaltningen af bevillinger i regnskabsåret.
- ✓ Anvendt regnskabspraksis
- ✓ Resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter, regnskabsoversigt på bevillingsniveau, personaleoversigt samt uddrag af internt regnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje.
- ✓ Billagssamling med byrdefordeling blandt kommunerne, regionen samt øvrige bestillere.

Revisionens beretning om revision af årsregnskabet forelægges bestyrelsen, inkl. besvarelse af revisionens eventuelle bemærkninger til årsregnskabet.

Midttrafiks årsregnskab, revisionens beretning samt bestyrelsens beslutninger dertil fremsendes til tilsynsmyndigheden.

Det endeligt reviderede og godkendte regnskab skal være tilgængeligt for offentligheden via Midttrafiks hjemmeside.

Gruppeleder for økonomi har ansvaret for inden udgangen af december måned at udarbejde en detaljeret tids- og aktivitetsplan for kommende regnskabsaflæggelse, således foreskrevne formkrav og tidsfrister overholdes.

7.2 Finansfunktioner, afstemninger m.m.

Midttrafiks økonomifunktion skal i forbindelse med regnskabsaflæggelsen sikre:

- ✓ at bogførte indtægter svarer til registreringer i tilhørende aktivitetssystemer
- ✓ at bogførte likvide midler er afstemt med bankens noteringer pr 31. december
- ✓ at eventuelle bogførte lån er afstemte med kreditinstituttets noteringer pr. 31. december
- ✓ at mellemregningskonti er afstemte og afregnet i henhold til korrekt regnskabsår
- ✓ at tilgodehavender samt gældsforpligtelser er afstemte, og der er foretaget vurdering af afskrivning på tab vedrørende debitorer.

Der henvises til Bilag 5 for nærmere beskrivelser.

7.3 Aflæggelse af projektregnskaber

For så vidt angår projektregnskaber eller tilsvarende, hvor der er fastsat særlige tidsfrister vedrørende revision eller hvor særlig behandling er påkrævet, skal specialregnskaber med dertilhørende bemærkninger udarbejdes til de tidspunkter og med det indhold som er foreskrevet ved lov eller på anden måde.

7.4 Afregning af byrdefordeling med kommuner og region

I henhold til lov om trafikkselskaber kan ingen kommune eller region forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafikkselskabets ydelser, samt de hertil svarende administrationsudgifter.

I forbindelse med årsregnskabet opgøres, via byrdefordelingen, den andel af Midttrafik ydelser som hver finansierende part har bestilt, og værdien heraf sammenholdes med årets indbetalte a conto-beløb.

Bestyrelsens godkendelse af årsregnskabet godkender samtidigt årets byrdefordeling til endelig afregning med kommuner og region.

Bilag 6 redegør for den administrative proces for afregning af byrdefordelingen.

8 Øvrige bestemmelser

8.1 Adkomstpapirer m.v.

Midttrafiks adkomstpapirer i form af skøder, leasingaftaler, kontrakter m.v. skal opbevares forsvarligt og registreres på hensigtsmæssig måde.

8.2 Garantier og sikkerhedsstillelser

Garantier og anden sikkerhedsstillelse for tredjemands ydelser til Midttrafik skal registreres og opbevares forsvarligt.

8.3 Postindgang

Postforsendelser til Midttrafik må ikke åbnes af personer med ansvar for bogholderi- eller kassetjenester. Posten til Midttrafik åbnes centralt og i den forbindelse føres en oversigt over forsendelser som indeholder kontante beløb eller andre værdier. Oversigten underskrives af den person der har varetaget åbning og fordeling af posten.

8.4 Forsikringspolitik

Midttrafiks risikostyring og forsikringspolitik fastsættes af bestyrelsen efter indstilling af direktøren ved større ændringer.

8.5 Ikrafttrædelse og opdatering

Det oprindelige Kasse- og Regnskabsregulativ trådte i kraft den 1. januar 2007. Regulativet opdateres i det omfang det er nødvendigt som følge af ændret lovgivning eller tilsvarende, og behovet for opdateringer skal vurderes mindst en gang om året.

Nærværende regulativ er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet den 2. november 2018.

Jens Erik Sørensen
Direktør

Claus Wistoft
Bestyrelsesformand

9 Bilagsfortegnelse

Bilag 1: Midttrafiks organisation

Bilag 2: Tegnings og delegeringsregler

Bilag 3: Administrative retningslinjer for budgetopfølgning

Bilag 4: Administrative retningslinjer for bilagsbehandling og ledelsestilsyn

Bilag 5: Administrative retningslinjer for afstemninger og øvrige finansfunktioner i relation til regnskabet

Bilag 6: Administrative retningslinjer for afregning af byrdefordeling med bestillere af Midttrafiks ydelser

Bilag 7: Administrative procedurer for håndtering og sletning af importfiler til Midttrafiks økonomisystem

Bilag 8: Anvendt regnskabspraksis

Koncernrenter indlånskonti og kassekredit	-29.425
Resultat af lille depot med højere risikoprofil	259.887
Likviditetsdepot i 2019	-3.674.139
Resultat af finanspolitik i alt	-3.443.677

Puljers andel af likviditetsdepoter	0,21
Puljers andel af resultat af likviditetsdepot	-706.443

Rest af resultat til fordeling i ejerkreds	-2.737.234
--	------------

Resultat af finanspolitik 2019

Favrskov	48.130
Hedensted	12.009
Herning	85.406
Holstebro	55.991
Horsens	90.027
Ikast-Brande	32.731
Lemvig	19.966
Norddjurs	48.979
Odder	16.896
Randers	160.612
Ringkøbing-Skjern	53.407
Silkeborg	96.299
Skanderborg	54.885
Skive	68.445
Struer	10.372
Syddjurs	38.953
Viborg	76.067
Aarhus	832.949
Region Midtjylland	1.641.553
I alt	3.443.677

J.nr. 31010854 CMk/sa/al

STIFTELSESDOKUMENT

Undertegnede

Midtjyske Jernbaner Drift A/S

CVR-nr. 31 48 54 60

Banegårdsvej 2

7620 Lemvig

har dags dato stiftet et aktieselskab på grundlag af nedenstående vedtægter.

Selskabets navn skal være

MJ Batteri Tog A/S

og selskabet skal have hjemsted i Lemvig Kommune med forretningsadresse Banegårdsvej 2, 7620 Lemvig.

Selskabet skal have retsvirkning og regnskabsmæssig virkning fra d.d.

Selskabets kapital er kr. 500.000,00 – skriver kroner Femhundredetusinde kroner 00 øre – som tegnes til kurs 100.

Selskabets kapital – kr. 500.000,00 til kurs 100 eller i alt kr. 500.000,00 - skal senest den 22.01.2020 indbetales kontant til en nyoprettet konto lydende på navnet ”MJ Batteri Tog A/S under stiftelse” i anerkendt dansk pengeinstitut.

Selskabets kapital er fordelt i anparter á kr. 1,00 og multipla heraf.

Omkostningerne ved stiftelsen afholdes af selskabet og forventes at udgøre kr. 10.670,00 inklusive moms.

Omkostningerne specificeres således:

Advokatsalær for udfærdigelse af stiftelsesdokument, vedtægter, registrering m.v. ekskl. moms	kr.	8.000,00
Moms heraf	kr.	2.000,00
Gebyr til Erhvervs- & Selskabsstyrelsen	kr.	670,00
I alt	kr.	<u>10.670,00</u>

Selskabets vedtægter affattes således:

„V E D T Æ G T E R

for

MJ Batteri Tog A/S

§ 1.

Selskabets navn og hjemsted:

Selskabets navn er **MJ Batteri Tog A/S**.

Selskabets hjemsted er Lemvig Kommune.

§ 2.

Selskabets formål:

Selskabets formål er at drive virksomhed indenfor investering, finansiering og leasing samt anden dermed efter bestyrelsens skøn beslægtet virksomhed.

§ 3.

Selskabets kapital:

Selskabets aktiekapital er kr. 500.000,00, fordelt i aktier på kr. 1,00 og multipla heraf.

Aktiekapitalen er fuldt indbetalt.

§ 4.

Selskabets aktier:

Der udstedes ikke aktiebrev i selskabet, men der oprettes en ejerbog, der skal være tilgængelig for aktionærerne.

Aktierne er ikke-omsætningspapirer.

Ejerbogen skal indeholde oplysninger om navn og bopæl for alle aktionærer, samt om størrelsen af deres aktieporteføljer i selskabet. Ved ejerskifte indføres de nye aktionærers navne og bopæle samt størrelsen af aktieporteføljerne i fortegnelsen, såfremt der ikke efter vedtægterne er noget til hinder for erhvervelsen.

Selskabet foretager registrering i Det Offentlige Ejerregister af aktionærer og panthavere, som besidder minimum 5% af selskabets kapital eller selskabets stemmerettigheder.

Ændringer i aktionærers/panthaveres besiddelse af aktier/stemmeret i selskabet, som bringer størrelsen heraf over eller under 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 50%, 90% 100%, 1/3 eller 2/3, registreres ligeledes af selskabet i Det Offentlige Ejerregister.

Med henblik på selskabets opfyldelse af registreringsforpligtelsen, er enhver aktionær i forbindelse med køb, salg og/eller pantsætning af dele af eller alle sine aktier i selskabet, forpligtet til hurtigst muligt efter overdragelsen at give selskabet meddelelse herom.

Ingen aktier har særlige rettigheder og ingen aktionær er forpligtet til at lade sine aktier indløse helt eller delvist.

Ved udvidelse af aktiekapitalen skal selskabets aktionærer være forlods berettigede til at tegne aktier i forhold til deres aktiebesiddelser.

Der gælder følgende indskrænkninger i aktiernes omsættelighed:

Enhver overgang af aktier kræver bestyrelsens samtykke. Bestyrelsen er forpligtet til at meddele samtykke i overensstemmelse med bestemte retningslinjer som nærmere fastsat i en ejerftale/aktionæroverenskomst indgået mellem samtlige aktionærer.

§ 5.

Generalforsamlingens kompetence, sted, indkaldelse m.v.:

Selskabets generalforsamlinger afholdes i Lemvig Kommune.

Den ordinære generalforsamling afholdes hvert år, således at den reviderede og godkendte årsrapport kan være modtaget i Erhvervsstyrelsen senest 5 måneder efter regnskabsårets afslutning, jfr. Selskabslovens § 88 samt Årsregnskabslovens § 138.

Selskabets bestyrelse kan beslutte, at selskabets generalforsamlinger kan afholdes helt eller delvist elektronisk, jfr. Selskabslovens § 77.

Generalforsamlinger indkaldes med højst 4 ugers og mindst 2 ugers varsel og med angivelse af dagsorden til de i selskabets ejerbog noterede aktionærer. Indkaldelse til en generalforsamling kan ske ved almindelig skrivelse eller pr. e-mail til de i selskabets ejerbog noterede aktionærer.

Forslag fra aktionærene til behandling på den ordinære generalforsamling skal være indgivet til selskabets bestyrelse senest 6 uger før generalforsamlingens afholdelse.

Ekstraordinær generalforsamling afholdes efter bestyrelsens eller selskabets revisors anmodning eller efter skriftligt forlangende af en aktionær. Anmodning fra en aktionær om afholdelse af ekstraordinær generalforsamling skal angive hensigten med en sådan generalforsamlings afholdelse. Den ekstraordinære generalforsamling skal indkaldes senest 2 uger efter, at forlangendet om dens afholdelse skriftligt er modtaget af bestyrelsen.

§ 6.

Generalforsamlingen, dagsorden:

Dagsordenen for den ordinære generalforsamling skal omfatte:

1. Valg af dirigent.
2. Bestyrelsens beretning om selskabets virksomhed i det forløbne år.
3. Fremlæggelse af årsrapport med revisionspåtegning til godkendelse samt årsberetning.
4. Beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af tab i henhold til den godkendte årsrapport.
5. Eventuel bemyndigelse til selskabets bestyrelse til at deklare ekstraordinært udbytte.
6. Eventuel beslutning om fremtidig anvendelse af udvidet gennemgang af årsrapport eller fravalg af revision.
7. Valg af medlemmer til bestyrelsen.
8. Valg af revisor.
9. Eventuelt.

§ 7.

Generalforsamlingen, dirigent, stemmeret og beslutninger:

Generalforsamlingen ledes af en af generalforsamlingen valgt dirigent, der afgør alle spørgsmål vedrørende sagernes behandlingsmåde, stemmeafgivning og dennes resultater. Stemmeafgivningen sker skriftligt, med mindre forsamlingen vedtager en anden afstemningsmåde.

På generalforsamlingen kan der kun træffes beslutning om de forhold, der fremgår af dagsordenen.

Hvert aktiebeløb på kr. 1,00 giver på selskabets generalforsamling en stemme.

Alle beslutninger på generalforsamlingen vedtages med simpel stemmeflerhed blandt de fremmødte aktionærer. En aktionær kan lade sig repræsentere af en fuldmægtig, der kan afgive stemme på aktionærens vegne.

Til vedtagelse af beslutninger om ændring af vedtægterne eller selskabets opløsning kræves dog, at 2/3 af kapitalen er repræsenteret på generalforsamlingen, og at forslaget vedtages med 2/3 af såvel de afgivne stemmer som af den på generalforsamlingen repræsenterede stemmeberettigede kapital.

Er der ikke på generalforsamlingen repræsenteret 2/3 af kapitalen, men bliver forslaget dog vedtaget med minimum 2/3 af de afgivne stemmer, indkaldes snarest muligt til en ny generalforsamling, hvor forslaget kan vedtages med 2/3 af de afgivne stemmer uden hensyn til den repræsenterede kapitalens størrelse. En sådan generalforsamling skal afholdes tidligst 2 uger og senest 4 uger efter den første generalforsamlings afholdelse.

Over det på generalforsamlingen passerede indføres beretning i en dertil af bestyrelsen autoriseret protokol, der underskrives af dirigenten og bestyrelsens tilstedeværende medlemmer.

§ 8.

Bestyrelse:

Selskabet ledes af en bestyrelse på 8 medlemmer, hvoraf 2 af disse består af medarbejderrepræsentanter, der vælges i henhold til de herfor gældende regler.

De til bestyrelsen værende politisk valgte bestyrelsesmedlemmer træder ind i bestyrelsen ved tiltrædelse af deres politiske stilling som følge af Kommunevalg, og træder ud af bestyrelsen ved udløbet af valgperioden.

De øvrige bestyrelsesmedlemmer, der ikke er politisk valgte eller medarbejderrepræsentanter, vælges på den ordinære generalforsamling for 1 år ad gangen.

Midttrafik har ret til blandt de valgte bestyrelsesmedlemmer at udpege formanden for bestyrelsen. Bestyrelsen konstituerer i øvrigt sig selv og kan vedtage en forretningsorden.

Bestyrelsen har under ansvar for generalforsamlingen den overordnede daglige ledelse af selskabet, dog med forbehold af den godkendelsesbeføjelse, som tilkommer Midttrafik.

Bestyrelsen træffer afgørelse ved simpel stemmeflerhed. Ved stemmelighed i bestyrelsen er formandens stemme afgørende.

Bestyrelsesmøder kan afholdes skriftligt eller ved anvendelse af elektroniske medier som anført i Selskabslovens § 125.

Over det på bestyrelsesmøderne passerede føres en protokol, der underskrives af samtlige tilstedeværende medlemmer af bestyrelsen.

§ 9.

Direktion:

Bestyrelsen udnævner en direktør til at forestå den daglige ledelse af selskabet. I kontrakten, der indgås med den pågældende, eller i instrukser, som bestyrelsen måtte meddele, fastsættes nærmere om stillingen, rettigheder og pligter.

Valget af direktør skal godkendes af Midtrafik.

§ 10.

Tegningsregel:

Selskabet tegnes af den samlede bestyrelse eller af formanden i forening med direktøren.

§ 11.

Regnskab og revision:

Selskabets årsrapport revideres af en af generalforsamlingen valgt statsautoriseret revisor eller registreret revisor, som vælges af den ordinære generalforsamling for en periode af 1 år.

§ 12.

Selskabets regnskabsår løber fra den 01.01. til den 31.12.

Selskabets første regnskabsår løbet fra stiftelsen til den 31.12.2021.

Selskabets regnskab opgøres i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

§ 13.

Generalforsamlingen kan med simpelt stemmeflertal bemyndige selskabets bestyrelse til efter aflæggelsen af den første årsrapport at træffe beslutning om uddeling af ekstraordinært udbytte efter de til enhver tid gældende regler herom, jfr. p.t. Selskabsloven § 182.

I continuation af mødet til stiftelse af selskabet afholdtes konstituerende generalforsamling, hvor stifteren var til stede.

Som selskabets administrerende direktør udnævntes Martha Vrist, Thøger Larsens Vej 34, 7620 Lemvig.

Til selskabets bestyrelse valgtes/udpegedes:

1. Arne Lægaard – formand.
2. Niels Viggo Lynghøj Christensen – næstformand.
3. Morten Pedersen Flæng.
4. Torben Nørregaard.
5. Jens Kristian Hedegaard.
6. Erik Flyvholm.
7. Connie Kammersgaard Thomsen – medarbejderrepræsentant.
8. Michael Clemmensen – medarbejderrepræsentant.

Som bestyrelsessuppleanter valgtes:

9. Frank Nielsen som suppleant for Connie Kammersgaard Thomsen.
10. Bjarne Kvistgaard Christensen som suppleant for Michael Clemmensen.

Advokat Claus M. Klausen, Holstebro, blev bemyndiget til at foretage enhver ændring i det således vedtagne, som Erhvervsstyrelsen måtte kræve som betingelse for at registrere selskabet.

Nævnte tegning af nominelt kr. 500.000,00 i aktiekapital til kurs 100 bekræftes samtidig hermed.

For Midtjyske Jernbaner Drift A/S:

Martha Vrist

Arne Lægaard

J.nr. 31010854 CMk/sa/al

VEDTÆGTER

for

MJ Batteri Tog A/S

Smith Knudsen Advokataktieselskab

Store Torv 6
7500 Holstebro
Telefon + 45 97 42 63 33

Fælledvej 17
7600 Struer
Telefon + 45 97 85 33 33

mail@smithknudsen.dk
www.smithknudsen.dk
CVR-nr. 26 77 37 09

§ 1.

Selskabets navn og hjemsted:

Selskabets navn er **MJ Batteri Tog A/S**.

Selskabets hjemsted er Lemvig Kommune.

§ 2.

Selskabets formål:

Selskabets formål er at drive virksomhed indenfor investering, finansiering og leasing samt anden dermed efter bestyrelsens skøn beslægtet virksomhed.

§ 3.

Selskabets kapital:

Selskabets aktiekapital er kr. 500.000,00, fordelt i aktier på kr. 1,00 og multipla heraf.

Aktiekapitalen er fuldt indbetalt.

§ 4.

Selskabets aktier:

Der udstedes ikke aktiebrev i selskabet, men der oprettes en ejerbog, der skal være tilgængelig for aktionærerne.

Aktierne er ikke-omsætningspapirer.

Ejerbogen skal indeholde oplysninger om navn og bopæl for alle aktionærer, samt om størrelsen af deres aktieporteføljer i selskabet. Ved ejerskifte indføres de nye aktionærers

navne og bopæle samt størrelsen af aktieporteføljerne i fortegnelsen, såfremt der ikke efter vedtægterne er noget til hinder for erhvervelsen.

Selskabet foretager registrering i Det Offentlige Ejerregister af aktionærer og panthavere, som besidder minimum 5% af selskabets kapital eller selskabets stemmerettigheder.

Ændringer i aktionærers/panthaveres besiddelse af aktier/stemmeret i selskabet, som bringer størrelsen heraf over eller under 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 50%, 90% 100%, 1/3 eller 2/3, registreres ligeledes af selskabet i Det Offentlige Ejerregister.

Med henblik på selskabets opfyldelse af registreringsforpligtelsen, er enhver aktionær i forbindelse med køb, salg og/eller pantsætning af dele af eller alle sine aktier i selskabet, forpligtet til hurtigst muligt efter overdragelsen at give selskabet meddelelse herom.

Ingen aktier har særlige rettigheder og ingen aktionær er forpligtet til at lade sine aktier indløse helt eller delvist.

Ved udvidelse af aktiekapitalen skal selskabets aktionærer være forlods berettigede til at tegne aktier i forhold til deres aktiebesiddelser.

Der gælder følgende indskrænkninger i aktiernes omsættelighed:

Enhver overgang af aktier kræver bestyrelsens samtykke. Bestyrelsen er forpligtet til at meddele samtykke i overensstemmelse med bestemte retningslinjer som nærmere fastsat i en ejerftale/aktionæroverenskomst indgået mellem samtlige aktionærer.

§ 5.

Generalforsamlingens kompetence, sted, indkaldelse m.v.:

Selskabets generalforsamlinger afholdes i Lemvig Kommune.

Den ordinære generalforsamling afholdes hvert år, således at den reviderede og godkendte årsrapport kan være modtaget i Erhvervsstyrelsen senest 5 måneder efter regnskabsårets afslutning, jfr. Selskabslovens § 88 samt Årsregnskabslovens § 138.

Selskabets bestyrelse kan beslutte, at selskabets generalforsamlinger kan afholdes helt eller delvist elektronisk, jfr. Selskabslovens § 77.

Generalforsamlinger indkaldes med højst 4 ugers og mindst 2 ugers varsel og med angivelse af dagsorden til de i selskabets ejerbog noterede aktionærer. Indkaldelse til en generalforsamling kan ske ved almindelig skrivelse eller pr. e-mail til de i selskabets ejerbog noterede aktionærer.

Forslag fra aktionærene til behandling på den ordinære generalforsamling skal være indgivet til selskabets bestyrelse senest 6 uger før generalforsamlingens afholdelse.

Ekstraordinær generalforsamling afholdes efter bestyrelsens eller selskabets revisors anmodning eller efter skriftligt forlangende af en aktionær. Anmodning fra en aktionær om afholdelse af ekstraordinær generalforsamling skal angive hensigten med en sådan generalforsamlings afholdelse. Den ekstraordinære generalforsamling skal indkaldes senest 2 uger efter, at forlangendet om dens afholdelse skriftligt er modtaget af bestyrelsen.

§ 6.

Generalforsamlingen, dagsorden:

Dagsordenen for den ordinære generalforsamling skal omfatte:

1. Valg af dirigent.
2. Bestyrelsens beretning om selskabets virksomhed i det forløbne år.
3. Fremlæggelse af årsrapport med revisionspåtegning til godkendelse samt årsberetning.
4. Beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af tab i henhold til den godkendte årsrapport.
5. Eventuel bemyndigelse til selskabets bestyrelse til at deklare ekstraordinært udbytte.

6. Eventuel beslutning om fremtidig anvendelse af udvidet gennemgang af årsrapport eller fravalg af revision.
7. Valg af medlemmer til bestyrelsen.
8. Valg af revisor.
9. Eventuelt.

§ 7.

Generalforsamlingen, dirigent, stemmeret og beslutninger:

Generalforsamlingen ledes af en af generalforsamlingen valgt dirigent, der afgør alle spørgsmål vedrørende sagernes behandlingsmåde, stemmeafgivning og dennes resultater. Stemmeafgivningen sker skriftligt, med mindre forsamlingen vedtager en anden afstemningsmåde.

På generalforsamlingen kan der kun træffes beslutning om de forhold, der fremgår af dagsordenen.

Hvert aktiebeløb på kr. 1,00 giver på selskabets generalforsamling en stemme.

Alle beslutninger på generalforsamlingen vedtages med simpel stemmeflerhed blandt de fremmødte aktionærer. En aktionær kan lade sig repræsentere af en fuldmægtig, der kan afgive stemme på aktionærens vegne.

Til vedtagelse af beslutninger om ændring af vedtægterne eller selskabets opløsning kræves dog, at 2/3 af kapitalen er repræsenteret på generalforsamlingen, og at forslaget vedtages med 2/3 af såvel de afgivne stemmer som af den på generalforsamlingen repræsenterede stemmeberettigede kapital.

Er der ikke på generalforsamlingen repræsenteret 2/3 af kapitalen, men bliver forslaget dog vedtaget med minimum 2/3 af de afgivne stemmer, indkaldes snarest muligt til en ny generalforsamling, hvor forslaget kan vedtages med 2/3 af de afgivne stemmer uden hensyn til den repræsenterede kapitalens størrelse. En sådan generalforsamling skal afholdes tidligst 2 uger og senest 4 uger efter den første generalforsamlings afholdelse.

Over det på generalforsamlingen passerende indføres beretning i en dertil af bestyrelsen autoriseret protokol, der underskrives af dirigenten og bestyrelsens tilstedeværende medlemmer.

§ 8.

Bestyrelse:

Selskabet ledes af en bestyrelse på 8 medlemmer, hvoraf 2 af disse består af medarbejderrepræsentanter, der vælges i henhold til de herfor gældende regler.

De til bestyrelsen værende politisk valgte bestyrelsesmedlemmer træder ind i bestyrelsen ved tiltrædelse af deres politiske stilling som følge af Kommunevalg, og træder ud af bestyrelsen ved udløbet af valgperioden.

De øvrige bestyrelsesmedlemmer, der ikke er politisk valgte eller medarbejderrepræsentanter, vælges på den ordinære generalforsamling for 1 år ad gangen.

Midttrafik har ret til blandt de valgte bestyrelsesmedlemmer at udpege formanden for bestyrelsen. Bestyrelsen konstituerer i øvrigt sig selv og kan vedtage en forretningsorden.

Bestyrelsen har under ansvar for generalforsamlingen den overordnede daglige ledelse af selskabet, dog med forbehold af den godkendelsesbeføjelse, som tilkommer Midttrafik.

Bestyrelsen træffer afgørelse ved simpel stemmeflerhed. Ved stemmelighed i bestyrelsen er formandens stemme afgørende.

Bestyrelsesmøder kan afholdes skriftligt eller ved anvendelse af elektroniske medier som anført i Selskabslovens § 125.

Over det på bestyrelsesmøderne passerende føres en protokol, der underskrives af samtlige tilstedeværende medlemmer af bestyrelsen.

§ 9.

Direktion:

Bestyrelsen udnævner en direktør til at forestå den daglige ledelse af selskabet. I kontrakten, der indgås med den pågældende, eller i instrukser, som bestyrelsen måtte meddele, fastsættes nærmere om stillingen, rettigheder og pligter.

Valget af direktør skal godkendes af Midtrafik.

§ 10.

Tegningsregel:

Selskabet tegnes af den samlede bestyrelse eller af formanden i forening med direktøren.

§ 11.

Regnskab og revision:

Selskabets årsrapport revideres af en af generalforsamlingen valgt statsautoriseret revisor eller registreret revisor, som vælges af den ordinære generalforsamling for en periode af 1 år.

§ 12.

Selskabets regnskabsår løber fra den 01.01. til den 31.12.

Selskabets første regnskabsår løbet fra stiftelsen til den 31.12.2021.

Selskabets regnskab opgøres i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

§ 13.

Generalforsamlingen kan med simpelt stemmeflertal bemyndige selskabets bestyrelse til efter aflæggelsen af den første årsrapport at træffe beslutning om uddeling af ekstraordinært udbytte efter de til enhver tid gældende regler herom, jfr. p.t. Selskabsloven § 182.

Således vedtaget i forbindelse med selskabets stiftelse.

For Midtjyske Jernbaner Drift A/S:

Martha Vrist

Arne Lægaard

Udkast

Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel

Regnskab 2018

Indhold

Indledning	3
Udgifter, passagerindtægter og tilskud	3
Indtægtsfinansiering	3
Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling	4
Euronorm og drivmiddel.....	4
Økonomiske nøgletal	5
Rejsenøgletal	9
Klima- og miljønøgletal.....	12

Indledning

Trafikselskaberne indberetter årligt data til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

De indberettede data – offentlig buskørsel, regnskab 2018 – vedrører kun driften af offentlig buskørsel og er eksklusiv trafikselskabernes drift af individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbanetrafik. (Disse indberettes særskilt).

Dette betyder, at der vil forekomme afvigelser mellem disse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen offentliggjorte nøgletal for offentlig buskørsel og de enkelte trafikselskabers regnskabsresultat. Afvigelserne forekommer, fordi trafikselskabernes regnskaber inkluderer både handicapkørsel og privatbanetrafik.

BAT indgår ikke i denne statistik, da de ikke har indberettet data til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for regnskab 2018.

Kommuner, som udgøres af en ø, og som ikke har bro eller anden fast forbindelse til andre kommuner, kan jf. § 1, stk. 3 i lov om trafikselskaber undlade at deltage i et trafikselskab, og kommunen skal i så fald varetage de opgaver, der påhviler trafikselskaberne. Tre kommuner har indtil videre valgt, selv at varetage opgaverne som trafikselskab.

Samsø Kommune overtog ansvaret for den kollektive trafik d. 25. juni 2017, og kommunen burde derfor indgå i denne statistik med regnskab 2018. Samsø Kommune har dog ikke indberettet data til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og de indgår derfor ikke i denne statistik.

Ærø Kommune har overtaget ansvaret for den kollektive trafik, og kommunen indgår derfor særskilt i denne statistik.

Fanø Kommune overtog ansvaret for den kollektive trafik 1. januar 2018, og indgår derfor særskilt i denne statistik for regnskab 2018.

Udgifter, passagerindtægter og tilskud

Trafikselskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter. Ved indberetning af trafikselskabernes udgifter, indtægter og tilskud er udgangspunktet i denne indberetning, at trafikselskabets samlede udgifter for offentlig buskørsel for det pågældende år er lig summen af samlede passagerindtægter plus de samlede regionale og kommunale tilskud.

Indtægtsfinansiering

Fordeling af finansieringen af offentlig buskørsel kan opdeles i følgende fire kategorier:

- Ren brugerbetaling lig passagerbetaling (billetter/kort og kontrolafgifter).
- Kommunal finansiering, som inkluderer (a) kommunale tilskud og (b) de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (førtids- og pensionistrabatter og køb af skolekort).
- Regional finansiering, som udgøres af regionale tilskud til trafikselskabets offentlige buskørsel.
- Statslig finansiering, som inkluderer de passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger, der finansieres af staten (ungdomskort, blinde/svagtseende, pensionist- og børnerabatter, værnepligt kort og off peak-kompensation)

Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling

Passagerfinansieringsgraden beregnes som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter.

Samlede passagerindtægter kan opdeles i tre kategorier:

- Passagerbetaling (billetter/kort, cykel, post, mv. og opkrævet kontrolafgift);
- Indtægter fra staten, som udgøres af de af staten finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (ungdomskort, blinde og svagtseende, børne- og pensionistrabatter, værnepligtskort og off peak-kompensation)
- Indtægter fra kommuner, som udgøres af de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (eks. køb af skolekort).

Euronorm og drivmiddel

Der er større og større fokus på klimaet og den offentlige trafiks indflydelse herpå. Som noget nyt er trafiksselskaberne derfor blevet bedt om at angive hvilke drivmidler busserne kører på, samt hvilken euronorm dieselbusserne opfylder. Formålet er at kunne følge omstillingen til nulemissionsbusser over tid, og data for drivmidler og euronorm kan findes i slutningen af denne statistik.

Økonomiske nøgletal

Tabel 1. Udgifter, indtægter og tilskud, offentlig bustrafik, Regnskab 2018 (mio. kr.)

	Movia	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik (1)	NT	Ærø	Fanø	Alle
<i>Udgifter</i>								
Driftsudgifter (inkl. løn)	3.224,0	542,6	629,2	1.438,7	697,0	11,4	3,4	6.546,3
Salgsudgifter (inkl. løn)	236,7	16,1	48,6	85,2	51,8	0,0	0,1	438,5
Administration (inkl. løn)	184,7	38,5	25,8	54,8	38,3	0,3	0,3	342,7
Samlede udgifter	3.645,4	597,3	703,6	1.578,6	787,1	11,7	3,8	7.327,5
<i>Passagerindtægter</i>								
Billetter/kort	1.534,6	157,0	189,8	577,2	237,3	0,0	0,0	2.695,8
Offentlige instanser	214,3	49,4	63,5	131,2	77,2	0,1	0,6	536,3
Andre inkl. kontrolafg.	9,6	0,3	0,6	2,2	0,8	0,0	0,0	13,5
Samlede passagerindt.	1.758,5	206,6	253,9	710,5	315,4	0,1	0,6	3.245,7
<i>Tilskud (2)</i>								
Tilskud fra regioner	518,7	113,2	103,3	280,2	144,6	0,0	0,0	1.160,0
Tilskud fra kommuner	1.368,2	277,4	346,5	590,4	327,1	11,6	3,0	2.924,2
Samlede tilskud	1.886,9	390,7	449,7	870,6	471,7	11,6	3,0	4.084,2
Samlede indtægter (3)	3.645,4	597,3	703,6	1.581,1	787,1	11,7	3,6	7.329,9

- (1) Differencen mellem Midttrafiks udgifter og indtægter skyldes, at der har været et mindreforbrug på 2,5 mio. kr. i 2018. Beløbet overføres til 2019.
- (2) Tilskud er et udtryk for trafikelskabets tilskudsbehov i året, og er derfor ikke det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafikelskaberne i året. Kommuner og regioner efterregulerer efterfølgende i deres betalinger til trafikelskabet for at udligne forskellen mellem tilskudsbehovet og de faktiske betalinger i året. Dette sker 1 eller 2 år efter (se tabel 2)
- (3) Samlede indtægter er lig summen af samlede passagerindtægter og samlede tilskud.

Tabel 2. Efterregulering af tilskud pr. trafikelskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2018 (mio. kr.) (1)

	Movia	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Alle
<i>Efterregulering af tilskud</i>								
Efterregulering fra/til regioner	38,3	-7,8	-13,1	0,0	7,4	0,0	0,0	24,8
Efterregulering fra/til kommuner	6,8	-16,5	-13,5	0,0	0,6	0,0	0,0	-22,6
Samlet efterregulering	45,1	-24,3	-26,6	0,0	8,0	0,0	0,0	2,3

- (1) Efterregulering af tilskud er forskellen mellem trafikelskabernes tilskudsbehov og det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafikelskaberne i året. Efterreguleringen bliver betalt af regioner/kommuner (negativt tal) eller af trafikelskabet (positivt tal) 1 eller 2 år efter.

Tabel 3. Udgiftsfordeling pr. trafiksselskab, offentlig busstrafik, Regnskab 2018 (mio. kr.)

	Movia	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Alle
<i>Driftsudgifter (inkl. løn)</i>								
Kontraktbetaling	3.116,6	520,5	622,5	1.395,5	685,1	11,4	3,4	6.355,0
EDB-omkostninger	19,4	13,8	0,5	14,4	7,0	0,0	0,0	55,2
Chaufførlokaler	8,7	0,1	-0,5	0,0	2,2	0,0	0,0	10,5
Billetteringsudstyr	0,5	0,0	1,6	9,2	0,0	0,0	0,0	11,3
Radioudstyr	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,4
Trafiktjeneste inkl. billetkontrol	69,3	7,8	4,9	19,5	1,5	0,0	0,0	103,0
Stoppesteder	6,2	0,4	0,2	0,0	1,2	0,0	0,0	8,0
Driftsudgifter i alt	3.224,0	542,6	629,2	1.438,7	697,0	11,4	3,4	6.546,3
<i>Salgsudgifter (inkl. løn)</i>								
Provision	38,1	0,0	0,0	0,9	0,3	0,0	0,0	39,3
Markedsføring og info.	38,7	8,7	8,3	14,8	7,1	0,0	0,1	77,6
Rejsehjemmel	2,1	0,0	0,2	0,6	0,0	0,0	0,0	3,0
Kundecenter, salg og distribution	4,5	0,0	13,0	16,3	14,3	0,0	0,0	48,0
Drift af busterminaler/rutebilstationer	0,0	7,4	3,4	3,3	6,5	0,0	0,0	20,6
Rejsekort	153,4	0,0	23,6	49,4	23,6	0,0	0,0	250,0
Salgsudgifter i alt	236,7	16,1	48,6	85,2	51,8	0,0	0,1	438,5
<i>Administrationsudg. (inkl. løn)</i>								
Bygninger og inventar	16,0	2,5	1,5	6,7	2,1	0,0	0,0	28,8
Konsulenter, revision, advokat	21,6	3,4	0,9	3,2	8,3	0,1	0,0	37,5
Møder, rejser	3,0	0,5	0,5	0,4	0,6	0,0	0,0	5,1
EDB	21,4	4,5	2,5	14,2	6,9	0,0	0,0	49,6
Kontor, telefon, mv.	10,0	1,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,0	12,6
Personale og uddannelse	7,3	1,6	0,2	2,5	0,8	0,0	0,0	12,5
Løn	110,7	24,5	19,6	28,2	18,9	0,0	0,3	202,1
Renter	-5,3	0,1	0,2	0,0	0,3	0,0	0,0	-4,7
Ej specificeret	0,0	0,0	0,0	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5
Administrationsudg. i alt	184,7	38,5	25,8	55,1	38,3	0,3	0,3	343,1
Samlede udgifter	3.645,4	597,3	703,6	1.579,0	787,1	11,7	3,8	7.327,8

Tabel 4. Udgiftsfordeling pr. trafiksselskab, offentlig busstrafik, Regnskab 2018 (pct.)

	Movia	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Alle
Driftsudgifter (inkl. løn)	88%	91%	89%	91%	89%	97%	91%	89%
Salgsudgifter (inkl. løn)	6%	3%	7%	5%	7%	0%	1%	6%
Adm. udgifter (inkl. løn)	5%	6%	4%	3%	5%	3%	8%	5%
Samlede udgifter	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 5. Passagerindtægter pr. trafiksselskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2018 (mio. kr.)

	Movia (1)	Fynbus	Sydtrafik	Middtrafik	NT	Ærø	Fanø	Alle
<i>Passagerbetaling</i>								
Billetter/kort	1.534,6	157,0	189,8	577,2	237,3	0,0	0,0	2.695,8
Andre (cykel, post mv.)	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5
Kontrolafgifter	9,6	0,3	0,1	2,2	0,8	0,0	0,0	13,0
Passagerbetaling i alt	1.544,2	157,3	190,4	579,4	238,1	0,0	0,0	2.709,4
<i>Indtægter fra staten</i>								
UU-kort Unge på ungdomsuddannelser	55,4	18,1	15,3	38,4	26,1	0,0	0,0	153,3
VU-kort Unge på videregående uddannelser	31,9	3,0	1,0	9,9	3,8	0,0	0,0	49,7
XU-kort (16-19 årige)	9,2	0,7	0,0	1,5	1,9	0,0	0,0	13,4
Blinde og svagtseende	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0	0,4
Off peak	0,0	4,9	5,3	19,1	14,0	0,0	0,0	43,3
Børnerabatordningen	24,6	12,6	15,1	37,3	15,4	0,1	0,0	105,2
Værnepligtiskort	0,0	0,3	1,0	1,6	2,1	0,0	0,0	4,9
Andre indtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Indt. fra staten i alt	121,2	39,7	37,8	107,8	63,5	0,1	0,1	370,2
<i>Indtægter fra kommune</i>								
(Førtids)pensionstrabatter	18,8	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	18,8
Køb af skolekort	72,5	9,6	25,6	23,4	13,6	0,0	0,6	145,3
Indtæg. fra komm. i alt	91,3	9,6	25,6	23,4	13,7	0,0	0,6	164,2
Samlede passagerindt.	1.756,6	206,6	253,9	710,5	315,4	0,1	0,6	3.243,8

(1) Fritidskompensation for UU-, VY- og XU-kort indgår fra 2018 i opgørelse fra DSB.

Tabel 6. Passagerindtægter pr. trafiksselskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2018 (pct.)

	Movia	Fynbus	Sydtrafik	Middtrafik	NT	Ærø	Fanø	Alle
Passagerbetaling	88%	76%	75%	82%	76%	0%	0%	84%
Indtægter fra staten	7%	19%	15%	15%	20%	100%	14%	11%
Indtægter fra kommune	5%	5%	10%	3%	4%	0%	86%	5%
Samlede passagerindt.	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 7. Passagerfinansieringsgrad pr. trafiksselskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2018 (pct.) (1)

	Movia	Fynbus	Sydtrafik	Middtrafik	NT	Ærø	Fanø	Alle
Passagerfinansieringsgrad	48%	35%	36%	45%	40%	1%	17%	44%

(1) Passagerfinansieringsgraden er beregnet som de samlede passagerindtægters andel af de samlede udgifter.

Tabel 8. Tilskud pr. trafikselvskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2018 (mio. kr.)

	Movia	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Alle
<i>Regionale tilskud</i>								
Busdrift	353,3	78,0	94,6	214,4	130,0	0,0	0,0	870,3
Fællesudgifter	165,4	35,2	8,7	65,9	14,6	0,0	0,0	289,7
Regionale tilskud i alt	518,7	113,2	103,3	280,2	144,6	0,0	0,0	1.160,0
<i>Kommunale tilskud</i>								
Busdrift	1.208,5	235,8	319,1	491,5	296,9	0,0	2,6	2.554,4
Fællesudgifter	159,7	41,7	27,3	98,8	30,2	11,6	0,4	369,7
Kommunale tilskud i alt	1.368,2	277,4	346,5	590,4	327,1	11,6	3,0	2.924,2
Samlet tilskud	1.886,9	390,7	449,7	870,6	471,7	11,6	3,0	4.084,2

Tabel 9. Tilskud pr. trafikselvskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2018 (pct.)

	Movia	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Alle
<i>Regionale tilskud</i>								
Busdrift	68%	69%	92%	76%	90%	-	-	75%
Fællesudgifter	32%	31%	8%	24%	10%	-	-	25%
Regionale tilskud i alt	100%	100%	100%	100%	100%	-	-	100%
<i>Kommunale tilskud</i>								
Busdrift	88%	85%	92%	83%	91%	0%	87%	87%
Fællesudgifter	12%	15%	8%	17%	9%	100%	13%	13%
Kommunale tilskud i alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<i>Tilskud</i>								
Regionale tilskud	27%	29%	23%	32%	31%	0%	0%	28%
Kommunale tilskud	73%	71%	77%	68%	69%	100%	100%	72%
Samlet tilskud	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 10. Finansieringsfordeling pr. trafikselvskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2018 (pct.) (1)

	Movia	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Alle
Finansiering via passagerbetaling (2)	42%	26%	27%	37%	30%	0%	0%	37%
Kommunal finansiering (3)	40%	48%	53%	39%	43%	99%	95%	42%
Regional finansiering	14%	19%	15%	18%	18%	0%	0%	16%
Statens finansiering	3%	7%	5%	7%	8%	1%	2%	5%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	97%	100%

(1) Finansiering er beregnet som indtægts-/tilskudsandelen af samlede udgifter.

(2) Passagerbetaling inkluderer betaling fra billetter/kort, andre (cykler, post mv.) og kontrolafgift. Eksklusiv passagerindtægter fra offentlige instanser.

(3) Kommunal finansiering inkluderer både kommunale tilskud og passagerrelaterede indtægter dækket af kommuner.

Rejsenøgletal

Tabel 11. Årsværk opdelt på personalekategori, offentlig bustrafik, Regnskab 2018

	Movia	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Alle
Trafikkontrollører	64,5	4,7	4,5	0,0	3,0	0,0	0,0	76,7
Administration	243,0	77,5	61,5	112,7	55,5	1,0	1,0	552,2
Medarbejdere til administration af indtægtsdækket virksomhed	0,0	0,0	0,0	10,2	4,7	0,0	0,0	14,8
Andre	0,0	0,0	0,7	0,0	0,1	0,0	0,0	0,8
Samlet antal årsværk	307,5	82,2	66,6	122,9	63,2	1,0	1,0	644,5

Tabel 12. Busser, køreplankm, køreplantimer og gennemsnitshastighed, offentlig bustrafik, Regnskab 2018

	Movia (1)	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Alle
Antal driftsbusser	1.233,6	338,0	413,0	860,0	446,3	6,0	2,0	3.298,8
Køreplankm (i tus)	111.106,3	19.776,2	28.142,1	73.702,6	33.120,0	328,6	77,4	266.253,1
Køreplankm pr. bus	90.068,2	58.509,5	68.140,7	85.700,6	74.218,4	54.763,3	38.700,0	80.711,4
Køreplantimer (i tus)	4.259,5	654,5	842,6	1.938,9	932,3	10,5	4,2	8.642,5
Gennemsnitshastighed (km/t)	26,1	30,2	33,4	38,0	35,5	31,2	18,5	30,8
Køreplantimer pr. bus	3.453,0	1.936,3	2.040,2	2.254,6	2.089,1	1.753,3	2.095,0	2.619,9
<i>Pr. køreplantime (kr./time):</i>								
Passagerindtægter (2)	412,8	315,7	301,3	366,5	338,3	13,2	152,0	375,5
Tilskud	443,0	596,9	533,7	449,0	506,0	1.103,0	716,0	472,6

(1) Samlede passagerindtægter består af indtægter fra billetter/kort, passagerindtægter fra offentlige instanser (staten og kommune), andre passagerrelaterede indtægter og kontrolafgift.

Tabel 13. Køreplantimer, påstigninger, rejser og tilskud pr. indbygger, offentlig busstrafik, Regnskab 2018

	Movia	Fynbus	Sydtrafik (1)	Middtrafik	NT	Ærø	Fanø	Alle
Antal 1.000 indbyggere (2)	2.632,6	492,4	721,5	1.317,0	589,8	6,1	3,4	5.762,7
Antal påstigninger (i mio.)	197,8	14,3	15,4	57,6	29,8	0,3	0,0	315,1
Antal rejser (i mio.)	163,0	11,9	13,1	49,2	24,0	0,3	0,0	261,5
Transportarb. (i mio personkm) (2)	953,5	177,8	158,8	546,5	271,6	3,5	0,1	2.111,9
<i>Pr. indbyggere</i>								
Køreplantimer	1,6	1,3	1,2	1,5	1,6	1,7	1,2	1,5
Køreplankm	42,2	40,2	39,0	56,0	56,2	54,2	22,7	46,2
Påstigninger	75,2	29,0	21,3	43,7	50,5	46,4	6,1	54,7
Rejser	61,9	24,1	18,2	37,3	40,8	46,4	3,2	45,4
Personkm	362,2	361,2	220,1	415,0	460,6	584,0	35,3	366,5
<i>Tilskud pr. indbygger (kr.)</i>								
Regionalt tilskud	197,0	230,0	143,1	212,8	245,2	0,0	0,0	201,3
Kommunalt tilskud	519,7	563,4	480,2	448,3	554,7	1.915,5	881,3	507,4
Samlet tilskud pr. indb.	716,7	793,4	623,3	661,0	799,9	1.915,5	881,3	708,7

- (1) Sydtrafik har ændret opgørelsesmetode for passagertal og rejser fra 2018. Sydtrafik foretager ikke længere manuelle tællinger, men beregner passagertal på baggrund af data fra salgssystemer.
- (2) Indbyggertal for 1. kvartal 2019.

Tabel 14. Påstigere og køreplantimer pr. rutekategori, offentlig bustrafik, Regnskab 2018

	Movia	Fynbus (1)	Sydtrafik	Middtrafik	NT	Ærø	Fanø	Alle
<i>Køreplantimer (i tusinde)</i>								
Regionalruter	391,6	281,8	252,9	729,2	297,1	0,0	0,0	1.952,7
Lokalruter	1.963,4	131,7	250,5	197,4	256,4	10,5	3,7	2.813,7
Bybusruter	1.852,2	209,9	339,2	859,3	362,0	0,0	0,0	3.622,6
Åbne skolebusruter	29,4	0,0	0,0	137,7	0,0	0,0	0,0	167,1
Telebusruter og lign.	22,8	31,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	54,4
Flextur	0,0	0,0	0,0	0,0	16,7	0,0	0,0	16,7
Teletaxi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Køreplantimer i alt	4.259,5	654,5	842,6	1.923,6	932,3	10,5	4,2	8.627,1
<i>Påstigere (i tusinde) (1)</i>								
Regionalruter	25.279,4	0,0	3.734,0	14.530,2	7.367,4	0,0	0,0	50.910,9
Lokalruter	75.391,6	0,0	4.004,0	2.903,4	3.531,3	280,8	20,0	86.131,0
Bybusruter	95.756,2	0,0	7.613,8	39.957,7	18.340,3	0,0	0,0	161.667,9
Åbne skolebusruter	570,3	0,0	0,0	161,8	0,0	0,0	0,0	732,1
Telebusruter og lign.	852,5	163,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	1.016,7
Flextur	0,0	0,0	0,0	0,0	568,7	0,0	0,0	568,7
Teletaxi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Påstigere i alt	197.850,0	163,5	15.351,8	57.553,1	29.807,6	280,8	20,8	301.027,4
<i>Køreplankm (i tusinde)</i>								
Regionalruter	8.956,1	10.544,5	10.700,7	35.730,3	13.281,7	0,0	0,0	79.213,3
Lokalruter	55.608,5	4.055,0	9.231,9	6.910,0	9.499,8	328,6	65,7	85.699,5
Bybusruter	44.780,1	4.016,1	8.209,5	25.778,0	9.767,9	0,0	0,0	92.551,6
Åbne skolebusruter	1.057,1	0,0	0,0	4.818,3	0,0	0,0	0,0	5.875,4
Telebusruter og lign.	704,5	1.160,6	0,0	0,0	0,0	0,0	11,7	1.876,8
Flextur	0,0	0,0	0,0	0,0	570,6	0,0	0,0	570,6
Teletaxi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Køreplankm i alt	111.106,3	19.776,2	28.142,1	73.236,6	33.120,0	328,6	77,4	265.787,2

(1) Fynbus har ikke været i stand til at opdele påstigere på ruteniveau for 2018, hvorfor disse ikke påstigere ikke indgår i tabellen.

Klima- og miljønøgletal

Tabel 15. *Bussernes drivmidler og euronorm, offentlig bustrafik, Regnskab 2018*

	Movia	Fynbus (1)	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Alle
<i>Antal busser på drivmiddel</i>								
El	2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,9
Brint	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Biodiesel	0,0	0,0	0,0	13,0	0,0	0,0	0,0	13,0
Naturgas	0,0	0,0	49,0	36,0	14,0	0,0	0,0	99,0
Diesel	1.144,2	320,0	364,0	831,0	432,0	6,0	2,0	3.099,2
HVO	20,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,7
CBG	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Andre drivmidler	40,7	18,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	58,7
Busser i alt	1.208,5	338,0	413,0	880,0	446,0	6,0	2,0	3.293,5
<i>Bussernes euronorm</i>								
Præ-euronorm	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0	0,0	0,0	3,0
Euronorm 1	0,0	0,0	0,0	0,0	5,0	0,0	0,0	5,0
Euronorm 2	0,0	0,0	0,0	0,0	17,0	0,0	2,0	19,0
Euronorm 3	44,5	14,0	31,0	95,0	70,0	0,0	0,0	254,5
Euronorm 4	95,2	0,0	35,0	95,0	65,0	0,0	0,0	290,2
Euronorm 5	127,6	21,0	230,0	75,0	42,0	2,0	0,0	497,6
EEV	614,2	79,0	117,0	284,0	142,0	0,0	0,0	1.236,2
Euronorm 6	321,9	224,0	0,0	331,0	102,0	4,0	0,0	982,9
Euronorm irrelevant	2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,9
Busser i alt	1.206,4	338,0	413,0	880,0	446,0	6,0	2,0	3.291,4

(1) Fynbus har opgjort euronormen ud fra en antagelse om, at den højest standard busser i de enkelte kommuner er i drift.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udgiver statistikker, der dækker den offentlige servicetrafik. Udover denne statistik, der omhandler offentlig buskørsel, udgives statistikker for handicapkørslen, privatbaner, de forventede udbud samt entreprenørerne.

Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V
www.tbst.dk

**Nøgletal for offentlig
buskørsel, R2018 ekskl.
handicapkørsel**

NØGLETAL I MIDTTTRAFIK

2019

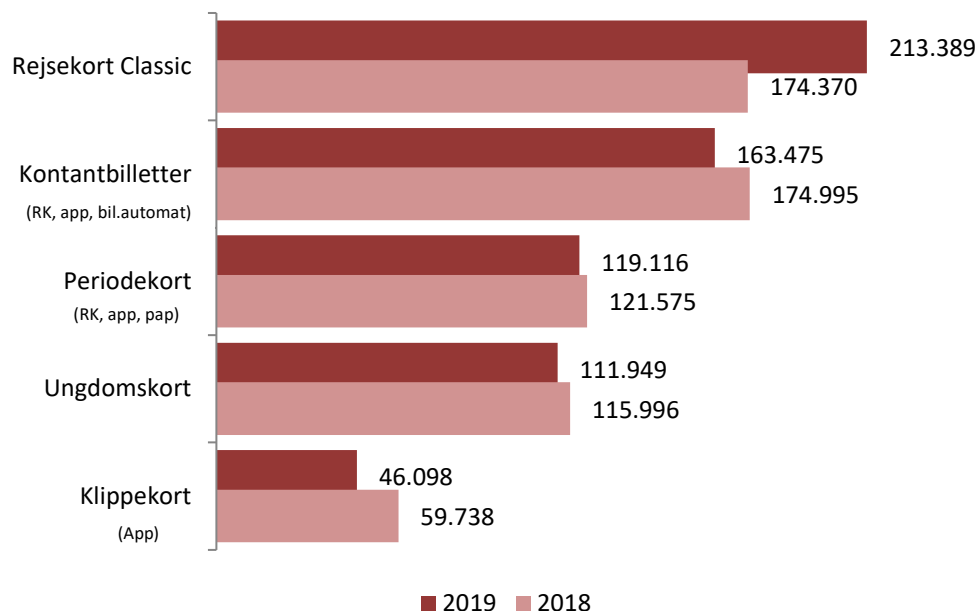
MIDTTRAFIKS NØGLETAL

Indhold

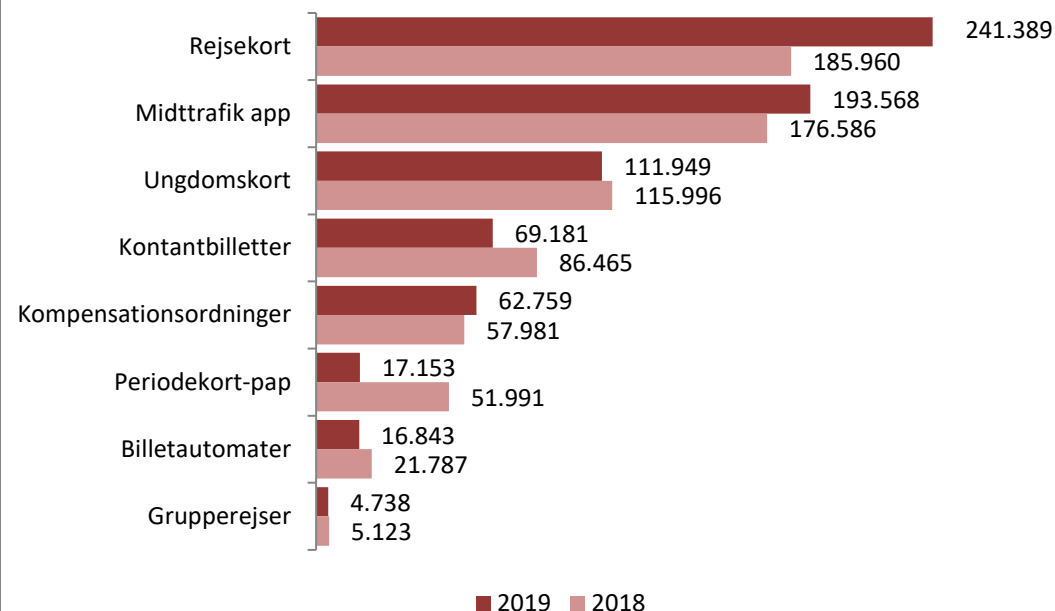
Økonomi	4
Indtægter	4
Produkter	6
Pensionistkort	7
Rejsekort-sager	8
Rejsekort og App	9
Kundeservice	10
Telefonopkald	10
Kundehenvendelser	12
Rejsegaranti	13
Trafikservice	14
Udgåede ture	14
Billetkontrol	15
Facebook	16
ChaufførNet	17
Busplanlægning	18
Realtid	18
Flextrafik	20
Rettidighed	20
Henvendelser	21
Bod	22
Kontrakter	23
Bod til busselskaber	23
HR	24
Sygefravær	24

Indtægter

Salg af billetter mm. (tkr.)



Indtægter pr. billetmedie (tkr.)



Grafen viser foreløbige indtægter for salg af kontantbilletter, rejsekort, periodekort, ungdomskort og klippekort for perioden januar - december. Nogle beløb er estimerede, da de endelige tal ikke foreligger endnu. Beløbene er opgjort i 1.000 kr.

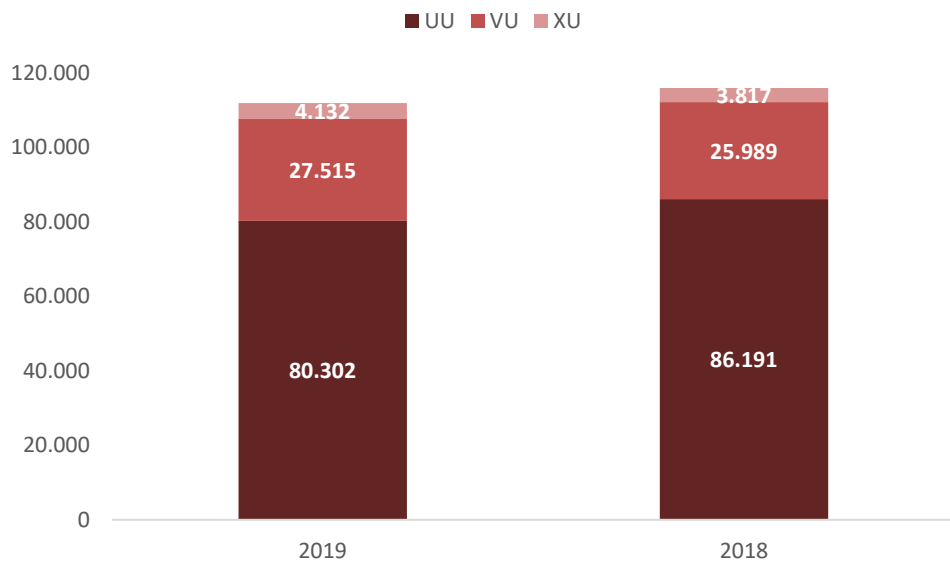
Grafen viser foreløbige indtægter fordelt på billetmedier for perioden januar - december. Nogle beløb er estimerede, da de endelige tal ikke foreligger endnu. Beløbene er opgjort i 1.000 kr.

Den oplyste omsætning på Ungdomskort vedrører Midttrafiks salg af Ungdomskort. Disse anvendes i nogle tilfælde primært i tog, og der sker efterfølgende afregning mellem Midttrafik og Arriva/DSB. Denne afregning indgår ikke i opgørelserne, men vil påvirke regnskabet for 2019.

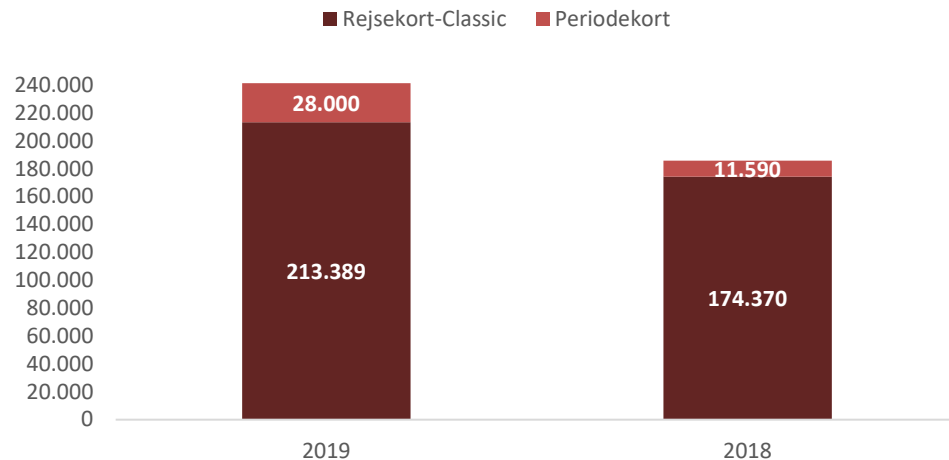
Indtægter

Graferne viser underopdelingen af de foreløbige indtægter fra Midttrafik app, rejsekort og ungdomskort for perioden januar - december. Nogle beløb er estimerede, da de endelige tal ikke foreligger endnu. Beløbene er opgjort i 1.000 kr.

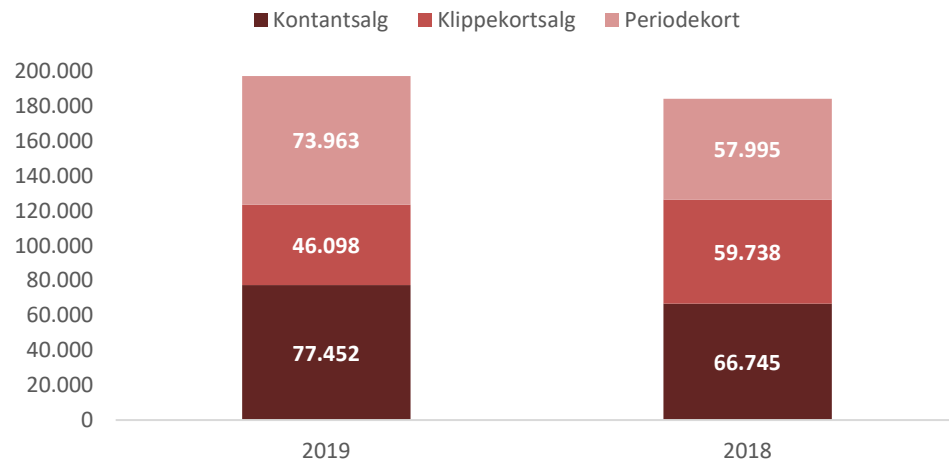
Ungdomskort (tkr.)



Rejsekort (tkr.)



Midttrafik app (tkr.)



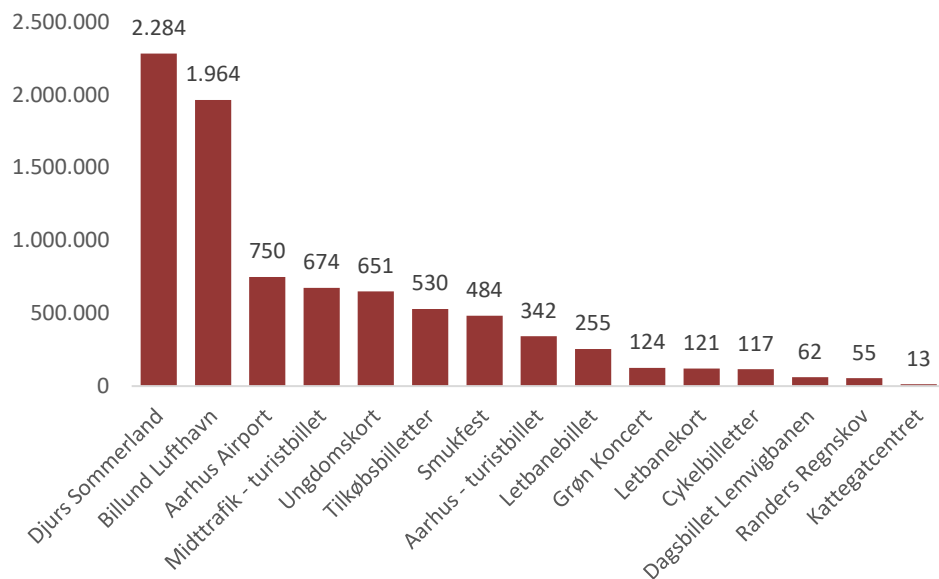
Indtægter - Produkter

Enkeltbilletter indeholder: Salg i automater i Aarhus bybusser, kontantsalg på rejsekort samt salg af enkeltbilletter på App.

Pendlerkort indeholder: Pendlerkort på rejsekort og App samt papkort fra salgssteder.

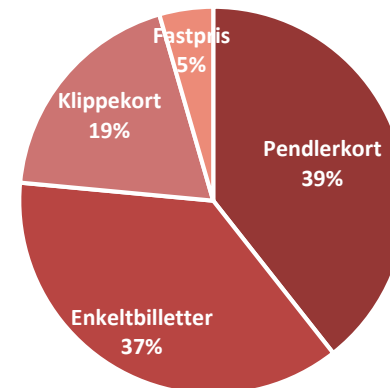
Klippekort indeholder: Klippekort fra App.

Fastpris-produkter - 2019

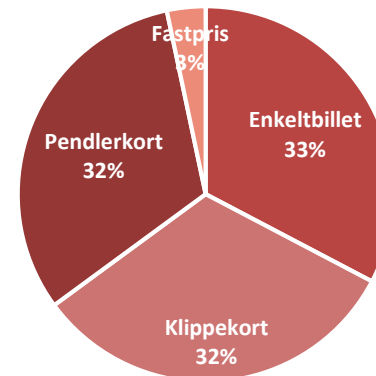


Grafen viser en underopdeling af indtægter fra fastpris-produkter i 2019. Det samlede beløb for fastpris-produkter var på 8,4 mio. kr. mod 6,2 mio. kr. i 2018.

Produkter 2019



Produkter 2018



Graferne viser fordeling af indtægter fra produkter i 2018 og 2019.

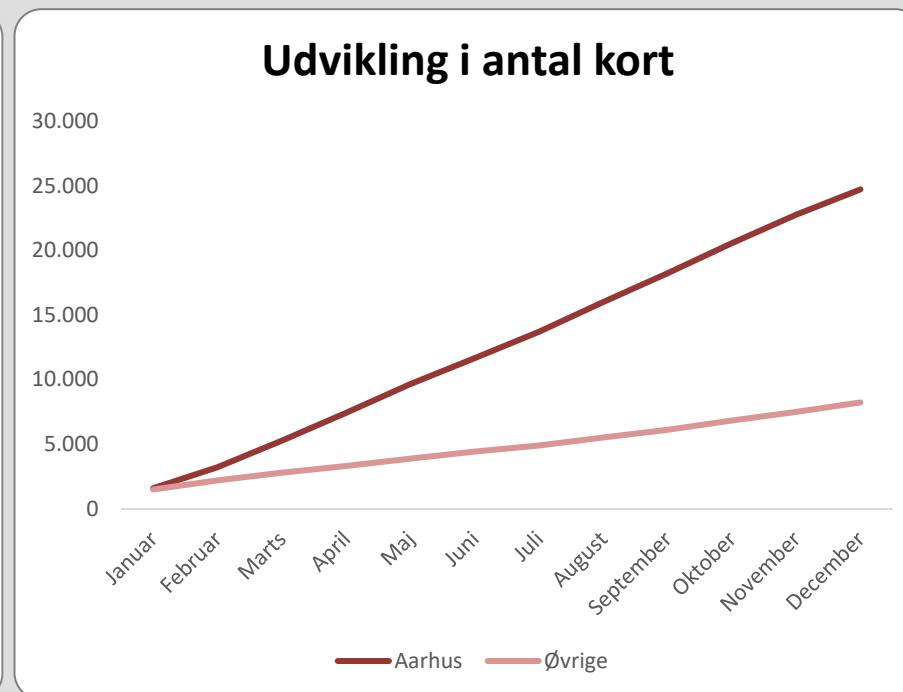
Pensionistkort

Pensionistkort
Solgte kort i 2019
32.967
Omsætning i 2019
9.156.639



Grafen viser antallet af solgte pensionistkort for Aarhus og Øvrige kommuner (Horsens, Holstebro Struer og Randers).

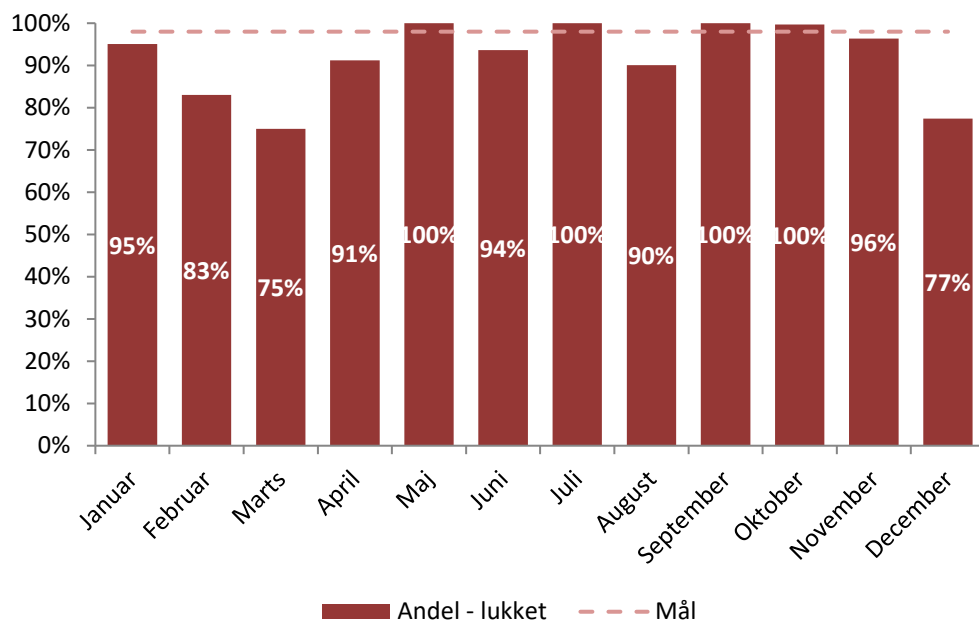
OBS salget af pensionistkort i Aarhus startede først fra marts 2018.



Grafen viser udviklingen i antallet af solgte pensionistkort i 2019 for Aarhus og Øvrige kommuner (Horsens, Holstebro Struer og Randers).

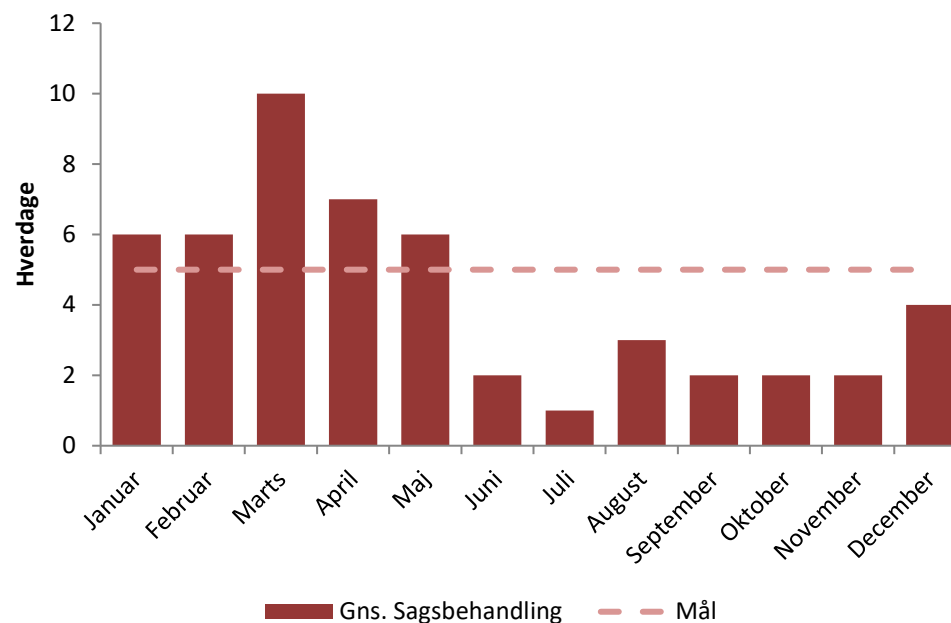
Rejsekort-sager

Andel lukket



Grafen viser udviklingen i andelen af lukket RESS-sager i 2019. Målet er, at 98 % af sagerne lukkes i samme måned, som de opstår. I 2019 er 92,4 % af sagerne blevet lukket i samme måned som de opstod.

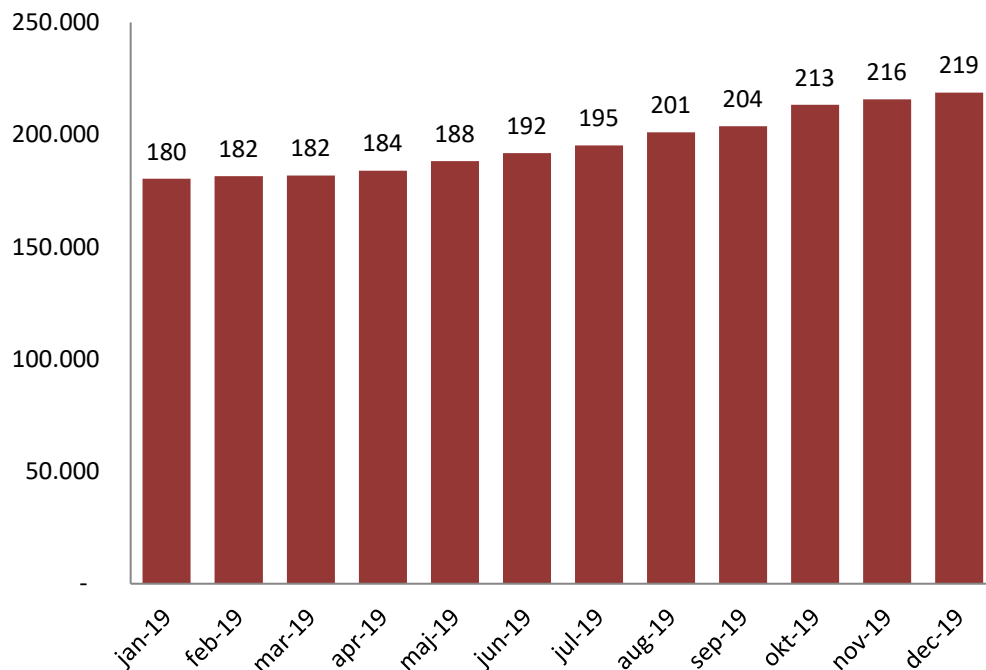
Gns. svartid



Grafen viser udviklingen i den gennemsnitlige svartid på RESS-sager i 2019. Målet for svartiden er på 5 hverdage. I 2019 var svartiden i gennemsnit på 4,4 dage. OBS Rejsekort AS har til sammenligning et måltal på 10 dage.

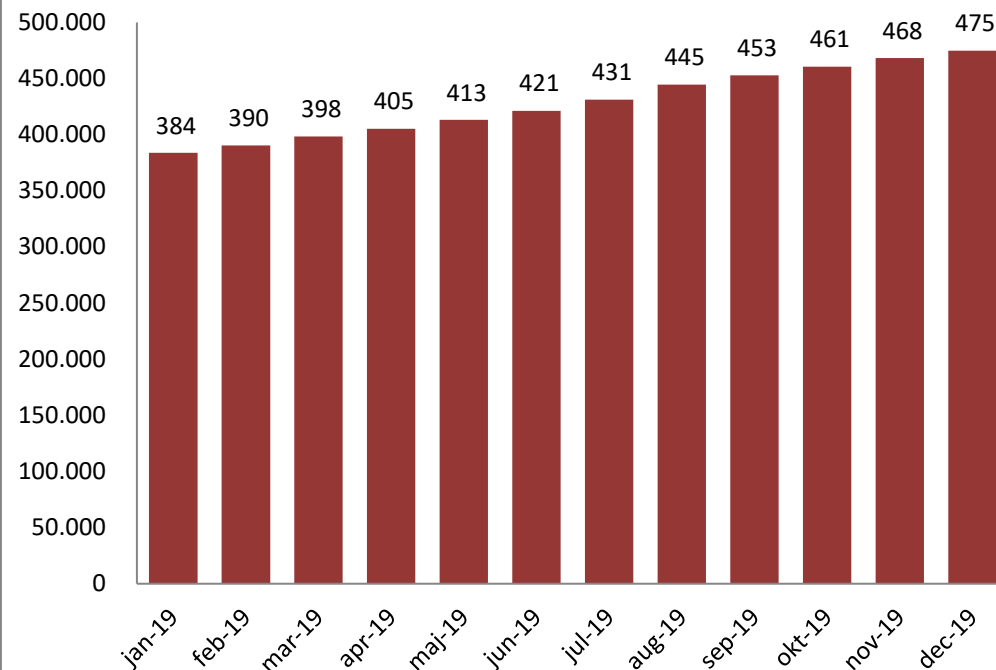
Rejsekort og App

Udvikling i antal rejsekort-brugere



Grafen viser udviklingen i antallet af (aktive)rejsekort-brugere i Midttrafiks område opgjort pr. måned. I 2019 er markedsandelen af befolkningen i Region Midtjylland fra 12 år og op vokset fra 15,8 % til 19 %.

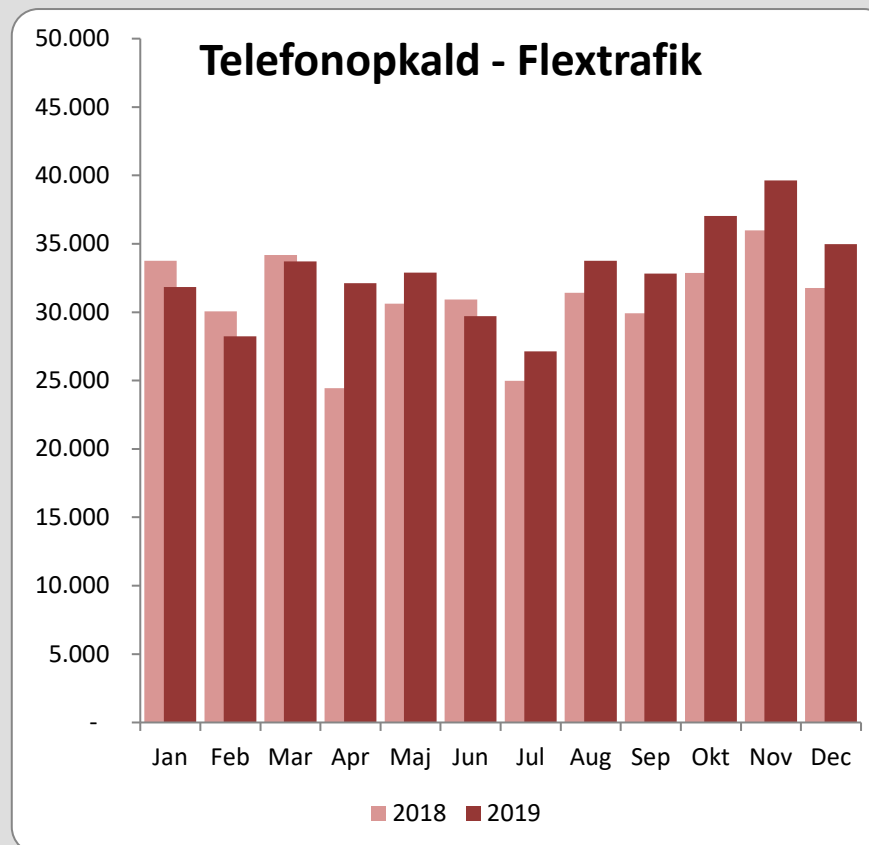
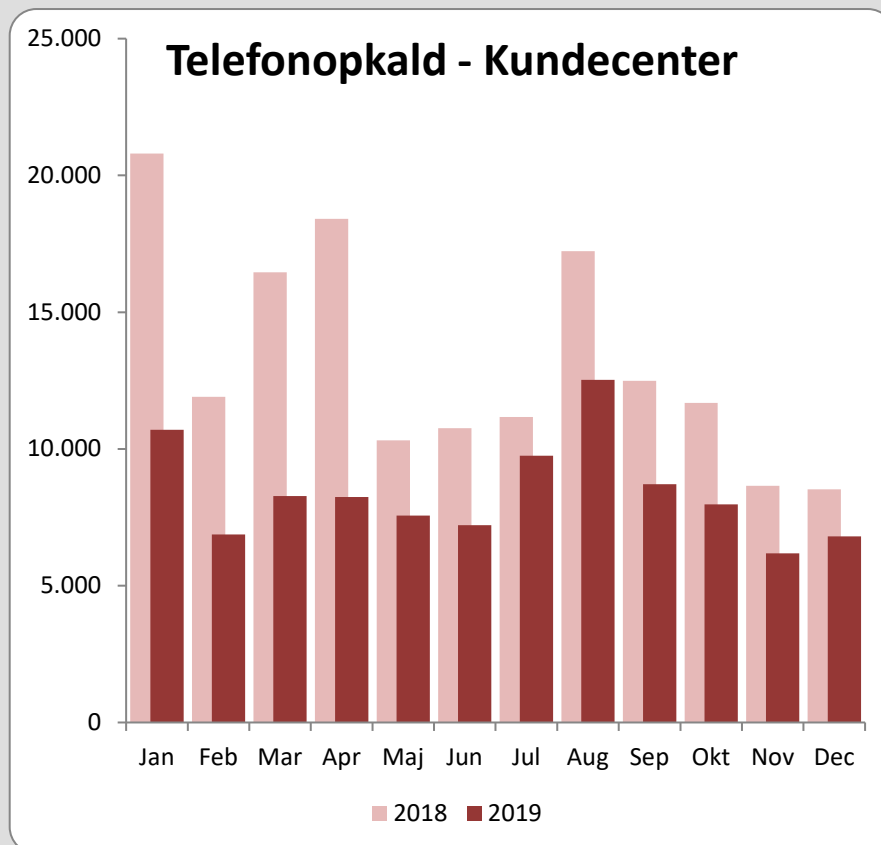
Udvikling i antal app-brugere



Grafen viser udviklingen i antallet af oprettede Midttrafik app-brugere.

NB: Den kan ikke sammenlignes direkte med brugere på rejsekort, da Midttrafik app-brugerne ikke nødvendigvis er aktive brugere.

Telefonopkald

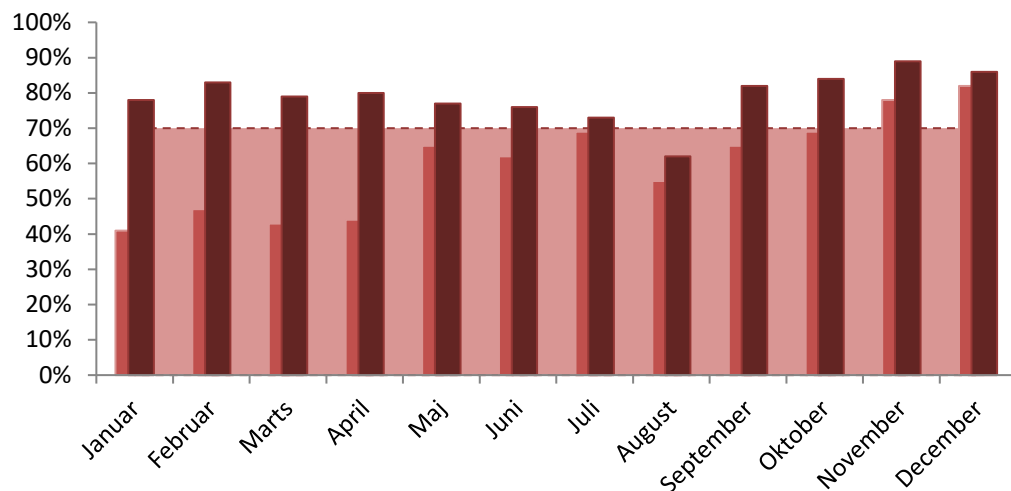


Graferne viser antallet af telefonopkald for hhv. Kundecenteret og Flextrafik. Der har været ca. 100.000 opkald til Kundecenteret og 390.000 opkald til Flextrafik i 2019.

Telefonopkald

Besvarelse af kald inden 60 sek. - KC

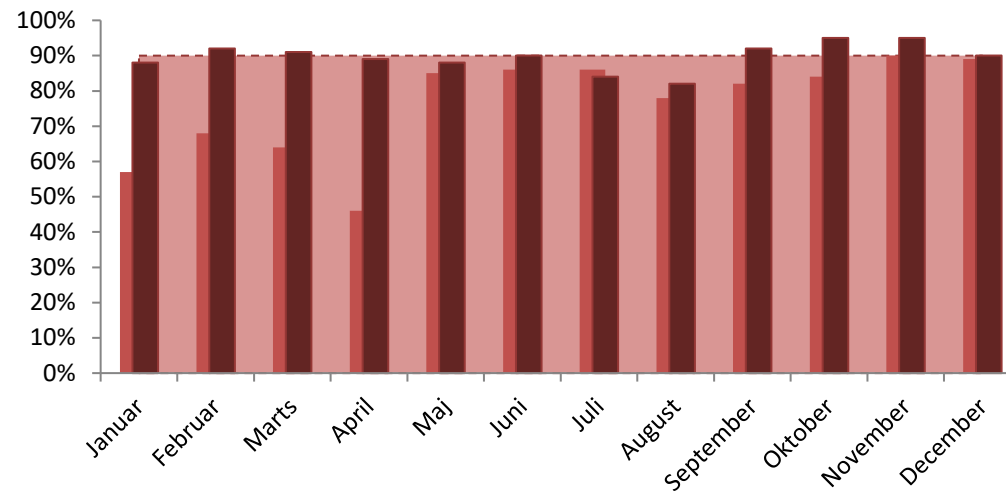
■ Mål ■ 2018 ■ 2019



Grafen viser andelen af opkald til Kundecenteret, der besvares indenfor 60 sekunder. Målet er at 70 % af opkaldene besvares indenfor 60 sekunder. I 2019 blev 79 % af opkaldene besvaret indenfor 60 sekunder.

Besvarelsesprocent - KC

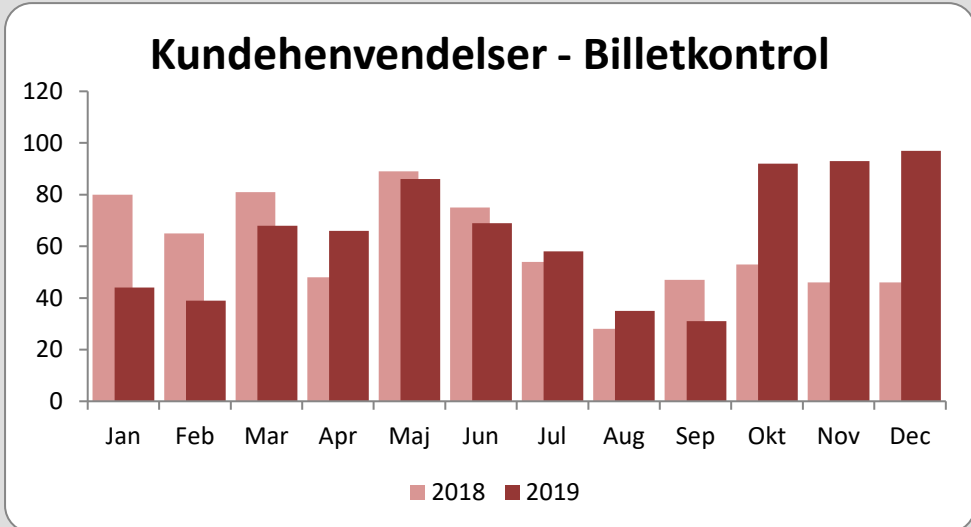
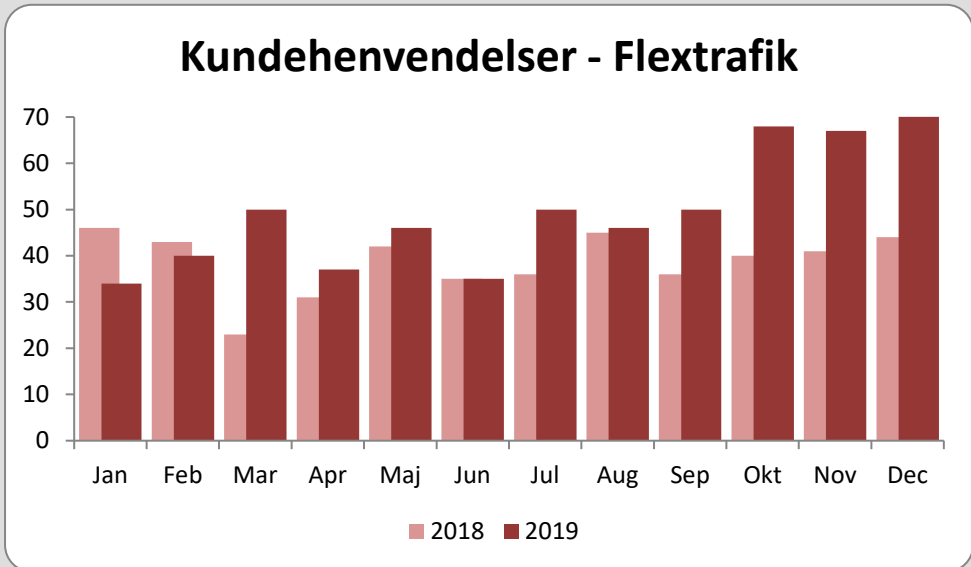
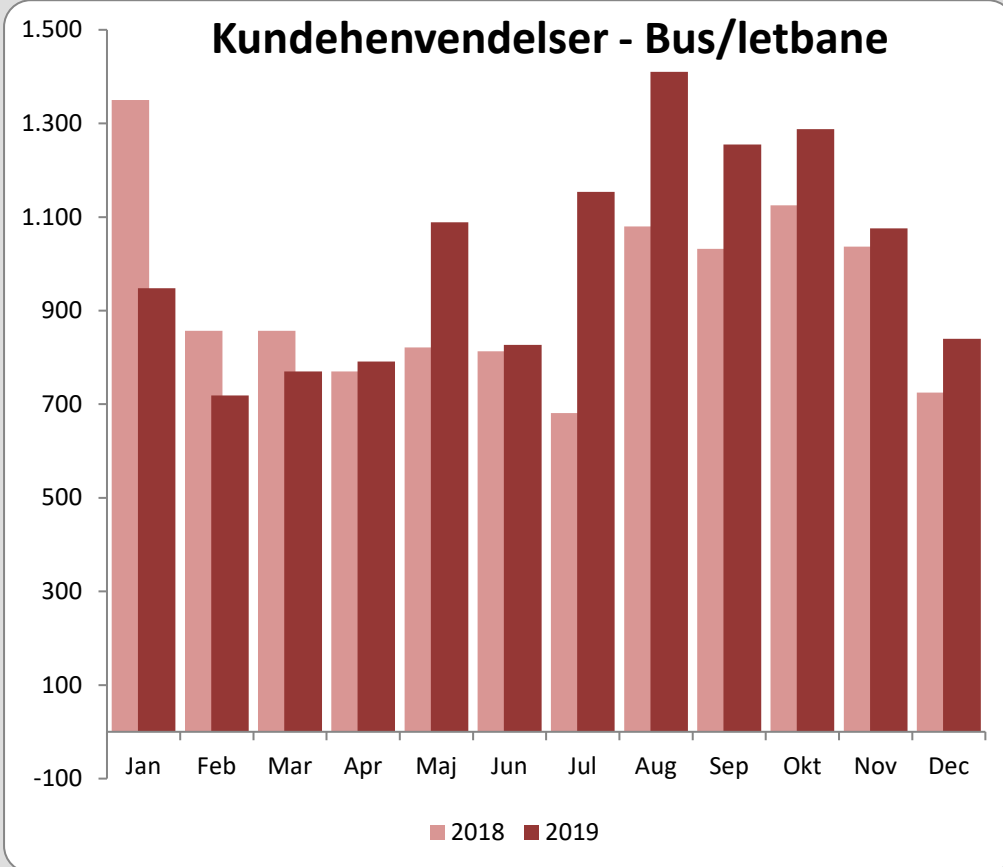
■ Mål ■ 2018 ■ 2019



Grafen viser andelen af kald til Kundecenteret, der bliver besvaret. Der er en målsætning om, at 90 % af opkaldene skal besvares. I 2019 blev 89 % af opkaldene besvaret.

Kundehenvendelser

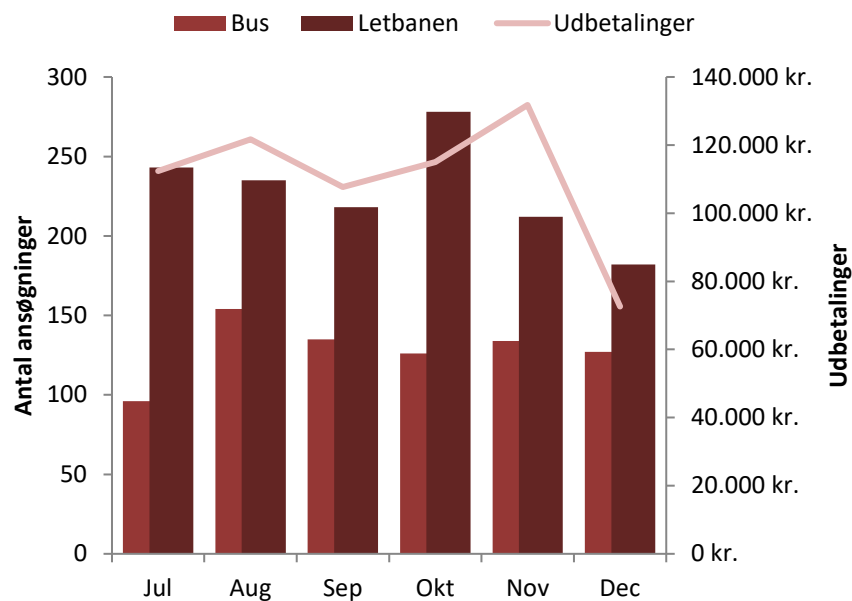
Graferne viser antallet af kundehenvendelser for hhv. Bus/Letbanen, Flextrafik og Biletkontrol. I 2019 var der ca. 12.000 henvendelser omkring bus/letbane inkl. rejsegaranti, 600 omkring Flextrafik og knap 800 omkring biletkontrol.



Rejsegaranti

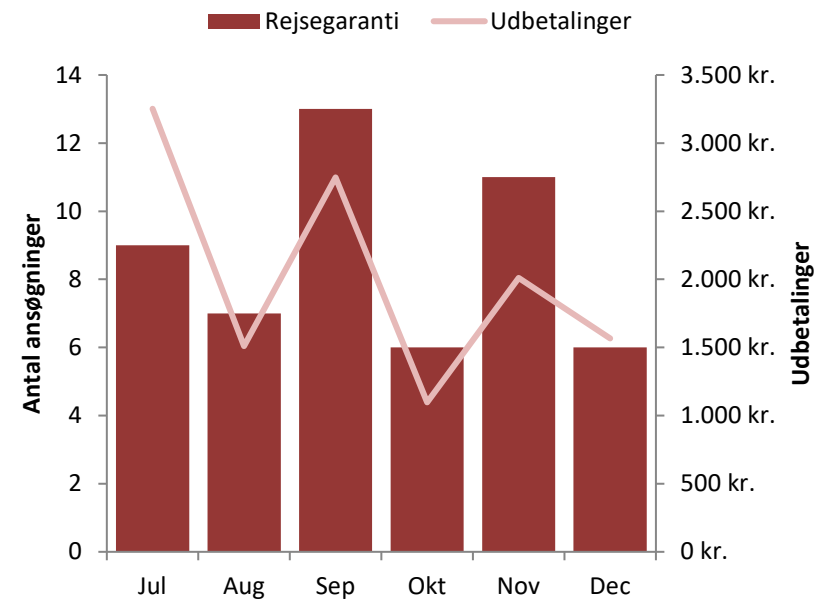
Rejsegaranti - 2019	
<u>Ansøgninger Bus</u>	1.464
<u>Ansøgninger Letbanen</u>	1.780
<u>Ansøgninger Flextrafik</u>	94
<u>Samlede udbetaling</u>	999.339

Rejsegarantiansøgninger - Bus/Letbane



Grafen viser antallet af rejsegarantiansøgninger og udbetalinger i forbindelse med rejsegaranti for bus og letbane for de seneste seks måneder.

Rejsegarantiansøgninger - Flextrafik

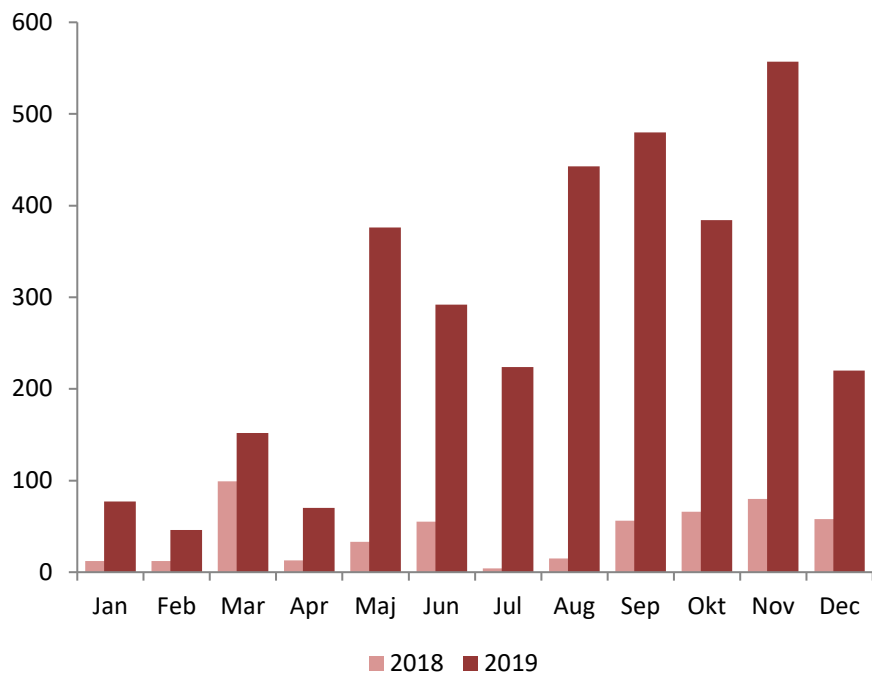


Grafen viser antallet af rejsegarantiansøgninger og udbetalinger i forbindelse med rejsegaranti for flextrafik-rejser for de seneste tre måneder.

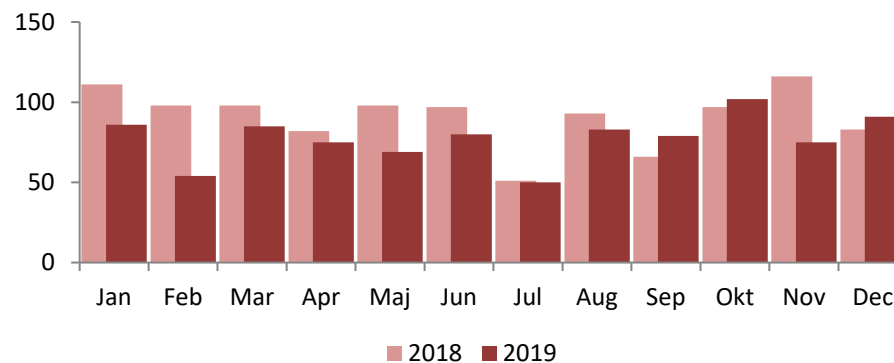
Udgåede ture

Graferne viser antallet af udgåede/delvist udgåede ture for Aarhus bybusser, Øvrige ruter samt Letbanen.

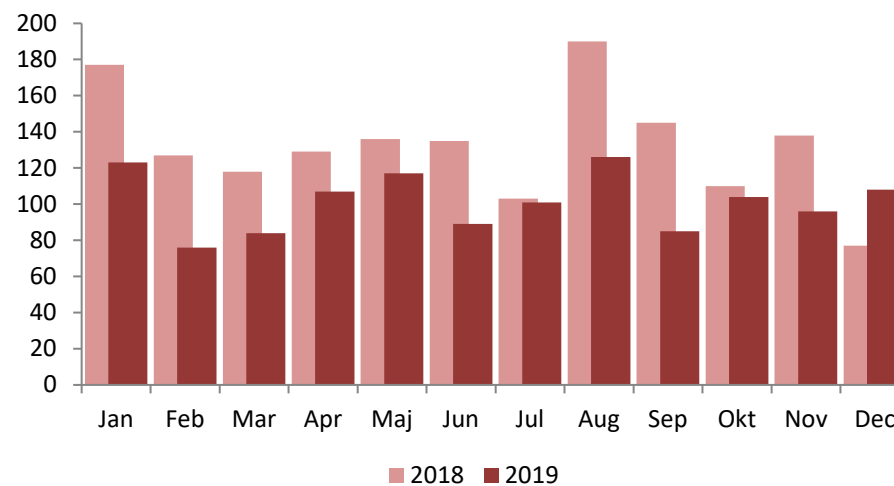
Letbanen



Aarhus bybusser

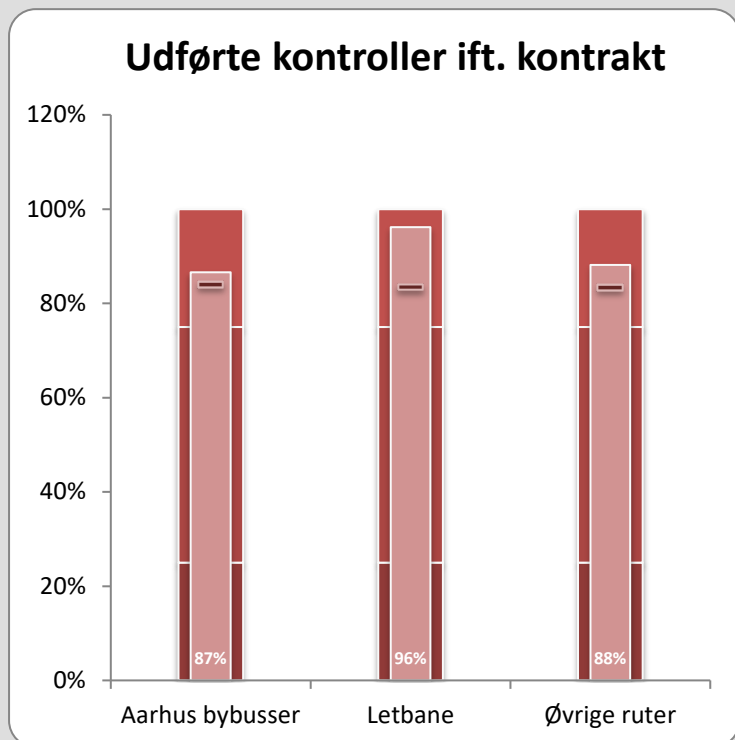


Øvrige ruter



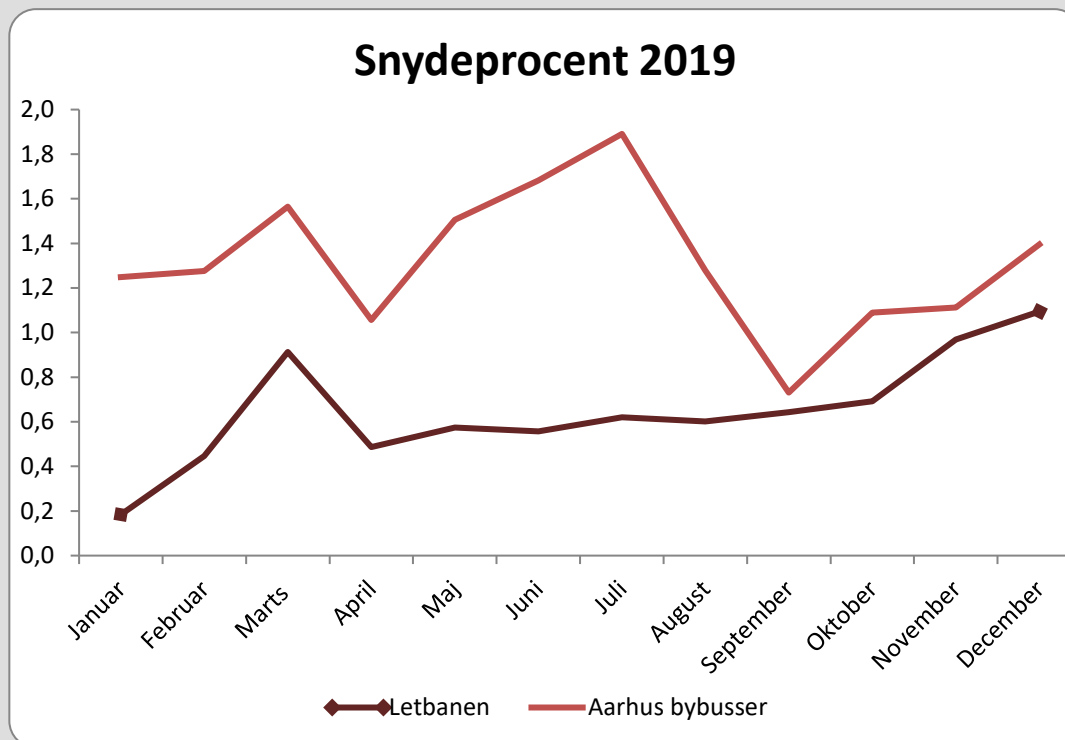
Udgåede ture 2019
<u>Letbanen</u> 3321
<u>Aarhus bybusser</u> 929
<u>Øvrige ruter</u> 1216

Billetkontrol



Grafen viser fordelingen af kontroller foretaget fra marts 2019 og frem sammenholdt med den målsætning, som indgår i kontrakten med G4S.

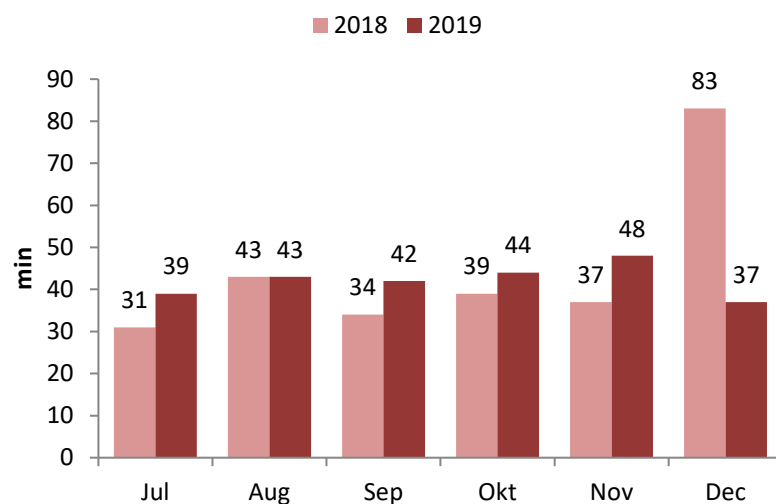
Efter december bør ca. 84 % af kontrollerne være foretaget.



Grafen viser snydeprocenten for hhv. Aarhus bybusser og Letbanen.

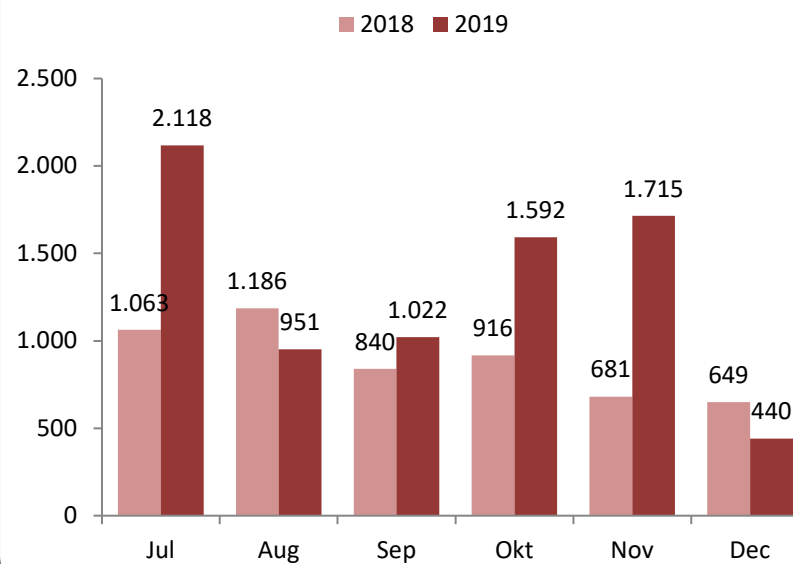
Facebook

Gennemsnitlig svartid på hverdage fra 9 - 15



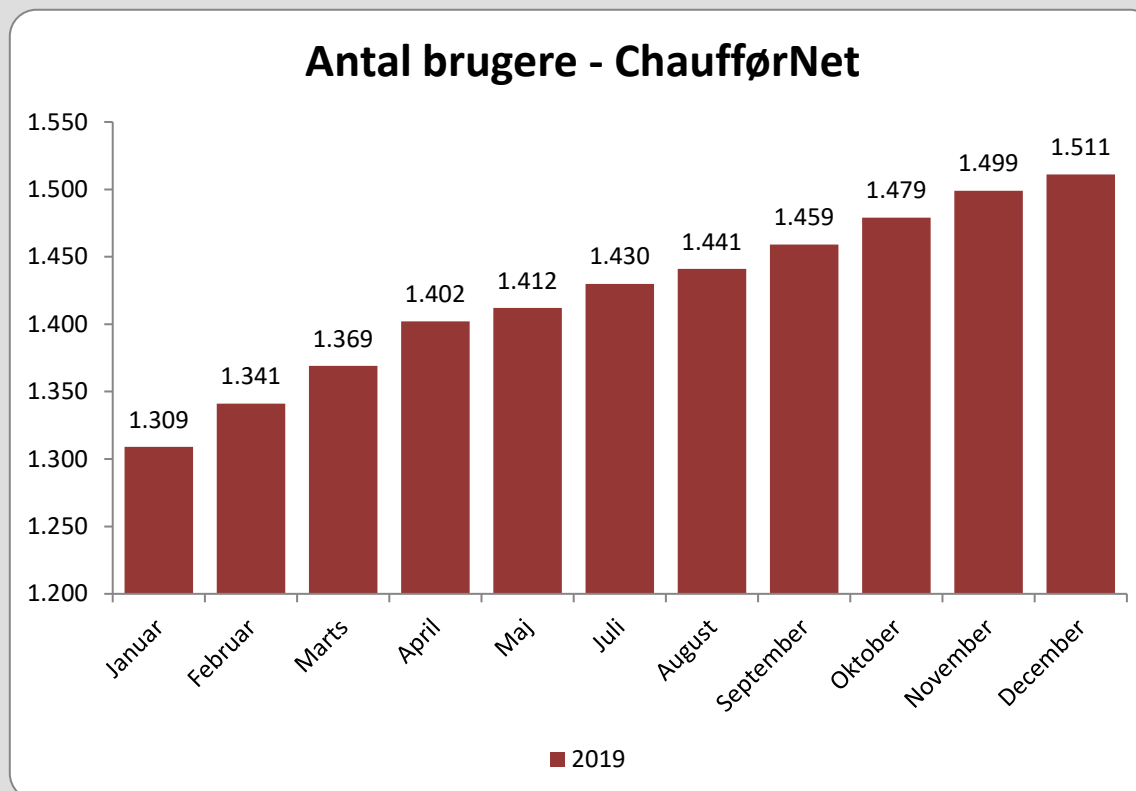
Grafen viser den gennemsnitlige svartid på Facebook inden for åbningstiden (hverdage 9-15). I 2019 var den gennemsnitlige svartid på 41,3 min.

Udvikling i indkomne beskeder



Grafen viser udviklingen i antal indkomne beskeder på Facebook. I 2019 kom der i gennemsnit knap 1.000 beskeder pr. måned.

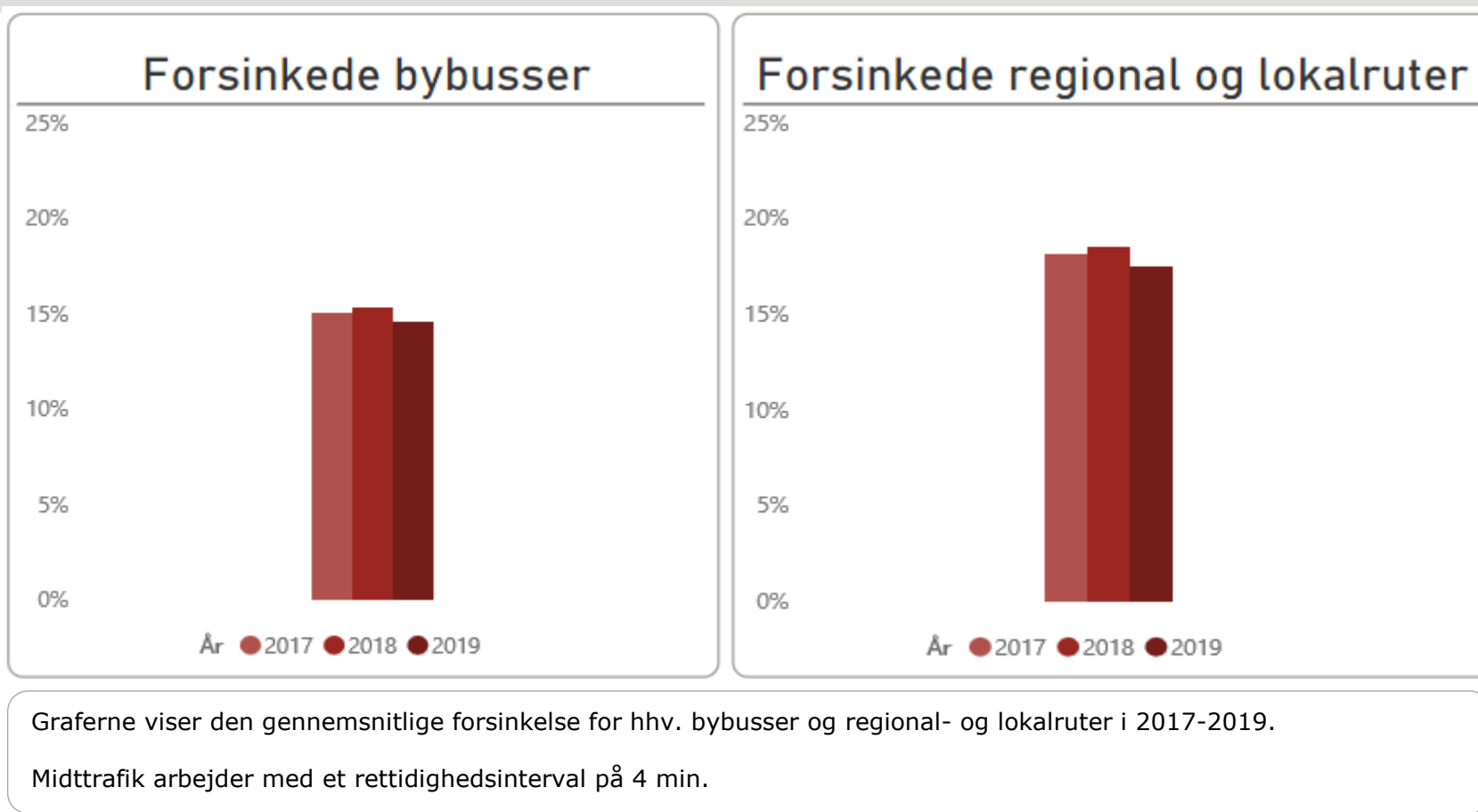
ChaufførNet



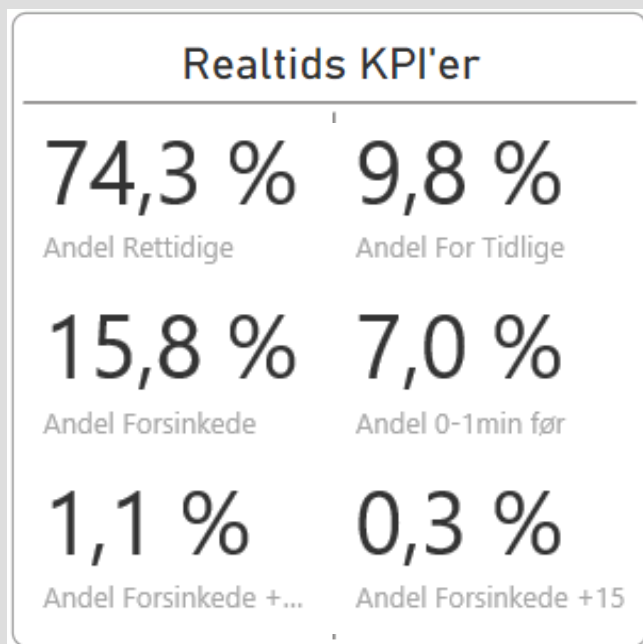
Grafen viser udviklingen i antal af brugere på ChaufførNet. Alle Busselskaber skal som minimum have en bruger oprettet, så de kan underrette de øvrige chauffører, som ikke selv er oprettet.

NB: Midttrafik og test-brugere er fjernet fra opgørelsen.

Realtid

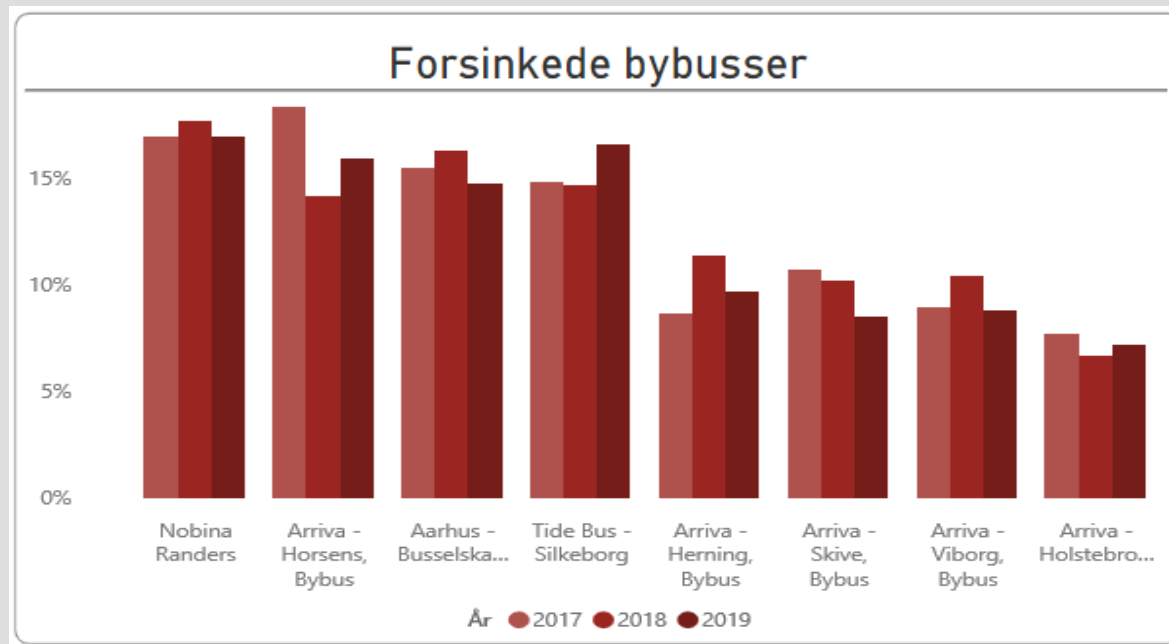


Realtid



Tabellen viser seks nøgletal for realtiden i 2019.

Bemærk +10 min forsinket ture og + 15 min forsinket ture indgår som en delmængde af forsinkede ture, hvor 0-1 min for tidlige indgår som en delmængde af for tidlige kørsler.

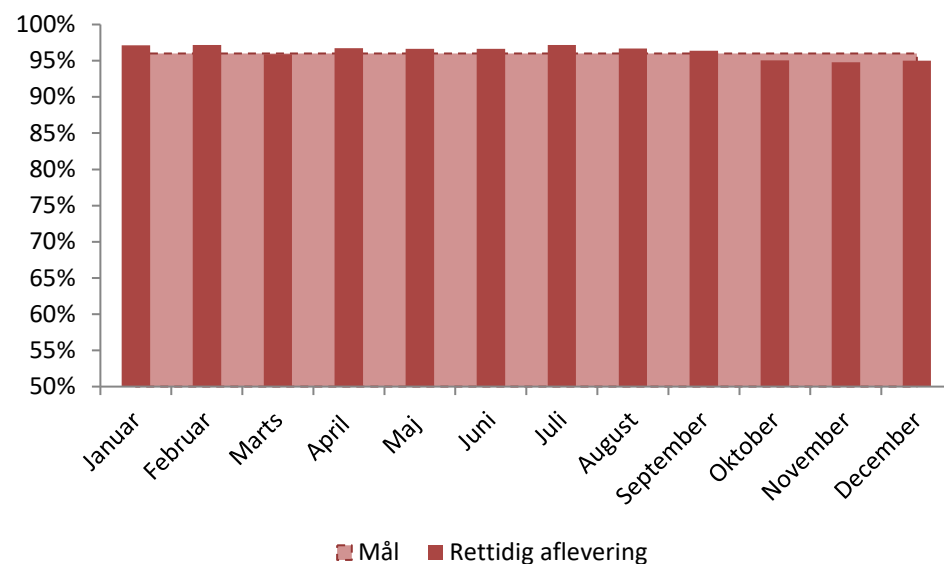


Graferne viser den gennemsnitlige forsinkelse for bybusser opgjort pr. vognmand i 2017-2019.

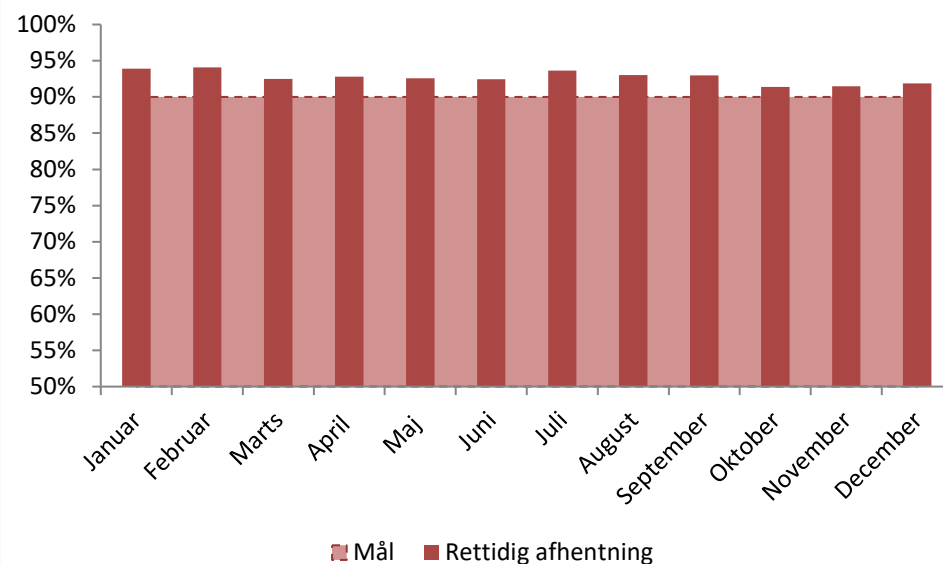
Midttrafik arbejder med et rettidighedsinterval på 4 min.

Rettidighed - Flextrafik

Gns. rettidig aflevering



Gns. rettidig afhentning

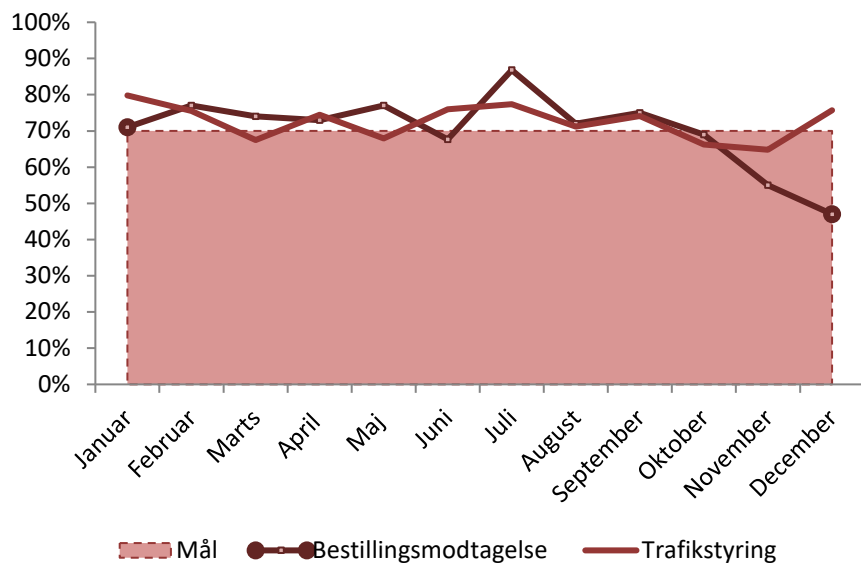


Grafen viser den gennemsnitlige rettidighed for aflevering af Flextrafik-kunder. Midttrafik har en målsætning om en rettidighed på minimum 96 %.

Grafen viser den gennemsnitlige rettidighed for afhentning af Flextrafik-kunder. Midttrafik har en målsætning om en rettidighed på minimum 90 %.

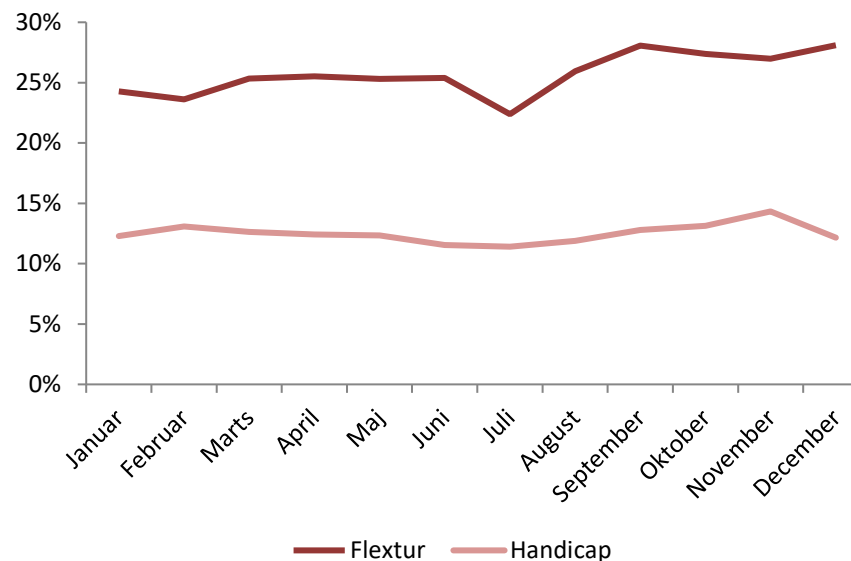
Henvendelser - Flextrafik

Besvarelse af kald inden 60 sek.



Grafen viser andelen af opkald til Flextrafik, der besvares indenfor 60 sekunder opgjort månedsvist for både Bestillingsmodtagelse og Trafikstyring. Målet er at mindst 70 % af kaldene besvares indenfor 60 sekunder.

Internetbestillinger



Grafen viser andel af internetbestillinger for Flextur og Handicap kørsler opgjort pr. måned.

NB: Der ydes en rabat på 10 % af egenbetalingen for en Flextur ved online bestilling.

Internetbestillinger

Antal Flextur

44.265

Andel Flextur

25,81%

Antal handicap

26.706

Andel handicap

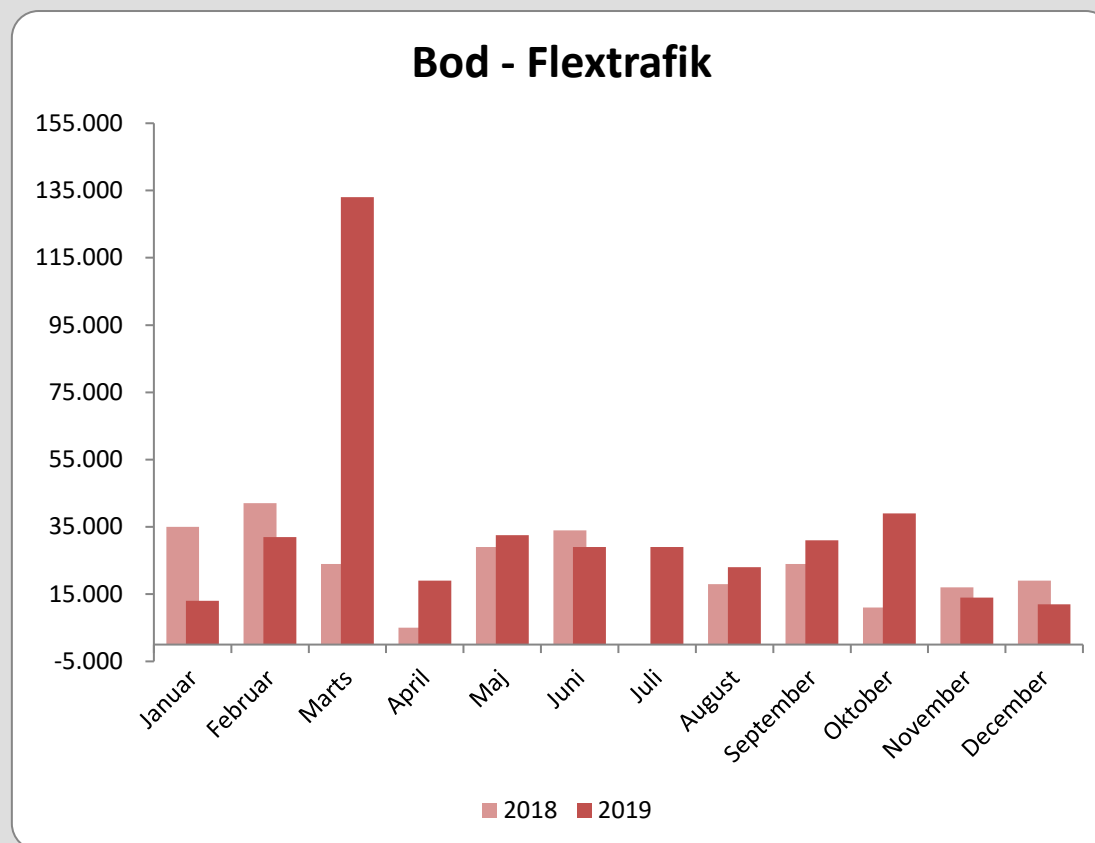
12,53%

Bod - Flextrafik

Bod i 2019

Samlet

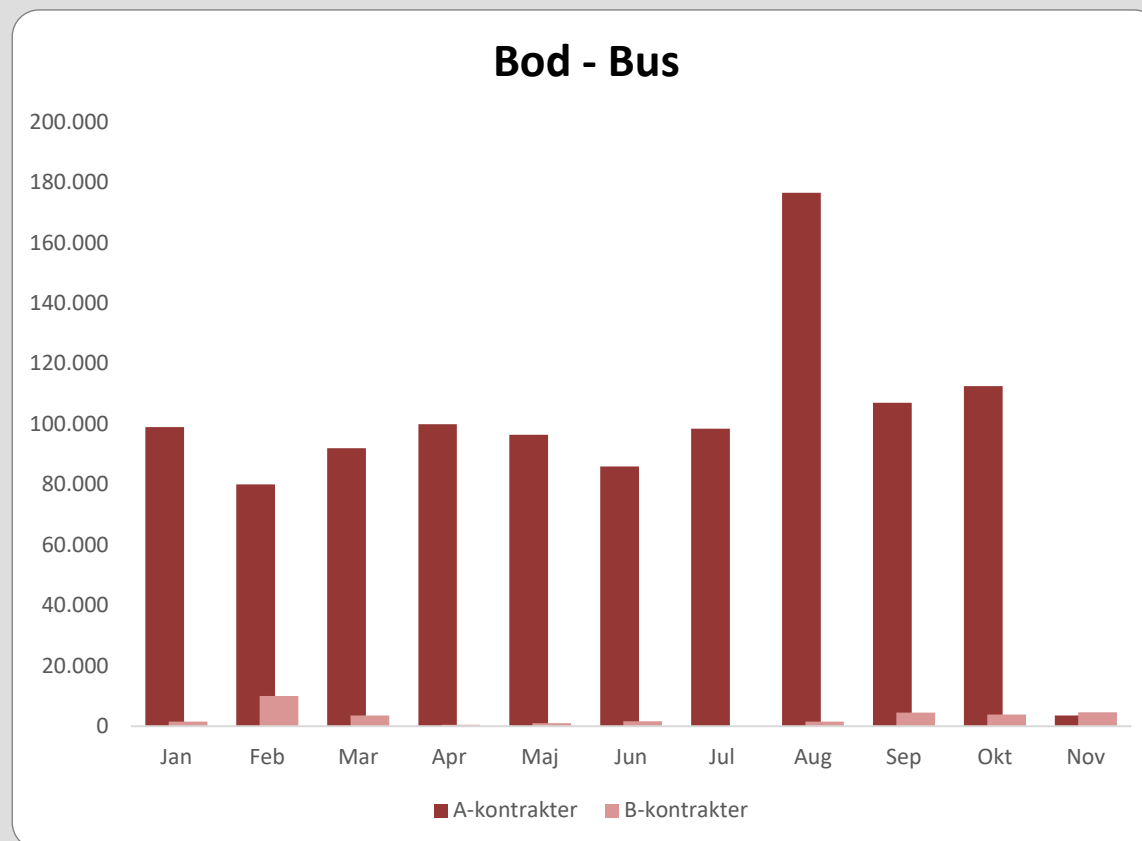
406.465



Grafen viser modtagne bodsindtægter fra Flextrafik-vognmænd i 2018-2019.

Bod til busselskaber

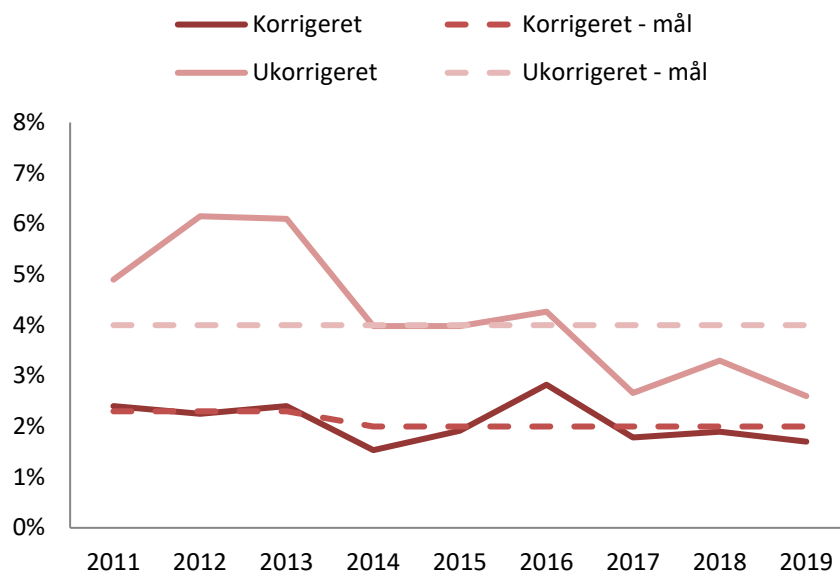
Bod i 2019
<u>A-Kontrakter</u> 1.051.700 kr.
<u>B-Kontrakter</u> 32.600 kr.
<u>Samlet</u> 1.084.300 kr.



Graferne viser den samlede bod opdelt på hhv. A- og B-kontrakter for januar – november 2019.

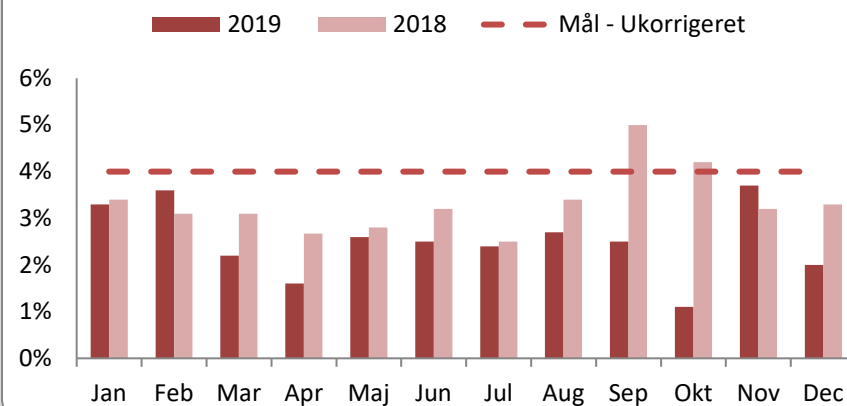
Sygefravær

Gennemsnitlig sygefravær

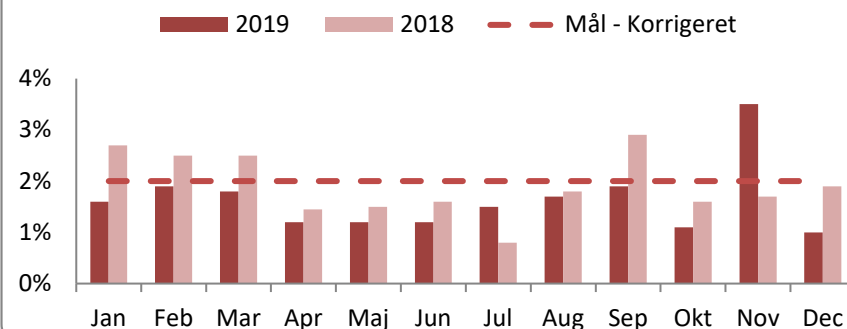


Grafen viser udviklingen i det gennemsnitlige sygefravær (korrigeret/ukorrigeret) i forhold til målene opgjort pr. år.

Sygefravær - Ukorrigeret



Sygefravær - Korrigeret



Graferne viser udviklingen i korrigeret/ukorrigeret sygefravær i forhold til målene opgjort pr. måned.

Antal sygedage

Sygedage

793

Gns. Antal

6,5

Tiltag	Ejer	Formål	Afklaring	Tovholder	Projektgruppe			Status	Oprindelse
					ALL	Keolis	Midttrafik		
Indtastning i HIM	MT+OCC	Realtid og aflysninger på rejseplanen, live app og Adibus skærm		Michael Steinberg		Julian Barter	Michael Steinberg (MSG), Thomas Nielsen (TNI)	Lukket	Aftalt på Workshop
Live adgang til døgnrapport via DOCIA	ALL	MT adgang til døgnrapport til viden om drift - Adgang til DOCIA	Det er diskuteret på møde, og det er aftalt, at dette ikke er muligt for nuværende	Erik Hansen		Lars Winther Wagner	Thomas Nielsen (TNI)	Lukket	Aftalt på Workshop
	AAL	Info skærme med live oplysninger fra AVLS og ATS om driften		Erik Hansen Justin Cuton			Laura Thomsen	Lukket - Afventer på KC efter test i Trafikservice	Aftalt på Workshop
Realistiske køreplaner	MT + ALL	Et tættere samarbejde omkring realistiske køreplaner og driftsomfang ud fra infrastruktur og materiel.		Erik Hansen			Ole Sørensen (OS)	Løbende	Aftalt på Workshop
Håndtering af strandende kunder	ALL + OCC	Hjælpe strandede kunder videre, når der er kendskab til at en tur delvist aflyses	Nyt informationsmateriale omkring rejsegarantien, i form af visitkort og vejledninger sendes til Keolis til uddeling. Information til togene er under udvikling.	Laura Thomsen		Lars Winther Wagner	Ole Sørensen (OS), Emma Købke Rager (EKR)	Lukket	Aftalt på Workshop
Kundeinformation fra OCC	OCC + MT	Prioritering af information til kunderne i travle situationer	Aftalt, at OCC, i særligt travle perioder, kan placere en overordnet besked i HIM, der informerer om at der er driftsproblemer og med en henvisning til Live og Midttrafik.dk. Denne besked må kun placeres i HIM, hvis MT er orientert	Laura Thomsen		Julian Barter	Michael Steinberg (MSG), Thomas Nielsen (TNI)	Løbende dialog	Aftalt på Workshop
		Mulighed for at ansætte en dedikeret kundeservicemedarbejder på OCC/Keolis	Der skal afholdes jobsamtaler i uge 48	Erik Hansen	Erik Hansen	Lars Winther Wagner	Ole Sørensen	Der er tilført informationsmedarbejdere fra på hverdage mandag - fredag fra 7 - 9 og 15 - 17.30. Vagterne fordeles mellem 3 medarbejdere. Lukket	Ny
		Udkald på perroner	Gennemgang af prædefinerede kald samt forslag til udformning af nye	Lars Winther Wagner		Julian Barter	Jesper Fogh Gottlib (jfj), Thomas Nielsen (TNI)	Ikke påbegyndt	Aftalt på Workshop
		Information på skærme - Muligt med Adibusskærme på flere stationer?	Gennemgang af alle peronner for at tydeliggøre, hvor Adibusskærme kan øge kundetilfredsheden. Hvem er perron-ansvarlig?	Laura Thomsen	Erik Hansen Steen Sørensen	Lars Winther Wagner	Michael Steinberg (MSG), Britta Charming (BRC)	Der aftalt der opsættes en ekstra Adibus stander i Lystrup.	Aftalt på Workshop
		Udkald i tog		Erik Hansen	Steen Sørensen Britta Degn	Lars Winther Wagner	Jesper Fogh Gottlib (jfj), Thomas Nielsen (TNI)	Lukket	Aftalt på Workshop

AVLS-systemet	ALL	Få systemet til at fungere samt dele viden om processen		Erik Hansen	Erik Hansen Jan Eriksen		Michael Steinberg, Janne Damgaard Koiser	Afventer tilbagemelding fra ASAL, angående hvordan aflysninger skal ske i AVLS og hvordan kommunikation sker til Rejseplan.	Aftalt på Workshop
Udkald i tog	ALL	Sikre, at udkald i tog virker - teknisk løsning	Erik sender opdatering	Erik Hansen	Jakob Bisgaard Lasse Bolding	Lars Winther Wagner		2 Letbanekøretøjer er opdateret med ny software mm., afventer test.	Aftalt på workshop
Kommunikation mellem ALL og Kundeservice	MT+ALL	Forebygge dobbelthenvendelser og sikre gode muligheder for svar til kunderne		Laura Thomsen	Erik Hansen		Ole Simonsen (OLS)	Der er udformet et ark, som Kundeservice og AAL i samarbejde vedligeholder.	Ny
et blev aftalt at		At kunderne kan se letbanetogene på Midttrafik Live, på samme måde som man kan se busserne	Hele projektet skal prioriteres og defineres, da der er store udfordringer forbundet med funktionen	Erik Hansen	Jan Eriksen Dennis			Der arbejdes med en løsning på at bruge data som i forvejen findes i AAL systemer.	NY

OKTOBER 2019
TRAFIK-, BYGGE- OG BOLIGSTYRELSEN

KOLLEKTIV TRAFIK I YDEROMRÅDER

RAPPORT



COWI

OKTOBER 2019
TRAFIK-, BYGGE- OG BOLIGSTYRELSEN

KOLLEKTIV TRAFIK I YDEROMRÅDER

RAPPORT

PROJEKTNR.

A115086

DOKUMENTNR.

VERSION

Version 3

UDGIVELSESDATO

29. oktober 2019

BESKRIVELSE

Rapport

UDARBEJDET

lyma, vifo, kbjn

KONTROLLERET

jse, pos

GODKENDT

lyma

INDHOLD

1	Indledning	5
1.1	Baggrund	5
1.2	Læsevejledning	5
2	Erfaringer og anbefalinger	7
2.1	Mobilitetsudfordringen i yderområderne	7
2.2	Udviklingsmuligheder	8
2.3	Evaluering af Yderområdepuljen	8
2.4	Forslag til omlægning af puljen	9
2.5	Løsningsmuligheder i lyset af MaaS	9
3	Den kollektive trafik i yderområderne	11
3.1	Mobilitetsudfordringen	11
3.2	Rammebetingelser	12
3.3	Hvad er kollektiv trafik?	16
3.4	Kollektiv trafik i yderområderne	17
3.5	Udbud og efterspørgsel i yderområderne	19
3.6	Flextur	25
4	Evaluering af Yderområdepuljen	28
4.1	Tilgang og metode	28
4.2	Beskrivelse af puljen	29
4.4	Aktiviteter	31
4.5	Outputs	32
4.6	Effekter	37
4.7	Tilfredsheden med puljen	42
4.8	Ønsker til fremtidige puljer	43
5	Ni temaer	45
5.1	Drifts- og infrastrukturprojekter	45
5.2	Driftsprojekter	46
5.3	Infrastrukturprojekter	47
	Konventionel busdrift	48
	Unge til uddannelse og fritid	50
	Åben telekørsel	52
	Borgerbiler og landsbybusser	54
	Udflugtsbusser	56
	Lokalbanernes stationer og infrastruktur	58
	Opgradering af stoppesteder	60
	Rejseplanen	62
	Realtidsinformation	64

Bilag A Oversigt over resultater af puljeprojekter –
projekternes egne evalueringer

1 Indledning

1.1 Baggrund

Pulje til forbedring af den kollektive trafik i yderområder, også kaldet 'Yderområdepuljen', blev etableret i en trafikaftale i 2012. For perioden 2013-2018 var der afsat i alt 305 millioner kr. til statslig medfinansiering af tiltag, som kan forbedre den kollektive trafik i yderområderne. I alt er der givet tilsagn om projektstøtte for 198 millioner kr. af disse midler. Antallet af projekter, som har opnået støtte fra puljen, er 91, hvoraf ca. halvdelen er afsluttede. Der foreligger således et omfattende materiale om de erfaringer, der er gjort med de konkrete projekter.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ønsker med denne udredning på samme tid, at:

- > Gennemføre en **analyse** af den kollektive trafik i yderområderne. Analysen skal beskrive karakteristika ved den kollektive transport i yderområderne, og den skal komme med bud på perspektiver i en større målretning, omlægning og/eller styrkelse, herunder hvordan den kollektive trafik i yderområderne kan forbedres eller mere systematisk omlægges til gavn for brugerne.
- > **Evaluer** puljen til forbedring af den kollektive trafik i yderområderne. Evalueringen skal give et billede af puljens effekter og bl.a. svare på, hvilke projekter, der har vist sig levedygtige efter puljeperioden og hvordan projekterne er tænkt sammen med anden kollektiv transport. Derudover skal evalueringen undersøge tilfredsheden med puljen som middel til at forbedre den kollektive trafik i yderområderne, og om der er igangsatte projekter, som har været udtryk for nytænkning inden for det kollektive trafiktilbud. Endelig skal evalueringen komme med forslag til en eventuel omlægning af puljen.

Erfaringer om, hvad der virker, og hvad der ikke gør, i de tyndere befolkede områder, relaterer sig i vidt omfang til de typer af koncepter og aktiviteter, der er afprøvet i de puljestøttede projekter.

1.2 Læsevejledning

Kapitel 3 indeholder en beskrivelse af situationen i yderområderne i dag. Hvilken mobilitetsudfordring står man overfor, hvordan udvikler rammebetingelserne sig, hvordan

skal man opfatte kollektiv transport i lyset af de forandringer der sker på mobilitetsområdet, hvor ligger yderområderne, og hvad karakteriserer udbud og efterspørgsel i disse områder?

I **kapitel 4** tages der fat på evalueringen af Yderområdepuljen. Evalueringen baseres på det omfattende materiale, der foreligger i forbindelse med forvaltningen af puljen, kvalitative interviews med nøgleaktører samt en kvantitativ spørgeundersøgelse i form af et elektronisk survey på projektniveau for projekter som opnåede tilsagn. Ansørgernes tilfredshed med puljen og forvaltning identificeres. Det samme gør forslag til omlægning af puljen.

I **kapitel 5** beskrives ni temaer, som tilsammen omfatter størstedelen af de puljestøttede projekter. Fem temaer er relateret til driftskoncepter og -udvidelser: Tilpasning af busdrift, unge til uddannelse og fritid, behovsstyret kørsel, borgerbiler/landsbybusser samt udflugtsbusser. Fire temaer relaterer sig til infrastruktur i bred forstand: lokalbaner, stoppesteder, Rejseplanen og realtidsinformation. For hvert af temaerne beskrives centrale puljeprojekter og de erfaringer, der er høstet både i puljestøttede projekter og andre initiativer i Danmark og udlandet.

Kapitlerne 3, 4 og 5 danner afsæt for den opsamling på erfaringer og de anbefalinger, som sker i **kapitel 2**.

2 Erfaringer og anbefalinger

2.1 Mobilitetsudfordringen i yderområderne

Efterspørgslen efter traditionel kollektiv transport i yderområder er udfordret, og gør det vanskeligt at opretholde en betjening af en høj standard. Den **demografiske udvikling** er en faktor, som i helt særlig grad har betydning for en faldende efterspørgsel. I mange yderområder sker der på samme tid et fald i antallet af indbyggere og en forskydning i alderssammensætningen, som er til ugunst for den kollektive trafik: færre børn og unge og flere ældre. Der er kommuner, hvor den demografiske udvikling, alt andet lige, set over en tiårig periode har betydet et fald på en femtedel af passagerunderlaget.

Familiernes **bilrådighed** er en anden rammebetingelse, som i yderområderne har bidraget til at mindske behovet for konventionel kollektiv transport. Antallet af indbyggere i husstande uden bil er, i landområder og mindre byer op til 2.000 indbyggere, over en tiårig periode faldet fra seks til fire procent. Samtidig er husstande med to eller flere biler steget, så også indenfor hver bilhusstand har flere fået bilrådighed.

I landområder og mindre byer foretages i dag ca. fire procent af indbyggernes ture med kollektiv transport – lidt flere med bus end med tog. Elever i folkeskoler og ungdomsuddannelser udgør 68 procent af buspassageren i disse områder, det er markant flere børn og unge, end man ser i mere urbane områder. Rejseformålet er for de fleste skoler eller uddannelsessteder, hvorimod den kollektive transport kun i begrænset omfang anvendes til fritidsformål. Ældre udgør en langt mindre del af busbrugerne i de tyndere befolkede områder, end de gør andre steder.

I de fleste kommuner, herunder også kommuner med tyndt befolkede områder, har planlægningsfilosofien i den kollektive trafik gennem de senere år været en tilpasning, med **"mest til flest"**. Det betyder en tilpasning, hvor ressourcerne er rettet mod at betjene de største efterspørgselsstrømme. Det efterlader mange tyndere befolkede områder med en kollektiv transport, der har fokus på betjening af elever til folkeskoler og ungdomsuddannelser. Samtidig har de fleste kommuner indført **Flextur**, eller lignende tilbud. Her kan man ringe efter en bil eller en mindre bus, som betjener fra dør til dør, men hvor prisen som oftest er højere end i den konventionelle kollektive transport. Flextur har især vist sig at være et tilbud som ældre borgere benytter sig af.

Set under ét er det billede, der tegner sig for den kollektive trafik i de tyndere befolkede områder, at den konventionelle betjening med busser i stigende grad er målrettet målgrupperne af skoleelever og elever til ungdomsuddannelser. Hertil suppleres med Flextur, som overvejende varetager en opgave med at betjene ældre borgere. Antallet af billøse husstande i landområderne er begrænset, og kun få arbejdspendlere bosat her anvender kollektiv transport.

2.2 Udviklingsmuligheder

Den kollektive transport i yderområderne har været og er fortsat i en omstillingsproces, hvor udbud tilpasses en faldende efterspørgsel. Der er ikke i analysen fundet nye greb, som grundlæggende kan vende udviklingen i en retning, hvor der kommer en større tilgang af passagerer i den kollektive transport i yderområderne. Der eksisterer ikke et stort potentiale af bilbrugere, som med de nuværende transportvilkår kan tænkes f.eks. at skifte til kollektiv transport i pendlerrejsen.

Der har gennem en årrække fundet en målretning sted med fokus på de primære målgrupper: børn, unge og en mindre gruppe af ældre uden bil. Denne tilpasning fortsætter, og omfatter de fleste steder både konventionel buskørsel og behovsstyret kørsel. **Det anbefales, at der fortsat arbejdes med en arbejdsdeling, hvor betjening med konventionel kollektiv transport suppleres med behovsstyrede løsninger.** Denne kombination sikrer betjening af børn og unge til skole og uddannelse, og samtidig er der med de behovsstyrede løsninger altid et tilbud til rådighed, så ingen levnes tilbage uden mobilitetsmuligheder.

At der ikke er et uforløst passagerpotential, betyder ikke, at der ikke kan ske forbedringer af den kollektive transport i yderområderne. Andre mål end flere passagerer i den kollektive transport i yderområderne er relevante. F.eks. bruger mange unge lang tid i busser. Gode transportvilkår bidrager til deres livskvalitet her og nu, men kan måske også fastholde dem lidt længere som kollektive brugere. Serviceforbedringer som skaber større tilfredshed kan således på lang sigt positivt bidrage til passagerudviklingen.

Som en ramme til at beskrive forskellige typer af projekter og initiativer, som er realiseret eller på vej, arbejdes i denne udredning med ni temaer. Indenfor hvert tema er i opslag samlet op på erfaringer, som er gjort i en række projekter og initiativer, som er delvist finansieret af midler fra Yderområdepuljen, projekter som er realiseret uden puljestøtte og i mindre omfang initiativer i andre lande. På baggrund af denne gennemgang **anbefales det, at der kontinuerligt arbejdes med initiativer som bidrager til at skabe en sammenhæng i den kollektive transport.** Det omfatter sammenhængende køreplaner, gode vente- og skifteforhold og adgangen til at få digital information. Selvom disse initiativer isoleret set og hver især ikke kan dokumenteres at give en øget tilgang af passagerer, så kan de bidrage til at den samlede rejse forbedres.

2.3 Evaluering af Yderområdepuljen

På baggrund af de foreliggende data kan COWI ikke etablere en entydig effektkæde, der viser, at Yderområdepuljen har bidraget til at forbedre den kollektive trafik i yder-

områderne. Data fra de støttede projekters egne evalueringer, et survey blandt støtte-modtagerne samt kvalitative interviews med trafikselskaber og projektejere tegner et billede af, at Yderområdepuljen kun har bidraget til en beskedent vækst i passagertal-lene i de relativt få projekter, der har målt dette. Derudover er der registreret en række effekter, der kan have mere indirekte indflydelse, men som samlet set kan bi-drage til, at den kollektive trafik i yderområderne opleves som forbedret, herunder større brugertilfredshed samt serviceforbedringer i form af kortere rejsetid, flere tilbud og styrket fokus på (realtids-) information.

Gennemgangen af data efterlader et indtryk af, at puljen har fungeret som et væsentligt incitament til at afprøve nye idéer og at skabe lokalt/regionalt ejerskab af disse. Spørgsmålet er, om der kunne være opnået lignende resultater ved at yde de 198 mio. kr. som et jævnt fordelt tilskud til alle landets kommuner og trafikselskaber. Svaret er nej, bl.a. fordi:

- > Var midlerne blevet overført som et normalt driftstilskud ville staten ikke have garanti for, at de blev anvendt til afprøvning af nye initiativer.
- > De knap 200 mio. kr. er matchet af et lignende beløb fra kommuner/trafikselskaber, så den reelle investering i kollektiv trafik er tættere på 400 mio. kr.
- > Knap 200 mio. kr. fordelt ligeligt over seks år mellem alle kommuner og trafikselskaber risikerer at blive meget tyndt smurt ud, hvorved muligheden for at sætte større, sammenhængende projekter i gang forringes.

Ved at have en pulje kan staten/Folketinget sikre, at det er de kommuner/trafikselskaber, der reelt ser et behov og har idéer til fornyelse, der søger om og opnår støtte.

2.4 Forslag til omlægning af puljen

Skulle puljen til forbedring af kollektiv trafik i yderområder have været mere effektiv, skulle den have baseret sig på mere tydelige og målbare mål baseret på kendt viden om, hvad der virker, og med veldefinerede aktiviteter, outputs og forventede effekter. COWI vurderer på baggrund af støttemodtagernes tilbagemeldinger og egne erfaringer, at en eventuel fremtidig pulje bør indeholde følgende elementer:

- > En mere overordnet mobilitetspulje rettet mod yderområderne, der samler flere statslige puljer under samme hat og som har et længere perspektiv, der gør det lettere for kommuner og trafikselskaber at planlægge
- > Puljen skal være administrativ og ikke politisk udmøntet for at sikre kontinuitet og forudsigelighed i støttetildelingen
- > Projektidéer fremkommet som følge af brugerinvolvering kan bidrage til at skabe levedygtige projekter
- > Tilskuddet skal som nu basere sig på lokal/regional medfinansiering

2.5 Løsningsmuligheder i lyset af MaaS

Mulighederne for væsentligt at forbedre den kollektive transport i yderområderne indenfor de givne rammer er begrænsede. Skal der i væsentligt omfang ske en styrkelse af mobilitetstilbuddene i de tyndere befolkede områder, så skal der tænkes i nye koncepter.

Under fællesbetegnelsen MaaS er der stor opmærksomhed på mobilitetskoncepter, hvor nye teknologiske muligheder for information, drift og betalingsmåder åbner op for fleksible koncepter på tværs af offentlige og private aktører og på tværs af transportformer¹. I landområderne er der et stort potentiale af biler, der står tomme en stor del af døgnet, og mange ture hvor der godt kunne fyldes bedre op på sæderne i bilerne. Delemobilitet og samkørsel er imidlertid i dag begrænset til lange ture, og lovgivningen sætter begrænsninger for udbredelsen i tyndere befolkede områder på de korte og mellemlange ture.

Hvis potentialet for at private kørselsressourcer i de tyndere befolkede områder skal kunne nyttiggøres til mobilitetsløsninger, der omfatter flere, kræver det en nytænkning på en række områder. Der kan peges på disse lovgivningsmæssige u hensigtsmæssigheder, når perspektivet *alene* er fremtidens transport i de tyndt befolkede områder:

- > Samkørsel på korte ture begrænses af reglerne for erhvervsmæssig personbefordring og skattelovgivningen. På korte og mellemlange ture er den tilladte betaling ved privat samkørsel ikke tilstrækkelig til at opveje besværet med koordinering, ekstra tidsforbrug mm².
- > Det offentlige, her kommuner og trafikelskaber, kan ikke indkøbe transport fra private samkørselstjenester.
- > Frivillige chauffører kan ikke varetage offentligt tilgængelige kørselstilbud. Landsbybusser forankret i et konkret lokalområde har derfor begrænsninger på, hvem der kan benytte dem.

En udfordring ved at åbne lovgivningsmæssigt op for disse samkørselsformer er, at der ikke samtidig åbnes op for ubeskattede deleordninger, hvilket er en problemstilling, der også kendes fra andre deleøkonomiske områder. **Det anbefales imidlertid, at de formelle barrierer granskes med henblik på at åbne op for en bredere vifte af mobilitetstilbud i yderområderne.**

¹ QVARTZ, *Mobility-as-a-Service - Strukturel analyse af digital infrastruktur*, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2018

² Ekspertgruppen, *Mobilitet for fremtiden*, Transport-, Bygnings og Boligministeriet, 2018

3 Den kollektive trafik i yderområderne

3.1 Mobilitetsudfordringen

Udfordringen med at opnå og fastholde en attraktiv kollektiv transport i områder, hvor efterspørgslen er spredt i rum og tid, er ikke af ny dato. I begyndelsen af 1990'erne blev en pulje til forsøgsaktiviteter i landområder udmøntet. Konklusionen i evalueringen var dengang kort fortalt, at det ikke var muligt at opnå et større passagervolumen, men at der kunne opnås mere tilfredse brugere³. Sidenhen er der sket flere markante ændringer, som berører både udbud af og efterspørgsel efter kollektiv transport i yderområderne:

- > Fraflytningen i landområderne og tilflytning til de større byer er forløbet hurtigt og efterlader yderområder med endnu længere mellem indbyggerne.
- > Planlægningsfilosofien for den kollektive transport har efter strukturen reformen langt de fleste steder gået på 'mest til flest' og betydet prioritering af store pendlerstrømme.
- > Mange steder er det åbne, køreplanlagte, kollektive transportudbud i de tyndere befolkede områder nu skåret ned overvejende at servicere den lovpligtige kørsel af skoleelever.
- > Flextur – et åbent, fladedækkende og behovstilpasset tilbud – har i mange kommuner været svaret på at opretholde en betjening i landområderne. Det er et unikt tilbud, som ikke genfindes i samme omfang i andre lande.
- > Under fællesbetegnelsen MaaS er der stor opmærksomhed på mobilitetskoncepter, hvor nye teknologiske muligheder for information, drift og billettering åbner op for fleksible koncepter på tværs af offentlige og private aktører og på tværs af transportformer.

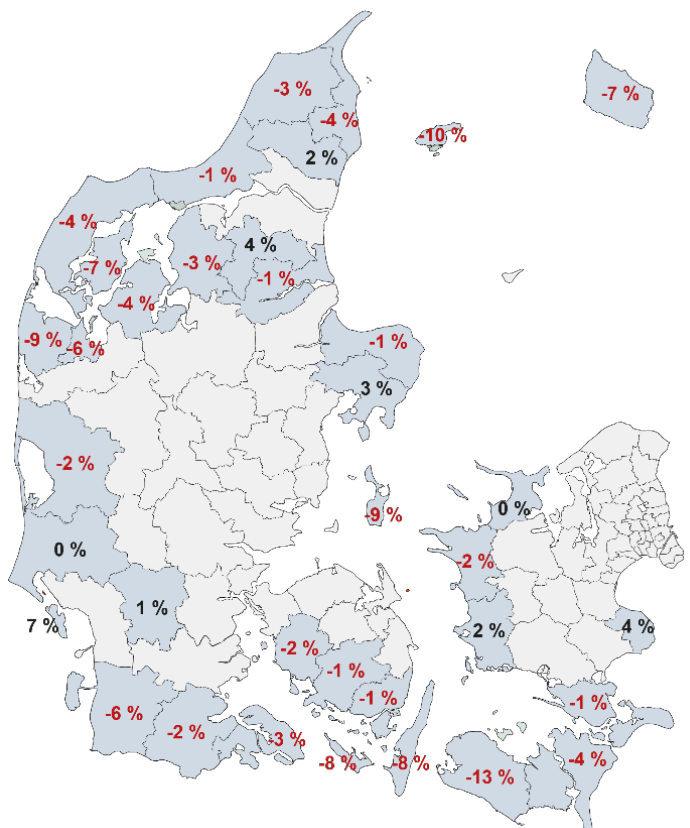
Samlet set er der ikke noget i disse udviklingstræk, som grundlæggende ændrer på konklusionen fra den tidligere trafikregørelse om, at det vil være yderst vanskeligt at opnå et større passagervolumen i den kollektive transport i de tyndt befolkede områder.

³ *Trafikregørelse 1999 - den kollektive trafik*, Transportministeriet, 1999

3.2 Rammebetingelser

Den kollektive trafiks rammebetingelser, og dermed også efterspørgslen efter kollektiv transport, har været under kraftig forandring i de senere år. Den **demografiske udvikling** er en rammebetingelse, som i helt særlig grad har betydning for efterspørgslen efter kollektiv transport⁴. Der har i mange yderområder gennem en årrække været stagnation eller tilbagegang i antallet af indbyggere. Da der samtidig sker betydelige forskydninger i befolkningens alderssammensætning, med fald især blandt den kollektive trafiks kernekunder, påvirkes efterspørgslen efter kollektiv transport betydeligt.

For at sætte tal på udviklingen er udvalgt 36 kommuner, som alle har større områder, der kan betegnes som yderområder i relation til kollektiv transport. Det skal bemærkes, at der ikke i dette valg ligger en antagelse om, at de 36 kommuner tilsammen udgør yderområder i relation til kollektiv transport. De er valgt som repræsentanter for kommuner med større områder, som er tyndt befolkede. Som der vendes tilbage til i afsnit 3.4, så er der flere kommuner med store byområder og høj befolkningsvækst, som samtidig har tyndt befolkede områder, der kan betegnes som yderområder i relation til kollektiv transport.

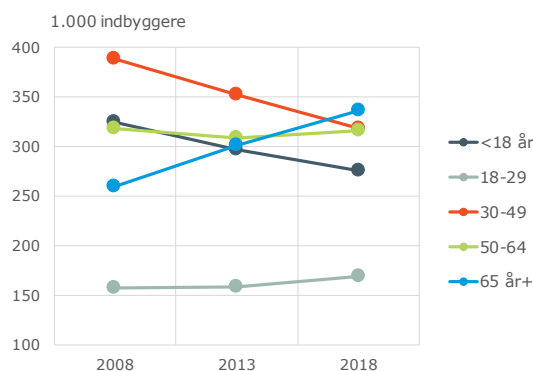


Figur 1 Ændring i befolkningstal (10-84-årige) fra 2008-2018
Kilde: Danmarks Statistik

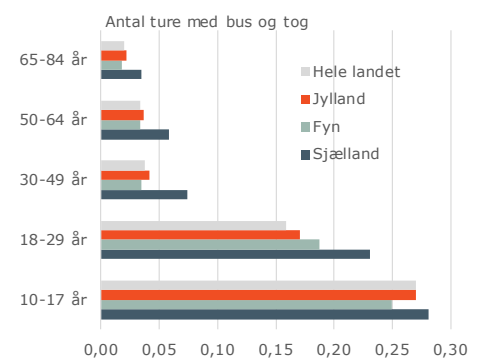
⁴ Trafikplan 2018-2022 - Vi kører for dig, Sydtrafik, 2018
Trafikplan 2019 - 2022, Midttrafik, 2019

De 36 udvalgte kommuner er vist i Figur 1, hvor befolkningsudvikling for 10-84-årige fra 2008-2018 er vist i procent. De udvalgte kommuner har tilsammen haft et fald på én procent. Til sammenligning har der på landsplan i samme periode været en vækst på syv procent.

I Figur 2 er vist befolkningsudviklingen fordelt på alder i alle de udvalgte kommuner. Der har samlet set i perioden været et fald i antallet af børn og unge under 18 år samt i gruppen af yngre erhvervsaktive (30-49 år). Samtidig har der været en kraftig vækst i antallet af ældre på 65 år og derover. For den kollektive trafik betyder det tab af kernebrugere (børn og unge), samtidig med at der ikke kommer nye til, idet gruppen af ældre kun i begrænset omfang benytter kollektiv transport.



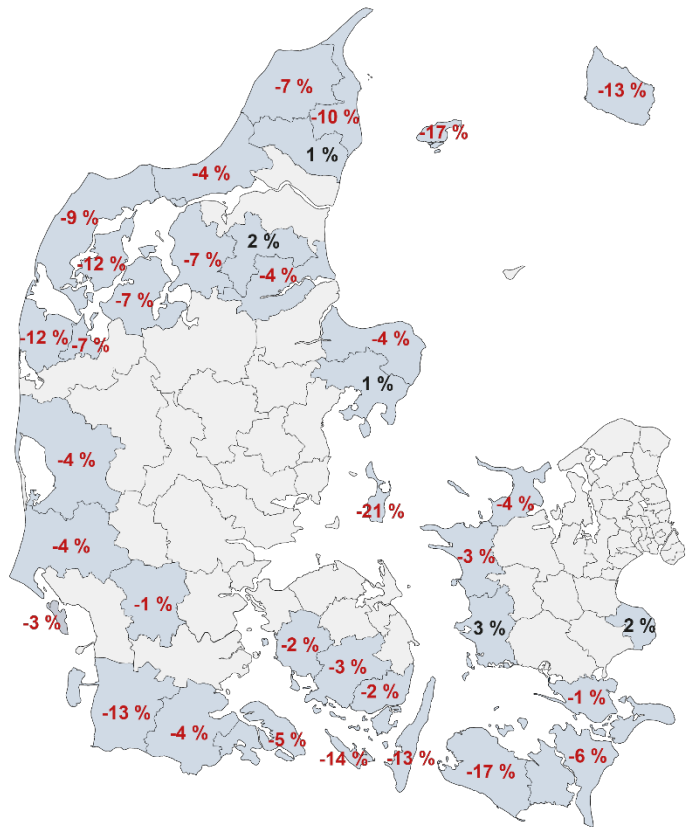
Figur 2 Befolkningsudvikling i de 36 kommuner
Kilde: Danmarks Statistik



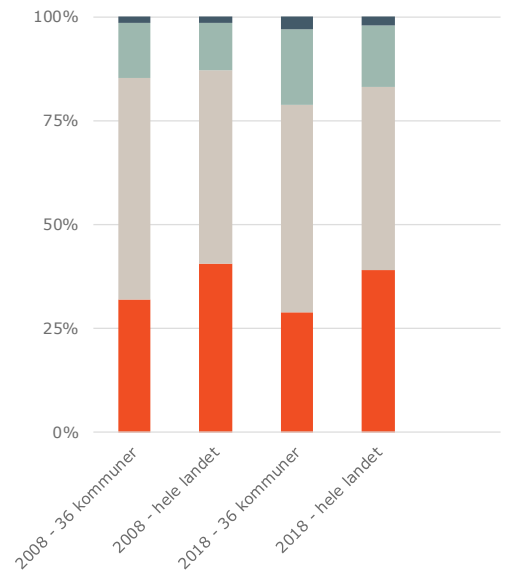
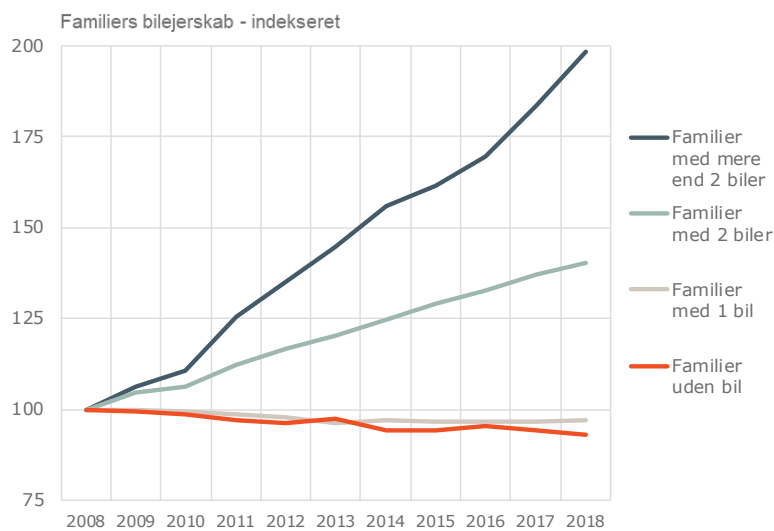
Figur 3 Ture med bus eller tog per gennemsnitsdøgn per person i de 36 kommuner.
Kilde: COWIs udtræk på TU 2008-2018

I Figur 3 er vist kollektive turrater for forskellige aldersgrupper og opdelt på tre landsdele. Turraten er udtryk for, hvor mange bus- og togture en beboer i gennemsnit foretager på et gennemsnitsdøgn. Det er her tydeligt, at i de valgte kommuner har den kollektive transport en betydelig rolle blandt børn og unge. Ved at sammenholde viden om den demografiske udvikling med turraterne kan man foretage et skøn over, hvilken betydning den demografiske udvikling - alt andet lige - har for efterspørgslen efter kollektiv transport. Det antages i dette skøn, at der ikke er forskel i, hvor hyppigt befolkningen indenfor de forskellige aldersgrupper i hver af de tre landsdele rejste med kollektiv transport i 2008 hhv. 2018.

I Figur 4 er vist betydningen af den demografiske udvikling, dvs. forskydninger i befolkningstal og alderssammensætning, i de 36 kommuner for efterspørgslen efter rejser med bus og tog. Andre faktorer spiller også ind på efterspørgslen f.eks. det konkrete udbud af busser og tog, billetpriser og bilrådighed. Tallene i figuren skal derfor ikke forveksles med den faktiske udvikling i efterspørgsel efter kollektiv transport. Tallene illustrerer, alt andet lige, den isolerede betydning af den demografiske udvikling. For alle 36 kommuner tilsammen var der et demografisk begrundet fald i efterspørgslen efter kollektiv transport på fem procent. Det dækker over stor forskel kommunerne imellem, med et stort fald i størrelsesordenen en femtedel på flere af Ø-kommunerne og på Lolland. Der tegner sig et billede, hvor det går værst ud over Ø-kommunerne og yderligt beliggende kommuner.



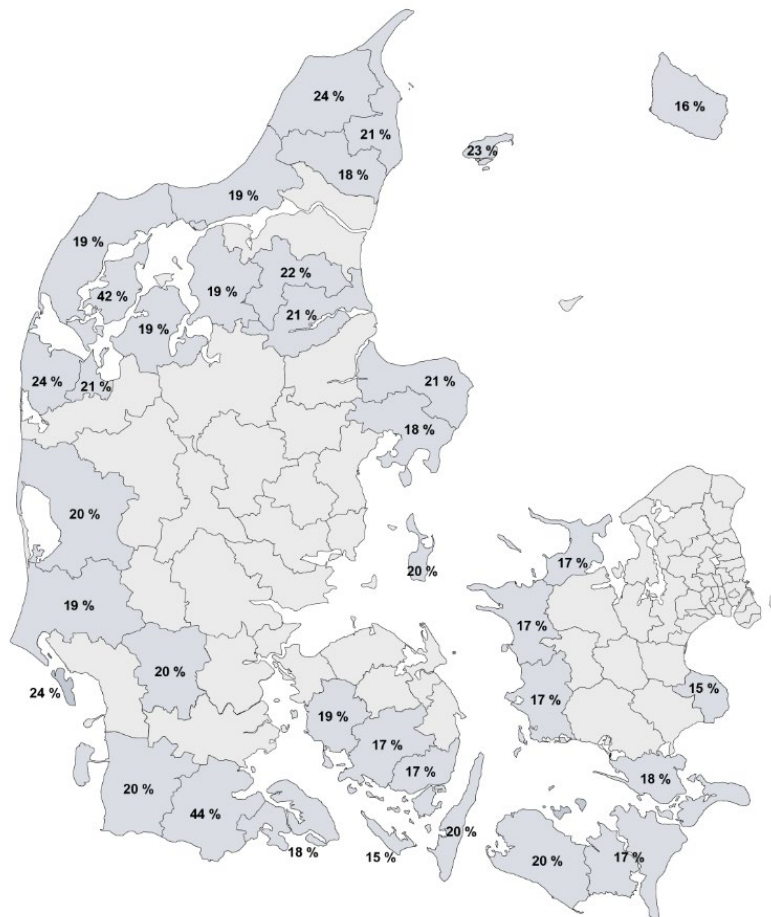
Figur 4 Ændring i efterspørgsel efter kollektiv transport som følge af demografisk udvikling 2008-2018. Kilder: COWIs beregning på basis af TU og Danmarks Statistiks befolkningsopgørelser



Figur 5 Udvikling i familiernes bilejerskab 2008-2018 i de 36 kommuner
Kilde: Danmarks Statistik

En rammebetingelse af stor betydning for transportvilkår er **familiernes bilrådighed**. I Figur 5 er vist, hvordan familiernes bilrådighed har udviklet sig fra 2008-2018 i de 36 kommuner. Det skal bemærkes, at de udvalgte kommuner også omfatter større byer, med mange unge familier uden bilrådighed, hvorfor der er knap en tredjedel af familierne, som ikke har bil til rådighed. Der vendes i kapitel 3.5 tilbage til bilejerskabet udenfor de større byer, og her beskrives at kun ca. fire procent af indbyggere i byer under 2.000 indbyggere og på landet lever i husstande uden bil. Figur 5 illustrerer, at der i de udvalgte kommuner har været et mindre fald i andelen af familier, der lever uden bilrådighed, stagnation i antallet af familier med én bil og en markant vækst i familier med to eller flere biler.

I Figur 6 er for de 36 kommuner vist væksten i antallet af personbiler per indbygger fra 2008 til 2018. Tilsammen var væksten i de udvalgte kommuner været 21 procent, hvilket er højere end de 19 procent som væksten var på i hele landet.



Figur 6 Ændring i antal personbiler per indbygger 2008-2018.
 Kilde: Danmarks Statistiks opgørelser af personbiler og af befolkningstal
 Bemærk: Leasede biler knyttes til kommune for leasingfirma og ikke til brugeren

3.3 Hvad er kollektiv trafik?

I den gængse opfattelse adskiller kollektiv og individuel trafik sig ved, at kollektiv trafik er offentligt udbudt og støttet, og at der finder samfærdsel sted mellem mennesker, som ikke nødvendigvis kender hinanden. Individuel trafik er privat organiseret og finansieret og omfatter som oftest enkeltpersoner eller mindre private rejsegrupper. Kollektiv trafik omfatter overvejende busser og tog, og privat trafik omfatter overvejende personbiler og cykler.

Denne skelnen mellem kollektiv og individuel trafik indfanger fortsat de største forskelle. Men det indfanger ikke den udvikling, der har fundet sted i de senere år, og de forventninger, der er til ændringer fremover:

- > Udbredelsen af **behovsstyrede** og alment tilgængelige løsninger i offentligt regi, hvor især Flextur i tyndere befolkede områder har vundet frem, udfordrer forestillingen om, at kollektiv trafik drejer sig om betjening af mange på samme tid i store køretøjer, der kører på faste tidspunkter.
- > Fremkomsten af **deleøkonomiske mobilitetstilbud** muliggør en bedre udnyttelse af personbilen gennem deling af bil og/eller deling af kørsel, både på privatorganiseret basis og via kommercielle udbydere af biler og kørsel.
- > Udvikling og fortsat forbedring af **digitale platforme**, som sætter nye standarder for den information om transportmuligheder i planlagt og real tid, man kan få før og under rejsen. Desuden er det muligt at forbedre muligheder for at bestille og betale - også på tværs af udbydere.

Grænserne for de private og de offentlige løsninger flyder således sammen, og perspektiverne er helt nye forretningsmodeller, hvor digitale løsninger gør det muligt at gentænke, hvordan man samlet set opnår den bedst mulige mobilitet for alle. Begrebet Mobility as a Service (MaaS) dækker over en fremtid, hvor trafikanter i stedet for at selv at eje køretøjer vælger at dele med andre. Det kan omfatte både deling af køretøjer og samkørsel. Bestilling, tilrettelæggelse og betaling af kørslen foregår på en eller flere digitale platforme.

Endnu har vi til gode at se MaaS-koncepter udfoldet i stor skala, men der er initiativer i gang for at geare lovgivning og anden offentlig regulering på en måde, så der ikke spændes ben for sådanne løsninger. Det kan både medføre, at private aktører kommer ind på det offentlige marked, og at de offentlige aktører kommer ind der, hvor de private har deres hjemmebane i dag. Der er i udlandet eksempler på, at offentlig service-trafik indkøbes og udføres af private samkørselstjenester⁵. I andre lande, særligt USA, ser man, at tjenester som Uber og Lyft indgår aftaler om varetægelse af offentlige serviceopgaver.

Det er vanskeligt at opstille en klar, robust og fremtidssikret definition af kollektiv trafik. En definition som ligger tæt op ad den traditionelle opfattelse, men samtidig er åben for at nye koncepter kan omfattes, er: *"Kollektiv trafik omfatter de transportformer, hvor flere tilbydes transport"*.

⁵ *Partners in transit – a review of Partnerships between Transportation Network Companies and Public Agencies in the United States*, Joseph P. Schweiterman m.fl., 2018

Størstedelen af de kollektive rejser kan i dag fremsøges på Rejseplanen: tog, lokalbaner, busser, tog, færger og til dels Flextur. Dertil kommer, at enkelte andre typer af mobilitetstilbud er inviteret med ind i Rejseplanen, men endnu ikke er udfoldet i stor skala: bycykler, fjernbusser, samkørselstjenester, taxi og fly.

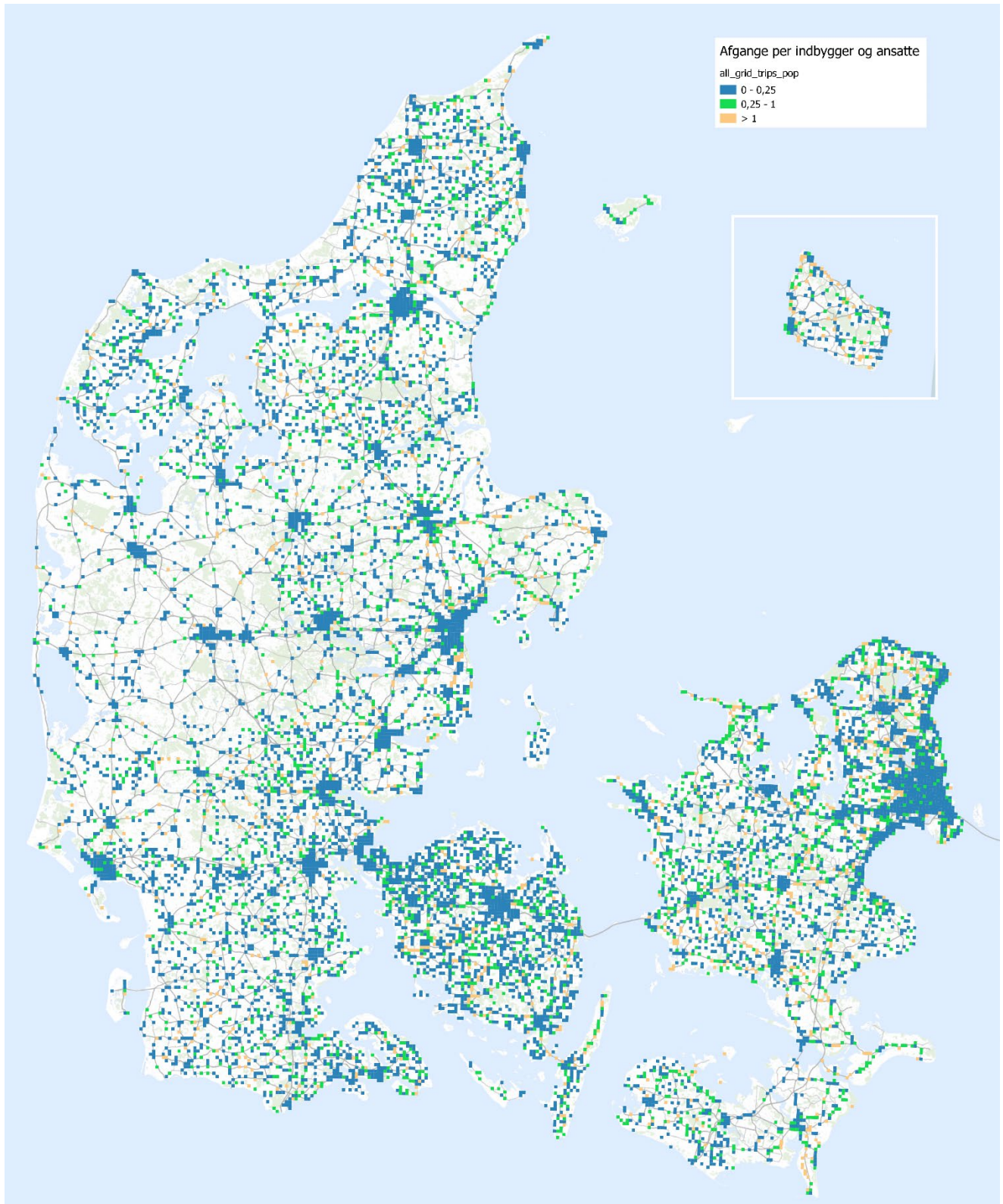
Der er også tilbud i yderområderne, som ikke er i Rejseplanen. Flere steder står kommunerne selv helt eller delvist for indkøb af skolebuskørslen, og flere har åbnet op for, at andre end skoleelever kan køre gratis med. Disse ruter optræder generelt ikke i Rejseplanen. I praksis betjener skolebusser kun få gange på skoledage og er helt tilpasset skolernes behov. Af denne grund benyttes de kun i begrænset omfang af andre end skoleelever. Der eksperimenteres med samkørsel/delebiler og landsbybusser både i regi af Yderområdepuljen og udenfor. De er hverken på Rejseplanen eller offentligt tilgængelige, idet de er begrænset til specifikke lokale brugergrupper.

3.4 Kollektiv trafik i yderområderne

Der findes ikke en klar definition af, hvilke geografiske områder der i relation til kollektiv trafik kan karakteriseres som yderområder. Der er kommuner, som på samme tid omfatter store byer og tyndt befolkede områder, og man kan således ikke entydigt opdele efter befolkningstæthed i kommuner.

Det er heller ikke muligt entydigt at identificere yderområder, efter hvilket udbud af kollektiv transport de har. Et tyndt befolket område kan have en høj standard af kollektiv trafik, hvis det er beliggende i en korridor med busser og tog, som betjener store byer. Andre områder ligger, så de har dårlig forbindelse til højklasset kollektiv transport.

Figur 7 viser på et kvadratnet for hele landet forholdet mellem antallet af unikke kollektive ture (udbud) og summen af indbyggere og ansatte (efterspørgsel). For at tage højde for at samme bus eller tog kan have flere stoppesteder indenfor et kvadrat, hvilket samlet set ikke giver et højere betjeningsniveau, er udbuddet reduceret til unikke afgange for hvert kvadrat.



Figur 7 Unikke kollektive afgange på et hverdagsdøgn pr. indbygger plus arbejdspladser i et kvadratnet på 1 km X 1 km. I de hvide områder er der ingen afgange optaget i Rejseplanen. Her er flere steder lokal skolebuskørsel.
Kilder: COWIs opgørelse på basis af Rejseplanen (mandag d. 1. oktober 2018); Danmarks Statistik, 2014

Figur 7 viser, at udbud sat i relation til efterspørgsel (målt på indbyggere og arbejdspladser) er højest uden for de store byer. Der er således ikke tale om, at der i områder uden for de større byer er et relativt set lavere betjeningsniveau målt pr. indbygger og arbejdspladser. Figuren viser også, at det ikke på denne måde er muligt at udpege yderområder – set i relation til kollektiv transport – som store, sammenhængende områder. Som der vendes tilbage til i næste kapitel, gør det sig også gældende, hvis man som i Figur 8 og Figur 9 alene kigger på, hvor stort udbuddet af kollektiv transport er rundt om i landet.

Det er ikke entydigt lykkedes geografisk at indkredse yderområder i relation til kollektiv transport. Derfor anvendes i rapporten flere steder en opdeling efter bystørrelse, hvor yderområderne omfatter byer på under 2.000 indbyggere og landområder. Denne opdeling er begrundet i, at der ved opslag i den nationale transportvaneundersøgelse (TU) er fundet næsten ens transportprofiler hvad angår valg af transportmidler for indbyggere i disse mindre byer og på landet. Dette gælder i alle landets regioner.

3.5 Udbud og efterspørgsel i yderområderne

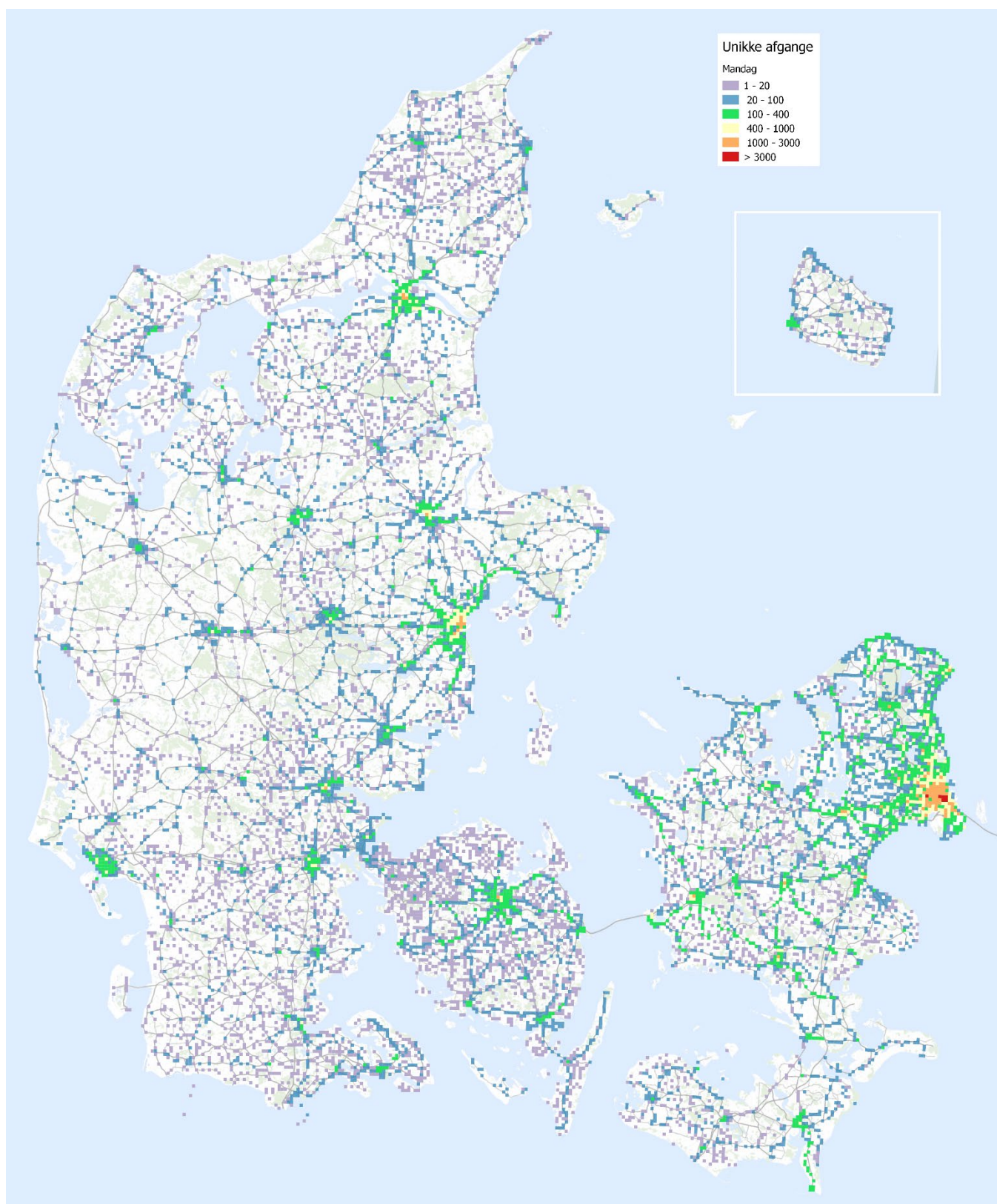
Rejseplanens udbud af køreplanlagt kollektiv transport omfatter alle offentligt tilgængelige ruter, hvoraf de mest relevante og benyttede i relation til yderområder er:

- > Færger til mindre øer – udbydes af kommuner eller af private
- > Fjern- og regionaltog – udbydes af staten
- > Regionale buslinjer og lokalbaner – udbydes af regioner via trafikelskaber
- > Lokale ruter og skolebusruter – udbydes af kommuner evt. via trafikelskaber.

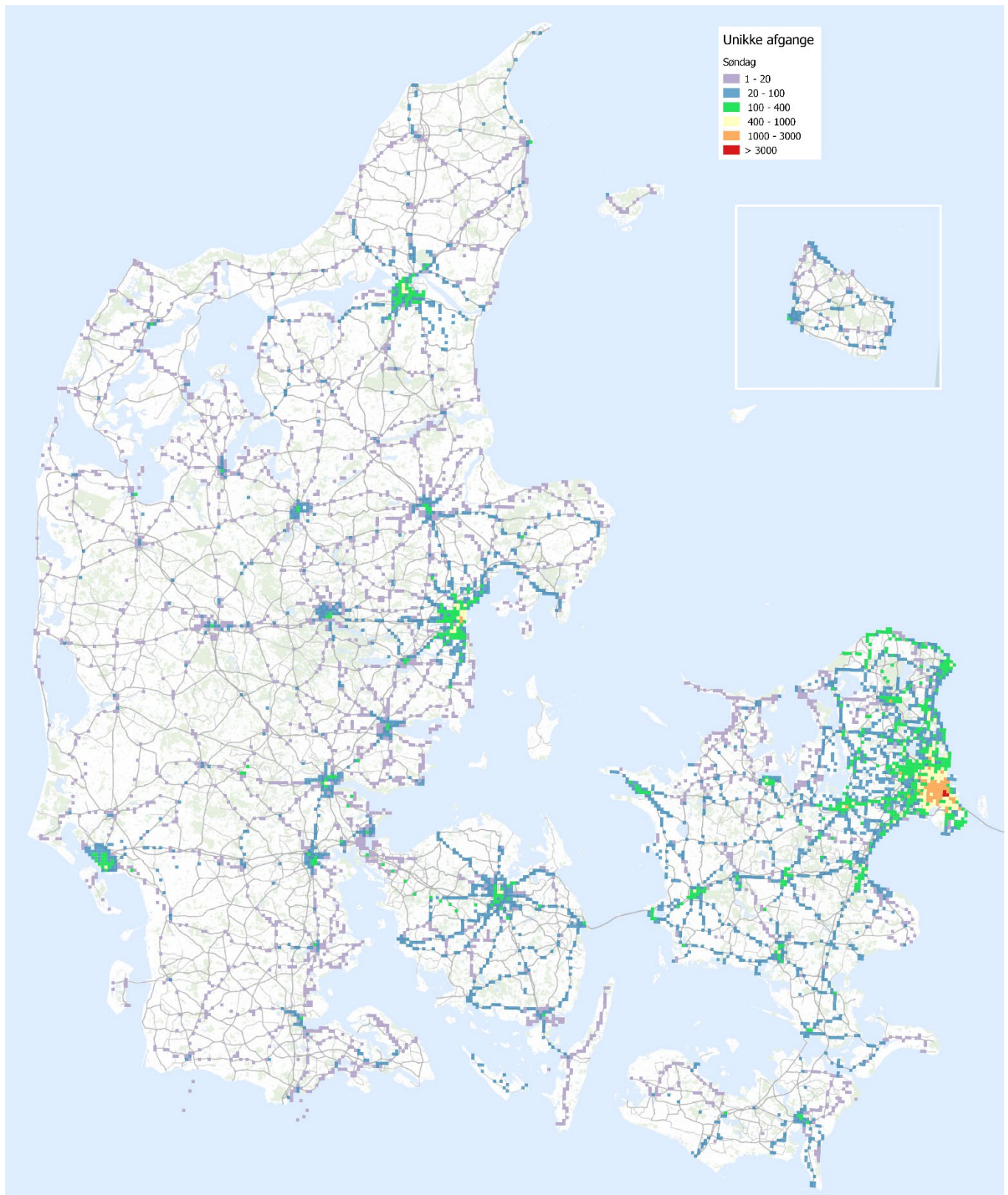
Figur 8 viser i et kvadratnet, hvor mange afgange med kollektiv transport der tilbydes rundt om i landet på et hverdagsdøgn opgjort på unikke afgange, hvor der er rensset for, at busser og tog kan have flere standsningssteder i samme kvadrat. Kortet med de unikke afgange afspejler bygeografien, hvor der forventeligt er den højeste betjeningsstandard i centrene af de store byer. Dertil kommer, at der er et højt betjeningsniveau med relativt mange afgange langs de større veje, hvor de regionale busser betjener indbyggerne. Tog og lokalbanerne kan også genfindes på kortet med et relativt højt betjeningsniveau.

I Figur 9 er udbuddet opgjort for et søndagsdøgn i det samme kvadratnet og med samme metode som for et hverdagsdøgn. Forskellen mellem hverdage og søndage er tydelig. Udenfor de største byer falder niveauet om søndagen langt de fleste steder til mindre end 20 afgange (i alle retninger) på et døgn, hvilket betyder, at der er mere end én time mellem busserne og/eller ingen aftenbetjening.

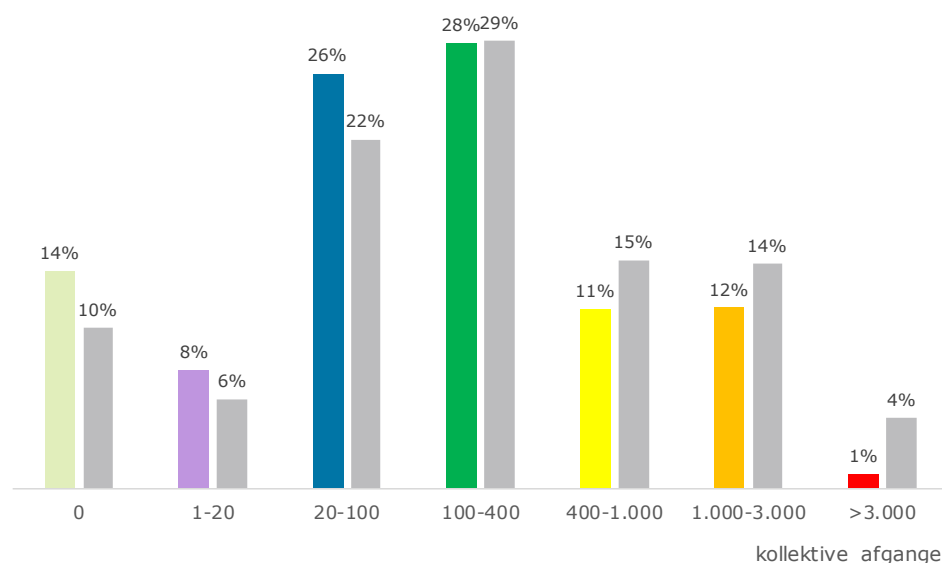
I Figur 10 er vist en opgørelse af, hvor stor en andel af beboerne og af de ansatte der på en hverdag har forskellige betjeningsniveauer af kollektiv betjening, svarende til de farvekategorier der er anvendt i Figur 8.



Figur 8 Unikke kollektive afgange på et hverdagsdøgn optegnet i et kvadratnet på 1 km X 1 km.
Kilde: COWIs opgørelse på basis af Rejseplanen (mandag d. 1. oktober 2018)



Figur 9 Unikke kollektive afgange på et søndagsdøgn optegnet i et kvadratnet på 1 km X 1 km.
Kilde: COWIs opgørelse på basis af Rejseplanen (søndag d. 13. januar 2019)

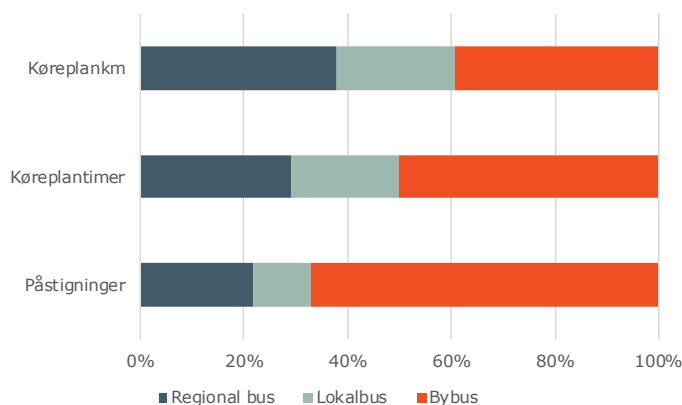


Figur 10 Fordeling af indbyggere (tv og i farver) plus arbejdspladser (th og grå) efter betjeningsniveau i de kvadrater, de er bosiddende/beliggende i. Betjeningsniveauet er antal bus- og togture som betjener kvadratet på et hverdagsdøgn. Kilde: COWIs opgørelse på basis af Rejseplanen (mandag d. 1. oktober 2018) og Danmarks Statistik, 2014.

14 procent af befolkningen og 10 procent af arbejdspladserne har ingen kollektiv betjening i det kvadrat, hvor de er bosiddende eller lokaliseret. 22 procent af indbyggerne og 16 procent af arbejdspladserne har en meget svag kollektiv dækning med under 20 afgange per hverdagsdøgn, hvilket i praksis vil være betjening under niveauet én bus i hver retning hver time. Det skal i øvrigt bemærkes, at relativt flere arbejdspladser har et højt betjeningsniveau end der gør sig gældende blandt indbyggerne.

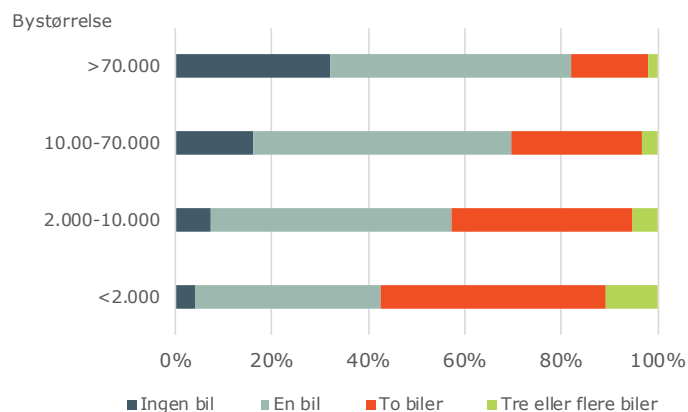
Der findes ikke opgørelser som på et systematisk grundlag gør det muligt at udskille rejser, som relaterer sig til yderområder, og det er derfor heller ikke muligt at tegne et samlet billede af betjeningsomfang, udgifter og indtægter, ligesom der ikke kan trækkes en historisk linje i udviklingen i disse områder.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udgiver nøgletal for trafikselskabernes buskørsel på deres hjemmeside. Statistikken viser bl.a. busruter, som trafikselskaberne definerer som lokalbus, hvoraf en stor del er i tyndere befolkede områder. I Figur 11 er vist, hvordan påstigere, køreplantimer og køreplankilometer er fordelt på regionale busser, lokalbusser og bybusser. Lokalbusserne betjener 11 procent af påstigerne. Hertil anvendes 21 procent af køreplantimerne og 23 procent af køreplankilometerne. Sagt på en anden måde, så er udnyttelsesgraden af lokalbusserne mindre end gennemsnittet, når der måles i forhold til påstigere. Det samme gælder de regionale busser, men til forskel fra lokalbusserne, så rejser passagerne her over lange afstande, og udnyttelsesgraden målt på passagerkilometer er høj.



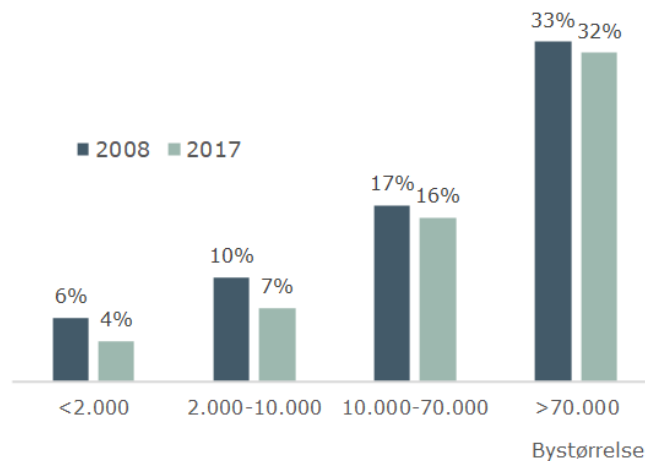
Figur 11 Fordeling af påstigninger, køreplantimer og køreplankilometer opdelt på bustyper i alle trafikselskaber i 2017. Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside

Figur 12 viser for forskellige områdetyper, hvor mange indbyggere der bor i husstande med og uden bil. I de mindre byer og på landet er der kun fire procent af indbyggerne, som bor i en billøs husstand.



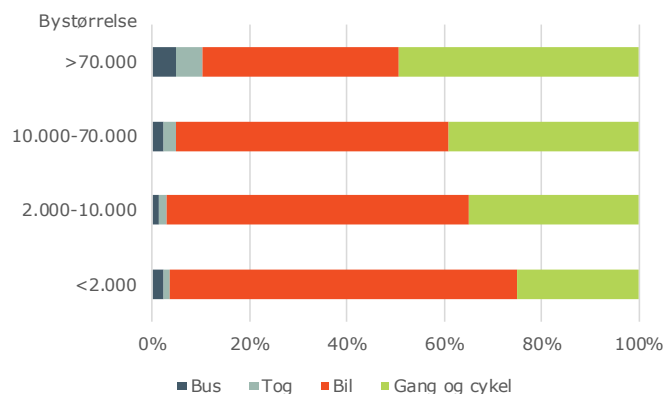
Figur 12 Fordeling af indbyggere efter bystørrelse for bopæl og husstandens bilrådighed. Kilde: COWIS udtræk på TU 2017

Udviklingen går i retning af, at der bliver færre billøse på landet, hvilket fremgår af Figur 13. I 2008 var der seks procent billøse på landet og i de små byer. Figuren indikerer et relativt større fald i andelen af billøse uden for de større byer end i de øvrige bykategorier.



Figur 13 Andel indbyggere uden bilrådighed i husstanden i forskellige bykategorier.
Kilde: COWIS udtræk på TU 2008 og 2017

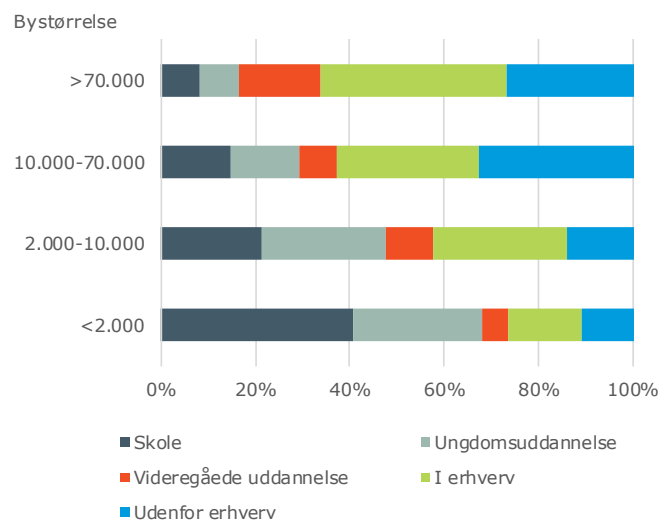
Bilens dominans i yderområderne fremgår af Figur 14, hvor fordeling af indbyggernes ture på transportmidler er vist. På landet og i de små byer var det i 2017 ca. fire procent af alle ture, som blev foretaget med kollektiv transport, heraf lidt flere med bus end med tog. Bilen er dominerende i de små byer og på landet, hvor 71 procent af alle indbyggernes ture foregår i bil som fører eller passager. Gang og cykel er også udbredt og omfatter 25 procent af indbyggernes ture. I de allerstørste byer med mere end 70.000 indbyggere ligger den kollektive markedsandel af alle ture på ti procent, hvilket er mere end dobbelt så stor en markedsandel som i de små byer og på landet.



Figur 14 Fordeling på transportmidler på ture efter bystørrelse for bopæl.
Kilde: COWIS udtræk på TU 2017

Elever til folkeskole og ungdomsuddannelser udgør 68 procent af alle buspassagerne, når man ser på de busrejser, der foretages af indbyggere i mindre byer og på landet. Det er markant flere børn og unge, end man ser blandt busrejsende fra mere urbane områder, hvilket kan aflæses i Figur 15. Børn og unge som en helt central mål-

gruppe for den lokale bustrafik i yderområderne er et mønster, der går igen i alle regioner i Danmark.



Figur 15 Beskæftigelse for busrejsende efter bystørrelse for bopæl.
Kilde: COWIs udtræk på TU 2008-2017

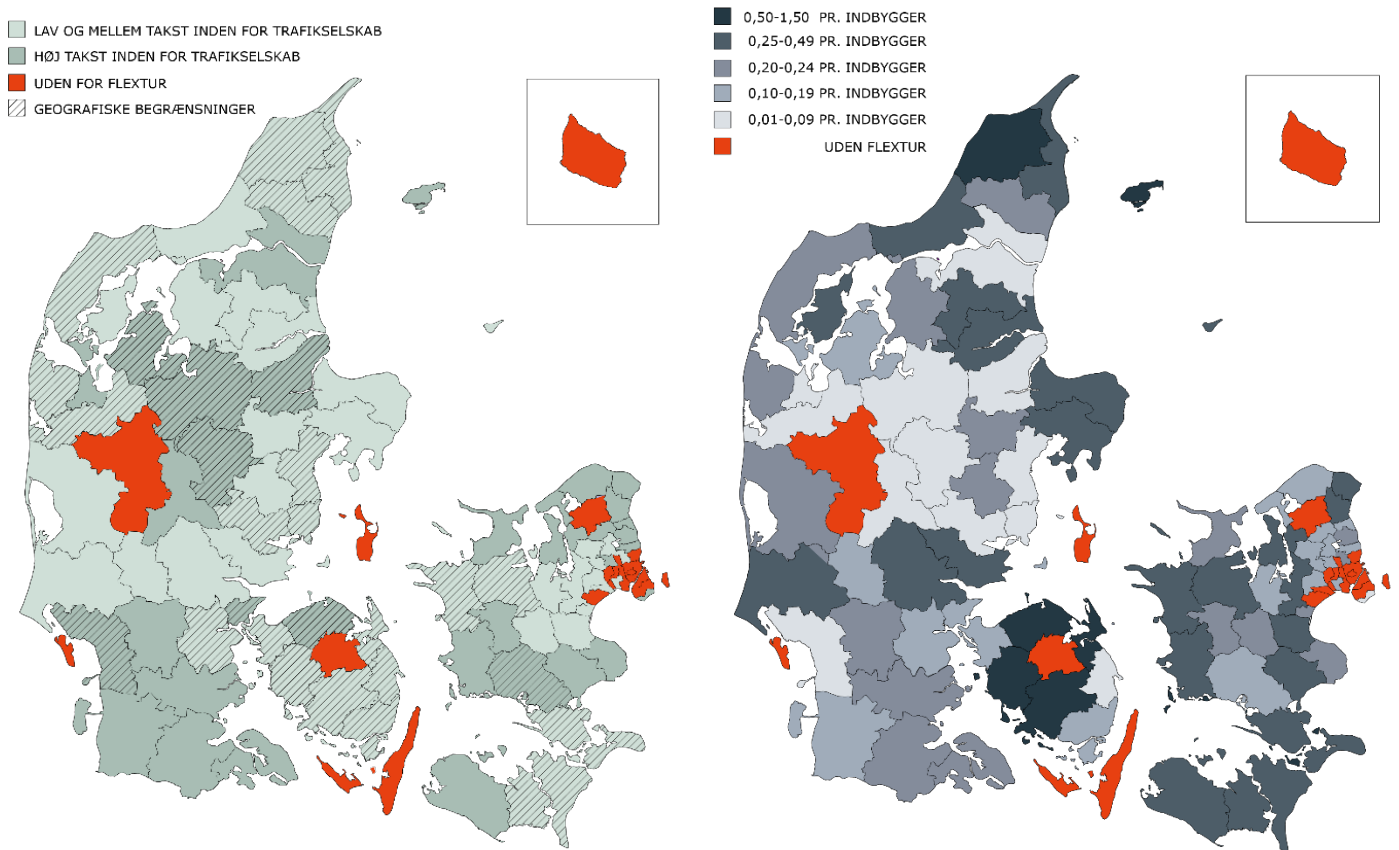
3.6 Flextur

Flextur er gennem de senere år blevet mange kommuners svar på udfordringen med at betjene med kollektiv transport i områder og på tidspunkter, hvor der ikke er et passagergrundlag til at betjene med store busser. I Flextur tilbydes kørsel fra adresse til adresse efter bestilling, men i modsætning til almindelig taxi er der samkørsel, og der kan derfor være omvejskørsel forbundet med rejsen. Der køres ikke efter en køreplan, idet kørslen løbende tilrettelægges efter de indkomne bestillinger. Prisen for at anvende Flextur er typisk højere end almindelige takster i den kollektiv transport, men billigere end taxi.

Flextur udføres af personbiler og minibusser, der indgår i den samlede flåde af køretøjer, der samtidig betjener forskellige lukkede kørselsordninger inden for Flextrafikken. Det er trafikselskaberne i Danmark, som via deres fællesorganisation FlexDanmark, løser den logistiske opgave. Trafikselskaberne står for udbud af kørslen. For kommunerne er der i de fleste tilfælde et relativt stort tilskud pr. rejsende. Men da ordningen ofte erstatter konventionel busdrift, kan der i det samlede regnestykke være en økonomisk fordel for kommunerne.

Figur 16 viser en optegning af, hvor der tilbydes Flextur og i hvilken form. Der er en stor variation i de konkrete Flexturstilbud i kommunerne. På Fyn kalder de det slet ikke Flextur, men Teletaxi, og her adskiller man sig fra resten af landet ved at have en zonebaseret og ikke en kilometerbaseret takst. I flere af kommunerne, både dem med og uden Flextur, findes der yderligere teletaxi og telebusser i afgrænsede områder og konkrete relationer.

Antallet af Flexkurs brugere i kommunerne i 2017 er vist i Figur 17. Opgørelsen skal tolkes i lyset af kommunernes forskellige by- og infrastruktur, befolkningstal og variationen i de konkrete Flexkurs tilbud, som der findes. Antallet af Flexkursbrugere er steget i de senere år, i takt med at flere kommuner er kommet med i ordningen, og at kendskabet til tilbuddet er blevet større i befolkningen.



Figur 16 Flexkursordninger i kommunerne i 2018
Kilde: COWI's opgørelse ud fra oplysninger fra trafiksekskaberne

Figur 17 Passagerer med Flexkurs versus befolkningstal i 2017
Kilde: COWI's opgørelse på basis af data fra trafiksekskaberne

Sættes brugen af Flexkurs i relation til befolkningstallet i kommunerne, som gjort i Figur 17 ligger Nordfyns Kommune højest med 1,15 ture pr. indbygger i 2017. Der er flere kommuner på Fyn, som ligger i den høje ende. De store bykommuner ligger i den lave ende, hvad angår benyttelsen, hvilket bl.a. relateres til restriktioner i anvendelsen i byområder.

Flexkurs er overvejende et tilbud, som benyttes af ældre og af personer med mobilitetsudfordringer, og for hvem det kan være vanskeligt at komme til og fra en station eller et stoppested. 10 procent af Movias Flexkursbrugere er under 50 år, og næsten 60 procent er over 70 år. Billedet er det samme i de andre trafiksekskaber. Der har været gennemført forsøg i Faxe og Ringsted Kommuner med at markedsføre Flexkurs til børn

og unge i de tyndere befolkede områder og som et tilbud især rettet mod deres fritidsaktiviteter⁶. Forsøget viste, at der stort set ingen efterspørgsel var i disse målgrupper.

Behovsstyret transport i mange varianter

Der findes forskellige kørselstilbud, som er tilrettelagt med en løbende planlægning efter de konkrete behov i tid og rum – betegnet som behovsstyret transport.

Flextrafik opstod som svar på et lovkrav om at give bevægelseshæmmede borgere et kørselstilbud svarende til kollektive transport. Alle steder i landet tilbydes i dag Flexhandicap til visiterede brugere. Praktisk håndteres bestilling, logistik mm af FlexDanmark som ejes af trafikelskaberne. Kommuner og regioner tilkøber i forskellig grad andre lukkede kørselstilbud i regi af Flextrafik: Flexlæge, Flexskole, Flexsygehus mm.

Flextur er åbent for alle og kræver ikke en visitering. Det er frivilligt for kommunerne, om de vil tilbyde deres borgere Flextur, og om der i givet fald er restriktioner på, hvor og hvornår det kan benyttes. Flextur er en del af Flextrafik og optimeres sammen med den øvrige Flextrafik. De kan således i samme vogn være brugere som er visiteret i lukkede ordninger og borgere som bruger den åbne Flextur.

Plustur er en variant af Flextur, hvor der, hvis der ikke er andre kollektive transportmuligheder, køres mellem et centralt knudepunkt i den kollektive transport og brugernes adresse. Plustur er et relativt nyt tilbud.

Teleordninger er der mange varianter af: Teletaxi, Telebus, Telerute, Telecity, Telebybus, Telependler, Flexbus m.fl. Fælles er, at der skal foretages en bestilling før, at bussen eller taxien kører. Men så hører ligheden også op. Teleordninger betjener i vidt forskellige geografiske områdetyper, med og uden tidsbindinger i knudepunkter, variationer i vogntyper og forskellige prisniveauer – for blot at nævne nogle forskelle.

⁶ Forsøgsprojekt – Fritidsrejser for børn og unge i landområder, Tetraplan for Movia, 2012

4 Evaluering af Yderområdepuljen

4.1 Tilgang og metode

Ved at opstille en forandringsteori for puljen har vi struktureret vores analyser med udgangspunkt i puljens input, aktiviteter, outputs, outcome og impact. På den måde har vi kunnet etablere en effektkæde, der kan bidrage til at besvare evalueringens hovedspørgsmål: *"Har puljen haft den tiltænkte effekt og bidraget til at forbedre den kollektive trafik i yderområderne i Danmark?"*

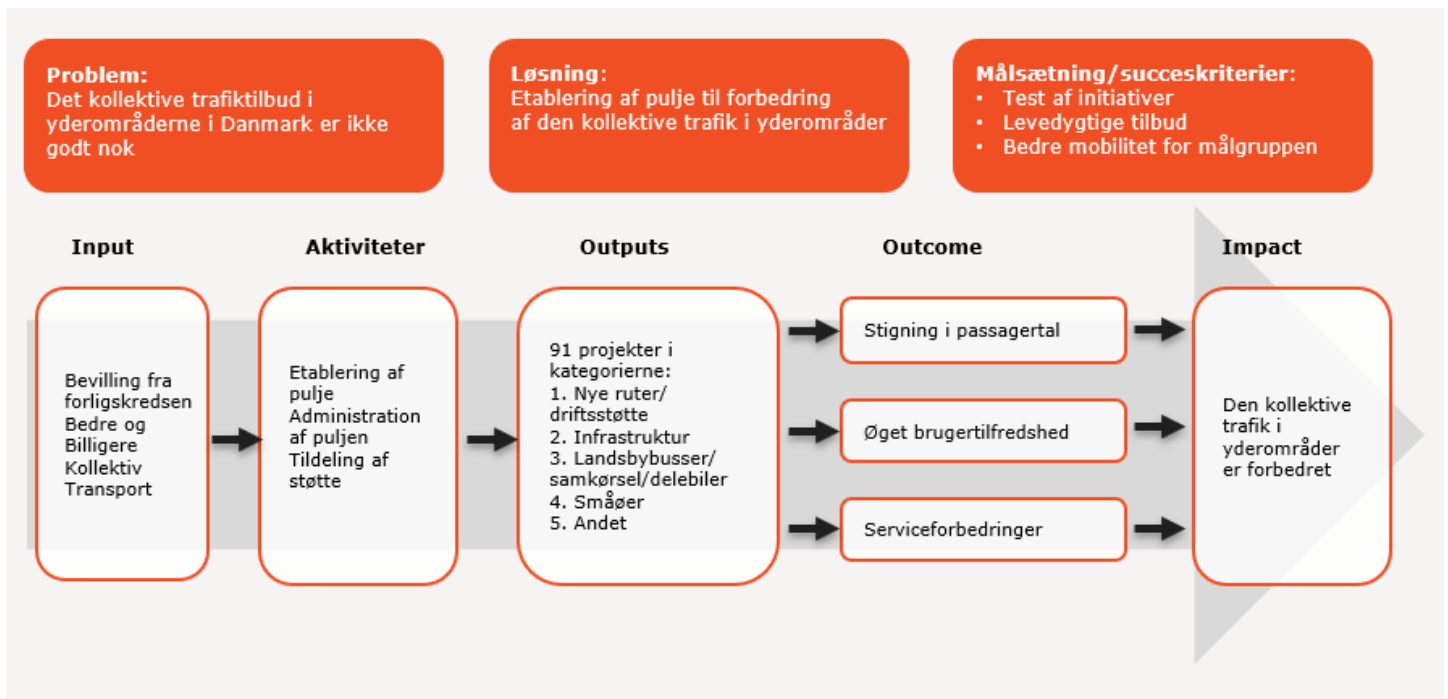
Evalueringen søger at afdække følgende:

- > Puljens formål, målgrupper, aktiviteter og succeskriterier.
- > Puljens effekter.
- > Tilfredsheden med puljen som middel til at forbedre den kollektive trafik i yderområderne, herunder tilfredsheden blandt de regionale trafikselskaber samt lokale støttemodtagere.
- > Input til eventuelle, fremtidige puljer/til forbedring af kollektiv trafik i yderområderne.

For at gennemføre evalueringen har vi anvendt følgende metoder til indsamling af kvantitative og kvalitative data:

- > Deskstudie af materiale fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
- > Støttemodtagernes egne evalueringer af de støttede projekter.
- > Kvalitative interviews med regionale trafikselskaber.
- > Kvalitative interviews med lokale støttemodtagere.
- > Elektronisk survey udsendt til alle, der har modtaget tilsagn om støtte fra puljen, uanset om projektet er afsluttet, igangværende eller annulleret. Der blev udsendt spørgeskemaer om i alt 91 projekter, hvoraf der blev modtaget svar om i alt 56 projekter.
- > Telefonisk opfølgning på konkrete projekter.

Til brug for denne evaluering anvendes en forandringsteori for Yderområdepuljen. Forandringsteorien er præsenteret i Figur 18.



Figur 18 Forandringsteori for Yderområdepuljen

Forandringsteorien læses fra højre mod venstre og beskriver i den højre side den effekt (impact), man gerne vil opnå med Yderområdepuljen i form af et forbedret kollektivt trafikudbud i yderområderne i Danmark. Denne effekt skabes via resultater (outcomes), som igen er afhængige af leverede output, aktiviteter og i sidste ende det input, som Yderområdepuljen baserer sig på, nemlig en bevilling og et beslutningsgrundlag fra trafikforliget fra 2012 samt den efterfølgende ekstrabevilling i 2018.

4.2 Beskrivelse af puljen

'Pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder' blev etableret som led i trafikaftalen, "Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik" af 12. juni 2012. Det overordnede formål med puljen var *"..at styrke den kollektive trafik i yderområder, hvor passagergrundlaget ikke er tilstrækkeligt til at opretholde samme rutenet og betjeningsomfang som i resten af landet"*.

Støtten blev givet som en 50 procents finansiering af lokale projekter inden for følgende kategorier:

- > Driftsstøtte i op til to år til udvikling af nye ruter.
- > Investeringer i infrastruktur, der bidrager til at forbedre den kollektive trafik i yderområderne (fra 2015 udvidet til: Investeringer i infrastruktur, der understøtter konkrete tiltag med forbedringer af kørselstilbud, f.eks. udvikling af nye ruter eller forbedring af eksisterende ruter, som samlet set medvirker til at forbedre den kollektive trafik i yderområderne).
- > Forbedring og indretning af skole- og uddannelsesbusser (fra 2015).
- > Anskaffelse af landsbybusser – forudsat at ejerskabet er kommunalt (fra 2015).
- > Transport i forbindelse med småøer (fra 2015).
- > Innovative tiltag, der understøtter samkørsel/delebiler/landsbybusser, herunder bevilling af minibus/landsbybus til landdistrikter (fra 2015).

Puljen har været administreret af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gennem en årlig ansøgningsrunde, efterfølgende vurdering af ansøgninger, indstilling til det politiske udvalg bag puljen, skrivelser med tilsagn om støtte, årlige statusrapportering samt slutteligt evalueringsrapporter fra støttemodtagerne, hvor det vurderes, hvorvidt de støttede projekter er gennemført efter planen.

I alt var der i perioden 2013-2017 afsat 57 millioner kr. om året (2012-niveau). Derudover blev der i 2018 givet en ekstrabevilling på 31 millioner kr. Reelt er i alt 198 millioner kr. udmøntet i form af støttetilsagn til 91 projekter. Af disse er 15 sidenhen blevet annulleret.

Tabel 1 Oversigt over projekter med tilsagn om støtte. Kilde: "Evaluering af Pulje til forbedring af den kollektive trafik i yderområder 2013-2018", Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 2018

	Afsat [mio. kr.]	Tilsagn [mio. kr.]	Tilsagn, som er annulleret [mio. kr.]	Antal projekter	Antal annullerede projekter
2013	57	57	7	14	4
2014	60	26	3	11	2
2015	59	36	6	30	5
2016	53	24	3	10	3
2017	46	36	2	16	1
2018	31	18	0	10	0
I alt	305	198	22	91	15

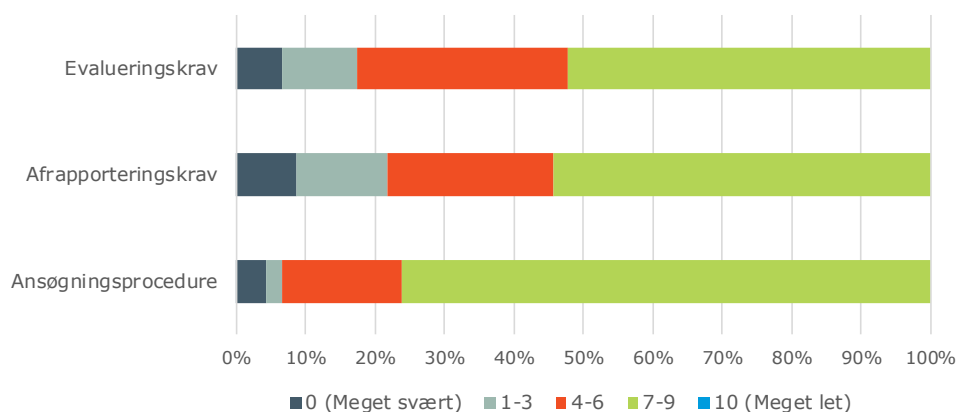
4.4 Aktiviteter

I forandringsteorien for Yderområdepuljen beskrives følgende som aktiviteter: 1) Etablering af pulje, 2) Administration af puljen og 3) Tildeling af støtte.

Støttemodtagerne udtrykker samlet, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens administration af puljen opleves som 'forbilledlig og ikke-bureaukratisk'. Styrelsens medarbejdere er altid til at få fat på og udviser stor forståelse, når projekter eller evalueringer trækker ud.

Imidlertid har der undervejs i puljens levetid været enkelte 'bump', bl.a. da det i 2015 blev besluttet at ændre kriterier for støttetildeling. De endelige retningslinjer kom meget sent ud og indeholdt en ændring i retning af mere fokus på serviceforbedringer og mindre på rene infrastrukturprojekter, hvilket gav anledning til en mindre hensigtsmæssig proces og forårsagede en del forvirring i ansøgerkredsen. Et andet 'bump' var, da tilskudsbreve til ansøgere på et tidspunkt fik tilføjet en formulering om, at en betingelse for tilskud var, at der ikke samtidig skete en reduktion af det eksisterende kørselsomfang. Her kom flere kommuner i klemme og måtte efterfølgende afvise projekter, de havde fået tilsagn til.

De krav, der bliver stillet til ansøgerne i forbindelse med ansøgningsproceduren, vurderes generelt nemme at imødekomme. Det ses i Figur 19, at langt størstedelen (76 procent) af respondenterne giver ansøgningsproceduren en karakter på mellem 7 og 9 (på en skala fra 0-10). Imidlertid bliver ansøgningsfristen, der har ligget i begyndelsen af året, af både støttemodtagere og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderet som et dårligt tidspunkt i forhold til kommunernes budgetprocesser og køreplansplanlægning. Flere ansøgere har været nødsaget til at indsende en ansøgning baseret på en forventning om efterfølgende kommunal medfinansiering. Det lykkes ikke altid, og det er en medvirkende årsag til, at nogle projekter, der har modtaget tilsagn om støtte, alligevel ikke realiseres.



Figur 19 Oplever du de administrative krav, der bliver stillet i forbindelse med puljen som lette eller svære at imødekomme? (0 = Meget svært. 10 = Meget let).

Kilde: COWI-survey december 2018

Den indimellem lange svartid om tilsagn eller ej har været et problem for kommuner, som gerne ville i gang med projektet og som f.eks. skulle have bestilt kørsel hos trafikelskaberne.

I de kvalitative interviews svarer flere trafikselskaber, at der er forskel på hvor godt kommunerne kender til puljemidler og muligheder for at opnå støtte. Nogle kommuner er således bedre end andre til at benytte sig af de muligheder, der er for at få hjælp fra trafikselskaberne.

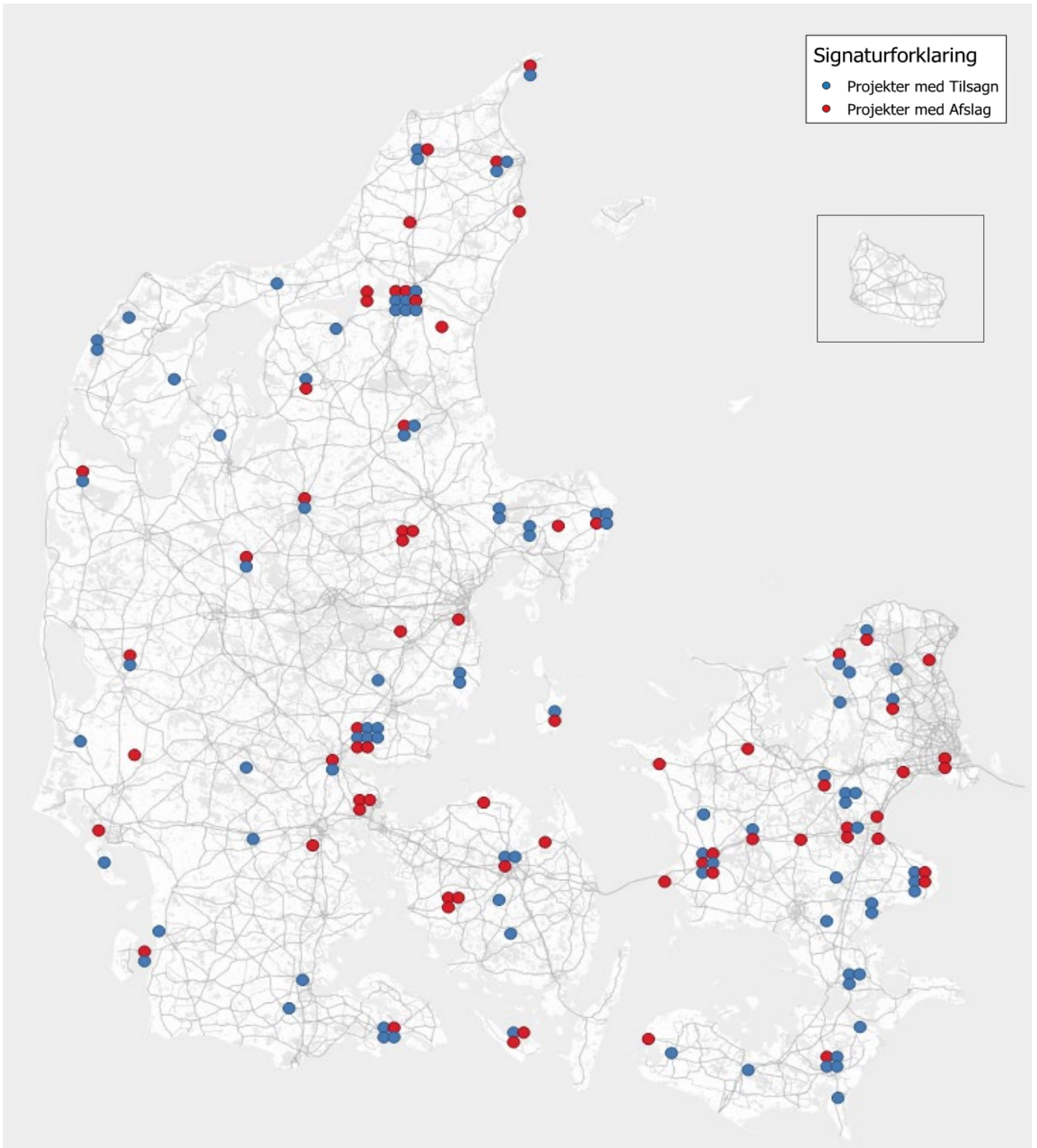
I surveyen svarer godt 50 procent af respondenterne, at afrapporterings- og evalueringsskrav er relativt lette at imødekomme. Trafikselskaberne vurderes generelt som mere professionelle og vant til at håndtere den slags processer end kommunerne. Forsinkelser skyldes ofte, at projekter er forsinkede, men der er også i nogle tilfælde tale om en dårlig overlevering ude i kommunerne, når nye medarbejdere har overtaget ansvaret for igangværende projekter.

I nogle områder spiller det regionale trafikselskab en meget aktiv rolle som drivende i ansøgningsprocesser i forhold til at få idéer til projekter og få kommunerne i deres område til at søge om støtte fra puljen. Desuden fungerer nogle trafikselskaber som mediator eller som tværgående erfaringsopsamler. Movia og Sydtrafik har eksempelvis fungeret som idégenerator og har sparet med kommunerne, når disse har skrevet ansøgninger. I Midttrafik har man valgt at lade kommunerne være de drivende kræfter ud fra en betragtning om, at denne tilgang skaber den bedste lokale forankring af projekterne.

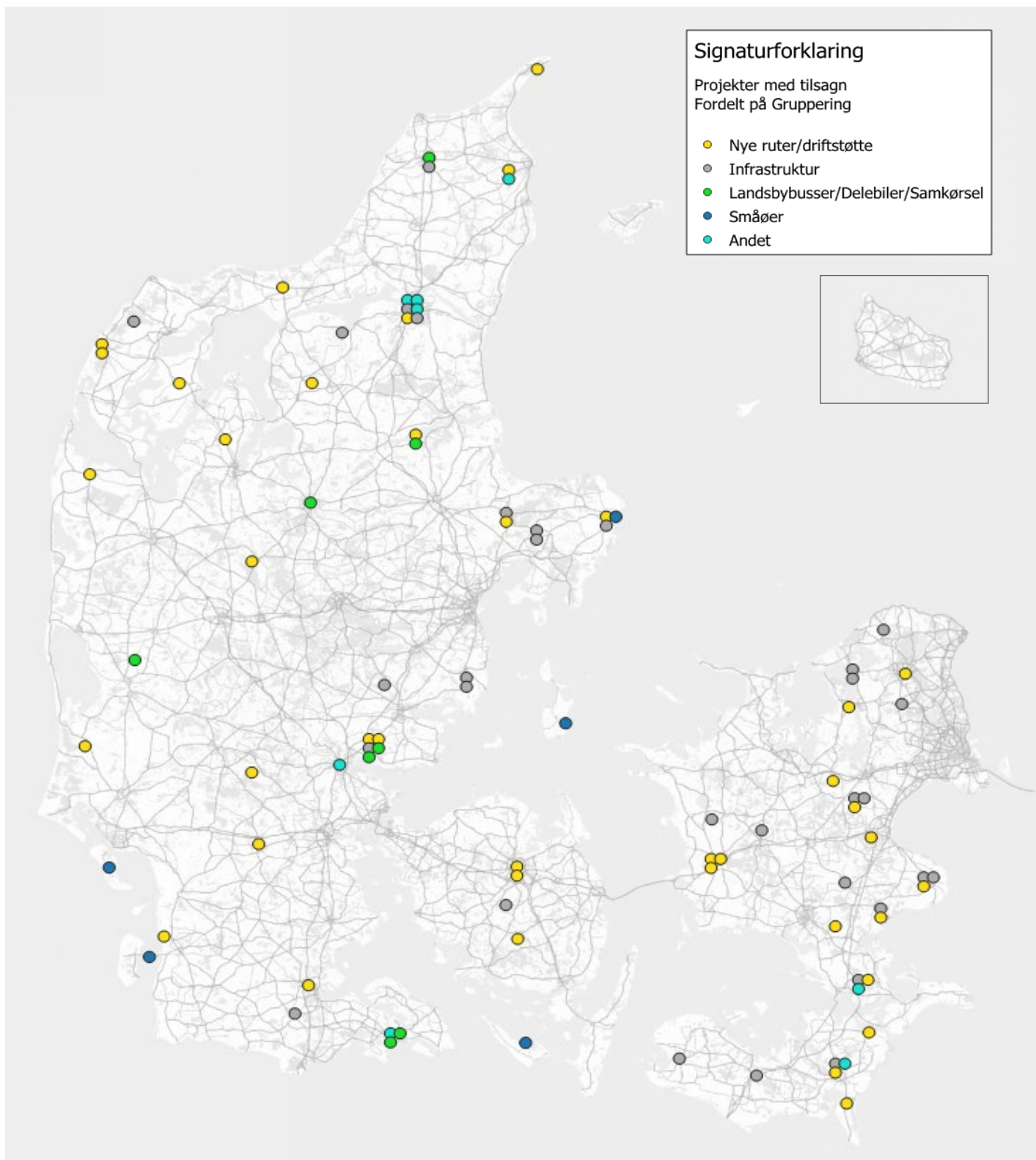
4.5 Outputs

I alt har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtaget ansøgninger om tilskud fra 160 projekter landet over. Af disse har 91 projekter modtaget tilsagn om støtte, hvoraf 39 er afsluttet, 15 annulleret og de resterende igangværende.

De støttede henholdsvis ikke-støttede projekter fordeler sig geografisk som det ses af Figur 20. Som det ses af kortet, ligger både projekter med og uden tilsagn geografisk spredt over det meste af landet med den midtvestlige del af Jylland som en undtagelse – her er der relativt få projekter. Bornholms Regionskommune har ikke ansøgt om støtte fra puljen. Ses udelukkende på projekter med tilsagn, fordeler disse sig geografisk og i projektkategorier som på kortet i Figur 21.

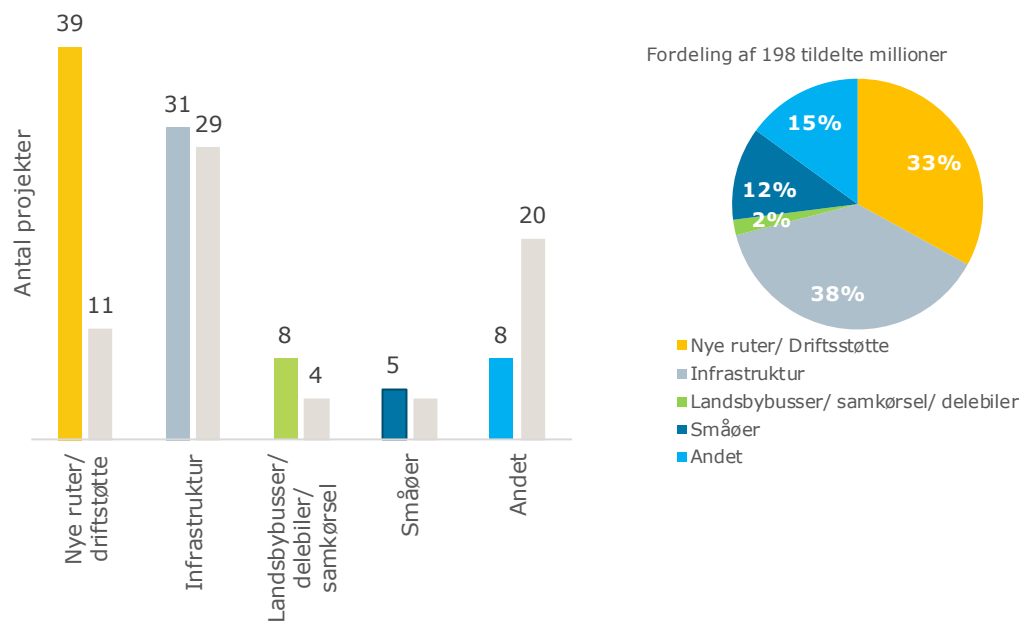


Figur 20 Kort over projekter, der har modtaget hhv. tilsagn om eller afslag på støtte



Figur 21 Projekter med tilsagn fordelt på projektgrupperinger⁷

⁷ Grupperingen er foretaget af COWI med udgangspunkt i det element, der fylder mest i projektbeskrivelsen. Kategorien 'Andet' dækker over projekter, der ikke passer ind i de andre kategorier, eksempelvis MinRejseplan, realtids- og korrespondanceprojekt i Sydtrafik samt analyser.



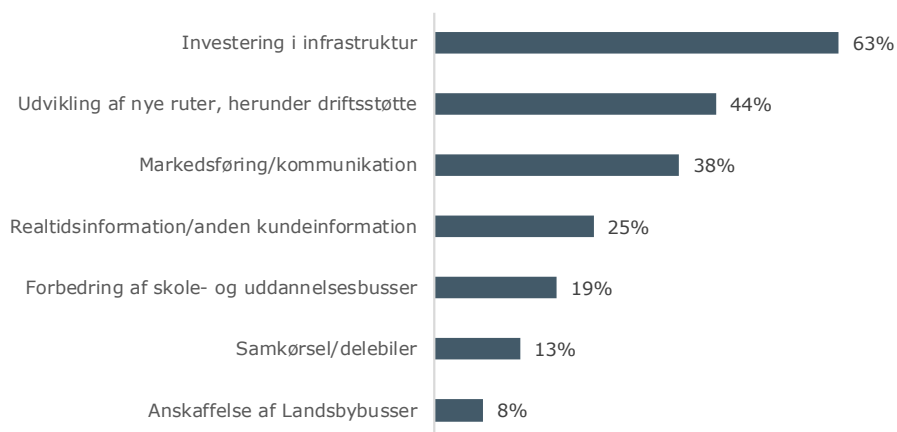
Figur 22 Antal projekter med tilsagn (i farver) og afslag (grå) samt fordeling af de tildelte 198 tildelte millioner (th). Grupperingen er foretaget af COWI med udgangspunkt i det element, der fylder mest i projektbeskrivelsen, og identisk med den der anvendes i figur 21

Det er svært at sige noget entydigt om, hvad der karakteriserer projekter, der har fået afslag på deres ansøgning om støtte fra Yderområdepuljen. I Figur 22 ovenfor ses det, at det især er gruppen, 'andet', der har en overvægt af afslag, og at de fleste ansøgninger om driftsstøtte og/eller nye ruter er blevet imødekommet. Fordeling af de tildelte 198 mio. kr. på projektyper er også vist i Figur 22. En tredjedel er tildelt projekter som overvejende omfatter driftsstøtte og en tredjedel til infrastrukturprojekter. Den resterende tredjedel fordeler sig på støtte til projekter relateret til eksempelvis småøer og digitale platforme (rejseplanen).

Besvarelser fra den gennemførte survey viser, at størstedelen af de projekter der har opnået støtte – både de igangsatte og de annullerede – rummer enten investeringer i infrastruktur eller udvikling af nye ruter/driftsstøtte. Det fremgår af Figur 23. Knap 40 procent af projekterne rummer desuden markedsførings- eller kommunikationsaktiviteter og omkring 25 procent realtidsinformation eller anden kundeinformation.

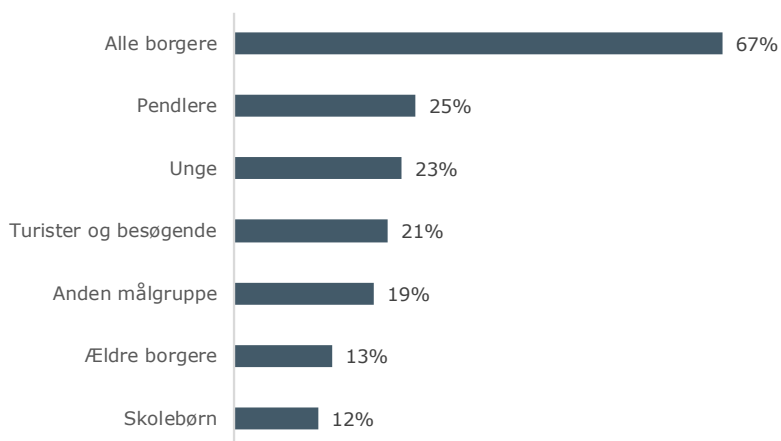
Ifølge respondenterne er det i høj grad dem selv, der har fået idéen til det eller de projekter, der har modtaget støtte. Under 'andet'-kategorien har respondenterne desuden angivet nedenstående som forklaringer på, hvor idéen til projektet opstod:

- > Ønsker fra borgere, virksomheder eller uddannelsesinstitutioner
- > Inspiration fra lignende ordninger i andre kommune
- > I et samarbejde med det lokale trafikselskab og andre kommuner i regionen/landet.

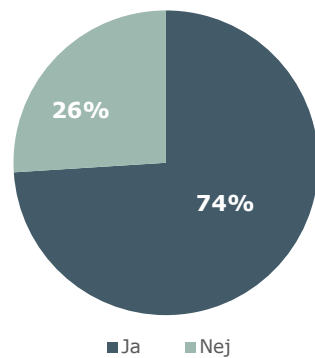


Figur 23 Hvilke aktiviteter har indgået i det ansøgte projekt? Mulighed for at sætte flere krydser.
Kilde: COWI-survey december 2018

Den primære målgruppe for projekterne angives som 'alle borgere' og derefter jævnt fordelt pendlere, unge samt turister og besøgende. Også her har respondenterne haft mulighed for at angive en 'anden' målgruppe, som er præciseret som eksempelvis 'borgere uden bil' eller 'alle med mobilitetsbehov i yderområder'. Se Figur 24.



Figur 24 Projektets primære målgrupper. Mulighed for at sætte flere krydser.
Kilde: COWI-survey december 2018.

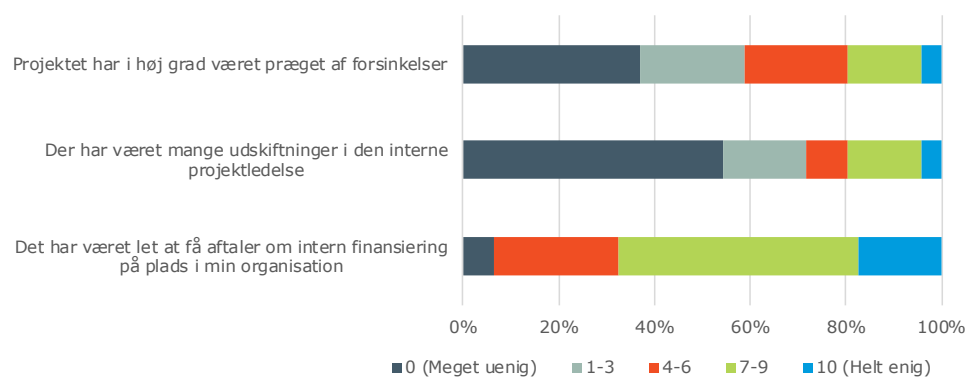


Figur 25 Er projektet tænkt sammen med anden transport?
Kilde: COWI survey 2018

Trefjerdedele af respondenterne svarer, at projektet er tænkt sammen med anden transport – offentlig eller privat - se Figur 25. Denne er oftest andre typer af kollektiv transport (letbane, regionaltoget, lokaltog og andre busser). En mindre del af projekterne er tænkt sammen med andre transportformer som cykel, gang, samkørsel og/eller delebiler. De støttede projekter bidrager således til at skabe sammenhæng mellem transportformer – både kollektive og private.

Med hensyn til projekternes interne organisering og finansiering er der udbredt enighed blandt respondenterne om, at det har været let at få aftaler på plads om finansiering, og at de kun i mindre omfang

har været ramt af forsinkelser og af udskiftninger i den interne projektledelse. Se Figur 26.

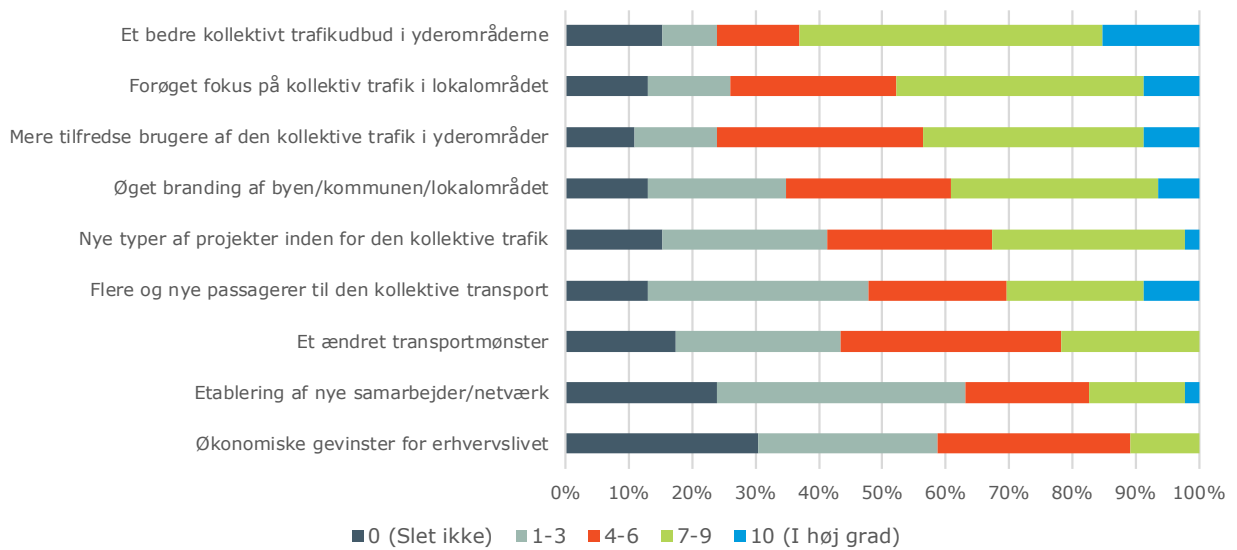


Figur 26 Intern organisering og finansiering. Hvor enig er du i nedenstående udsagn?
(0 = meget uenig; 10 = Helt enig) Kilde: COWI-survey december 2018

4.6 Effekter

Data til dette afsnit er hentet i kvalitative interviews med projektejere og trafiksselskaber, COWIs survey blandt støttemodtagere, støttemodtagernes egne afrapporteringer af de afsluttede projekter og afrapporteringer i forbindelse med rateudbetalinger. Der er i alt 45 projekter, der er endeligt afrapporteret, eller som har afrapporteret på effekter i forbindelse med rateudbetalinger af støttebeløbet.

Ifølge besvarelserne af surveyen har projekterne især bidraget til et forbedret kollektivt trafikudbud i yderområderne, til at øge fokus på den kollektive trafik i lokalområdet, og til at gøre brugerne af den kollektive trafik mere tilfredse. Se Figur 27. Derudover har projekterne bidraget til at brande lokalområdet. Projekterne har i mindre grad bidraget til at skabe økonomiske gevinster for erhvervslivet og til at etablere nye samarbejder og netværk.



Figur 27 Projektets effekter. I hvilket omfang har projektet efter din vurdering medført. (0=slet ikke; 10= i høj grad). Kilde: COWI-survey december 2018

Gennemgangen af støttemodtagernes egne afrapporteringer (45) viser et broget billede af projekternes effekter.

Alle projektejere er blevet bedt om at forholde sig til **stigning i passagertal** (forventet og målt). Denne parameter er afrapporteret i procent (forventet og målt) i 13 projekter og i absolutte tal i 12. Samlet set kan der iagttages en beskeden vækst i passagertallet i de fleste af de projekter, der har gennemført efter-målinger. Mange rapporterer dog også, at det kan være svært at vurdere, hvorvidt stigningen skyldes de konkrete projekter. Derudover peger flere projekter på, at de regionale trafikselskaber har ændret tællemetoder i projektperioden, hvorfor det kan være svært at sammenligne før- og eftersituationen.

Mange af de øvrige projekter har haft målsætninger om øget **brugertilfredshed**. Denne parameter er vurderet i eftersituationen i 14 projekter, der alle rapporterer om mere tilfredse brugere/kunder. Især projekter, der indeholder elementer af øget eller ændret information til brugerne, herunder eksempelvis flere projekter om realtidsinformation, vurderes positivt af brugerne.

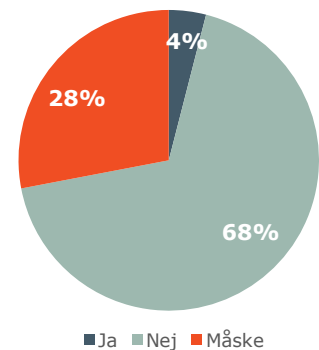
På baggrund af projekternes egne evalueringsrapporter vurderer COWI, at stort set alle projekter har medført **serviceforbedringer**. Serviceforbedringer læser vi ud af rapportererne som en blanding af ovenstående effekter, altså kortere rejsetid, flere tilbud (eksempelvis cykler med i bussen og internet i bussen), uddannelsesruter, telekørsel og bedre information. Nogle støttemodtagere har skullet forholde sig til projekternes forventede og målte forbedringer i fremkommelighed/forkortet rejsetid. Denne parameter er vurderet i fem rapporter, der alle melder om, at projektets mål om forkortet rejsetid er opnået.

I mange af projekterne har brugerne været aktivt involveret i at pege på behov for kollektive trafikydelse eller i at formulere og kvalificere konkrete projekter. De fleste rapporterer om positive erfaringer med aktiv **brugerinddragelse**. Eksempelvis peger FynBus på, at projektet, 'Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder' har bidraget til 'bedre forståelse og god dialog' mellem FynBus og de involverede uddannelsesinstitutioner. FynBus peger i sin evaluering på, at det kræver en meget tæt koordinering mellem trafikselskabet og uddannelsesstederne at tilrettelægge den kollektive transport så den passer bedst muligt til de unges behov – og at hvis denne koordinering mangler, så finder de unge andre transportformer.

På samme måde rapporterer NT om positive erfaringer med at inddrage brugerne i deres cykelmedtagningsprojekt, der er fremkommet på baggrund af et ønske fra borgerne.

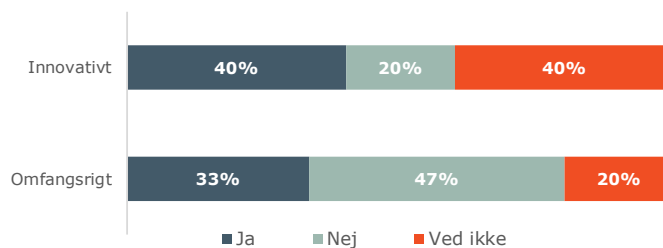
På den anden side peger erfaringerne fra Hedensted Kommune på, at selv nok så megen inddragelse af borgere og potentielle brugere i at formulere ønsker og behov til den kollektive transport ikke er ensbetydende med, at tilbuddene også bliver benyttet, når de er etableret. Begge de respektive projekter 'Pendlerbussen' og 'Helårs natbus' var fremkommet efter udtrykte ønsker blandt brugerne. Pendlerbussen fik aldrig den store passagertilslutning på trods af et identificeret behov. Natbus-projektet blev annulleret, da bussen slet ikke blev brugt på trods af, at de unge selv havde givet udtryk for, at de gerne ville have den eksisterende julenatbus til at køre hele året, og selv om der blev givet informationer til både de unge og deres forældre om bussen.

En del af støttemodtagerne udtaler, at igangsættelsen af (mange af) projekterne har været betinget af **Yderområdepuljens tilstedeværelse**. NT peger eksempelvis på, at en strategisk opgradering af stoppesteder og afprøvning af nye ruter ikke ville være gennemført uden støtte fra Yderområdepuljen. Det samme gælder eksempelvis Sydtrafiks digitaliseringsprojekt. I Movias område nævnes som eksempler terminalprojekterne, som ofte har ligget i skufferne i mange år, og hvor puljemidlerne har været 'dåseåbner' for at få dem realiseret. Dette bekræftes af surveyen, hvor knap 70 procent svarer, at deres projekt ikke ville være blevet gennemført, hvis ikke der havde været mulighed for at søge om støtte fra Yderområdepuljen. Se Figur 28.



Figur 28 Ville projektet være gennemført uden støtte fra Yderområdepuljen? Antal besvarelser. Kilde: COWI-survey 2018

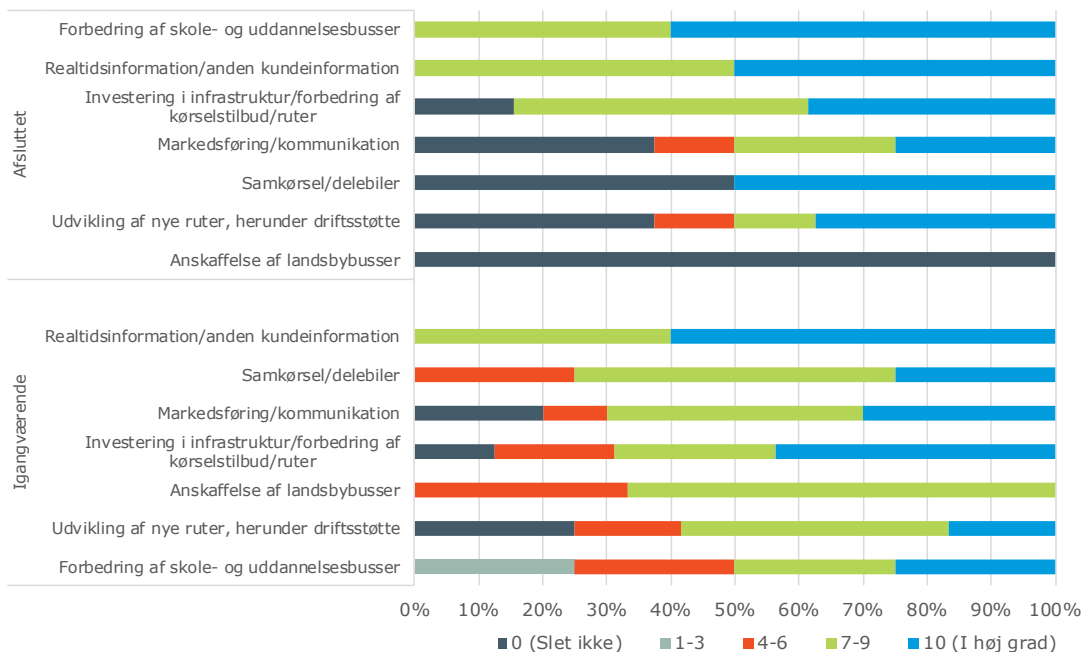
Hvis projekter skulle igangsættes uden puljestøtte, så er der bred enighed om, at projektet ikke ville have været ligeså omfangsrigt med hensyn til tid og budget. På spørgsmålet om projektet ville være ligeså innovativt, svarer 40 procent ja, men ligeså mange svarer 'ved ikke' til dette spørgsmål. Se Figur 29.



Figur 29 Ville projektet have været ligeså innovativt/omfangsrigt (tid og budget), uden støtte fra Yderområdepuljen? Kilde: COWI-survey december 2018

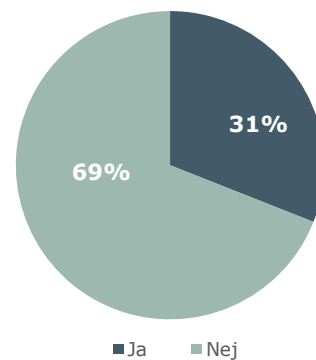
I de kvalitative interviews peger projektere på, at det især er projekter, hvor der er investeret i infrastruktur, der er levedygtige, efter at projektperioden ophører, hvorimod projekter der hovedsageligt rummer driftsstøtte har sværere ved at overleve, når tilskuddet ophører. Dette understøttes til dels af den elektroniske survey, hvor ca. halvdelen af disse projekter angiver, at de ikke har været/vil være levedygtige, når driftstilskuddet ophører. Til sammenligning angiver ca. 70 procent af de igangværende og 85 procent af de afsluttede projekter, der omfatter investeringer i infrastruktur, at de er/vil være levedygtige også efter puljeperioden. Forbedring af skole-/uddannelsesbusser og projekter, der indeholder realtidsinformation og anden kundeinformation, scorer højest for så vidt angår levedygtighed, se også Figur 30. Det er i denne sammenhæng påfaldende, at ingen af de afsluttede projekter med landsbybusser har overlevet, mens samtlige af de i de igangværende projekter om landsbybusser, regner med, at de overlever. Det tyder på, at projekterne selv tror meget på deres projekter, og måske først indser den faktiske situationen, når tilskudsperioden ophører.

NT peger på, at især projekter, der gennemføres i fællesskab med andre, står stærkere og er lettere at få gennemført, bl.a. fordi de enkelte projektdeltageres egenfinansiering er mindre. Disse projekter har også projektledere fra både trafikselskabet og i de pågældende kommuner, hvilket har været afgørende for projekternes overlevelse.



Figur 30 Vurdering af projektets levedygtighed set i relation til projektindhold for hhv. afsluttede og igangværende projekter. 'I hvor høj grad vil projektet leve/har det levet videre efter projektperioden med støtte fra puljen er/blev afsluttet?' Fra 0 (slet ikke) til 10 (i høj grad). Besvarelsene er listet, så de med den højeste score står øverst. Kilde: COWI-survey december 2018

Omkring en tredjedel af de adspurgte nævner, at der er projekter, som de ikke har søgt om støtte til fra Yderområdepuljen. Det drejer sig eksempelvis om et debilsprojekt, hvor det angives, at den rette timing ikke var til stede, så projektet ikke var tilstrækkeligt modnet inden for ansøgningsfristen. Se Figur 31.



Figur 31 Er der i din organisation projekter med relation til kollektiv transport i yderområder, som I ikke har søgt om støtte til? Kilde: COWI-survey 2018

4.7 Tilfredsheden med puljen

Dette afsnit afspejler støttemodtagernes oplevelse af og tilfredshed med puljen. Støttemodtagernes tilfredshed med puljen er især kommet til udtryk via de **kvalitative interviews**. Bortset fra den store anerkendelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens indsats som administrator går særligt følgende temaer igen:

- > Metaperspektiv/tematisering
- > Ønsker om vidensdeling på tværs af projekter
- > Ønske om mulighed for støtte til information/markedsføring.

Flere af de interviewede trafiksekskaber og projektejere peger på, at de i Yderområde-puljen har savnet et **metaperspektiv** at hænge både projektgenerering og erfaringsopsamling op på. Der har været tiltag fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens side til at etablere et sådant perspektiv, men det har været vanskeliggjort af, at puljen ikke hele vejen igennem har haft de samme tildelingskriterier. Det ville være bedre, hvis der var taget klart stilling til, hvad puljen støtter, og hvad den ikke gør, så ansøgerne kan planlægge over en længere årrække.

Der efterlyses **vidensdeling** på tværs af projekter, så gentagelser af dårlige erfaringer undgås. Man kunne have *lært noget mere af hinanden* og være kommet til nogle konklusioner om, hvad der virker og i hvilken kontekst.

Flere trafiksekskaber efterlyser vidensdeling, fordi der i dag ikke er et formaliseret samarbejde om dette. Det er ikke fordi trafiksekskaberne forsøger at gemme deres ideer fra de andre sekskaber, men der er simpelthen ikke et forum, hvor den slags formidling er oplagt. Det kunne f.eks. være en konference eller et netværk, hvor man kunne udveksle erfaringer med de andre trafiksekskaber. Et sådant forum kunne også være interessant i relation til de mange projekter, som lukker ned, når driftsperioden slutter. Der mangler en evaluering af, hvorfor de lukker ned, så erfaringerne kan bruges fremadrettet på tværs af trafiksekskaberne for at opnå mere succesfulde driftsprojekter.

Det har været muligt at søge om støtte til projekter, der indeholder informations- og markedsføringsaktiviteter. Imidlertid påpeger flere af de interviewede, at de har savnet muligheden for at søge om tilskud til **rene informations- eller markedsføringsprojekter** om kollektive trafiktilbud. Det understreges af surveyen, hvoraf det fremgår, at disse aktiviteter har været en del af omkring to-tredjedele af projekterne. Se Figur 23.

4.9 Ønsker til fremtidige puljer

For at få støttemodtagernes vurdering af indholdet i og rammerne omkring eventuelle fremtidige puljer har vi i de otte kvalitative interviews spurgt om, hvordan støttemodtagernes 'drømmepulje' ser ud. Med antallet af interviews in mente er der altså ikke tale om repræsentative svar, men om enkelte støttemodtageres kvalitative vurdering af, hvad der ville kunne virke, hvis puljen skulle forlænges og lægges om. Svarene samler sig under følgende overskrifter, der beskrives i det efterfølgende:

- > Tilskuddets størrelse
- > Projekter skal komme fra borgere/kunder
- > Mobilitetspulje
- > Styrelsens rolle.

Flere støttemodtagere påpeger, at det kunne give nye muligheder, hvis specielle tiltag/demonstrationsprojekter kunne opnå 100 procents **tilskud**, da økonomien i kommunerne er begrænset. Ellers fungerer det godt med 50 procents medfinansiering, så kommunerne får medejerskab af projekterne. COWI vurderer, at den lokale medfinansiering er en vigtig forudsætning for netop at skabe medejerskab og lokal forankring af projekterne ligesom den også vil bidrage til at sikre, at det er de projekter, der har størst lokal/regional værdi, der bliver prioriteret.

Nogle støttemodtagere giver udtryk for, at det har været en udfordring, at mange projekter kommer fra kommunen eller trafikselskabet, uden at brugerne har været involveret. De påpeger, at projekterne bør være mere brugerdrevne for at sikre, at projekterne er lokalt forankret og langtidsholdbare. Evalueringen af Yderområdepuljen viser, at der er eksempler på både positive og mindre positive erfaringer med at involvere brugerne i at formulere behov og gennemføre projekter. På positivsiden er netop projekter, hvor trafikselskabet vurderer, at brugerinvolveringen har været medvirkende til at projektet har været levedygtigt – også udover støtteperioden. På den mindre positive side tæller projekter, hvor brugerinvolveringen har afsløret en række ønsker, som når de er blevet omsat til konkrete projekter har vist sig ikke at være levedygtige. COWI vurderer, at brugerinvolvering som instrument til at afdække behov og til at kvalificere projektidéer generelt er et positivt tiltag, der kan bidrage til at skabe levedygtige projekter. Dog kan man overveje at teste brugernes ønsker før projektet rulles ud i fuld skala – enten gennem et pilotprojekt eller ved at afdække brugernes betalingsvillighed inden projektet gennemføres.

COWI vurderer, at der kan være en idé i at dedikere midler i en **mobilitetspulje** med det formål bl.a. at få folk fra A til B i yderområder. Puljen kan være udformet som en fast bevilling, hvori flere af de tidligere puljer er samlet (eksempelvis Fremkommelighedspuljen, Yderområdepuljen og Cykelpuljen), så støttemodtagerne får mulighed for at lægge længerevarende strategier, der dækker mobilitetsområdet bredt. En faglig bredde og rummelighed i de emner, som puljen dækker, kan være befordrende for den lokale kreativitet og bidrage til, at der skabes nye og innovative projekter. Puljen skal rumme mulighed for, som nu, at prioritere mindre projekter på linje med større. Det vigtigste krav er, at muligheden for at søge om puljestøtte ikke bortfalder, fordi de politiske vinde eksempelvis skifter, da der lokalt er behov for en vis sikkerhed for at

kunne styre økonomien. Dette understøttes af det udtrykte ønske fra flere støttemodtagerne om en administrativ og ikke politisk udmøntet pulje for at sikre kontinuitet og forudsigelighed i bevillinger fra puljen.

I et fremadrettet puljeperspektiv ses det gerne fra støttemodtagernes side, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen spiller en **mere aktiv rolle** i forbindelse med de årlige ansøgningsrunder og videndeling, bl.a. ved at styrelsen selv melder projektidéer ud, som de ønsker afprøvet. En mulighed er, at styrelsen indbyder til et fællesarrangement for mulige støtteansøgere inden ansøgningsfristen, hvor der kunne informeres om projektidéer, puljens faglige temaer og tildelingskriterier. Et fællesarrangement kan desuden bidrage til den ønskede videndeling på tværs af projekter, der er beskrevet i afsnit 4.7.

5 Ni temaer

5.1 Drifts- og infrastrukturprojekter

Beskrivelsen af projektinitiativer og -erfaringer indenfor puljen, udenfor puljen samt i andre lande⁸ er i det følgende beskrevet under ni forskellige temaer – se Figur 32. Hvert tema har sit eget opslag. Temaerne er inspireret af de initiativer, der er gennemført i regi af Yderområdepuljen, men samtidig er de dækkende for initiativer som ligger udenfor puljen.

	Temaer	Særligt fokusområde for		
		Kommuner	Region	Trafik-selskab
Drifts-projekter	Konventionel busdrift	x	x	
	Unge til uddannelse og fritid		x	
	Åben telekørsel	x		
	Borgerbiler og landsbybusser	x		
	Udflugtsbusser	x		
Infrastruktur-projekter	Lokalbanernes stationer og infrastruktur	x	x	
	Opgradering af stoppesteder	x		
	Rejseplanen			x
	Realtidsinformation			x

Figur 32 Kommuner og regioner fokusområder i relation til de ni temaer

Der skelnes mellem projekter rettet mod at ændre i **driften**, og projekter rettet mod **infrastruktur** i bred forstand. For hvert tema samles op på udvalgte, centrale projekter

⁸ De udenlandske eksempler har været vanskelige at samle op. Litteraturen er begrænset, og initiativer ofte svære at overføre til en dansk kontekst. I det EU finansierede projekt SMARTA, Sustainable shared mobility interconnected with public transport in European rural areas, som blev igangsat i slutningen af 2018, foregår en vidensopsamling i alle medlemslande. Resultater offentliggøres løbende på projektets hjemmeside.

som er gennemført og evalueret, eller som fortsat er i gang i regi af Yderområdepuljen. Derudover beskrives for hvert tema, og i det omfang det er relevant, erfaringer fra andre projekter uden for Yderområdepuljen samt aktuelle udviklingstræk og initiativer.

5.2 Driftsprojekter

Det er en løbende aktivitet i kommuner og regioner, sammen med deres trafikselskab, at tilpasse driften til den aktuelle efterspørgsel, de lokalpolitiske ønsker om serviceniveauet samt de økonomiske prioriteringer. Med puljemidler til drift gives der for en periode af to år mulighed for at teste aktiviteter, som efterfølgendes gerne skulle være levedygtige, når støtten ophører.

Der er imidlertid en forholdsvis stor del af de driftsrelaterede projekter i Yderområdepuljen, som ikke har vist sig levedygtige ud over den periode, hvor de støttes med puljemidler. En relativ stor del af driftsprojekter med tilsagn, måtte efterfølgende annulleres, da der ikke kunne skaffes lokal medfinansiering, hvilket illustrerer, at der er tale om en sårbar finansieringsmodel og projekter uden udsigt til at blive økonomisk levedygtige.

De driftsinitiativer som med eller uden støtte af Yderområdepuljen viser sig levedygtige er karakteriseret ved, at de bidrager til at etablere en sammenhæng i den kollektive trafik. Yderområdernes opkobling på et overordnet højklasset kollektivt net af busser, tog og færger er kontinuerligt et område, der skal arbejdes med i den konkrete planlægning. Puljemidler kan have en effekt, når der skal foretage større omlægninger. Enkeltstående puljefinansierede driftsprojekter, uden større sammenhæng til den øvrige kollektive transport, har praktiske taget alle måtte lukkes ned efter puljeperioden.

Hovedkonklusioner for de fem driftstemaer er kort fortalt:

- > Fokus på den **konventionelle drift** er en vedvarende opgave for kommuner, regioner og trafikselskaber. Sammenhæng er nøglen til at opnå effektivitet og fastholde passagerer. Enkeltstående tilbud rettet mod snævre målgrupper og uden sammenhæng til det øvrige udviser ikke passagermæssig succes.
- > Tilpassede og direkte busruter til ungdomsuddannelser, som kan spare **de unge** for skift og omveje, har generelt været populære, og de har alle vist sig levedygtige. Flextur har kun i begrænset omfang vist sig at være svaret på de unges manglende transportmuligheder i forbindelse med fritidsaktiviteter. Der har indtil nu ikke vist sig det store potentiale for organiseret samkørsel i denne målgruppe mellem personer som ikke på forhånd kender hinanden.
- > Der har været eksperimenteret med **teleordninger**, hvor der kan bestilles en taxi, som bringer til og fra et større stoppested eller knudepunkt. Der er endnu ikke opnået de passagertal, som man havde forventet. Telekørsel er målt per passager en relativ dyr løsning. Stor passagertilgang kan derfor være en udfordring for de kommunale budgetter. Der skal derfor findes den rette balance i forhold til at opfylde et specifikt behov for en begrænset målgruppe. Ordningerne fortsætter og udvides til andre geografiske områder.

- > Når kommuner går ind i koncepter, hvor der stilles **borgerbiler og landsbybusser** til rådighed for borgerne, er der en række udfordringer med hensyn til forsikringer, kontraktforhold og ikke mindst lovgivningen, og det sætter grænser for, hvilke koncepter der kan udfoldes. Efterspørgslen efter køretøjerne har været begrænset, og ingen af de afsluttede, puljestøttede projekter har kunnet leve videre efter projekternes ophør. Selvom de hidtidige projekter ikke har vist sig levedygtige, så er spørgsmålet om lokalt forankrede og helt eller delvist borgerdrevne løsninger relevant, ikke mindst set i lyset af et perspektiv om fleksible MaaS koncepter.
- > Erfaringerne med særlige **turistruter** er blandede. Der kan under særlige betingelser oparbejdes et levedygtigt turismeprodukt. En forudsætning er en stærk involvering fra de lokale turismeaktørens side i at give produktet en ekstraværdi og i at markedsføre det. Sammenblandingen af et turismeprodukt og udvikling af lokal, kollektiv betjening har imidlertid ikke vist sig hensigtsmæssig.

5.3 Infrastrukturprojekter

Investeringer i infrastruktur har i sagens natur en blivende værdi, og man kan derfor ikke vurdere initiativer fra deres levedygtighed. Man kan imidlertid anlægge et perspektiv om, hvorvidt projekterne bidrager til relevante aktiviteter, som ellers ikke ville være blevet realiseret.

Hovedkonklusioner for de fire temaer om infrastruktur er kort fortalt:

- > Stationsområder har mange ejere og interessenter, som skal kunne arbejde sammen, når det samlede stationsområde skal forbedres funktionelt og visuelt. Puljemidler kan være en nøgle til at få et sådant samarbejde igangsat, hvilket en række projekter for især **lokalbanestationer** har vist.
- > Opgradering af **stoppesteder** - funktionelt og visuelt - er noget brugerne værdsætter. Der er gode eksempler på, at kommuner med hjælp fra puljemidler har fået sat gang i en opgradering af stoppesteder, som også fortsætter efter puljemidlerne er opbrugt. Det kan ikke påvises, at forbedringerne på stoppesteder direkte har betydet flere passagerer, men man har flere steder set fremgang på de linjer, hvor stoppestederne ligger. Dertil kommer, at den kollektive trafik har fået et imageløft.
- > I projekterne MinRejseplan og Den Samlede Rejse er arbejdet på løsninger, som med udgangspunkt i den eksisterende platform **Rejseplan** retter sig mod alle borgere også dem i de tyndt befolkede områder. Yderområdepuljen har støttet forsøgsprojekter, hvor rejsens 'last mile' integreres i Rejseplanen. Ambitionen er, at Rejseplanen ved at inkludere flere transportformer, mobilitetsudbydere og funktionalteter, bliver en central mobilitetsplatform. Der er i forsøgsprojekterne gjort vigtige erfaringer, som nu udrulles i Rejseplanen i større skala.
- > **Realtidsinformation** har en helt særlig funktion på steder, hvor der er lang tid mellem busser og tog, og svigt i korrespondancer kan få stor betydning. Flere kommuner har benyttet puljemidler til at etablere realtidsinformation på centrale knudepunkter. Men der er også mange eksempler på, at det sker uden puljemidler.



KONVENTIONEL BUSDRIFT

PULJEPROJEKTER

Der er gennem puljen til kollektiv trafik i yderområder bevilget midler til en række projekter, der har haft til formål at etablere eller udvikle eksisterende, linjebunden kollektiv trafik i landområder:

- › **Udvidelse af eksisterende betjening.** Projekter, hvor eksisterende kollektiv trafikbetjening er blevet udvidet med ekstra afgange, eller hvor køreplaner er blevet tilpasset andre kollektive trafikforbindelser. Projekter af den type er eller er planlagt gennemført på Ærø og i Sorø, Lejre og Aabenraa.
- › **Tilpasning af linjenet.** Linjenettet er blevet suppleret med nye linjer, eller linjer er omlagt for at give en bedre betjening, der er målrettet borgernes behov i området. Projekter af denne type er gennemført i Faxe, Vordingborg og Hedensted Kommuner.
- › Flere kommuner har valgt både at udvikle linjenet og supplere driften. Dette er sket i Hillerød, Næstved og Stevns Kommuner.

FORBEDRING AF EKSISTERENDE BETJENING

På Ærø er køreplanen for den lokale bus udvidet og tilpasset Svendborg-færgernes ankomst- og afgangstider, så der altid er en bus til en færge. Det er samtidig blevet muligt at tage cykel med i bussen. Bussens skolebusfunktion blev styrket ved at etablere internetadgang i bussen og etablere en 'buspatrulje', hvor store elever tager sig af de små elever. Væksten i passagertallet har været på omkring 30 procent, hvilket oversteg forventningen om 10 procent.

I Sorø Kommune er der etableret aftendrift på linje 425, der forbinder Sorø med Stenlille. Samtidig blev der skabt korrespondance med kort overgangstid til IC-togene i Sorø og lokalbanen i Stenlille. Effekten er en passagertilvækst på 65 procent.

I Lejre Kommune er der etableret timedrift på to linjer, der til sammen udgør grundstammen i den kollektive trafikbetjening. Forsøget er endnu ikke afrapporteret, men driftsudvidelsen

er fortsat ud over forsøgsperioden. Det samme er tilfældet i Aabenraa, hvor der er blevet etableret specielle afgange tilpasset mødetider for pendlere på eksisterende linjer fra Haderslev og med en hel selvstændig linje fra Sønderborg til det nye sygehus i Aabenraa. Efterfølgende er turene fra Sønderborg dog flyttet over på en eksisterende rute.

SUPPLERING OG/ELLER TILPASNING AF LINJENET

I andre kommuner er den eksisterende betjening blevet omlagt eller suppleret med ekstra linjer. I Vordingborg Kommune er de eksisterende lokale linjer og telebuskørslen blevet erstattet af en R-buslinje og et tilbud om brug af Flextur. R-bussen har medført en vækst på omkring 20 procent i passagertallet, lidt mindre end de forventede 33 procent. Flexbus-tilbuddet fik en højere benyttelse end forventet.

I Faxe og Hedensted Kommuner er etableret nye linjer til betjening af specielle målgrupper. I Faxe er der oprettet lokale linjer fra et område mellem Faxe og Karise til de to byer for at give beboerne i dette område adgang til læger, indkøb mm. og forbindelse til lokalbanen. Dette forsøg er blevet stoppet på grund af for få passagerer. Det samme er tilfældet i Hedensted, hvor der blev oprettet en busrute mellem stationen og erhvervsområdet i byens nordvestlige udkant, som var tilpasset togenes ankomst- og afgangstider. På trods af flere henvendelser fra virksomheder i erhvervsområdet og en undersøgelse, der viste stor tilslutning fra de ansatte, var antallet af brugere meget lavt.

UDVIKLING AF LINJENET OG SUPPLERING AF DRIFTEN

I Næstved Øst er der etableret to nye buslinjer og en eksisterende er omlagt. Samtidig er faciliteterne, hvor der skal foretages omstigning mellem buslinjerne, blevet forbedret. Endvidere er der skabt gode forbindelser til det øvrige bane- og busnet. Den første afrapportering af projektet viser en vækst på knap 96.000 passagerer pr. år, hvilket er tæt på målet.

PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Øget tilgængelighed til, fra og på Ærø, Ærø Kommune, 2014-2016, puljebeløb: 1,2 millioner kr.
- Bedre kollektiv trafik, Vordingborg Kommune, 2013-2015, puljebeløb: 1,9 millioner kr. (delaktivitet i større projekt)
- Landsbyruter, Faxe kommune, 2015-2016, 0,6 millioner kr.
- Hillerød Vest, nyt buslinjenet, Hillerød kommune 2015-2017, 1,6 mio. kr.
- Forbedring af busforbindelse mellem nord og syd, Sorø Kommune, 2015-2017, puljebeløb: 0,4 millioner kr.

Igangværende:

- Forbedring af kollektiv trafik, Næstved Kommune, påbegyndt 2015, puljebeløb: 3,7 millioner kr.
- Pendlerbus Hedensted Nord, Hedensted Kommune, påbegyndt 2015, puljebeløb: 0,7 millioner kr.
- Betjening af Aabenraa Sygehus, Sydbus, påbegyndt 2015, puljebeløb: 2,7 millioner kr.
- Driftsudvidelse af grundnettet, Lejre Kommune, påbegyndt 2016, puljebeløb: 2,1 millioner kr.
- Bedre Kollektiv trafik, Stevns Kommune, påbegyndt 2016, puljebeløb: 7,0 millioner kr.

Flere og bedre transportmuligheder på tværs af kommunen er målet for forsøget i Stevns Kommune, hvor der er etableret en ny ringlinje, der forbinder kommunens vestlige og østlige del. Der er herudover foretaget driftsudvidelser på en række linjer. Der kan på alle linjer måles passagerstigninger, som er betydeligt større end forventet.

ERFARINGER SÅ VIDT

Erfaringerne fra de indtil nu helt eller delvist afrapporterede forsøg viser i de fleste tilfælde succes, dér hvor der har været sigtet på at etablere en stærk sammenhæng med det overordnede kollektive net og komplementære øvrige kollektive forbindelser på alle tidspunkter af dagen. Samordningen af bussen på Ærø og færgerne til Ærø og tilpasningen af busforbindelsen mellem Sorø og Stenløse er tydelige eksempler herpå. I begge disse projekter er busbetjeningen blevet udvidet, så der er bus til og fra alle færger og tog. Den kollektive trafik bliver herved et sammenhængende tilbud. Begge forsøg har givet pæn passagertilvækst.

Det samme mønster kan findes i forsøgene i Vordingborg, hvor der er sammenhæng mellem R-busserne og tog, i Næstved, hvor der er god sammenhæng med andre lokale ruter og tog, i Hillerød Vest, hvor der er også er god

sammenhæng med andre lokale ruter og lokalbane og i Lejre, hvor der er sammenhæng i kommunens hovedlinjer ved stationen i Hvalsø.

Erfaringerne viser, at det er vigtigt, der er en efterspørgsel af en vis størrelse, for at nye linjer kan opnå et rimeligt passagerunderlag. Tilbud rettet mod snævre målgrupper, og hvor der ikke er en basis af kernekunder (folke- og ungdomsskoleelever) udviser ikke passagermæssig succes. Forsøgene i Hedensted, der var målrettet arbejdstagere i et erhvervsområde, og forsøget i Faxe, der var rettet mod transport til indkøb og servicefunktioner i de nærmeste større byer uden opkobling til lokalbanen, har været for snævre og dermed ikke succesfulde. I Aabenraa er målgruppen (ansatte på sygehuset bosat i Sønderborg) måske også for begrænset til at kunne opretholde en særlig rute.

Driftsrelaterede projekter, som viser sig levedygtige, også efter at der ikke længere er puljemidler, må siges at være vellykkede. Lokalt vurderes de af kommunerne at have en så stor værdi, at man overtager alle driftsudgifter. Der er imidlertid en forholdsvis stor del af de driftsrelaterede projekter, der ikke er levedygtige ud over den periode, hvor de støttes med puljemidler.

KOMMUNALE SKOLEBUSSE

Ifølge lov om trafikkselskaber er det kun trafikkselskaberne, der må oprette busruter. Det gælder almindelige busruter, som udelukkende har til formål at køre fra A til B, og som er åbne og tilgængelige for alle, der køber en billet. Dette er bl.a. ud fra hensynet om bedre ruteplanlægning og et samlet billetsystem (én billet, én rejse), som er et bærende element i lov om trafikkselskaber.

Det er imidlertid ikke et krav, at kommunen får trafikkselskabet til at udbyde kørsel af elever til og fra folkeskoler. Der er flere kommuner, som helt eller delvist selv udbyder skolebuskørsel.

De kommunale skolebusser er som udgangspunkt ikke åbne for alle, men har det specifikke formål at bringe børn til og fra skole. Kommunerne kan tillade, at andre end skoleelever må køre med skolebussen. Det sker på betingelse af, at disse andre passagerer kører gratis med, og at rutens primære formål fortsat er at fragte børn til skole.

Mange kommuner har åbnet op for, at andre end skoleelever kan køre med de kommunale skolebusser, men i praksis er der kun meget få borgere, som benytter sig af denne mulighed da tilbuddet helt er tilpasset skoleelevers behov.



UNGE TIL UDDANNELSE OG FRITID

PULJEPROJEKTER

Der er fra Yderpuljen bevilliget støtte til projekter, som skal give unge i yderområderne bedre transportvilkår. De fleste omhandler transport til og fra ungdomsuddannelser, og et enkelt omfatter unges transport i fritiden:

- › Fynbus har i samarbejde med Assens Kommune udviklet et koncept med direkte buslinjer til uddannelsesstederne og med tilbud om transport i taxi til disse linjer.
- › Hjørring Kommune er gået i dialog med de unge om at finde løsninger på problemer med manglende transport til og fra fritidsaktiviteter i de større byer.
- › Frederikssund, Skive og Jammerbugt Kommuner har alle afprøvet koncepter, der omfatter bedre tilpasning af betjeningen fra tyndere befolkede områder til ungdomsuddannelser.
- › Forsøgsprojekter, hvor unge visiteres til direkte kørsel mellem hjem og skole, skal testes af. Der er projekter på vej i Vordingborg Kommune samt i regi af Sydtrafik i Vejen og Aabenraa Kommuner.

Der blev i 2014 etableret tre direkte buslinjer mellem Assens Kommune og ungdomsuddannelser beliggende i Odense. De unge slap for at skifte bus på Odense Banegård og kunne spare op til 22 minutter på rejser, der i værste fald tidligere tog 1½ time. For elever med mere end én kilometer fra hjemmet til en uddannelsesrute tilbød Assens Kommune transport med taxi til et kollektivt knudepunkt. Projektet startede ud med en mediestorm, der bundede i en kritik af, at der blev tilbudt gratis taxikørsel til de unge. Forsøget viste sig imidlertid på alle måder at være en succes. Selvom det er vanskeligt at måle, vurderer uddannelsesstederne, at der nu er en lavere fraværsprocent. Dertil kommer, at der nu er flere passagerer i de ordinære busser i den aktuelle korridor, og at Odense Banegård er blevet aflastet. Konceptet med direkte kørsel til uddannelsesstedet er nu udbredt til hele Fyn med tilsammen 34 uddannelsesruter. Fem kommuner tilbyder derudover taxikørsel til et knudepunkt. Der er varianter af afstandskravet,

f.eks. er der kommuner, som kun visiterer elever med over 2,5 kilometer mellem hjem og knudepunkt.

Uddannelsesruterne på Fyn har inspireret til tilsvarende initiativer andre steder i landet. I regi af Sydtrafik og støttet af Yderpuljen starter et projekt op i Vejen og Aabenraa Kommuner, hvor der arbejdes med visitering af elever til direkte kørsel hele vejen mellem hjem og uddannelsessted. Det samme er tilfældet i Vordingborg Kommune, hvor der dog kun tilbydes udkørsel ud fra argumentet om, at det er kritisk, at eleverne kommer af sted. Hjem skal de nok komme.

Projekter med tilpassede uddannelsesruter i Skive og Jammerbugt Kommuner har vist sig levedygtige og fortsætter ud over forsøgsperioden. Det samme gælder et forsøgsprojekt i Frederikssund, hvor unge fra Hornsherred betjenes til uddannelsessteder i Frederikssund og Hillerød. En pendlerrute efter samme principper, rettet mod arbejdspendlere, viste sig ikke at være levedygtig.

For de unge på landet er en af de helt store udfordringer transport til og fra fritidsaktiviteter i byen. I Hjørring Kommune gik man i dialog med de unge og formulerede en række initiativer, som det er relevant at arbejde videre med: organiseret samkørsel, deletransport, overnatningsmuligheder, Flextur og mobile aktiviteter. Der blev konkret arbejdet videre med et pilotprojekt, som skulle bidrage til at udvikle en digital platform for samkørsel. Det lykkedes dog ikke at få en sådan i funktion, bl.a. begrundet i nervøsitet ved at lade unge samkøre med personer, de ikke kender.

ERFARINGER SÅ VIDT

Uddannelsesruterne har generelt været populære, og de har alle vist sig levedygtige. Den direkte kørsel til skolerne har vist sig at kunne spare unge for skift og omveje. Visiteret taxikørsel til uddannelsesruter eller direkte til uddannelsessteder er, målt på turniveau, en dyr løsning. Men kan man på den måde få

PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder, FynBus, 2013-2015, puljebeløb 2,8 millioner kr.
- Samspil mellem bus og landdistrikt – unges mobilitet, Hjørring Kommune, 2013-2015, puljebeløb 0,2 millioner kr.
- Med kollektiv trafik til arbejde og uddannelse, Frederikssund Kommune, 2015-2017, puljebeløb 2,1 millioner kr.
- Pendlerbus – Glyngøre-Skive, Skive Kommune, 2015-2017, puljebeløb 0,9 millioner kr.
- Gymnasierute til Fjerritslev Gymnasium, Jammerbugt Kommune, 2016-2018, puljebeløb 0,4 millioner kr.

Igangværende:

- Gratis morgenkørsel af unge til uddannelse, Vordingborg Kommune, påbegyndt 2018, puljebeløb 1,3 millioner kr.
- Forsøg med nyt Flexpendler-koncept, Sydtrafik, påbegyndt 2018, puljebeløb 3,7 millioner kr.

enkelte unge til at gennemføre en uddannelse, kan der samlet set være en fornuftig økonomi i det for kommunerne.

Ud på eftermiddagen og i weekenden lukker den kollektive transport helt ned i mange tyndere befolkede områder. For unge, der endnu ikke selv kan køre bil, betyder det en afhængighed af, at andre kan træde til med transporttilbud. De unge bliver afhængige af deres familier og netværk. Projektet i Hjørring bidrog på ideplanet med forslag til initiativer, som ligger uden for den traditionelle kollektive transports muligheder, f.eks. overnatningssteder i byen og lokalt organiseret samkørsel.

Tilpasning af regionale ruter til ungdomsuddannelser er en effektiv måde at give en central målgruppe for den kollektive transport bedre transportvilkår. Potentialet for, at puljemidler yderligere kan bidrage til innovative tiltag, vurderes at være begrænset. Kommunalt finansieret taxikørsel for elever, som bor langt fra den kollektive transport, er en prioritering på lokalpolitisk niveau.

SØGNING TIL UNGDOMSUDDANNELSER

Der er gennemført flere undersøgelser om sammenhæng mellem transporttid fra bopæl til studiested, og hvorvidt unge søger og gennemfører en ungdoms- eller videregående uddannelse.

Region Hovedstaden har fået udarbejdet en rapport om geografisk uddannelsesdækning og -søgning. Rapporten finder en statistisk signifikant sammenhæng mellem unges valg af at tage en ungdomsuddannelse og rejsetiden med kollektiv transport mellem hjem og uddannelsessteder. Når der korrigeres for socioøkonomiske forhold relateret til de unge og deres forældre, finder man imidlertid, at transporttiden er af meget lille betydning.

TRANSPORT FOR UNGE PÅ LANDET

Der er ikke som på folkeskoleområdet lovkrav om, at unge skal tilbydes transport til en ungdomsuddannelse. Ungdomsskoleelever, som har mere end fem kvarters transporttid hver vej, skal tilbydes ophold på et skolehjem. Det er op til kommuner og regioner at fastlægge serviceniveaet for de øvrige elever.

Alle regioner ser det som en vigtig opgave at sørge for, at de unge kan komme til uddannelsesstederne. Den regionale, kollektive transport er mange steder netop tilrettelagt, så den varetager transporten af målgruppen af uddannelsesrejsende. Uddannelsesruterne på Fyn viser, at en prioritering af de unge til ungdomsuddannelser ikke behøver gå ud over de øvrige regionale ruter.

Mange unge i de tyndere befolkede områder får kørekort, når de fylder 18 år. Mange husstande i disse områder har to eller flere biler. Udgifterne til en bil kan ikke matche gratis eller billige billetter til den kollektive transport, men biludgifterne behøver ikke være høje, og samkørsel med andre unge, der skal til samme uddannelsessted, kan nedbringe udgifterne for den enkelte.

Kraks Fond Byforskning har gennemført et forskningsprojekt om unges afstand til videregående uddannelser. Resultaterne peger på, at det ikke er afstanden, der er hovedårsagen til, at unge vælger eller fravælger at tage en videregående uddannelse. Af langt større betydning er det, om begge forældre har en færdiggjort en videregående uddannelse. Om samme konklusion kan overføres til hele landet i spørgsmålet om valg/fravalg af ungdomsuddannelser er ikke undersøgt. Uanset om det er socioøkonomiske forhold, eller det er transporttiden, der er af størst betydning for valg og fravalg i relation til uddannelse, så er unge en central målgruppe for den kollektive trafik. Det gælder også i de tyndere befolkede områder, hvor mange unge ikke har alternative transportmuligheder.

Kilder:

Geografisk uddannelsesdækning og søgning til uddannelserne i Region Hovedstaden, Pluss Leadership og Opinion for Region Hovedstaden 2013
Does distance determine who is in higher education? Kraks Fond Institute for Urban Economic Research, 2016
Uddannelsesruter i region Syddanmark, COWI for Sydtrafik og Fynbus, 2018



ÅBEN TELEKØRSEL

PULJEPROJEKTER

Der er gennem Yderpuljen bevilliget midler til projekter inden for behovsstyret åben kørsel som telekørsel, Plustur og flexbusser:

- › Forbedret telekørsel i Faaborg-Midtfyn Kommune, hvor kommunen markant har øget tidsrum og geografisk tilgængelighed for telekørsel i kommunen.
- › Telekørslen i Assens Kommune var et pilotprojekt for udvikling af et telependlerkoncept, hvor pendlere i de tyndere befolkede områder tilbydes tilpasset transport til/fra det højklassede kollektive transportsystem.
- › I NTs område er der givet bevilling til Plustur, der giver borgere i landdistrikterne mulighed for at komme til/fra det nordjyske hovednet af kollektiv trafik.
- › Der er igangsat projekter for flexbusser i Odder og Lemvig Kommuner.
- › I Norddjurs Kommune er køreplanlagte bybusser i Grenaa erstattet med telebybusser i forbindelse med nytænkning af bussystemet.

Tidligere bestod telekørslen i Faaborg-Midtfyn Kommune af syv afgange på hverdage. Fra 2014 blev det muligt at bestille kørsel størstedelen af dagen. Ordningen minder dermed om Flextur, dog med den begrænsning, at der kun kan køres korte ture, idet rejsen skal ligge inden for to af kommunens i alt 12 teleområder. For at få flere turister til at benytte telekørslen blev informationsmaterialet oversat til tysk og engelsk. Stigningen i antallet af passagerer har været langt større, end kommunen forventede, fra knap 9.000 brugere af teleordningen i 2013 til knap 23.000 i 2016. Der har ikke været et væsentligt fald i antallet af buspassagerer, og telekørslen har dermed dækket et behov, som ikke tidligere har været muligt at opfylde.

Telependlerkonceptet i Assens Kommune er en videreudvikling af projektet "Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder", som er beskrevet under temaet 'unge til uddannelse og fritid'. Målgruppen er udvidet til arbejds- og uddannelsespendlere, som 'Har mindst én kilometer til nærmeste stoppested/

station og har et pendlerrejsekort, DSB-pendlerkort eller Ungdomskort'. Dertil kommer et krav om, at kørslen bestilles for en periode af mindst to uger. Der tilbydes kørsel til og fra knudepunkt i dag- og aften timerne alle ugens dage. Især uddannelsespendlere har været glade for ordningen, hvorimod erhvervspendlere ikke synes, den er fleksibel nok, hvis der f.eks. også skal ordnes indkøb eller hentes børn.

Hovednettet i den kollektive transport er stærkt forbedret i Nordjylland, senest med hyppigere og hurtigere regionale togforbindelser. Plustur er et tilbud, som skal brede disse forbedringer ud i geografien ved at tilbyde tilpasset transport mellem oplandet og de større knudepunkter. Plustur kan kun benyttes i forbindelse med anden kollektiv transport og er således ikke et alternativ til Flextur. Plustur tilbydes til samme takster som den øvrige transport og kan både bestilles og betales via Rejseplanen.dk.

Der er opnået tilskud til projekter med flexbusser mellem de mindre landsbyer i Lemvig og Odder kommuner. Flexbusserne har faste køreplaner og stoppesteder, men kører kun, hvis der er bestillinger. I Lemvig planlægges det at tilbyde Flexbus fra landsbyerne to til tre dage om ugen. De vil være gratis at benytte, og landsbyernes indbyggere vil blive involveret i planlægningen. Ruterne vil hver betjene flere landsbyer, men uden omvejskørsel. I Odder Kommune er konceptet lidt anderledes, da Flexbussen er en udvidelse af de eksisterende, køreplanlagte ruter med én Flexbusafgang tidlig morgen og én sent om eftermiddagen. Herudover tilbydes flexbuskørsel på de dage, hvor skolerne er lukkede, og de køreplanlagte busser ikke kører.

I Grenaa er busserne blevet omlagt fra tre ruter kørt af én stor bus til to faste linjeføringer og to telebybusser, som samlet betjenes af to minibusser. Herudover er frekvensen og tidsrummet forøget. Da letbanen til Grenaa åbnede i foråret 2019, blev der etableret endnu en busrute i pendul mellem havnen og stationen. Den nye ordning er blevet taget godt imod blandt chaufførerne, der har gjort et stort arbejde, og fortsat skal have en stor rolle i at udbrede kendskabet til den.



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Forbedret telekørsel, Faaborg-Midtfyn Kommune, 2014-2017, puljebeløb 0,7 millioner kr.
- Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder, FynBus, 2014-2017, puljebeløb 1,4 millioner kr.

Igangværende:

- Nyt bybussystem i Grenaa, Norddjurs Kommune, påbegyndt 2014, puljebeløb 2,4 millioner kr.
- Plustur: Mobilitet for alle i Nordjylland, NT, påbegyndt 2017, puljebeløb 4,4 millioner kr.
- Udvidelse af flexbusruter, Odder Kommune, påbegyndt 2018, puljebeløb 0,4 millioner kr.
- Flexbus fra landsbyer til centerbyen, Lemvig Kommune, påbegyndt 2018, puljebeløb 0,6 millioner kr.

Der er indikationer på flere brugere i busserne, og mange oplever den nye ordning som god service. Borgere, der ikke er så teknologivante, har dog haft vanskeligt ved at bruge den nye ordning, og der er genindført faste ture til plejehjem.

ERFARINGER SÅ VIDT

Den udvidede telekørsel i Faaborg-Midtfyn Kommune har været en stor succes, hvis der ses på antallet af kørsler i forhold til forventningen. Den øgede tilgængelighed i yderområderne er opfyldt, men antallet af turister, der benytter telekørslen, har været begrænset. Kommunen forventer, at det kræver en længere periode og gentagne indsatser at udbrede kørslen til denne målgruppe, da der skal afsættes flere ressourcer til markedsføring, implementering af ændrede kørselssystemer og nye muligheder. Efter projektets afslutning er Faaborg-Midtfyn Kommune fortsat med den udvidede kørselstid. Dog vurderes det, om serviceniveauet skal justeres, da udgifterne er steget væsentligt mere end forventet.

I Assens Kommune, hvor FynBus har testet Telependler, er der stor tilfredshed med ordningen blandt brugerne, men der er ikke opnået det antal brugere, som der var forventet. Telependlerordningen er siden udvidet til Nyborg, Nordfyn, Svendborg og Faaborg-Midtfyn Kommuner. Dog er der i flere af kommunerne et højere afstandskrav på 2-2,5 kilometer mellem bopæl og kollektive transportknudepunkter. Assens Kommune har ved årsskiftet 2018-2019 valgt ikke at opretholde ordningen efter de kommunale budgetforhandlinger.

Erfaringen fra de fynske projekter er, at det er svært at forstå og derfor også at kommunikere, hvordan telekørselen fungerer. Kunderne efterspørger mere information, selvom de i praksis er tilfredse med ordningen. Borgere, der ikke benytter sig af ordningerne, udtrykker tvivl om, hvordan det fungerer. Plustur startede som pilotprojekt i Jammerbugt og Hjørring kommuner i maj 2017 og blev lanceret i NTs område i starten af 2018. NT havde budgetteret med 5.000 månedlige plusture, men der var i efteråret 2018 kun 500 pr. måned. Dette kan skyldes, at de fleste brugere er ældre borgere, der ikke er så digitale, og at omlæggelsen af hovednettet har taget længere tid end forventet. De optimale forhold har derfor ikke har været på plads fra begyndelsen. Plusturkonceptet er nu udbredt til de fleste andre trafikskelskabers områder, hvor det via Rejseplanen tilbydes til 'last mile', hvor der ikke er andre kollektive transportmuligheder.

NÄRTRAFIK I SVERIGE

I Skåne benyttes konceptet Närtrafik til betjening af de tyndere befolkede områder i alle kommuner. Borgere kan bestille kørsel fra hjem til et velbetjent stoppested/station, hvis de bor mere end 2 kilometer fra nærmeste stoppested eller ikke bor langs en hyppigt betjent buslinje. En taxi afhenter, og der betjenes til faste tidspunkter. I de fleste kommuner er der ganske få afgang pr. dag – i enkelte kommuner har nogle linjer dog fem til syv afgang i hver retning. Ordningen er udbredt til store dele af Sverige.

Sammenlignet med Danmark er der i Sverige ikke på samme måde et udbredt tilbud om Flextur, som tilbydes til en bred gruppe af borgere. Det skal ses i lyset af, at den svenske Färdtjänst, som er den svenske pendant til den lukkede Flextrafik i Danmark, har et betydeligt lavere visiteringskrav og derfor varetager langt flere kørsler.

FLEXTUR VINDER FREM

Flextur er i stigende grad den løsning, der anvendes i Danmark. Flextur er åben kørsel, som kan bestilles af alle indbyggere uden visitering. Kommunerne har forskellige typer af restriktioner på de konkrete rejserelationer, Flextur kan benyttes til. Flextur indgår i det samlede kørselssystem af behovsstyret trafik i regi af trafikskelskaberne, herunder de lukkede Flextrafikordninger. Med et stort antal vogne integreret i et fælles system kan der tilbydes kørsel uden store bestillings- og ventetider.

Flextur bliver ofte brugt som løsning på udfordringen med at betjene områder, hvor der ikke er et passagerunderlag for at betjene med store, køreplanlagte busser. Det er i de fleste tilfælde forbundet et relativt stort tilskudsbehov pr. rejsende. Men da ordningen ofte erstatter konventionel busdrift, kan der i det samlede regnestykke være økonomiske fordele for kommunerne. Flextur er overvejende et tilbud, som benyttes af ældre og af personer med mobilitetsudfordringer, for hvem det kan være vanskeligt at komme ned til en station eller et stoppested, selv over korte afstande. Der har været gennemført forsøg i Faxe og Ringsted Kommuner med at markedsføre Flexture til børn og unge i de tyndere befolkede områder og som et tilbud især rettet mod deres fritidsaktiviteter. Forsøget viste, at der stort set ingen efterspørgsel var blandt disse målgrupper.



BORGERBILER OG LANDSBYBUSSE

PULJEPROJEKTER

Der er med støtte fra Yderpuljen gennemført forsøg, hvor kommuner har stillet køretøjer til rådighed for lokalsamfund:

- › I Hedensted Kommune er der eksperimenteret med udlån til private af mindre biler med fast geografisk base (borgerbil) samt tilbud om lån af en minibus (landsbybus) til borgere og foreninger i kommunen. Bilerne blev i dagtimerne brugt i den kommunale kørsel og tilbudt til borgere uden for dette tidsrum.
- › I Sønderborg Kommune er gennemført et forsøg med udlån af både små og større biler (landsbybil og landsbybus). Bilerne var lokaliserede i tre lokalsamfund og på én uddannelsesinstitution.

Formålet var for begge projekter at stille ressourcer til rådighed for lokalsamfund, hvor det kollektive transportudbud er svagt eller ikkeeksisterende. I begge projekter undersøges bl.a., om der er husstande, som vil opgive bil nummer to, hvis de fik lettere adgang til en lånebil. Derudover undersøges, om der praktiseres mere samkørsel ved brug af lånebiler. Brugerbetalingen var i Sønderborg 2 kr. pr. kilometer og i Hedensted ca. 3 kr. pr. kilometer plus en timepris på lidt over 20 kr.

Ingen af projekterne er fortsat ud over forsøgsperioden. Der er imidlertid høstet vigtige erfaringer, som kan blive nyttige, bl.a. for nye puljestøttede projekter. Mariagerfjord Kommune igangsætter et forsøg med delebiler, delebusser og samkørsel i et projektforsøg med stor borgerinvolvering. Ringkøbing-Skjern Kommune vil ligeledes gå i tæt dialog med aktive lokalsamfund for at formulere relevante koncepter for landsbybusser og delebiler. Endelig vil Sønderborg Kommune bruge sine erfaringer til at afprøve ny forretningsmodeller, der involverer både offentlige og private aktører.

ERFARINGER SÅ VIDT

Når kommuner går ind i koncepter, hvor der stilles køretøjer til rådighed for borgerne, er der en række udfordringer, hvad angår forsikringer, kontraktforhold og ikke mindst lovgivning. Forsikringsdelen er i de to gennemførte projekter i Hedensted og Sønderborg Kommuner håndteret ved, at kommunerne har indgået aftaler med og stillet garanti til udlejere af bilerne. Lovgivningen om trafikselskaber, buskørsel og taxikørsel sætter grænser for, hvilke koncepter der kan udfoldes. Det er begge steder håndteret ved, at bilerne stilles til rådighed for specifikke borgergrupper, f.eks. defineret som landsbylaug.

Efterspørgslen efter køretøjerne har i både Hedensted og Sønderborg Kommuner været begrænset. Begge steder var der et mål om at opbygge en efterspørgsel, så ordningerne kunne leve videre uden kommunal støtte.

Forventningen var i Hedensted 250 tilmeldte private brugere, men det kom aldrig over 12, og derfor konkluderes det af projekterne for Hedenstedforsøget, at konceptet ikke kan anbefales til kommuner i yderområderne, da behovet for denne forretningsmodel var begrænset.

I Sønderborg er konklusionerne fra projekterne mere tvetydige. Det konkluderes, at der ikke er en efterspørgsel, som på en økonomisk bæredygtig måde, kan understøtte en videreførelse. Det kan ikke påvises, at der er husstande, som har afskaffet bil nummer to. Der påvises imidlertid en effekt i form af mere samkørsel, og det konkluderes, at der er en CO₂-besparelse. I projektet 'Andelsforening 2.0' vil Sønderborg Kommune afsøge nye forretningsmodeller for delmobilitet i tyndere befolkede områder.



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Ny Hedensted Borgerbil, Hedensted Kommune, 2015-2017, puljetilskud 0,5 millioner kr.
- Bæredygtige kollektive transportkoncepter, Sønderborg Kommune, 2015-2017, puljetilskud 0,7 millioner kr.

Igangværende:

- Andelsforening 2.0, Sønderborg Kommune, påbegyndt 2017, puljetilskud 0,5 millioner kr.
- Fleksible borgerrettede mobilitets tiltag, Mariagerfjord Kommune, påbegyndt 2018, puljetilskud 0,3 millioner kr.
- Borgerdrevet Transport System, Ringkøbing-Skjern Kommune, påbegyndt 2018, puljetilskud 0,6 millioner kr.

FRIVILLIGE CHAUFFØRER I DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

Kørselsordninger med frivillige chauffører er et koncept, som kendes fra andre lande. I Holland startede i 1977 forsøg med såkaldte Buurtbus, nabobusser, hvor et partnerskab af offentlige aktører og frivillige lokale chauffører muliggør et højt betjeningsniveau i de tyndere befolkede områder. Ordningen er nu permanent og udbredt til hele Holland. Minibusser stilles til rådighed for lokalsamfund, som til gengæld sikrer, at der er chauffører til de relativt hyppige og køreplanlagte ture som betjener lokalsamfundet.

I Danmark er sådanne ordninger ikke mulige på grund af lovgivningen – i hvert fald ikke som en del af den offentlige kollektive transport. Dertil kommer, at vi i Danmark har en svagere tradition for frivilligt arbejde, og at en større andel af befolkningen er på arbejdsmarkedet end i Holland. Forsøgsprojekterne i Sønderborg og Hedensted Kommuner har bidraget til at udforske de lovgivningsmæssige muligheder og er nyttig viden i en eventuel tilpasning af lovgivningen til nye mobilitetskoncepter, som kan omfatte frivillige chauffører.

INITIATIVER UDEN FOR YDERPULJEN

ByensBil.dk er et mindre privat udlejningsbureau, som har specialiseret sig i at udleje biler med base i de mindre bysamfund. Det startede op i 2014, og der var i slutningen af 2018 tilsammen 25 biler i forskellige mindre byer i Ringkøbing-Skjern, Djursland, Viborg og Holstebro Kommuner. Ambitionen er, at der kommer tilsvarende tilbud overalt i landet, hvor det er relevant. Der arbejdes sammen med borgere, boligforeninger og landsbylaug. Tilmelding og reservation foregår via nettet.

Prisniveauet er 10 kr. pr. time og 2,60 kr. pr. kilometer. Det er lidt mere end i Sønderborgforsøget og noget mindre end i Hedenstedforsøget. Eksistensen af ByensBil.dk viser, at det er muligt på almindelige forretningsmæssige udlejningsvilkår at etablere delebilsordninger med base i de mindre lokalsamfund.

Frøen er en lokal landsbybus, som administreres af Jungshoved Lokalråd, og som er støttet af Vordingborg Kommune, foreløbig for en treårig periode. Det er kommunen, der står for leasing af bilen. Lokalrådet arrangerer sammen med en kreds af frivillige chauffører to daglige samkørsler til og fra Præstø mandag til fredag. Passagererne betaler 10 kr. hver vej. Frøpasserne kan også hjælpe med at hente/bringe

pakker, varer, medicin o.l. for alle på Jungshoved. Når Frøen ikke bruges til lokalrådets samkørsler, kan alle på Jungshoved over 25 år booke delebussen mod betaling af de direkte driftsudgifter.

Jungshoved og det omkringliggende område havde før etableringen af Frøen i 2017 kun Flextur som kollektiv transportmulighed. Det blev af mange opfattet som en dyr transportmulighed. På initiativ af et stærkt og aktivt lokalråd blev Vordingborg Kommune involveret i projektet om en landsbybus – både i form af medfinansiering og i lejeaftale for landsbybussen.

Erfaringen er indtil nu, at der er en stor efterspørgsel, både efter de faste ture og efter brug af landsbybussen derudover. Indtil videre ser det ud til, at Vordingborg Kommune alt i alt sparer udgifter til kollektiv transport i området, da efterspørgslen efter Flextur er halveret. Dertil kommer, at efterspørgslen efter de faste ture er så stor, at der i en periode gives mængderabatter, for at ordningen ikke skal blive overskudsgivende. Det har vist sig realistisk at rekruttere frivillige chauffører. Succesen skal ses i lyset af den specielle geografi og efterspørgsel, der er i Jungshoved, kombineret med et velorganiseret og aktivt lokalsamfund.



UDFLUGTSBUSSE

PULJEPROJEKTER

Der er fra Yderpuljen bevilliget støtte til projekter, hvor potentialet i at udvikle turistruter i et samarbejde mellem turismeaktører, kommuner og trafiksselskaber udforskes:

- › En rundtursbus i Nationalpark Thy, som er koordineret med den øvrige kollektive transport, blev etableret af Thisted Kommune i samarbejde med Nordjyllands Trafiksselskab og Thy Turistforening.
- › En sightseeingrute i Mariagerfjord Kommune blev etableret af kommunen i samarbejde med Nordjyllands Trafiksselskab og Visit Mariagerfjord.
- › En rute til Nationalpark Vadehavet blev udviklet i et samarbejde mellem Sydtrafik og lokale turismeaktører.
- › Sommerbussen på Mors er udviklet af Morsø Kommune som et kombineret tilbud til turister og lokale indbyggere i sommermånederne.
- › Kystruten Nationalpark Thy er forankret hos Thisted Kommune, som samarbejder med Nordjyllands Trafiksselskab og Thy Turistbureau.

Rundturene i Nationalpark Thy betegnes af projektejerne som en succes. Bussen kørte første gang i 2013 i seks sommeruger og med to rundture om ugen. Det blev i 2014 sat op til tre rundture om ugen. Der var i forsøgsperioden udsolgt på alle afgangene, og ruten eksisterer fortsat efter ophør af forsøgsperioden. Den store søgning har formentlig en sammenhæng med, at der på alle turene er tilknyttet en guide, og at der er bemanning af repræsentanter fra Nationalpark Thy på lokaliteter, som bussen besøger. Samarbejdet mellem forskellige aktører beskrives som en væsentlig forudsætning for udvikling, markedsføring og realisering af ruten.

De to rundtursbusser i Mariagerfjord Kommune havde kun en begrænset succes, da de første gang kørte i sommeren 2016. Tilbuddet bestod i 2016 af mange forskellige tilknyttede turisttilbud, men konklusionen fra projektejerne efter det første år var, at tilbuddet skulle forenkles, hvilket det blev i 2017, samtidig med at antallet af ture blev reduceret. Ligeledes blev der introduceret en guide på alle ture. Kendskabet til ruterne blev herefter større, og der kom flere passagerer, uden at det dog betød fulde busser og en kommerciel succes. Projektejerne vurderer, at der med en fortsat indsats er basis for at udvikle et holdbart produkt, og ruten er derfor fortsat i 2018 efter projektperiodens ophør.

En rute til Nationalpark Vadehavet var ikke en passagermæssig succes. Ruten kørte i 2016 og 2017 fra juni til oktober med to ugentlige afgangene. En planlagt markedsføring i 2017 blev ikke som ellers planlagt gennemført og var ifølge projektejerne medvirkende til et lavt passagertal. Ruten fortsætter efter forsøgsperioden i et tilpasset koncept. En vigtig erfaring er, at det er afgørende, at turismeaktører tager fuldt ansvar for den type af tilbud.

Sommerbussen på Mors blev ikke en passagermæssig succes og er ikke fortsat ud over forsøgsperioden.

Kystruten Nationalpark Thy skal i sommerperioden forbinde kystbyerne i Nationalpark Thy, hvilket testes af i Thisted Kommune, hvor en ny rute koordineres med relevante forbindelser i den øvrige kollektive transport. Den nye busrute skal kunne rumme passagerer samt deres cykler, surferudstyr mm.



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Nationalparkrute i Thy, Thisted Kommune, 2013-2014, puljebeløb 0,1 millioner kr. (delaktivitet i større projekt)
- Turisternes sightseeingbus, Mariagerfjord Kommune, 2015-2017, puljebeløb, 0,2 millioner kr.
- Nationalpark Vadehavet Rute, Tønder Kommune, 2015-2017, puljebeløb: 0,3 millioner kr.
- Sommerbus på Mors, Morsø Kommune, 2015-2017, puljebeløb 0,3 millioner kr.

Igangværende:

- Kystruten Nationalpark Thy, Thisted Kommune, påbegyndt 2017, puljebeløb 0,4 millioner kr.

ERFARINGER SÅ VIDT

Erfaringerne med turistruterne er blandede, fra fyldte busser i Thy til næsten tomme busser på Mors. Det viser, at der under særlige betingelser kan oparbejdes et levedygtigt turismeprodukt. En forudsætning er en stærk involvering fra turismeaktørens side for at give produktet en ekstraværdi, som f.eks. de frivillige guider på lokaliteterne i Nationalpark Thy. Derudover er det vigtigt med en aktiv markedsføring af tilbuddet. Sammenblandingen af et turismeprodukt og lokal kollektiv betjening viste sig ikke hensigtsmæssig på Mors.

For at aktiviteterne skal overleve, skal de være økonomisk selv bærende. Alternativt skal kommunerne være villige til at støtte ruterne med det perspektiv for øje, at de kan bidrage til at øge den samlede omsætning i turismeerhvervet.

Trafikselskabernes deltagelse i samarbejdsprojekterne har imidlertid været en støtte i forhold til koordinering med den øvrige kollektive transport og i forhold til indkøb af bustransporten.

TURISTERNE OG DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT

Langt de fleste kyst- og naturturister kommer til deres destinationer i bil, og efterspørgslen efter kollektiv transport er derfor begrænset. Samtidig er sommersæsonen et tidspunkt, hvor den generelle efterspørgsel efter kollektiv transport er lav. Der er dog undtagelser, f.eks. har flere ø-kommuner flest brugere af kollektive trafik om sommeren.

Der er imidlertid et mindre segment af turister, som ikke har bil til rådighed. Det gælder f.eks. et stigende antal cykelturister. Tilpasning af den almindelige kollektive trafik til de ændrede behov i sommerperioderne er derfor relevant, selvom det næppe mange steder vil være realistisk med væsentlige udvidelser i sommerperioderne.

De særlige turismetilbud, som der med støtte fra Yderpuljen er eksperimenteret med, har imidlertid et potentiale for også at tiltrække turister i bil, hvis de kombineres med tilbud om merværdi, som f.eks. guiderne bidrager med.

SAMARBEJDE MELLEM TRANSPORT- OG TURISMEAKTØRER

Af regeringens nationale strategi for dansk turisme fremgår det, at dialogen mellem turismeaktører, erhvervsorganisationer og transportselskaber skal øges. Perspektivet er at gøre den kollektive transport turistvenlig og derigennem bidrage til at øge omsætningen i turismeerhvervet. Erhvervsministeriet har i samarbejde med Danske Regioner samt Transport-, Bygge- og Boligministeriet i marts 2018 offentliggjort fire initiativer, som skal fremme denne dialog:

- › Etablering af et netværksforum for den offentlige transportsektor og turismesektoren.
- › Bedre turistinformation om kollektiv transport på turistorganisationernes hjemmesider.
- › Udvikling af 'turistvenlig udgave' af Rejsekortet.
- › Styrket viden om turisternes forbrug af og efterspørgsel efter kollektiv transport.

De fleste trafikselskaber tilbyder ud over det generelle produktsortiment særlige turistprodukter. Mest udbredt er forskellige former for turistbilletter, som giver fri rejse i et tidsrum, evt. kombineret med rabatter på turistaktiviteter. Prissætning af turistbilletter sker i de fleste tilfælde ud fra en præmis om, at det ikke skal være attraktivt for 'almindelige' kollektive brugere.

Trafikselskabernes primære opgave er at sikre, at de mange hverdagsrejsende kan komme frem og tilbage. Trafikselskaberne har en omsætning på ca. 167 millioner kr. pr. år på turismeprodukter, hvilket skal ses i sammenhæng med en samlet omsætning på 3,2 milliarder, og turismeprodukterne må derfor betegnes som et nicheprodukt.

Kilde:

"Dialog om udenlandske turisternes anvendelse af kollektiv transport. Erhvervsministeriet, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Danske Regioner. 2018



LOKALBANERNES STATIONER OG INFRASTRUKTUR

PULJEPROJEKTER

Der er fra Yderpuljen bevilliget støtte til projekter, hvor lokalbaners infrastruktur er blevet opgraderet. De fleste af projekterne omfatter ombygninger af stationsforhold; et enkelt omfatter en hastighedsopgradering:

- › Faxe Syd Trafikterminal betjenes af lokaltog på Østbanen. Regionstog (nu Lokaltog), Faxe Kommune og Movia har i samarbejde stået for en forbedring af omstigningsforhold.
- › Nakskov Station betjenes af tog på Lollandsbanen. Regionstog, Lolland Kommune og Movia har i samarbejde stået for en forbedring af omstigningsforhold.
- › Tølløsebanen er blevet hastighedsopgraderet. Det er sket i et samarbejde mellem Banedanmark, Kalundborg Kommune, Sorø Kommune og Lokaltog.
- › Stationspladsen ved Frederiksværk Station er ombygget.
- › Der er igangsat stationsprojekter omkring den nye letbane mellem Aarhus og Grenaa, både for enkelte stationer (Ryomgaard og Hessel stationer) og som en generel modernisering af alle stationerne i Syddjurs Kommune.

Næstsidste stop før Østbanens sydlige endestation ved Faxe Ladeplads er Faxe Syd Station. Den ligger ucentralt i forhold til Faxe by, og gode skifteforhold er derfor vigtige. De fleste passagerer benytter stationen, når de skal med lokalbanen ind til endestationen i Køge og herfra måske videre mod København. Ombygningen omfattede bl.a. nemme og direkte skift mellem bus og tog, læskærme både ved ventesteder for busser og tog, etablering af Parkér og Rejs anlæg, overdækkede holdepladser for cykler og handicapvenlig adgang til perronen. Den renoverede trafikterminal blev indviet i juli 2015. Første år efter ombygningen var der en passagerfremgang på 10 procent til/fra lokaltog på Faxe Syd Station.

Lollandsbanen har endestation i Nakskov, hvor Nakskov Station med puljestøtte er blevet moderniseret. Perronhøjden

er opgraderet, så der er niveaufri adgang til tog. Belægning og aptering på perron og stationsforpladsen er fornyet, der er kommet bedre cykelparkering, og adgangen til og fra perroner er blevet mere bekvemme – blot for at nævne de største forandringer, som samtidig har omfattet et visuelt og designmæssigt løft af stationen. Den nye station blev indviet i juni 2017. Der har ikke kunnet konstateres et øget antal påstigere på lokalbanen på stationen i 2017 sammenlignet med 2016.

Frederiksværk Station ligger centralt på lokalbanen mellem Hillerød og Hundested. Busserne har fået bedre tilkørselsforhold til Frederiksværk Station, hvorved der er opnået mindre tomkørsel og mere effektiv vognudnyttelse. Der er endvidere etableret nye stoppesteder, samt bedre korttids- og langtidsparkeringsforhold for biler. Derudover er antallet af cykelparkeringspladser øget. Frederiksværk Station er etableret med et klimatilpasningssystem, som skal mindske belastningen på kloaksystemet og dermed reducere risikoen for oversvømmelser i stationsområdet. Stationsombygningen blev indviet i december 2017, men der foreligger endnu ingen evaluering af effekterne. Der forventes en stigning i antallet af passagerer, som benytter stationen.

Tølløsebanen er blevet hastighedsopgraderet på strækningen mellem Høng og Ruds Vedby fra 75 km/t til 120 km/t. Der er endvidere sket sporombygninger og hastighedsopgradering af overkørsler. Hastighedsopgraderingen kunne tages i brug i maj 2017. Der er registreret en passagerstigning på de berørte rejser på i alt 18 procent mellem 2015 og 2017. Projektejerne vurderer, at størstedelen, nemlig 13 procent af stigningen, kan tilskrives de hurtigere forbindelser. På længere sigt forventes en endnu større passagervækst som følge af forbedringerne.

ERFARINGER SÅ VIDT

Stationsområder har mange ejere og interessenter, som skal kunne arbejde sammen, når det samlede stationsområde skal forbedres funktionelt og visuelt. Der skal skabes en fælles

PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Faxe Syd Trafikterminal, Infrastrukturselskabet LJ A/S, 2014-2015, puljebeløb: 1,8 millioner kr.
- Nakskov Station – opgradering af trafikterminal, Infrastrukturselskabet LJ A/S, 2015-2017, puljebeløb: 2,0 millioner kr.
- Hastighedsopgradering af Tølløsebanen, Infrastrukturselskabet LJ A/S, 2014-2017, puljebeløb: 3,7 millioner kr.

Igangværende:

- Ombygning af Stationspladsen i Frederiksværk, Region Hovedstaden, påbegyndt 2016, puljebeløb: 4,0 millioner kr.
- Trafikknudepunkt i Ryomgård, Syddjurs Kommune, påbegyndt 2017, puljebeløb: 1,8 millioner kr.
- Hessel – den attraktive letbanestation, Norddjurs Kommune, påbegyndt 2017, puljebeløb: 1,3 millioner kr.
- Attraktive stationer i Syddjurs, Syddjurs Kommune, påbegyndt 2017, puljebeløb: 4,2 millioner kr.

vision, hvor parterne ikke kun tænker på deres egne arealer og ansvarsområder, men er villige til at tænke i sammenhænge, hvor passageren følges hele vejen: Hen til stationen, når der skiftes transportmiddel og ventes, ud på perronen og ind i toget. Finansieringen udfordres af, at der er mange parter med forskellige ansvarsområder. Puljemidler kan være en nøgle til at få et sådant samarbejde til at fungere. Det tyder de stationsombygninger, der er realiseret med puljestøtte, på.

Der kan konstateres tilfredshed blandt brugerne af de renoverede stationer. Dertil kommer, at ombygningerne bidrager til at give et byplanmæssigt løft i mindre bysamfund, der i flere tilfælde er udfordret af fraflytning både af indbyggere og af byfunktioner.

Sparet rejsetid, som kan opnås gennem hyppigere og hurtigere kollektive forbindelser og bedre koordinering af køreplaner, har en kendt, målbar og positiv effekt på, hvor mange der benytter den kollektive trafik. Der er da også for lokalbanerne konstateret markante passagerstigninger, der hvor rejsetiden er forkortet, og hvor der er skabt bedre korrespondance mellem busser og lokaltoget.

Det er ikke på samme måde klart, hvilken sammenhæng der er mellem på den ene side indretning og design af stationerne og de omkringliggende arealer og på den anden side passagerudviklingen. Men internationale erfaringer viser, at eksempelvis stationsforbedringer, der gør skifteoplevelsen tryk og stationen til et behageligt sted at være, kan generere op til 5-10 procent flere passagerer – afhængig af stationens standard før renoveringen.

UDVIKLING AF LOKALBANENETTET

Lokalbaner i Danmark har som deres primære opgave at bringe passagerer fra mindre byområder ind til de større byer. De er således et vigtigt bindeled mellem by og land. En helt central målgruppe er uddannelses- og arbejdspendlere, som udgør størstedelen af passagererne. Flere af linjerne har også en vigtig funktion i at bringe passagerer ud i sommerlandet, til sommerhusområder og attraktioner.

Der er de senere år blevet investeret både i infrastruktur og materiel for de fleste danske lokalbaner, og der er flere steder

sket en udvidelse af driften både i hyppighed af togafgange og i, hvilke relationer togene betjener. Vestbanen er forlænget, så der nu er direkte tog til Esbjerg. Region Nordjylland har overtaget ansvaret for regionaltogdrift i området med flere forbindelser uden skift og større regularitet til følge, Odderbanen og Grenaa-banen er blevet integreret i den nye letbane i Aarhus, og om et par år vil Region Sjælland overtage strækningen mellem Køge og Roskilde.

PASSAGERVÆKST FOR LOKALBANERNE

Investeringer og forbedringer på lokalbanerne har bidraget til en passagermæssig fremgang. Fra 2008 til 2016 var der en samlet passagervækst på 15 procent. Det er banerne i Nordsjælland, Østbanen og Odsherredbanen, der hver med en passagervækst omkring 30 procent eller mere i perioden bidrog til den høje vækst. De foreløbige resultater fra åbningen af den nye Odderbane og det nye regionaltogssystem i Nordjylland, tyder på, at der også her vil komme en passagervækst, som konsekvens af en forbedret betjening.

Frederiksværkbanen fremhæves ofte som en god case, der demonstrerer, at der kan opnås stor passagervækst ved at investere i lokalbaner. I perioden 2006-2009 skete en opgradering af Frederiksværkbanen, der omfatter renovering af 16 stationer, nye togsæt, hastighedsopgradering fra 75 km/t til 100 km/t, reduktion af køretiden og indførelse af en ny hurtigtogsforbindelse. I hele Nordsjælland er der sket en systematisk og konsekvent tilpasning af busserne til de nye afgang- og ankomsttider. Set over en længere årrække (2008-2014) er der registreret en samlet passagerfremgang på næsten 40 procent på Frederiksværkbanen.

Kilder:

Nøgletal for privatbanerne, Regnskab 2008 og Regnskab 2016, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside
Sammenhæng i den kollektive transport, Transportministeriet m.fl., 2015



OPGRADERING AF STOPPESTEDER

PULJEPROJEKTER

Der er fra Yderpuljen bevilliget støtte til en række projekter, som har omhandlet opgradering af stoppesteder. Projekterne omfatter ombygninger af konkrete stoppesteder, kortlægning af eksisterende standard til udvikling af fremtidens stoppested:

- › Forholdene ved 10 af de mest benyttede stoppesteder i Stevns Kommune er forbedret via udskiftning af læskure, nye belægninger og udstyr samt solcelledrevet belysning.
- › Forholdene ved 25 stoppesteder i Vordingborg Kommune på det regionale R-net er opgraderet med nye læskure og reeltidsinformation.
- › NT har i fællesskab med kommuner i området igangsat en systematisk opgradering af stoppesteder i Nordjylland, hvor der foretages reparationer og indkøbes og opsættes stoppestedsudstyr på 510 stoppesteder.
- › NT har i fællesskab med kommuner i området påbegyndt udvikling og implementering af et designprogram, som skal skabe gode skifteforhold på centrale stoppesteder og stationer, hvor flere mobilitetsformer mødes.
- › Nyborg Kommune har på vegne af Byregion Fyn og sammen med andre kommuner og Fynbus igangsat et pilotprojekt, hvor tre terminaltyper konkret skal designes, etableres og danne afsæt for udarbejdelse af en designmanual for trafikterminaler på Fyn og øerne.

Effekten af de forbedrede stoppestedforhold i Stevns og Vordingborg Kommuner er vanskelige at opgøre, men brugerne giver udtryk for, at de er tilfredse med nye eller forbedrede ventefaciliteter og det ekstraudstyr, der i øvrigt er kommet ved stoppestederne. Involvering og dialog med de lokale landsbylaug, grundejerforeninger m.fl. har været en del af projektet.

Den fælles proces mellem trafikselskaber og kommuner om opgradering af stoppesteder og terminaler i Nordjylland begyndte i 2011, hvor det blev formuleret som et vigtigt indsatsområde i NTs forretningsplan. Der blev gennemført en besigtigelse og kategorisering af i alt 760 af områdets ca. 4.400 stoppesteder. Det blev konkretiseret, hvilke initiativer der for hvert stop skulle til for at højne standarden. Forud for ansøgningen til Yderpuljen blev der med alle kommuner truffet aftaler om deres medfinansiering svarende til halvdelen af det samlede projektbeløb. NT står for koordinering og indkøb af udstyr. Kommunerne står for opsætning og vedligeholdelse.

Projektet i Nordjylland er fulgt op af et projekt, hvor der skal ske en opgradering af 43 knudepunkter og 72 såkaldte Plusturspunkter*, så de funktionelt og designmæssigt fremstår som skiftsteder mellem forskellige mobilitetsformer. Der opstilles knudepunktmarkører, som tydeliggør, hvilke skiftemuligheder der er mellem både private og offentlige transporttilbud. Der etableres informationszoner med afgangsskærme, oversigtskort og, hvis det er aktuelt, vejvisning til andre skiftsteder på knudepunktet. Endelig sikres information om og p-plads til samkørsel og Plustur.

Pilotprojektet på Fyn skal gennem demonstrationsprojekter på forskellige terminaltyper bidrage til at skabe modeller for, hvordan andre terminaler kan omformes og opgraderes. Projektet omfatter en klassificering af alle de fynske trafikterminaler. Udvikling af de tre demonstrationsterminaler sker med borgerinvolvering og omfatter bl.a. læskærme/ventehuse samt cykelparkering.



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Generel forbedring af stoppesteder, Stevn Kommune, 2014-2015, puljebeløb 0,3 millioner kr.
- Bedre Kollektiv trafik, Vordingborg Kommune, 2013-2016, puljebeløb 1,1 millioner kr. (delaktivitet i større projekt)

Igangværende:

- Strategisk opgradering af stoppesteder, Nordjyllands Trafikselskab, påbegyndt 2014, puljebeløb 11,5 millioner kr.
- Knudepunkter -Sammenhæng mellem land og by, Nordjyllands Trafikselskab, påbegyndt 2017, puljebeløb 7,6 millioner kr.
- Kollektive trafikterminaler på Fyn og øerne, Nyborg Kommune, påbegyndt 2018, puljebeløb 3,0 millioner kr.

ERFARINGER SÅ VIDT

Puljemidler kan bidrage til at få igangsat en større renovering og standardisering af stoppesteder i en kommune. Det er projektet i Vordingborg Kommune et godt eksempel på. Da der først var taget hul på opgaven, fortsatte kommunen forbedringerne, så der i dag er ca. 50 opgraderede stoppesteder. Det kan ikke påvises, at forbedringerne på stoppestederne direkte har betydet flere passagerer, men man har haft markant fremgang på de linjer, hvor stoppestederne er beliggende. Dertil kommer, at den kollektive trafik har fået et imageløft, og der er tilfredshed blandt brugerne.

Man er i Nordjylland lykkedes med at samle kommunerne om en fælles stoppestedstrategi. En forudsætning for en fælles strategi er, at kommunerne overdrager både midler og ansvar til trafikskaberne. Der er i NTs ejerkreds (kommuner og region) en tradition for og erfaring med at lave lokalpolitisk forankrede strategiske aftaler, som der samarbejdes om at skaffe midler til og at realisere.

Movia er i 2018 gået samme vej som Nordjyllands Trafikselskab og tilbyder sine kommuner indkøb af stoppestedsudstyr i et fælles design.

STOPPESTEDER – ET KOMMUNALT ANSVAR

Med strukturreformen i 2007 fik alle kommuner ansvar for den lokale bustransport, idet de gennem deres bestilling af bustransport hos trafikskaberne direkte finansierer kørsel i eget område. Det har i flere kommuner ført til større fokus på serviceniveauet i den samlede lokale kollektive transport, herunder også standarden, når der skiftes, og når der ventes.

Mange kommuner vælger at reklamefinansiere stoppestedsudstyr. Det er imidlertid ikke en mulighed, når det kommer til de tyndere befolkede områder og de mindre befærdede strækninger, hvor reklameværdien på lokaliteten er begrænset. Her er det kommunerne, der må opsætte og finansiere stoppestedsudstyr. Som oftest er det også kommunerne, der skal sikre adgangsveje til og fra stoppestederne. Her tæller vejregler og hensyn til skolebørnenes sikkerhed højt.

NTS STOPPESTEDSKLASSIFICERING

Der arbejdes i Nordjylland med fire klasser af stoppesteder, som omfatter forskellige typer af faciliteter. De mindste, Ministop, har standere, køreplanstavler, skraldespande og fast belægning. De næstmindste, Stop, har også læskærme og stativ til cykelparkering. Superstop og Terminaler har en række andre faciliteter, bl.a. realtids- og anden information.

Klassificeringen sammenholdt med kortlægningen af standarden på stoppestederne anvendes til at foretage prioriteringer af, hvor der skal sættes ind med forbedringer og i hvilken rækkefølge. I relation til stoppesteder i yderområderne er det især Ministop og Stop, der arbejdes med. Som et relativt nyt perspektiv ses stoppesteder her også som et muligt centralt element i omdannelse af mindre bysamfund, som tilpasser sig nye tider, hvor både bygningsmasse og traditionelle byfunktioner reduceres eller nedlægges.

Superstop og Terminaler benyttes også af befolkningen i de tyndere befolkede områder, og her er et relevant fokusområde spørgsmålet om skift, som omfatter samkørsel og behovsstyret kollektiv transport i forbindelse med 'last mile'. I Frederikshavn, Hjørring og Aalborg Kommuner er der indledt et samarbejde med samkørselstjenesten GoMore om at få flere til at kombinere kollektiv transport og samkørsel.

Plusturskonceptet, hvor der tilbydes telekørsel i tilslutning til større knudepunkter, er nu udbredt til det meste af landet efter test i Nordjylland. I relation til Terminalerne er det en udfordring af få chauffører og kollektive passagerer, som ikke er i kontakt med hinanden elektronisk, til at mødes fysisk. Knudepunktsmarkører, vejvisning, markering af nye trafikformer og p-pladser til samkørsel er de elementer, der arbejdes med på Superstop og Terminaler.

Kilder:

<https://www.moviatrafik.dk/presse/presse-og-nyheder/movia-indgaar-rammeaftale-om-udstyr-til-stoppesteder>

http://www.trafikdage.dk/papers_2018/Praesentationer/SpecialSessions/Det_svaere_skift_KristofferMartens.pdf



REJSEPLANEN

PULJEPROJEKTER

Der er fra Yderpuljen bevilliget støtte til to projekter, der er rettet mod forbedringer i Rejseplanen for at øge mobiliteten for borgere i landdistrikterne:

- › FlexDanmark har i samarbejde med Rejseplanen og Rejsekortet udviklet konceptet "Den samlede rejse".
- › Nordjyllands Trafikselskab og Rejseplanen har samarbejdet om at udvikle en ny multimodal rejseplan kaldet MinRejseplan.

FlexDanmark, Rejseplanen og Rejsekortet samarbejder i projektet "Den samlede rejse" om at integrere deres services. De tre organisationer varetager forskellige opgaver på vegne af trafikelskaberne. FlexDanmark står for udvikling og drift af Flextrafik, Rejseplanen er en digital platform med informationer om kollektive rejsemuligheder, og Rejsekortet er et landsdækkende betalingsmiddel til rejser med den kollektive trafik. Visionen med samarbejdet er at tilbyde en samlet pakke af information om rejsemulighed, realtidsinformation og køb af billet til den samlede rejse fra adresse til adresse i Rejseplanen. Der er særlig fokus på at integrere Flextur, og set i relation til yderområderne er det især integration af 'the last mile' i Rejseplanen, som er det nye. Den samlede rejse blev første gang udrullet i 2017 i Hjørring og Jammerbugt Kommuner og har været i funktion i alle nordjyske kommuner siden 3. januar 2018.

I projektet MinRejseplan er der arbejdet med at videreudvikle Rejseplanen i en platform, som integrerer forskellige typer af mobilitetsstilbud på tværs af private og offentlige udbydere. Ambitionen er, at alle lovlige udbydere af transport får et tilbud om at blive vist i en fælles app, som gør det muligt for brugerne at vælge det transporttilbud, som er bedst for dem.

Der er udviklet en brugerflade, hvor der kan vælges rejser med udgangspunkt i forskellige kriterier: næste afgang, den korteste rute, den hurtigste rute eller den billigste. MinRejseplan

var færdigudviklet i 2018, hvor den først blev taget i brug i Nordjylland og senere i hovedstadsområdet med bycykel og delebil tilsluttet.

ERFARING SÅ VIDT

Den samlede rejse har givet nye muligheder for borgere i Nordjylland for at opnå information om rejser fra adresse til adresse, inklusive Flextur. FlexDanmark anbefaler, at der følges op med markedsføring for at øge borgernes kendskab til denne mulighed. Flextur er dog en dyr løsning målt på turniveau, og en stigning i benyttelse kan derfor være en udfordring i form af flere udgifter. Af den grund kan der være en vis tilbageholdenhed med at reklamere for muligheden. Det kan være en medvirkende årsag til, at der endnu ikke er set en stor passagervækst som følge af initiativet. Derimod er der registreret stor kundetilfredshed hos brugerne og en større opmærksomhed hos borgere, der ikke bruger løsningen. Der er gjort erfaringer, men der er fortsat et arbejde med at udvikle og implementere fælles billettering og give realtidsinformation.

Det er ikke muligt at vurdere, om der er kommet flere passagerer som følge af de nye søgemuligheder, men projekterne konkluderer, at der har været en effekt i områder uden for Aalborg, idet søgninger via MinRejseplan tyder på, at nordjyderne har taget appen til sig. Samtidig kan det tage lang tid og yderligere markedsføring, før den fulde effekt af projekterne er slået igennem.

Der er i projektet MinRejseplan gjort mange konkrete erfaringer i forhold til, at forskellige aktører skal kunne samarbejde og etablere konkrete aftaler. Antallet af private aktører er endnu begrænset, ligesom der heller ikke er etableret en fælles billettering, som vil være central, hvis MinRejseplan skal kunne udvikles til en fælles mobilitetsplatform for mange forskellige udbydere.



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Den samlede rejse, FlexDanmark, 2013-2016, puljebeløb 15,1 millioner kr.
- Udvikling af Multimodal rejseplanlægger – (MinRejseplan) – til forbedring af mobiliteten i de Nordjyske landdistrikter, Nordjyllands Trafikselskab, 2016-2018, puljebeløb 4,8 millioner kr.

PLUSTUR

Plustur, som er et supplement til Flexstur, er kommet til i Nordjylland, mens arbejdet med Den samlede rejse er foregået. Med Plustur tilbydes kørsel fra/til et kollektivt knudepunkt og direkte til en adresse, som der ikke er andre kollektive forbindelser til – typisk i yderområderne. Plustur eller lignende ordninger er nu kommet på Rejseplanen i store dele af landet. Således eksisterer der nu et tilbud til kommuner og trafikskaber om at tilføje Plustur til Rejseplanen på den måde, som det fungerer i deres område, og som det ønskes eksponeret, når der opsøges rejsemuligheder i Rejseplanen.

REJSEPLANLÆGGERE I UDLANDET

På verdensplan er der udviklet flere multimodale rejseplaner, men størstedelen er lanceret i metropoler. Ud over Holland er Danmark unik ved, at vi har et landsdækkende Rejsekort, hvor vi dog mangler at få Flexsturen med, før der er tale om en fuld integration.

Google Maps kan tilbyde samme service og har været tilgængelig i flere lande siden 2008. Rejseplanen har siden 2010 stillet sine data til rådighed for Google Transit, og da det blev integreret, var Danmark det første europæiske land, hvor alle transportmidler var samlet i Google Maps.

REJSEPLANEN SOM PLATFORM FOR MAAS

Realisering af Mobility as a Service (MaaS), hvor trafikkanterne i stedet for egne køretøjer fleksibelt benytter biler, cykler og kollektiv transport i en delt flåde af transportmidler, kræver digitale platforme, som kan håndtere information, bestilling og salg fra mange udbydere - både private og offentlige. Et eksempel herpå er *whim*, som f.eks. findes i Helsinki, men denne platform er stadig kun tilgængelig i storbyer.

Transport- bygnings- og boligministeren peger i sit udspil "Nærmere kollektiv trafik" fra sept. 2018 på, at teknologien er udviklet og til rådighed, men at den største hindring for udvikling af MaaS-koncepter er de reguleringsmæssige rammer og det organisatoriske setup for den offentlige kollektive

transportsektor. Der peges derfor på disse initiativer, som kan fremme digitale mobilitetstjenester:

- › Der skal arbejdes henimod, at Rejseplanens og Rejsekortets funktioner samles i én digital mobilitetstjeneste.
- › Private og deleøkonomiske transporttilbud skal have adgang til den fælles digitale mobilitetstjeneste.
- › De offentlige kollektive transporttilbud skal pålægges at dele transportdata og at acceptere videregående salg af billetter.

Rejseplanen kan på den måde udvikles til en mobilitetsplatform, som private aktører kan integreres i, samtidig med at der åbnes op for udvikling af alternative mobilitetsplatforme.

Kilder:

Nærmere kollektiv trafik, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, september 2018

Mobility-as-a-Service - Strukturel analyse af digital infrastruktur, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, maj 2018



REALTIDSINFORMATION

PULJEPROJEKTER

Der er få projekter i puljen, der kun omhandler realtidsinformation til brugerne af kollektiv trafik i yderområder. Realtidsinformation er dog indarbejdet i en række projekter i større eller mindre grad.

- › I Sydtrafiks område er der gennemført et omfattende projekt, hvor realtidsdata både benyttes til information til passagerer og til, via information til chauffører, at skabe korrespondancesikring ved udvalgte stoppesteder.
- › I Aabenraa Kommune blev 10 stoppesteder udpeget i en harmoniseringsplan og opgraderet med realtidsinformation for at give den kollektive trafik et kvalitetsløft. Ønsket fra kommunen var at fastholde eksisterende kunder og tiltrække nye.
- › I Horsens Kommune blev der opsat 20 realtidsinformationstavler ved 15 stoppesteder udpeget ud fra passagertællinger.
- › I Nakskov og Maribo Kommuner er der opsat informationstavler, der skal højne serviceniveauet.

I Sydtrafiks område er der i alle busser ved chaufføren blevet monteret en tablet med indbygget GPS. Via Rejseplanens platforme kan rejsende dermed få realtidsoplysninger om den aktuelle busdrift. Samtidig kan medarbejdere/kundeservice tilgå oplysninger, som bruges til at identificere forsinkelser i realtid, ligesom de kan udtrække data til analyse og statistik. Korrespondancesikringsdelen er taget i brug i begyndelsen af 2018 på udvalgte stoppesteder. Systemet giver en chauffør på en forsinket bus mulighed for at sende oplysninger og bede chaufføren på en korresponderende bus om at vente. Ligeledes indeholder systemet korrespondancesikring mellem bus og tog, hvor buschaufføren har mulighed for at se på deres skærm, om relevante tog er forsinket. Ved projektets begyndelse blev det besluttet at opsætte 12 store informationsskærme ved Sydtrafiks salgssteder. Sidenhen er antallet

af skærme/tavler udvidet til 117 store informationsskærme og stoppestedstavler.

Flere kommuner har benyttet puljestøttede projekter til at få opsat realtidsinformation på centrale knudepunkter og stoppesteder. Som et af de mindste puljestøttede projekter fik Lollands Kommune opsat to informationstavler ved to stationer. Aabenraa og Horsens Kommuner fik igangsat opsætning af realtidsinformation ved en række stoppesteder. Dertil kommer, at realtidsinformation har indgået som et af flere initiativer i flere andre puljestøttede projekter.

ERFARING SÅ VIDT

Ved opsættelse af informationstavler på Nakskov og Maribo Stationer forventede Lollands Kommune ikke flere brugere af den kollektive trafik, men at servicen til de eksisterende brugere blev forbedret. Brugere af den kollektive trafik har tilkendegivet, at de er glade for realtidsinformationen og oplever det som en god service, at de kan se, hvornår tog og bus afgår, samt om de er forsinket. Også buschaufførerne er glade for at kunne se, hvis Lollandsbanen er forsinket, og hvor mange minutter det er, så de ved, om de skal vente på det og dermed sikre korrespondancen.

Efter at realtidsinformationen er blevet taget i drift i Aabenraa og Horsens Kommuner, er brugernes tilfredshed med den kollektive trafik og informationen også steget. Det er dog vanskeligt for kommunerne at vurdere den passagermæssige tilvækst.

For Sydtrafik var formålet at sikre realtidsoplysninger og korrespondancesikring for at øge passagerernes tryghed og tilfredshed med den kollektive trafik og dermed også øge antallet af passagerer. Der er ikke registreret den ønskede stigning i antallet af påstigere. Set i lyset af den demografiske



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Harmonisering og opgradering af busstoppesteder, Aabenraa Kommune, 2013-2018, puljebeløb 0,3 millioner kr.
- Realtids- og korrespondancesikringssystem, Sydtrafik, 2015-2018, puljebeløb 4,0 millioner kr.
- Realtidsinformation ved busstoppesteder, Horsens Kommune, 2015-2017, puljebeløb 0,4 millioner kr.
- Etablering af elektroniske Informationstavle, Lolland Kommune, 2013, puljebeløb 0,06 millioner kr.

udvikling er trafikselskabet dog tilfreds med den registrerede passagerudvikling. I forhold til information på stoppesteder er der i perioden sket en markant stigning i passagerernes tilfredshed.

Projektet har været forankret internt i Sydtrafik, men med inddragelse af eksterne aktører som vognmænd, chauffører samt Rejseplanen.dk. Den eksterne forankring har været vigtig, og særligt chaufførerne har taget værktøjet til sig. De henviser til, at de er glade for kortfunktionen og har stor glæde af realtidsoverblikket. Chaufførerne oplever, at de kan give en bedre kundebetjening.

Sydtrafik har altså fået et værktøj, der gør det muligt at svare hurtigere på kundehenvendelser vedrørende forsinkelser og forbikørsler. Ved at give vognmænd adgang til realtidssystemet kan eventuelle tvister afgøres på et fælles, objektive grundlag. Herudover har køreplanlæggerne fået et værktøj til analyse af køretider og forsinkelser i eksisterende køreplaner.

Ved at prøvekøre køreplaner i en testversion af realtidssystemet opnås objektive data om køretiderne i de kommende køreplaner. Samlet set kan Sydtrafik altså implementere mere robuste køreplaner til gavn både for chauffører og passagerer.

Realtids- og korrespondancesikringssystem i Sydtrafiks område er et godt eksempel på, hvordan puljemidler kan løfte et område og fremme et samarbejde. Projektideen opstod på initiativ af Sydtrafik. Projektet blev hurtigt forankret i hele ejerkredsen, da alle fik glæde af initiativerne. Det har været båret af en samlet vision om at rykke digitalt.

REALTID TIL PASSAGERERNE VINDER FREM

Movia har fået etableret realtidssystemer i alle busser. I den sammenhæng erstattes busstoppestedernes trykte trafikinformation i stigende grad af information, der løbende bliver opdateret med realtidsoverblik om bussernes afgangstider, så buspassagerer på hele Sjælland kan se, hvornår bussen kommer.

Brugerne kan følge deres bus med SMS 1250, på nettet eller via Rejseplanens app og kan dermed eventuelt spare ventetid ved stoppestedet. Systemerne betyder også, at man straks kan se, om bussen er bagud i tidsplanen, så man bedre kan

planlægge sin rejse. Samtidig har mange stoppesteder også fået countdown-skærme, hvor brugerne kan se ankomsttider i realtid.

Også hos BAT på Bornholm er der implementeret realtid i busserne, der gør det muligt for brugerne at følge BATs busser live i Rejseplanen. Via Rejseplanens app kan der ses busser i både Midttrafik, Movia, Fynbys og NTs områder. Hos Midttrafik, FynBus og NT er der ikke installeret realtid i alle busser, men dog i de fleste.

Kilder:

Nemmere kollektiv trafik, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, september 2018

Mobility-as-a-Service - Struktureel analyse af digital infrastruktur, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, maj 2018

Bilag A Oversigt over resultater af puljeprojekter – projektejernes egne evalueringer

Sags nr	Projekt navn	Effekter - forventning				Effekter - målt/vurderet					Bemærkning
		Stigning i passagertal		Bruger-tilfredshed	Serviceforbedringer Vurderet	Stigning i passagertal		Målopnåelse i pct. i forhold til antal	Bruger-tilfredshed	Serviceforbedringer Vurderet	
		Angivet i pct.	Angivet i antal			Angivet i pct.	Angivet i antal				
Y2013-1-06	Øget tilgængelighed til, fra og på Ærø	10%		>80%	j	15%			>90%	j	
Y2013-1-09	Etablering af 1 stk. elektronisk Informationstavle på henholdsvis Maribo og Nakskov stationer				j					j	
Y2013-1-13	Bedre kollektiv trafik i Vordingborg kommune	30%			j	46%				j	
Y2013-1-15	Udvikling af den kollektive trafik på Fanø				j					j	
Y2013-1-17	Forbedret adgang til den kollektive trafik i yderområderne				j				Generelt positiv	j	
Y2013-1-18	Forbedret telekørsel i Faaborg-Midtfyn Kommune	10%	11.665		j	405%	34.482	296%		j	
Y2013-1-19	Den samlede rejse				j				84%	j	
Y2013-1-20	Ekspressrute og Nationalparkrute i Thy		823		j		1.303	158%		j	
Y2013-1-22	Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder				j	21%			50%	j	
Y2013-1-25	Samspil mellem bus og landdistrikt - unges mobilitet				j					j	
Y2013-1-26	Ballen Færgehavn og vej				j					j	
Y2014-2-03	Busvendeplads ved Ølsted Station				j	25%			98%	j	
Y2014-2-05	Faxe Syd Trafikterminal	8%			j	10%				j	
Y2014-2-06	Landsbyruter i Faxe		40		j		5	13%			
Y2014-2-07	Hastighedsopgradering af Tølløsebanen mellem Høng og Ruds Vedby				j	13%					
Y2014-2-08	Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder		75		j		45	60%		j	
Y2014-2-10	Valby Landsby på R-nettet				j					j	
Y2014-2-11	Generel forbedring af stoppesteder i Stevns Kommune				j					j	
Y2014-2-12	Nyt bybussystem i Grenaa				j					j	
Y2015-3-02	Realtidsinformation ved busstoppesteder i tyndt befolkede områder	1%			j	40%			75%		
Y2015-3-04	Realtids- og korrespondancesikringssystem i Sydtrafiks område	1%			j	1%			49%	j	
Y2015-3-07	Hillerød Vest. Nyt buslinjenet	145%			j	150%				j	
Y2015-3-10	Turisternes sightseeingbus i Mariagerfjord				j				Generel tilfredshed	j	
Y2015-3-11	Med kollektiv trafik til arbejde og uddannelse		20.000		j		22.000	110%		j	
			40.000				20.000	50%			
Y2015-3-12	Forbedring af kollektiv trafik i Næstved kommunes østlige del		98.000		j		95.567	98%		j	
Y2015-3-13	Harmonisering og opgradering af busstoppestederne i Aabenraa Kommune	2%			j				58%	j	
Y2015-3-14	Sommerbus på Mors		1.500		j		169	11%		j	
Y2015-3-20	Pendlerbus Hedensted Nord		60		j		3	5%			
Y2015-3-21	Uddannelsesrute - stoppested Daugård		8.500		j					j	
Y2015-3-23	Ny Hedensted Borgerbil		250	>80%	j		9	4%	>80%	j	Antal medlemmer af 'Borgerbilen'
Y2015-3-24	Pendlermissionen - flere kunder i den kollektive trafik i Thisted Kommune	15%			j	-12%				j	
Y2015-3-27	Nationalpark Vadehavet rute		1.440		j		395	27%		j	
Y2015-3-29	Forbedring af busforbindelsen mellem nord og syd i Sorø Kommune				j	65%			Generelt ikke utilfredse passagerer	j	
Y2015-3-30	+ Ø i Auning										
Y2015-3-31	Busterminal ved Anholtfærgen										
Y2015-3-32	Passagerinformationsprojekt: "Ny informations-skærm til stationsforpladsen i Nykøbing Falster"	10%			j	1%			38%	j	
Y2015-3-33	Betjening af Aabenraa Sygehus				j					j	
Y2015-3-34	Forbedring af busknodepunkt i Lyngø	0%			j	0%			Generelt positive passagerer	j	
Y2015-3-35	Pendlerbus - Glyngøre-Skive				j					j	
Y2015-3-39	Nakskov Station - Opgradering af trafikterminal				j					j	
Y2015-3-47	Bæredygtige kollektive transportkoncepter i landdistrikter				j					j	
Y2016-4-07	Gymnasierute til Fjerritslev Gymnasium		30		j		62	207%		j	Daglige brugere af ruten
Y2016-4-13	Udvikling af multimodal rejseplanlægger- til forbedring af mobiliteten i de Nordjyske landdistrikter	1%			j				34%	j	
Y2016-4-16	Trafiknodepunkt i Ryomgård				j					j	
Y2016-4-17					j					j	