



Aarhus, 29. november 2018

**Bilagssamling til Åben dagsorden
til møde i bestyrelsen for Midttrafik
den 14. december 2018 kl. 09.30
v/Busselskabet Aarhus Sporveje
Jegstrupvej 5,
8361 Hasselager**

Bilag 1

Forventet regnskab 3. kvartal 2018								
Beløb i 1.000 kr.								
Alle bestillere		Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Busdrift								
	Kørselsudgifter	1.401.194	1.386.459	1.036.194	75%	1.418.543	1.421.101	34.642
	Bus IT og øvrige udgifter	13.810	18.488	13.253	72%	24.760	24.116	5.628
	Rejsekort busser	51.431	51.000	30.945	61%	48.226	48.226	-2.774
	Indtægter	-734.721	-683.000	-521.014	76%	-712.200	-707.000	-24.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0%	0	0	0
	I alt	731.714	772.947	559.377	72%	779.329	786.443	13.496
Flextrafik (excl. administration)								
	Handicapkørsel	34.103	36.140	25.199	70%	35.740	36.301	161
	Flexture	11.037	11.810	9.361	79%	12.439	12.538	729
	Flexbus	2.320	2.343	1.742	74%	2.476	2.352	9
	Kommunal kørsel	183.176	172.682	130.195	75%	173.076	175.241	2.559
	I alt	230.636	222.975	166.496	75%	223.731	226.431	3.457
Letbane								
	Buserstatningskørsel	27.207	3.800	13.360	352%	22.074	21.873	18.073
	Letbanedrift	27	142.700	49.539	35%	99.211	96.681	-46.019
	Rejsekort - Letbanen	508	6.004	3.443	57%	5.834	5.834	-170
	Letbanesekretariatet	993	1.016	1.026	101%	1.016	1.190	174
	I alt	28.735	153.520	67.368	44%	128.135	125.578	-27.942
Togdrift								
	Togdrift	19.553	19.852	16.413	83%	20.022	19.982	130
Administration								
	Trafikskabet inkl. handicap adm	119.393	118.694	89.021	75%	118.694	118.694	0
	Billetkontrol	8.087	9.250	7.589	82%	10.321	11.000	1.750
	Tjenestemandspensioner	1.390	1.722	1.035	60%	1.700	1.500	-222
Øvrige områder								
	Flexkørsel - Sydtrafik og Fynbus	280.198	293.949	214.673	140%	293.949	293.949	0
Total - netto		1.419.707	1.592.909	1.121.972	70%	1.575.881	1.583.577	-9.331

Regnskab 2017 til afregning i 2019 **	-42.928
---------------------------------------	---------

** Positiv = skyldigt beløb - negativ = tilgodehavende

Forventet regnskab efter 3. kvartal sammenfattet

Sammenligningsgrundlaget, for forventet regnskab 2018 efter 3. kvartal, er det godkendte budget for 2018 samt forventet regnskab efter 2. kvartal.

For kørselsudgifter er forventningen øget med 34,6 mio. kr. i forhold til budget 2018. Dette merforbrug skyldes hovedsagligt et stigende indeks samt merudgifter primært hos Horsens Kommune, Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

For busindtægter er forventningen øget med 24 mio. kr. i forhold til budget 2018. Den væsentligste årsag til indtægtsforbedringen er, at konsekvenserne ved letbanens indførsel og de tilhørende bustilpasninger i Aarhus ikke har givet de forventede mindreindtægter.

Grundet letbanens forsinkede opstart på strækningerne mellem Aarhus-Odder og Aarhus-Grenaa, har det været nødvendigt at opretholde erstatningskørsel længere end forventet. Udgiftsforventningen til erstatningskørslen er forøget med 18,1 mio. i forhold til budget 2018.

For Aarhus Letbane er udgiftsforventningen reduceret med 46 mio. kr. i forhold til budget 2018, da betaling for køb af letbanetrafik hos Aarhus Letbane I/S først begyndte den 1. juni 2018.

Inklusive ændringer på de øvrige forretningsområder er der samlet set et forventet mindreforbrug på ca. 9,3 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget for 2018.

Bemærk, at resultatet for 2018 afregnes primo regnskabsåret 2020.

Nedenfor er en kort gennemgang af økonomien for de forskellige forretningsområder.

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet merforbrug i forhold til budgettet for 2018 på 34,6 mio. kr.

Det forventede regnskab efter 3. kvartal 2018 er baseret på en budgetberegning af køreplanerne fra sommer 2017 og 2018. Budgetberegningen foretages i Midttrafiks køreplanssystem for regional-, lokal- og bybusruter og er opdateret med kørselsændringer for køreplansskiftet 2018.

Rabatruterne er opdateret med aktuelle køreplaner fra køreplansskiftet i sommeren 2018. I det forventede regnskab er der indregnet effekter af udbud til og med det 50. udbud vedrørende bybus-, lokal- og rabatruter i Østjylland (Djursland, Randers og Horsens).

I forhold til budget 2018 er det særligt merudgifter i Aarhus Kommune, Horsens Kommune og Region Midtjylland, som driver merforbruget. For Aarhus Kommune skyldes merudgiften mere erstatningskørsel, da åbning af den fulde indre strækning af Aarhus Letbane er udsat, og derudover er der stigende chaufføromkostninger efter indførsel af den nye trafikplan. For Horsens Kommune er der merudgifter som følge af ny trafikplan, hvor bybus- og lokalkørslen er udvidet. For Region Midtjylland skyldes merudgifterne blandt andet behov for flere dublinger, da kapaciteten visse steder har været udfordret. Derudover medfører stigende indeks en samlet merudgift på 16,5 mio. kr.

I forhold til forventet regnskab efter 2. kvartal forventes en merudgift på 2,6 mio. kr. Dette skyldes i høj grad stigende indeks, der øger forventningen med 2,1 mio. kr. Dertil er der kommunespecifikke justeringer, der medfører en samlet nettoeffekt på 0,5 mio. kr.

På kørselsudgiftssiden er der anvendt tre typer indeksregulering. De fleste busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010), reguleres efter et månedligt omkostningsindeks. Derudover er der i de senere udbud indført kørsel med gasbusser, og disse reguleres enten efter et gasindeks eller et omkostningsindeks uden diesel.

Der observeres følgende udvikling for de tre typer indeks for 2018 i forhold til det anvendte i budget 2018 (Trafikselskaberne i Danmarks indeks for august 2018 er anvendt for forventet regnskab efter 2. kvartal (FR2)):

Indeks	År	Udvikling ift. B2018	
		FR2	FR3
Omkostningsindeks	2018	+1,0 %	+1,2 %
Omkostningsindeks u/diesel	2018	+1,2 %	+1,2 %
Gasindeks	2018	+1,4 %	+1,8 %

I forhold til budgettet har der været vækst i omkostnings- og gasindekset, hvilket primært skyldes stigende diesel- og gaspriser.

Forventet regnskab 3. kvartal 2018 - Kørselsudgifter

Kørselsudgifter	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Kørselsudgifter	1.401.194.375	1.386.459.000	1.036.194.183	75%	1.418.543.000	1.421.101.000	34.642.000
I alt	1.401.194.375	1.386.459.000	1.036.194.183	75%	1.418.543.000	1.421.101.000	34.642.000

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et samlet merforbrug i forhold til budgettet på 5,6 mio. kr., hvilket er en nedskrivning på 0,6 mio. kr. sammenlignet med seneste kvartalsprognose.

Budgetafvigelsen skyldes primært investering i en ny, automatisk tælleløsning, således at der fremover vil være tælleudstyr i langt hovedparten af alle by- og regionalrutebusser i Midttrafik.

Region Midtjyllands andel på 4,6 mio. kr. af den samlede investeringsudgift til udstyret afholdes efter aftale med regionens administration i regnskab 2018 (samme forventning som sidst). For Aarhus Kommune forventes højere udgifter på 0,7 mio. kr. (tidligere 0,6 mio. kr.) til implementering af den nye tælleløsning, herunder udgifter til at komme ud af kontrakten med den eksisterende leverandør. Prognosen er usikker, men bygger på et konservativt estimat.

Tilsvarende under bus-IT har Aarhus Kommune ikke-budgetterede udgifter på 0,7 mio. kr. (tidligere forventning 1,5 mio. kr.) til Busselskabet Aarhus Sporveje vedr. kompensation i forbindelse med omflytning af bus-IT. Derudover forventes et mindreforbrug på 0,3 mio. kr. på drift af Lane management i Viborg (tidligere forventning var ingen afvigelse) og et merforbrug på drift af øvrigt bus-IT på 0,2 mio.kr. (tidligere forventning var et mindreforbrug på 0,1 mio. kr.).

Udgifterne til gebyrer og drift af Midttrafik app forventes at blive 0,7 mio. kr. lavere end budgetteret, mens gebyrerne ved salg af periodekort forventes at blive 0,1 mio. kr. højere (begge samme forventning som sidst). Desuden forventes udgifterne til drift af billetudstyr i Aarhus at blive 0,1 mio. kr. lavere, blandt andet grundet nedtagning af de stationære billetautomater.

Der forventes højere udgifter til drift af Viborg Rutebilstation på 0,3 mio. kr. (tidligere 0,2 mio. kr.).

Forventet regnskab 3. kvartal 2018 - Bus IT og øvrige udgifter

Bus IT og øvrige udgifter	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	7.012.754	6.578.000	5.328.549	81%	13.285.000	12.520.000	5.942.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	4.759.759	8.434.000	5.650.569	67%	7.764.000	7.764.000	-670.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	2.037.197	2.927.000	1.827.125	62%	3.130.000	3.237.000	310.000
Rejsegaranti	0	549.000	446.471	81%	581.000	595.000	46.000
Total	13.809.710	18.488.000	13.252.713	72%	24.760.000	24.116.000	5.628.000

Rejsekort – busser og letbane

Der forventes samlet set et mindreforbrug for året på 2,9 mio. kr., hvilket svarer til forventningen efter 2. kvartal.

Der forventes et mindreforbrug vedrørende drift af udstyr på 2,5 mio. kr., da udgifterne til flytning og leasing af udstyr bliver væsentligt lavere i 2018 end normalt. Desuden forventes lavere udgifter på 1,3 mio. kr. til abonnementsbetaling til Rejsekort A/S, idet budgettet hertil er blevet fastlagt efter Midttrafiks budget 2018.

Der forventes højere omsætning på rejsekort og dermed højere kunderelaterede udgifter på 0,7 mio. kr. Endelig forventes højere udgifter på 0,1 mio. kr. til ydelsesbetaling på Kommunekreditlånene samt udgifter på 0,1 mio. kr. for Aarhus Kommunes andel af udgifterne til udvikling af *gruppe-check-ind*-funktionalitet, således at flere rejsende kan checke ind på samme rejsekort i kommunens bybusser.

Forventet regnskab 3. kvartal 2018 - Rejsekort, busser og Aarhus Letbane samlet

Rejsekort	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Rejsekort, busser	51.431.045	51.000.000	30.944.554	61%	48.226.000	48.226.000	-2.774.000
Rejsekort, Letbanen	507.938	6.004.000	3.443.137	57%	5.834.000	5.834.000	-170.000
Rejsekort i alt	51.938.983	57.004.000	34.387.690	60%	54.060.000	54.060.000	-2.944.000

Indtægter

De forventede indtægter efter 3. kvartal 2018 udgør 707 mio. kr., imod budgetterede indtægter på 683,0 mio. kr. Det er således 24 mio. kr. mere end budgetteret, svarende til 3,5 %. I forhold til forventet regnskab efter 2. kvartal er der tale om mindreindtægter på 5,2 mio. kr.

Den væsentligste årsag til indtægtsforbedringen er, at de indtægtsmæssige konsekvenser på busområdet af letbanens indførelse og af de bustilpasninger der i den forbindelse fandt sted i Aarhus, ikke har haft de indtægtsmæssige konsekvenser, som det var forventet.

Passagerindtægterne vurderes på nuværende tidspunkt til 497 mio. kr., imod budgetteret 467,6 mio. kr. Dette er vurderet ud fra salget af kort og billetter i de første 9 måneder af 2018. Dvs. at vurderingen er sket efter 9 måneder med letbane i Aarhus og deraf følgende konsekvenser for bybus- og regionalbuskørsel i Aarhus-området. Passagerindtægten blev ved budgetlægningen nedskrevet betydeligt for Region Midtjyllands og Aarhus Kommunes vedkommende som følge af indførelse af letbane og den afledte effektivisering af såvel det regionale rutenet som bybusnettet i Aarhus. Samtidig er vurderingen lavet efter 6 måneders effekt af det nye takstsystem – Takst Vest.

På baggrund af indtægterne i de første 9 måneder må det konstateres, at de budgetterede indtægter har været undervurderet, og indtægterne på nuværende tidspunkt forventes at blive højere end budgetteret. Den budgetteret mindreindtægt omhandlede i al væsentlighed Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Gennem den anvendte indtægtsdelingsmodel sikres det, at merindtægten, i forhold til budgettet, derfor tilfalder disse to bestillere.

I forhold til Takst Vest skal det i særlig grad bemærkes, at der siden Takst Vest's indførelse den 18. marts er sket en stigning i omsætning på Midttrafiks periodekort. Dette må bl.a. tilskrives, at en række togkunder vælger at købe periodekort i Midttrafiks velfungerende mobilapp. Periodekortet er gyldigt til både bus og tog, og det må derfor antages, at en del af denne omsætning efterfølgende skal afleveres retur til DSB og Arriva i forbindelse med endelig opgørelse og fordeling af indtægter fra periodekort. Derfor indgår meromsætningen på

periodekort i første omgang ikke i de forventede indtægter efter 3. kvartal, men er i stedet hensat til forventet efterfølgende afregning med DSB og Arriva.

Der forventes merindtægter på statens kompensation for off-peak rejser. Baseret på afregninger for de 2 første kvartaler vurderes indtægten nu til 17 mio. kr. Det er 5 mio. kr. mere end budgetteret og 1 mio. kr. mere end det var forventet efter 1. kvartal. Merindtægten skyldes bl.a. en stigning i brugen af Rejsekort, da en række tidligere klippekortkunder efter Takst Vest med fordel kan bruge Rejsekortet.

På Erhvervskort forventes mindreindtægt på 3,1 mio. kr. i forhold til budgettet. Det er identisk med forventningen efter 2. kvartal, og skyldes at Erhvervskort er ophørt i forbindelse med Takst Vest.

På Ungdomskort forventes indtægter på 85,8 mio. kr., hvilket er 7,4 mio. kr. under budgettet og 2 mio. kr. under det forventede regnskab efter 2. kvartal. Vurderingen baserer sig på indtægter fra de første 3 kvartaler af 2018. Indtægterne efter 3. kvartal 2018 er ca. 3 mio. kr. lavere end indtægter efter 3. kvartal sidste år. Samtidig lå regnskabsresultatet i 2017 under de indtægter, der er forudsat i år. Indtægtsnedgangen på Ungdomskort er generel i trafikselskaberne og må tages som udtryk for, at flere og flere elever vælger at køre selv, bl.a. fordi priserne på små biler er faldende.

Omsætning på Skolekort er nedskrevet med 6,1 mio. kr. i forhold til budgettet. Nedskrivningen skyldes lavere børnetakster i forbindelse med Takst Vest, og derfor lavere betaling fra kommunerne til Skolekort. Desuden er der sket en regulering af priserne for Skolekort i de 3 foregående år, der medfører en tilbagebetaling til kommunerne i størrelsesorden 2 mio. kr.

Statens kompensationsbetaling for børnerabatter er opskrevet med 0,7 mio. kr. i forhold til budgettet. Tilsvarende er betaling for fribefordring af værnepligtige nedskrevet med 0,2 mio. kr. Begge dele er sket på baggrund af de reelle indtægter i årets første 9 måneder.

For bus-tog samarbejdets indtægter og udgifter er indarbejdet det reelt fakturerede efter 1. halvår. Både DSB og Arriva sælger egne kort og billetter til togrejser, men efter Takst Vest vil der ikke længere være indtægter og udgifter på disse konti.

Undtaget herfor er endnu uafsluttet afregning fra tidligere år. I den forbindelse er indlagt merindtægter på 6 mio. kr., som foreløbig forventning til slutafregning med DSB vedr. 2016. Samtidig er dog indlagt mindreindtægter vedr. 2017 på baggrund af forventningerne til denne afregning. Årsagen til merindtægten i 2016 er, at Grenaabanens lukning ikke har været håndteret korrekt i den oprindelige afregning. Der mangler også fortsat endelig afregning med Arriva for perioden 2014 – 2017. Der pågår stadig forhandlinger om dette, men det medfører fortsat en usikkerhed i forhold til det endelige bus-tog regnskab for 2018.

Indtægtsfordelingen mellem bestillerne er udarbejdet ud fra Bestyrelsens beslutning om en overgangsordning indtil 2020. Det medfører at kommuner udenfor Aarhus tilføres de budgetterede indtægter, med mindre der er gennemført særlige tiltag, der påvirker indtægten og, som ikke var kendt ved budgetlægningen. Det samme gælder Region Midtjyllands kørsel udenfor Aarhus-området.

Restindtægten fordeles mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Det skyldes, at langt den største usikkerhed i indtægtsbudgettet vedrører konsekvensen for buskørslen ved indførelse af Letbanen i Aarhus samt effektiviseringer af buskørslen i Aarhus-området af samme årsag. Dette betyder derfor, at merindtægterne i det forventede regnskab tilføres Aarhus Kommune og Region Midtjylland, idet det også var disse parter indtægtsbudget, der

blev nedskrevet i budgettet for 2018. For Aarhus Kommune forventes således i det forventede regnskab merindtægter på godt 13 mio. kr., og for Region Midtjylland på godt 12 mio. kr.

For de øvrige kommuner er det forventede regnskab lig med budgettet, bortset fra Holstebro, Horsens og Struer, hvor der er mindreindtægter som følge af indførelse af billige pensionistkort.

Indtægtsfordelingen mellem bestillerne fremgår af bilag 2.

Forventet regnskab 3. kvartal 2018 - Busindtægter							
Busindtægter	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab 2. kvartal 2018	Forventet regnskab 3. kvartal 2018	Difference
Hovedkategorier:							
Passagerindtægter	516.703.679	467.600.000	378.697.704	81%	499.000.000	497.000.000	29.400.000
Refusion - off peak rabat	17.806.432	12.000.000	9.091.146	76%	17.000.000	17.000.000	5.000.000
Erhvervskort	3.369.623	3.600.000	483.284	13%	500.000	500.000	-3.100.000
Omsætning Ungdomskort	84.882.808	93.200.000	55.283.042	59%	87.800.000	85.800.000	-7.400.000
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	8.740.657	9.000.000	4.266.301	47%	9.000.000	8.300.000	-700.000
Omsætning skolekort	30.699.285	32.100.000	13.832.341	43%	26.000.000	26.000.000	-6.100.000
Kompensation - Fælles børneregler	36.828.721	36.600.000	27.985.719	76%	37.300.000	37.300.000	700.000
Fribefordring Værnepligtige	1.730.800	1.800.000	1.614.393	90%	1.600.000	1.600.000	-200.000
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	29.793	100.000	137.415	137%	0	100.000	0
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	65.007.172	67.000.000	13.637.836	20%	13.800.000	13.600.000	-53.400.000
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	28.148.959	27.000.000	23.554.062	87%	28.000.000	29.000.000	2.000.000
Indtægter Busdrift	794.030.908	750.000.000	528.583.243	70%	720.000.000	716.200.000	-33.800.000
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	(58.848.856)	-67.000.000	-7.568.779	11%	-7.800.000	-9.200.000	57.800.000
Passagerindtægter total	735.182.052	683.000.000	521.014.464	76%	712.200.000	707.000.000	24.000.000

Regionalt tilskud

Region Midtjylland giver årligt flere kommuner et tilskud til transport af elever til ungdomsuddannelser. Tilskuddet blev givet første gang i 2011, og har siden været fremskrevet med Danske Regioners pris- og lønskøn for regional udvikling. I forhold til budgettet er det regionale tilskud justeret med seneste skøn for 2018, hvilket er på 2,3 %. I budgettet var der antaget en fremskrivning med 1 %. Dette medfører en merudgift på ca. 0,1 mio. kr. til Region Midtjylland, som tilsvarende er en merindtægt for de øvrige kommuner. Skønnet er uændret i forhold til seneste forventede regnskab.

Flextrafik

Handicapkørsel

Der forventes samlet set udgifter for 36,2 mio. kr., hvilket er stort set lig med budgettet. Fordelt på kommunerne er det dog lidt mere svingende idet nogle af kommunerne har mere vækst end forventet, mens andre holder niveauet fra 2018 trods en forventning om vækst.

I forhold til forventningen efter 2. kvartal opskrives forventet forbrug med 0,5 mio. kr. som følge af indførelsen af kørsel med blinde og stærkt svagsynede samt kørsel til behandling, terapi og lignede, hvilket før 1. juli 2018 ikke var muligt.

Der er samlet budgetteret med administrationsomkostninger på 13,9 mio. kr. som administreres under Trafiksekskabets budget. Administrationsomkostningerne på handicap er et fast beløb, som ikke korrigeres henover året.

Forventet regnskab 3. kvartal 2018 - Handicapkørsel

Handicapkørsel	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal, 2018	Difference
Handicapkørsel							
Udgifter	42.868.219	45.469.000	31.883.648	70%	44.865.000	45.215.000	-254.000
Indtægter	-8.764.723	-9.329.000	-6.685.062	72%	-9.125.000	-8.914.000	415.000
Netto	34.103.496	36.140.000	25.198.586	70%	35.740.000	36.301.000	161.000

Flexiture

Der er budgetteret med omkostninger på 11,8 mio. kr., hvoraf de 8,7 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens de resterende 3,1 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2018 er efter 3. kvartal et merforbrug på 0,7 mio. kr., hvoraf de 0,5 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling og de resterende 0,2 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

I forhold til forventningen efter 2. kvartal er der et samlet merforbrug på 0,1 mio. kr.

Årsagen er en justering af forventningen om antallet af kørsler i enkelte kommuner. Størstedelen af kommunerne forventes på nuværende tidspunkt at overholde budgetterne.

Forventet regnskab 3. kvartal 2018 - Flexiture

Flexiture	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal, 2018	Difference
Flexiture							
Vognmandsbetaling	14.863.052	15.459.500	12.461.454	81%	16.477.000	16.597.000	1.137.500
Indtægter	-6.818.101	-6.772.000	-5.583.598	82%	-7.390.000	-7.415.000	-643.000
Vognmandsbetaling	8.044.951	8.687.500	6.877.856	79%	9.087.000	9.182.000	494.500
Administrationsomkostninger	2.992.118	3.122.000	2.482.944	80%	3.352.000	3.356.000	234.000
Samlet udgift	11.037.069	11.809.500	9.360.800	79%	12.439.000	12.538.000	728.500

Flexbus

Samlet er der budgetteret med omkostninger på 2,3 mio. kr., hvoraf de 1,9 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens de resterende 0,4 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2018 er efter 3. kvartal, at budgettet holdes.

I forhold til forventningen efter 2. kvartal er der et samlet mindreforbrug på 0,1 mio. kr. Dette skyldes et mindreforbrug på ruterne i især Hedensted og Viborg Kommune.

Forventet regnskab 3. kvartal 2018 - Flexbus

Flexbus	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal, 2018	Difference
Flexbus							
Vognmandsbetaling	2.136.374	2.130.000	1.527.573	72%	2.260.000	2.134.551	4.551
Indtægter	-241.256	-228.000	-128.507	56%	-232.000	-188.170	39.830
Vognmandsbetaling	1.895.118	1.902.000	1.399.066	74%	2.028.000	1.946.381	44.381
Administrationsomkostninger	424.540	441.000	342.979	78%	448.000	405.345	-35.655
Samlet udgift	2.319.658	2.343.000	1.742.044	74%	2.476.000	2.351.726	8.726

Kommunal kørsel

Samlet er der budgetteret med omkostninger på 172,7 mio. kr., hvoraf de 158,1 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens de resterende 14,6 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2018 er efter 3. kvartal et merforbrug på 2,6 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes en opskrivning af forbruget på Siddende Patientbefordring. Forbruget på Siddende Patientbefordring er opskrevet i samarbejde med Region Midtjylland, som følge af en stor vækst på kørslen.

I forhold til forventningen efter 2. kvartal har det ligeledes været en opskrivning som følge af en øget vækst på Siddende Patientbefordring.

Forventet regnskab 3. kvartal 2018 - Kommunal kørsel

Kommunal kørsel	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal, 2018	Difference
Kan-kørsel							
Vognmandsbetaling	172.683.055	158.119.500	119.526.409	76%	158.694.500	160.931.000	2.811.500
Indtægter	-28.800	-31.000	-16.335	53%	-21.000	-21.000	10.000
Vognmandsbetaling	172.654.255	158.088.500	119.510.074	76%	158.673.500	160.910.000	2.821.500
Administrationsomkostninger	10.521.888	14.593.500	10.684.754	73%	14.402.000	14.330.500	-263.000
Samlet udgift	183.176.143	172.682.000	130.194.828	75%	173.075.500	175.240.500	2.558.500

Buserstatningskørsel

Der forventes et stort merforbrug på 18,1 mio. kr. sammenholdt med budgettet. I forhold til forventningen efter 2. kvartal er der en mindreudgift på ca. 0,3 mio. kr.

Driftsstart på Aarhus Letbane til Odder og Grenaa er forsinket i forhold til tidligere udmeldte startdatoer. Det betyder en længere periode med buserstatningskørslen på Odderbanen og Grenaabanen og dermed markant højere udgifter.

Letbanedrift på Odderbanen er påbegyndt 25. august. Aarhus Letbane I/S har oplyst, at der forventes opstart på Grenaabanen ultimo marts 2019. Midttrafik opretholder buserstatningskørslen frem til letbanestart på strækningen.

Forventet regnskab 3. kvartal 2018 - Buserstatningskørsel

Buserstatningskørsel	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal, 2018	Difference
Udgifter Grenåbanen	22.336.404	5.700.000	13.388.817	235%	22.569.000	22.786.000	17.086.000
Udgifter Odderbanen	17.182.907	0	10.727.483		13.455.000	13.429.000	13.429.000
Teletaxaordning	2.535.438	500.000	1.715.578	343%	2.300.000	2.000.000	1.500.000
Indtægter Grenåbanen	-12.163.521	-3.400.000	-9.240.860	272%	-13.100.000	-12.321.000	-8.921.000
Indtægter Odderbanen	-5.417.769	0	-3.797.336		-4.100.000	-3.797.000	-3.797.000
Informations- og kommunikationskampagne *	1.617.525	500.000	90.010	18%	200.000	-774.000	-1.274.000
Leasingudgift rejsekortudstyr	1.116.029	500.000	476.140	95%	750.000	550.000	50.000
I alt buserstatningskørsel, Region Midtjylland	27.207.014	3.800.000	13.359.832	352%	22.074.000	21.873.000	18.073.000

* Modregning Aarhus Kommunes andel af markedsføringen af letbaneåbningen i 2017

Letbanedrift

Region Midtjylland og Aarhus Kommune er bestillere af letbanetrafikken hos Midttrafik. I det forventede regnskab for 2018 forventes et stort mindreforbrug i forhold til budgettet. Aarhus Kommune og Region Midtjylland har meddelt Midttrafik, at betalingerne for køb af letbanetrafik hos Aarhus Letbane I/S skal starte 1. juni 2018 og dermed kun omfatte betaling i 7 måneder. I budgettet for 2018 er der forudsat udgifter til køb af letbanetrafik i 11 måneder.

Forventet regnskab 3. kvartal 2018 - Aarhus Letbane Drift							
Letbane drift	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal, 2018	Difference
Trafikkøb og drift Aarhus Letbane	26.580	212.500.000	78.791.000	37%	139.730.000	139.730.000	-72.770.000
Heraf letbanekørsel på Grenaa-banen		91.800.000	33.880.000	37%	40.900.000	60.400.000	-31.400.000
Øvrige letbanerelaterede udgifter		1.000.000	1.335.399	134%	1.703.000	1.790.000	790.000
Passagerindtægter		-70.800.000	-30.586.964	43%	-42.222.000	-44.839.000	25.961.000
Driftstilskud	26.580	142.700.000	49.539.435	35%	99.211.000	96.681.000	-46.019.000
Netto driftstilskud	26.580	142.700.000	49.539.435	35%	99.211.000	96.681.000	-46.019.000

Letbanesekretariatet

I 2018 vil der være et merforbrug til Letbanesekretariatet i forhold til budgettet. Det skyldes flere udgifter til rådgivning og ekstern konsulentbistand end forventet. Merforbruget finansieres af tidligere års opsparede midler på 0,5 mio. kr.

Forventet regnskab 3. kvartal 2018 - Letbanesekretariat							
Letbanesekretariatet	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Bestillere	894.000	915.000	915.000	100%	915.000	915.000	0
Midttrafik	99.000	101.000	110.700	110%	101.000	275.000	174.000
Mer/mindreforbrug	-233.250						0
Samlet	759.750	1.016.000	1.025.700	101%	1.016.000	1.190.000	174.000

Togdrift

Togdrift vedrører kun Region Midtjylland og omfatter udgifter til drift af Lemvigbanen og vedligeholdelse af infrastrukturen. I det forventede regnskab efter 3. kvartal forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til budgettet. Det skyldes færre passagerer på Lemvigbanen i 1. og 2. kvartal end forventet. I 3. kvartal har der været en mindre indtægtsstigning. Udgifterne til togdrift og vedligeholdelse af infrastrukturen forventes på niveau med budgettet.

Forventet regnskab 3. kvartal 2018 - Togdrift i Region Midtjylland							
Togdrift	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal, 2018	Difference
Driftstilskud							
Udgifter	18.679.388	19.228.000	14.938.421	78%	19.298.000	19.308.000	80.000
Indtægter	-2.516.087	-2.900.000	-2.049.447	71%	-2.800.000	-2.850.000	50.000
I alt driftstilskud	16.163.302	16.328.000	12.888.974	79%	16.498.000	16.458.000	130.000
Anlæg							
Ordinært investeringstilskud	3.390.000	3.524.000	3.524.000	100%	3.524.000	3.524.000	0
I alt togdrift, Region Midtjylland	19.553.302	19.852.000	16.412.974	83%	20.022.000	19.982.000	130.000

Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2018 et samlet budget på 118,7 mio. kr. og kan inddeles i tre dele, hvor 101,1 mio. kr. vedrører busadministration, 3,6 mio. kr. vedrører letbaneadministration og 13,9 mio. kr. vedrører handicapadministration.

I forhold til budgettet for 2018 forventes der et mindreforbrug på Trafikselskabets almindelige drift. Det realiserede mindreforbrug vil blive anvendt til finansiering af digitaliseringsprojekter og budgetværn fra 2019. Igangsatte projekter i regnskabsåret 2018 er finansieret af tidligere års akkumulerede overskud.

Resultatet for trafikselskabet efterreguleres ikke.

Forventet regnskab 3. kvartal 2018 - Trafikselskabet

Trafikselskabet	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal, 2018	Difference
Bus administration	105.779.000	101.107.000	75.830.250	75%	101.107.000	101.107.000	0
Letbane administration	0	3.646.000	2.734.500	75%	3.646.000	3.646.000	0
Handicap administration	13.614.000	13.941.000	10.455.750	75%	13.941.000	13.941.000	0
Samlet	119.393.000	118.694.000	89.020.500	75%	118.694.000	118.694.000	0

Billetkontrol

Budgettet for 2018 er samlet på 9,3 mio. kr., og det består af administrationsudgifter på 14,2 mio. kr., udstedte kontrolafgifter på 13,1 mio. kr. og en overførsel af ubetalte kontrolafgifter til Aarhus Kommune på 8,2 mio. kr.

Sammenholdt med budget 2018 forventes der efter 3. kvartal en samlet merudgift på ca. 1,8 mio. kr. Det er en forøgelse på 0,7 mio. kr. i forhold til seneste kvartalsprognose.

Den samlede merudgift på 1,8 mio. kr. består primært af et fald i forventede indtægter fra udstedte kontrolafgifter på 3,6 mio. kr., da der har været udskrevet færre afgifter end forventet i de første 9 måneder. Det er særligt nogle strukturelle udfordringer med kontrol på Letbanen, hvor kontrollørerne ikke har lov til at tilbageholde letbanetogene i forbindelse med billetkontrollen, der er årsag til faldet, men også indtægter fra kontrolafgifter i Aarhus bybusser er lavere end forudsat i budgettet.

Det skal bemærkes, at der har været lavet ekstraordinært mange kontroller på Letbanen på bekostning af kontroller i bybusserne, for at forsøge at løse de strukturelle udfordringer, der har været med kontrol på Letbanen. Så årsagen til de lavere indtægter fra kontrol i bybusserne skyldes primært, at der er lavet færre kontroller end forventet.

Dette fald i indtægter modsvares delvist af, at færre afgifter efterfølgende bliver overført til opkrævning ved Aarhus Kommune.

Det skal bemærkes, at de forventede udgifter til dækning af advokatomkostninger i forbindelse med igangværende sager i billetkontrollen vil holde sig inden for budgettet, og udgifterne ventes at udgøre mindre end 1 mio. kr. i 2018.

Forventet regnskab 3. kvartal 2018 - Billetkontrol

Billetkontrol	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal, 2018	Difference
Kontrolafgifter	-11.073.115	-13.106.000	-7.245.222	55%	-10.876.000	-9.500.000	3.606.000
Billetkontrol administration	11.687.495	14.197.000	9.537.926	67%	14.197.000	13.800.000	-397.000
Overførsel af kontrolafgifter*	7.472.794	8.159.000	5.296.427	65%	7.000.000	6.700.000	-1.459.000
I alt	8.087.174	9.250.000	7.589.131	82%	10.321.000	11.000.000	1.750.000

*Ubetalte afgifter i Aarhus bybusser overføres til Aarhus til inddrivelse via SKAT. Øvrige ubetalte afgifter forbliver i Midttrafik.

Tjenestemandspensioner

I 2018 er budgettet for tjenestemandspensioner på 1,7 mio. kr. Sammenholdt med budgettet forventes et mindreforbrug på 0,2 mio. kr. på tjenestemandspensioner i 2018.

Forventet regnskab 3. kvartal 2018 - tjenestemandspension

Tjenestemandspensioner	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Tjenestemandspensioner	1.390.289	1.722.000	1.035.104	60%	1.700.000	1.500.000	-222.000
I alt	1.390.289	1.722.000	1.035.104	60%	1.700.000	1.500.000	-222.000

Bilag 2

Forventet regnskab 3. kvartal 2018

Bestillerfordelte fordelinger per driftsområde

Indholdsfortegnelse

Samlet oversigt	2
Kørselsudgifter	2
Bus-IT og øvrige udgifter	3
Rejsekort	3
Indtægter	4
Regionalt tilskud	4
Handicapkørsel	5
Flexture	5
Flexbus.....	6
Kommunal kørsel	6
Buserstatningskørsel	7
Letbanedrift	7
Letbanesekretariat	7
Togdrift	8
Trafiksekskabet	8
Billetkontrol.....	9
Tjenestemandspensioner	9

Samlet oversigt

Nedenstående tabel angiver en samlet oversigt over budget og forventet regnskab 2018:

Samlet oversigt						
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	20.896.518	21.624.500	15.362.365	21.817.400	22.495.500	871.000
Hedensted	5.369.254	4.658.000	2.565.808	4.879.000	4.700.000	42.000
Herning	40.334.339	40.677.000	24.810.755	40.893.000	41.458.000	781.000
Holstebro	27.085.431	26.925.900	17.665.466	27.955.400	28.130.400	1.204.500
Horsens	36.619.116	37.057.600	22.792.364	40.630.400	40.426.400	3.368.800
Ikast-Brande	15.046.161	15.460.000	10.019.274	15.526.000	15.491.000	31.000
Lemvig	9.038.102	9.468.900	6.841.720	9.466.900	9.432.000	-36.900
Norddjurs	19.681.545	24.002.100	14.970.145	21.644.800	21.638.800	-2.363.300
Odder	6.913.997	6.895.000	4.175.896	7.205.000	7.299.000	404.000
Randers	75.151.386	74.980.300	42.074.569	76.064.700	76.048.726	1.068.426
Ringkøbing-Skjern	23.654.305	24.643.000	14.015.116	24.800.000	24.904.000	261.000
Samsø	794.286	54.000	36.986	78.000	78.000	24.000
Silkeborg	40.655.894	42.819.100	22.942.539	42.433.400	42.697.400	-121.700
Skanderborg	23.522.059	24.553.900	15.842.826	24.925.900	24.665.000	111.100
Skive	32.096.149	32.756.900	19.169.896	32.906.000	32.637.000	-119.900
Struer	7.896.146	6.944.500	4.540.885	6.763.000	6.676.000	-268.500
Syddjurs	17.941.493	18.513.600	11.359.230	17.974.600	17.362.000	-1.151.600
Viborg	36.611.949	37.307.000	19.179.638	37.394.000	37.566.000	259.000
Aarhus	264.344.606	318.658.200	124.141.488	304.805.500	306.072.500	-12.585.700
Regionen*	434.975.011	529.881.000	514.021.372	522.689.500	528.487.500	-1.393.500
I alt vedr. Midttrafiks bestillere	1.138.627.747	1.297.880.500	906.528.338	1.280.852.500	1.288.265.226	-9.615.274
Sydtrafik	225.300.192	235.246.000	176.222.747	235.246.000	235.246.000	0
NT	227.030	340.000	103.182	340.000	340.000	0
Fynbus	55.453.006	59.341.000	38.929.102	59.341.000	59.341.000	0
Movia			78.334		110.000	110.000
Midttrafik	99.000	101.000	110.700	101.000	275.000	174.000
I alt vedr. øvrige	281.079.228	295.028.000	215.444.064	295.028.000	295.312.000	284.000
Total Midttrafik	1.419.706.975	1.592.908.500	1.121.972.402	1.575.880.500	1.583.577.226	-9.331.274

*) Der forventes et underforbrug på kollektiv trafik på knap 8,5 mio. kr. samt et overforbrug på Siddende patientbefordring på 7,1 mio. kr.

Kørselsudgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af kørselsudgifter:

Oversigt over kørselsudgifter							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	13.387.155	13.962.000	9.273.509	66%	13.978.000	13.981.000	19.000
Hedensted	5.001.761	4.216.000	2.349.850	56%	4.305.000	4.260.000	44.000
Herning	46.995.037	47.460.000	30.132.572	63%	47.757.000	48.323.000	863.000
Holstebro	28.002.984	26.634.000	17.469.677	66%	27.662.000	27.738.000	1.104.000
Horsens	46.234.360	46.718.000	28.791.263	62%	48.839.000	48.560.000	1.842.000
Ikast-Brande	13.043.898	13.286.000	8.531.776	64%	13.468.000	13.429.000	143.000
Lemvig	7.374.101	7.778.000	5.637.513	72%	7.722.000	7.752.000	-26.000
Norddjurs	15.892.450	16.910.000	11.279.584	67%	16.674.000	16.668.000	-242.000
Odder	6.199.624	6.218.000	3.564.422	57%	6.389.000	6.398.000	180.000
Randers	90.419.656	90.796.000	53.968.327	59%	91.426.000	91.530.000	734.000
Ringkøbing-Skjern	24.676.083	24.648.000	14.422.274	59%	25.262.000	25.362.000	714.000
Samsø	0	0	0	0%	0	0	0
Silkeborg	53.265.014	53.581.000	31.724.972	59%	54.344.000	54.609.000	1.028.000
Skanderborg	24.464.801	25.502.000	16.261.386	64%	25.468.000	25.157.000	-345.000
Skive	27.651.646	26.996.000	15.863.466	59%	27.829.000	27.822.000	826.000
Struer	7.550.984	6.494.000	4.176.668	64%	6.285.000	6.198.000	-296.000
Syddjurs	15.233.152	15.610.000	9.576.472	61%	14.905.000	14.950.000	-660.000
Viborg	45.463.430	46.101.000	26.352.233	57%	46.249.000	46.592.000	491.000
Aarhus	442.302.582	423.334.000	236.570.598	56%	440.435.000	440.705.000	17.371.000
Region Midtjylland	488.035.657	490.215.000	510.247.621	104%	499.546.000	501.067.000	10.852.000
I alt	1.401.194.375	1.386.459.000	1.036.194.183	75%	1.418.543.000	1.421.101.000	34.642.000

Bus-IT og øvrige udgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af bus-IT og øvrige udgifter:

Oversigt over bus-IT og øvrige udgifter							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	17.878	18.000	13.965	78%	16.000	17.000	-1.000
Hedensted	74.885	47.000	34.900	74%	41.000	44.000	-3.000
Herning	243.007	219.000	160.309	73%	207.000	214.000	-5.000
Holstebro	66.995	97.000	56.539	58%	84.000	84.000	-13.000
Horsens	314.790	373.000	259.066	69%	361.000	371.000	-2.000
Ikast-Brande	41.398	28.000	24.186	86%	25.000	30.000	2.000
Lemvig	0	0	0		0	0	0
Norddjurs	25.266	30.000	21.162	71%	27.000	29.000	-1.000
Odder	6.012	18.000	13.373	74%	18.000	19.000	1.000
Randers	492.265	1.138.000	785.551	69%	1.109.000	1.129.000	-9.000
Ringkøbing-Skjern	192.626	221.000	149.391	68%	192.000	200.000	-21.000
Samsø	0	0	0	0%	0		0
Silkeborg	467.681	412.000	311.385	76%	394.000	407.000	-5.000
Skanderborg	20.698	67.000	55.100	82%	63.000	66.000	-1.000
Skive	86.340	150.000	119.076	79%	137.000	146.000	-4.000
Struer	49.704	40.000	28.829	72%	38.000	40.000	0
Syddjurs	47.996	57.000	44.848	79%	56.000	57.000	0
Viborg	746.380	892.000	523.822	59%	946.000	904.000	12.000
Aarhus	7.792.792	8.949.000	6.607.272	74%	10.794.000	10.053.000	1.104.000
Region Midtjylland	3.122.935	5.732.000	4.043.940	71%	10.252.000	10.306.000	4.574.000
I alt	13.809.649	18.488.000	13.252.713	72%	24.760.000	24.116.000	5.628.000

Rejsekort

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til rejsekort:

Oversigt over rejsekort							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	114.272	122.000	66.612	55%	112.000	112.000	-10.000
Hedensted	166.914	189.000	105.376	56%	181.000	181.000	-8.000
Herning	1.185.043	1.207.000	682.035	57%	1.139.000	1.139.000	-68.000
Holstebro	603.870	600.000	320.465	53%	541.000	541.000	-59.000
Horsens	1.053.644	1.141.000	893.735	78%	1.065.000	1.065.000	-76.000
Ikast-Brande	527	16.000	4.695	29%	7.000	7.000	-9.000
Lemvig	264	9.000	2.368	26%	4.000	4.000	-5.000
Norddjurs	102.283	123.000	71.934	58%	110.000	110.000	-13.000
Odder	114.013	123.000	73.595	60%	110.000	110.000	-13.000
Randers	2.493.475	2.723.000	1.558.872	57%	2.640.000	2.640.000	-83.000
Ringkøbing-Skjern	452.045	514.000	271.448	53%	443.000	443.000	-71.000
Samsø	0	0	0	0%	0	0	0
Silkeborg	1.292.024	1.326.000	1.056.825	80%	1.236.000	1.236.000	-90.000
Skanderborg	458.641	478.000	271.002	57%	479.000	479.000	1.000
Skive	780.084	852.000	467.494	55%	925.000	925.000	73.000
Struer	104.272	110.000	55.190	50%	94.000	94.000	-16.000
Syddjurs	255.510	244.000	144.818	59%	224.000	224.000	-20.000
Viborg	1.390.043	1.518.000	831.632	55%	1.548.000	1.548.000	30.000
Aarhus	18.623.562	20.417.000	12.755.602	121%	19.523.000	19.523.000	-894.000
Region Midtjylland	22.748.498	25.292.000	14.753.992	116%	23.679.000	23.679.000	-1.613.000
I alt	51.938.983	57.004.000	34.387.690	60%	54.060.000	54.060.000	-2.944.000

Indtægter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af busindtægter:

Oversigt over busindtægter							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	-1.234.652	-1.207.000	-591.049	49%	-1.207.000	-1.207.000	0
Hedensted	-1.919.717	-1.929.000	-944.601	49%	-1.929.000	-1.929.000	0
Herning	-13.987.584	-14.030.000	-6.870.268	49%	-14.030.000	-14.030.000	0
Holstebro	-6.807.619	-5.755.000	-2.744.680	48%	-5.605.000	-5.605.000	150.000
Horsens	-19.930.665	-20.406.000	-9.453.842	46%	-19.306.000	-19.306.000	1.100.000
Ikast-Brande	0	0	0		0	0	0
Lemvig	0	0	0		0	0	0
Norddjurs	-1.138.184	-1.294.000	-633.651	49%	-1.294.000	-1.294.000	0
Odder	-1.465.872	-1.494.000	-731.588	49%	-1.494.000	-1.494.000	0
Randers	-29.958.086	-31.258.000	-15.306.546	49%	-31.258.000	-31.258.000	0
Ringkøbing-Skjern	-4.273.020	-3.683.000	-1.803.507	49%	-3.683.000	-3.683.000	0
Samsø	0	0	0		0	0	0
Silkeborg	-24.828.728	-24.064.000	-11.783.759	49%	-24.064.000	-24.064.000	0
Skanderborg	-5.369.600	-5.571.000	-2.728.030	49%	-5.571.000	-5.571.000	0
Skive	-9.019.287	-8.467.000	-4.146.155	49%	-8.467.000	-8.467.000	0
Struer	-1.185.422	-952.000	-429.453	45%	-877.000	-877.000	75.000
Syddjurs	-3.461.734	-3.248.000	-1.590.494	49%	-3.248.000	-3.248.000	0
Viborg	-15.579.182	-15.808.000	-7.740.927	49%	-15.808.000	-15.808.000	0
Aarhus	-290.012.562	-256.931.000	-134.710.633	52%	-272.700.000	-270.235.000	-13.304.000
Region Midtjylland	-304.549.142	-286.903.000	-148.257.744	52%	-301.659.000	-298.924.000	-12.021.000
I alt	-734.721.057	-683.000.000	-350.466.926	51%	-712.200.000	-707.000.000	-24.000.000

Regionalt tilskud

Nedenstående tabel angiver en oversigt over fordeling af regionalt tilskud:

Oversigt over regionalt tilskud							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	0	0	0	0%	0	0	0
Hedensted	-990.000	-1.000.000	-507.000	51%	-1.013.000	-1.013.000	-13.000
Herning	-5.000	-5.000	-2.500	50%	-5.000	-5.000	0
Holstebro	0	0	0	0%	0	0	0
Horsens	-338.000	-341.000	-173.000	51%	-345.000	-345.000	-4.000
Ikast-Brande	0	0	0	0%	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0%	0	0	0
Norddjurs	-507.000	-512.000	-259.500	51%	-519.000	-519.000	-7.000
Odder	0	0	0	0%	0	0	0
Randers	-740.000	-747.000	-378.500	51%	-757.000	-757.000	-10.000
Ringkøbing-Skjern	-1.698.000	-1.715.000	-869.500	51%	-1.737.000	-1.737.000	-22.000
Samsø	0	0	0	0%	0	0	0
Silkeborg	0	0	0	0%	0	0	0
Skanderborg	0	0	0	0%	0	0	0
Skive	-685.000	-692.000	-351.000	51%	-701.000	-701.000	-9.000
Struer	0	0	0	0%	0	0	0
Syddjurs	0	0	0	0%	0	0	0
Viborg	-3.035.000	-3.065.000	-1.553.500	51%	-3.104.000	-3.104.000	-39.000
Aarhus	0	0	0	0%	0	0	0
Regionen	7.998.000	8.077.000	4.094.500	51%	8.181.000	8.181.000	104.000
I alt	0	0	0	0%	0	0	0

Handicapkørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til handicapkørsel:

Oversigt over handicapkørsel							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	1.079.286	1.276.000	748.360	59%	1.102.000	1.102.000	-174.000
Hedensted	959.754	984.000	648.113	66%	984.000	984.000	0
Herning	2.003.741	2.017.000	1.346.133	67%	2.017.000	2.017.000	0
Holstebro	1.126.245	1.188.000	903.048	76%	1.188.000	1.293.000	105.000
Horsens	2.016.057	2.030.000	1.576.533	78%	2.240.000	2.240.000	210.000
Ikast-Brande	749.378	871.000	527.644	61%	767.000	767.000	-104.000
Lemvig	608.061	565.000	435.012	77%	624.000	624.000	59.000
Norddjurs	586.651	702.000	459.653	65%	572.000	572.000	-130.000
Odder	937.500	944.000	747.928	79%	1.081.000	1.081.000	137.000
Randers	2.629.751	2.749.000	2.008.256	73%	2.749.000	2.947.000	198.000
Ringkøbing-Skjern	1.270.701	1.300.000	783.610	60%	1.110.000	1.110.000	-190.000
Samsø	89.176	39.000	9.820	25%	39.000	39.000	0
Silkeborg	2.205.313	2.461.000	1.507.529	61%	2.293.000	2.293.000	-168.000
Skanderborg	862.384	1.067.000	722.651	68%	926.000	1.074.000	7.000
Skive	1.234.961	1.114.000	910.012	82%	1.261.000	1.261.000	147.000
Struer	498.609	476.000	368.893	77%	476.000	476.000	0
Syddjurs	566.284	605.000	468.889	78%	755.000	755.000	150.000
Viborg	2.175.615	2.278.000	1.648.978	72%	2.278.000	2.278.000	0
Aarhus	12.504.029	13.474.000	9.299.190	69%	13.278.000	13.278.000	-196.000
Movia, NT			78.334	0%		110.000	0
I alt	34.103.496	36.140.000	25.198.586	70%	35.740.000	36.301.000	161.000

Flexture

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til flexture:

Oversigt over flexture							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	772.598	810.000	666.680	82%	923.000	923.000	113.000
Hedensted	1.110.770	1.043.000	984.627	94%	1.353.000	1.353.000	310.000
Herning	0	0	0	0%	0	0	0
Holstebro	215.939	183.000	166.230	91%	218.000	218.000	35.000
Horsens	424.005	452.000	411.535	91%	479.000	554.000	102.000
Ikast-Brande	116.516	155.000	104.314	67%	155.000	155.000	0
Lemvig	477.434	512.000	364.603	71%	512.000	512.000	0
Norddjurs	1.625.560	1.893.000	1.439.844	76%	1.893.000	1.893.000	0
Odder	60.115	84.000	83.288	99%	99.000	123.000	39.000
Randers	319.161	338.000	261.245	77%	338.000	338.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.253.257	1.542.000	1.051.457	68%	1.397.000	1.397.000	-145.000
Samsø	0	0	0	0%	0	0	0
Silkeborg	445.103	518.000	382.208	74%	518.000	518.000	0
Skanderborg	1.164.911	1.021.000	1.091.999	107%	1.409.000	1.409.000	388.000
Skive	316.369	259.000	75.576	29%	85.000	85.000	-174.000
Struer	79.304	68.500	51.932	76%	69.000	69.000	500
Syddjurs	1.618.272	1.704.000	1.357.396	80%	1.764.000	1.764.000	60.000
Viborg	176.986	244.000	139.329	57%	244.000	244.000	0
Aarhus	860.769	983.000	728.538	74%	983.000	983.000	0
Region Midtjylland	0	0	0	0%	0	0	0
I alt	11.037.069	11.809.500	9.360.800	79%	12.439.000	12.538.000	728.500

Flexbus

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til flexbus:

Oversigt over flexbus							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	1.158	12.000	2.414	20%	12.000	12.000	0
Hedensted	351.769	516.000	197.391	38%	383.000	248.000	-268.000
Herning	149	11.000	4.159	38%	11.000	11.000	0
Holstebro	175.911	210.000	160.915	77%	210.000	210.000	0
Horsens	36.368	40.000	27.498	69%	40.000	40.000	0
Ikast-Brande	0	0	0	0%	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0%	0	0	0
Norddjurs	0	0	12.362		33.000	33.000	33.000
Odder	145.674	186.000	174.053	94%	186.000	247.000	61.000
Randers	0	0	179.726		273.000	179.726	179.726
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0%	0	0	0
Samsø	415.545	0	0	0%	0	0	0
Silkeborg	223.011	264.000	137.384	52%	264.000	264.000	0
Skanderborg	145.062	149.000	198.698	133%	244.000	279.000	130.000
Skive	102.237	87.000	93.507	107%	87.000	138.000	51.000
Struer	8.251	30.000	0	0%	0	0	-30.000
Syddjurs	0	0	0	0%	0	0	0
Viborg	500.910	638.000	307.504	48%	533.000	417.000	-221.000
Aarhus	0	0	0	0%	0	0	0
Region Midtjylland	213.613	200.000	246.434	123%	200.000	273.000	73.000
I alt	2.319.658	2.343.000	1.742.044	74%	2.476.000	2.351.726	8.726

Kommunal kørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til kommunal kørsel:

Oversigt over kommunal kørsel							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	5.611.171	5.478.500	4.607.901	84%	5.728.400	6.404.500	926.000
Hedensted	6.464	18.000	0	0%	0	0	-18.000
Herning	0	0	0	0%	0	0	0
Holstebro	1.153.979	1.297.900	875.674	67%	1.186.400	1.186.400	-111.500
Horsens	2.514.820	2.793.600	2.151.821	77%	3.001.400	3.001.400	207.800
Ikast-Brande	0	0	0	0%	0	0	0
Lemvig	190.520	199.900	99.069	50%	199.900	136.000	-63.900
Norddjurs	2.083.797	5.085.100	2.221.951	44%	3.083.800	3.083.800	-2.001.300
Odder	0	0	0	0%	0	0	0
Randers	1.819.064	2.066.300	1.566.782	76%	2.370.700	2.145.000	78.700
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0%	0	0	0
Samsø	87.566	0	15.915		24.000	24.000	24.000
Silkeborg	2.256.918	2.952.100	1.551.232	53%	2.080.400	2.080.400	-871.700
Skanderborg	131.995	164.900	86.830	53%	231.900	99.000	-65.900
Skive	9.125.228	10.026.900	6.597.275	66%	9.320.000	9.004.000	-1.022.900
Struer	0	0	0	0%	0	0	0
Syddjurs	2.522.707	2.495.600	1.370.617	55%	2.472.600	1.817.000	-678.600
Viborg	0	0	0	0%	0	0	0
Aarhus	27.848.090	5.013.200	3.035.033	61%	4.232.000	4.115.000	-898.200
Regionen	127.041.892	134.112.000	105.433.045	79%	138.166.000	141.166.000	7.054.000
I alt Bestillere	182.394.212	171.704.000	129.613.146	75%	172.097.500	174.262.500	2.558.500
Øvrige trafikelskaber							
NT	227.030	340.000	103.182	30%	340.000	340.000	0
Fynbus	55.453.416	59.341.000	38.929.101	141%	59.341.000	59.341.000	0
Sydtrafik	225.299.782	235.246.000	176.222.748	150%	235.246.000	235.246.000	0
I alt inkl. øvrige trafikelskaber	463.374.440	466.631.000	344.868.176	74%	467.024.500	469.189.500	2.558.500

Buserstatningskørsel

Nedenstående tabel angiver en oversigt over nettoudgifter til buserstatningskørsel:

Oversigt over buserstatningskørsel							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal, 2018	Difference
Region Midtjylland	27.207.014	3.800.000	13.359.832	352%	22.074.000	21.873.000	18.073.000
I alt	27.207.014	3.800.000	13.359.832	352%	22.074.000	21.873.000	18.073.000

Letbanedrift

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til letbanedrift:

Oversigt over letbanedrift							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal, 2018	Difference
Aarhus	10.785	57.900.000	19.815.774	34%	42.301.500	41.036.500	-16.863.500
Region Midtjylland	15.795	84.800.000	29.723.661	35%	56.909.500	55.644.500	-29.155.500
I alt	26.580	142.700.000	49.539.435	35%	99.211.000	96.681.000	-46.019.000

Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til letbanesekretariatet:

Oversigt over letbanesekretariatet							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	40.000	41.000	41.000	100%	41.000	41.000	0
Norddjurs	40.000	41.000	41.000	100%	41.000	41.000	0
Odder	40.000	41.000	41.000	100%	41.000	41.000	0
Randers	40.000	41.000	41.000	100%	41.000	41.000	0
Silkeborg	40.000	41.000	41.000	100%	41.000	41.000	0
Skanderborg	40.000	41.000	41.000	100%	41.000	41.000	0
Syddjurs	40.000	41.000	41.000	100%	41.000	41.000	0
Aarhus	218.000	223.000	223.000	100%	223.000	223.000	0
Regionen	396.000	405.000	405.000	100%	405.000	405.000	0
Midttrafik	99.000	101.000	110.700	110%	101.000	275.000	174.000
Mer/mindreforbrug	-233.250						0
I alt	759.750	1.016.000	1.025.700	101%	1.016.000	1.190.000	174.000

Togdrift

Nedenstående tabel angiver en oversigt over nettoudgifter til togdrift:

Oversigt over togdrift i Region Midtjylland							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal, 2018	Difference
Driftstilskud							
Region Midtjylland	19.553.302	19.852.000	16.412.974	83%	20.022.000	19.982.000	130.000
I alt	19.553.302	19.852.000	16.412.974	83%	20.022.000	19.982.000	130.000

Trafikselskabet

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til trafikselskabet:

Oversigt over trafikselskabet									
Bestilleroversigt									
Bestillere	Regnskab 2017 Bus	Regnskab 2017 Handicap	Budget 2018 Bus	Budget 2018 Handicap	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	696.000	407.000	640.000	457.000	822.750	75%	1.097.000	1.097.000	0
Hedensted	318.000	284.000	256.000	304.000	420.000	75%	560.000	560.000	0
Herning	3.245.000	614.000	3.021.000	685.000	2.779.500	75%	3.706.000	3.706.000	0
Holstebro	2.031.000	491.000	1.893.000	533.000	1.819.500	75%	2.426.000	2.426.000	0
Horsens	3.344.000	906.000	3.239.000	913.000	3.114.000	75%	4.152.000	4.152.000	0
Ikast-Brande	811.000	276.000	791.000	304.000	821.250	75%	1.095.000	1.095.000	0
Lemvig	215.000	169.000	249.000	152.000	300.750	75%	401.000	401.000	0
Norddjurs	767.000	200.000	782.000	228.000	757.500	75%	1.010.000	1.010.000	0
Odder	538.000	338.000	461.000	304.000	573.750	75%	765.000	765.000	0
Randers	6.613.000	944.000	5.875.000	1.065.000	5.205.000	75%	6.940.000	6.940.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.363.000	399.000	1.404.000	380.000	1.338.000	75%	1.784.000	1.784.000	0
Samsø	150.000	52.000	0	15.000	11.250	75%	15.000	15.000	0
Silkeborg	4.317.000	913.000	4.202.000	989.000	3.893.250	75%	5.191.000	5.191.000	0
Skanderborg	1.231.000	361.000	1.151.000	457.000	1.206.000	75%	1.608.000	1.608.000	0
Skive	2.072.000	399.000	1.982.000	380.000	1.771.500	75%	2.362.000	2.362.000	0
Struer	614.000	169.000	508.000	152.000	495.000	75%	660.000	660.000	0
Syddjurs	910.000	200.000	830.000	152.000	736.500	75%	982.000	982.000	0
Viborg	3.972.000	744.000	3.622.000	761.000	3.287.250	75%	4.383.000	4.383.000	0
Aarhus	29.951.000	5.748.000	30.889.000	5.710.000	27.449.250	75%	36.599.000	36.599.000	0
Regionen	42.621.000	0	42.958.000	0	32.218.500	75%	42.958.000	42.958.000	0
Mer/mindreforbrug									
I alt	105.779.000	13.614.000	104.753.000	13.941.000	89.020.500	75%	118.694.000	118.694.000	

Billetkontrol

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til billetkontrol:

Oversigt over billetkontrol							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal, 2018	Difference
Favrskov	-	9.000	5.805	64%	9.000	8.000	-1.000
Hedensted	-	9.000	5.805	64%	9.000	8.000	-1.000
Herning	-	42.000	27.747	66%	42.000	39.000	-3.000
Holstebro	-	14.000	8.823	63%	14.000	12.000	-2.000
Horsens	-	50.000	32.739	65%	50.000	46.000	-4.000
Ikast-Brande	-	-	-	0%	0	0	0
Lemvig	-	-	-	0%	0	0	0
Norddjurs	-	9.000	5.805	64%	9.000	8.000	-1.000
Odder	-	9.000	5.805	64%	9.000	8.000	-1.000
Randers	-	96.000	63.388	66%	96.000	89.000	-7.000
Ringkøbing-Skjern	-	9.000	5.805	64%	9.000	8.000	-1.000
Samsø	-	-	-	0%	0	0	0
Silkeborg	-	63.000	40.981	65%	63.000	58.000	-5.000
Skanderborg	-	13.000	8.707	67%	13.000	12.000	-1.000
Skive	-	29.000	19.388	67%	29.000	27.000	-2.000
Struer	-	9.000	5.805	64%	9.000	8.000	-1.000
Syddjurs	-	11.000	7.082	64%	11.000	10.000	-1.000
Viborg	-	56.000	36.454	65%	56.000	51.000	-5.000
Aarhus	8.087.174	8.189.000	6.445.943	79%	8.635.000	9.348.000	1.159.000
Region Midtjylland	-	633.000	863.053	136%	1.258.000	1.260.000	627.000
I alt	8.087.174	9.250.000	7.589.131	82%	10.321.000	11.000.000	1.750.000

Tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til tjenestemandspensioner:

Oversigt over tjenestemandspensioner							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	4.653	6.000	3.607	60%	6.000	5.000	-1.000
Hedensted	4.653	5.000	3.006	60%	5.000	4.000	-1.000
Herning	40.946	50.000	30.055	60%	49.000	44.000	-6.000
Holstebro	25.126	31.000	18.634	60%	31.000	27.000	-4.000
Horsens	43.737	55.000	33.061	60%	54.000	48.000	-7.000
Ikast-Brande	7.445	9.000	5.410	60%	9.000	8.000	-1.000
Lemvig	3.722	4.000	2.404	60%	4.000	3.000	-1.000
Norddjurs	3.722	5.000	3.006	60%	5.000	4.000	-1.000
Odder	931	1.000	601	60%	1.000	1.000	0
Randers	79.099	98.000	58.908	60%	97.000	85.000	-13.000
Ringkøbing-Skjern	18.612	23.000	13.825	60%	23.000	20.000	-3.000
Samsø	0	0	0	0%	0	0	0
Silkeborg	59.557	74.000	44.482	60%	73.000	64.000	-10.000
Skanderborg	11.167	14.000	8.415	60%	14.000	12.000	-2.000
Skive	32.570	40.000	24.044	60%	39.000	35.000	-5.000
Struer	7.445	9.000	5.410	60%	9.000	8.000	-1.000
Syddjurs	9.306	12.000	7.213	60%	12.000	10.000	-2.000
Viborg	56.765	70.000	42.077	60%	69.000	61.000	-9.000
Aarhus	410.387	508.000	305.362	60%	502.000	444.000	-64.000
Regionen	570.447	708.000	425.583	60%	698.000	617.000	-91.000
I alt	1.390.289	1.722.000	1.035.104	60%	1.700.000	1.500.000	-222.000

Notat

Plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik

Regionsrådet besluttede i marts 2018 at gennemføre besparelser på det regionale busrutenet. I samarbejde med Midttrafik er der udarbejdet et bruttokatalog med besparelsesforslag på 60,3 mio. kr.

Ved behandlingen af budget 2019 i september 2018 blev besluttet, at regionsrådet på mødet i oktober 2018 forelægges en plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik i 2019. Planen skal tage afsæt i, at bruttokataloget, der er drøftet med kommunerne, indfries fra 1. april 2019.

Der er med udgangspunkt i bruttokataloget gennemført møder i juni, august og september 2018 mellem borgmestrene for berørte kommuner og regionsrådsformand Anders Kühnau, formand for udvalget for regional udvikling Jørgen Nørby, og næstformand i udvalget Flemming Knudsen.

Generelt har kommunerne givet udtryk for:

- Ønske om mere tid til at finde og implementere løsninger på lokale transportbehov i områder, der hidtil er betjent af regionen.
- Regionens medansvar for transport af uddannelsessøgende til ungdomsuddannelserne på tværs af kommunegrænserne.
- Ubalance i det serviceniveau regionen leverer til kommunerne
- Forslag om fælles løsninger. Flere kommuner oplever samme udfordringer med den kollektive trafik som regionen. Flere kommuner har således opfordret til i fællesskab at bringe de kommunale og regionale ressourcer i spil for i fællesskab at få bedst mulig kollektiv trafik til gavn for borgerne. F.eks. ved at udarbejde trafikplaner for et geografisk område, der omfatter flere kommuner.

Forslag til plan

Det konkrete forslag til Plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik tager udgangspunkt i, at bruttokataloget indfries i sin helhed med virkning fra 1. april 2019.

I nedenstående oversigt er planen beskrevet rute for rute. Der er angivet nøgleoplysninger for de enkelte ruter og angivet bruttokatalogets beskrivelse af hvert enkelt forslag. Dette er sammenholdt med regionens opsummering af de berørte kommuners synspunkter til de respektive ruter. For enkelte ruter er kommunernes konkrete bemærkninger prissat efter administrationens skøn.

Nr.	Strækning	Forslag til ændret finansiering	Køreplan-timer, 1000*t	Regionens besparelse, mio. kr.	Selvfinansiering %	Administrationens vurdering efter kommunemøder
0	Norrdjurs	Rute 120, 211, 213, 214, 319, 351 og 352 overgår helt eller delvist til kommunal finansiering	12,9	4,5	46,6	Der er på kommunemødet udtrykt enighed om, at der foreligger et gennemarbejdet forslag til trafikplan, der fremadrettet betyder et højt serviceniveau for borgerne i kommunen. Trafikplanen tilpasser bustrafikken til letbanen. Afhængig af hvilket serviceniveau kommunen fastlægger, kan en del buskørsel erstattes med flexbus formiddag, aften og weekend. Der indgår i trafikplanforslaget en regionalt finansieret uddannelsesrute Fjellerup - Randers. Norrdjurs og Syddjurs kommuner har ved kommunemødet givet udtryk for, at rute 351 Grenaa - Ebeltoft mellem kommunernes hovedbyer bør opretholdes som regionalrute. Hvis rute 351 opretholdes med nuværende betjeningsomfang, reduceres besparelserne med ca. 3,3 mio. kr. Skønnet udgift, hvis ruten reduceres til uddannelsesrute: 1,5 mio. kr.
0	Syddjurs	Rute 120, 121, 212, 351 overgår delvist til kommunal finansiering	10,9	4,1	42,4	Se ovenfor.
0	Syddjurs og Norrdjurs	Der sker en netto-reduktion af køreplantimer på Djursland	0,0	3,8		Forslaget til trafikplan på Djursland betyder, at der udover den kørsel, som overgår til kommunal finansiering, er en del kørsel, som bortfalder.
11	Herning - Arnborg - Skarrild - Karstoft	Hele ruten ændrer finansiering, da den kun kører i Herning Kommune	0,8	0,4	18,0	Der er tale om en regionalt finansieret rute, der kører internt i Herning Kommune. Ved effektivisering af rutenettet, som Region Midtjylland gennemførte med virkning fra 2011, kunne der ikke opnås enighed om overdragelse af ansvaret for den del af den tidligere rute Brande - Arnborg - Herning, der forløber i Herning Kommune. Under hensyn til at sikre mulighed for transport af elever til ungdomsuddannelserne valgte regionsrådet på daværende tidspunkt at opretholde ruten på minimumsniveau med en tur om morgenen og to hjemture om eftermiddagen.

Nr.	Strækning	Forslag til ændret finansiering	Køreplan-timer, 1000*t	Regionens besparelse, mio. kr.	Selvfinansiering %	Administrationens vurdering efter kommunemøder
12	Herning – Aulum – Holstebro	Hele ruten ændrer finansiering, da strækningen er togbetjent	4,3	1,8	25,3	Herning Kommune gjorde opmærksom på, at ruten bør opretholdes som regionalrute af hensyn til betjening af Regionshospitalet Gødstrup, indtil hospitalet togbetjenes. Det skal bemærkes, at Regionshospitalet Gødstrup forventes at åbne i løbet af 2020. I følge Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil der fra december 2020 blive indført halvtimes-betjening med tog af Gødstrup mellem Holstebro og Herning i dagtimerne. Regionen vurderer derfor, at der kan ses bort fra forslaget.
19	Herning - Hammerum - FASTERHOLT	Hele ruten ændrer finansiering, da den kun kører i Herning Kommune	0,7	0,4	16,9	Der er tale om en regionalt finansieret rute, der kører internt i Herning Kommune. Ved effektivisering af rutenettet, som Region Midtjylland gennemførte med virkning fra 2011, kunne der ikke opnås enighed om overdragelse af ansvaret for den del af den tidligere rute Brande - Hammerum – Herning, der forløber i Herning Kommune. Under hensyn til at sikre mulighed for transport af elever til ungdomsuddannelserne valgte regionsrådet på daværende tidspunkt at opretholde ruten på minimumsniveau med en tur om morgenen og to hjemture om eftermiddagen. Ved kommunemødet anerkendte kommunen, at ruten er lokal, samt at Region Midtjylland ikke har lovgivningsmæssigt ansvar for transport af elever til ungdomsuddannelserne.
23	Holstebro - Struer	Ruten ændrer finansiering, da strækningen er togbetjent.	1,7	0,7	24,3	Struer og Holstebro kommuner gav ved kommunemøde udtryk for, at rute 23 bør opretholdes på minimumsniveau af hensyn til uddannelsessøgende i begge retninger, eller evt. med tilskud til transport af uddannelsessøgende. Skønnet udg. 0,3 mio. kr. Endvidere pegede kommunerne på, at ruten har en høj andel af rejsende over kommunegrænsen. Kommunerne gjorde endvidere opmærksom på hensynet til balance i regionens service.

Nr.	Strækning	Forslag til ændret finansiering	Køreplan-timer, 1000*t	Regionens besparelse, mio. kr.	Selvfinansiering %	Administrationens vurdering efter kommunemøder
50	Viborg - Løgstrup - Skive	Ruten ændrer finansiering, da der overvejende er tale om lokalkørsel i Viborg Kommune.	8,8	4,2	22,7	Viborg og Skive Kommune signalerede at ville opretholde ruten, men formentlig med reduceret betjeningsomfang. Især Viborg Kommune gav udtryk for, at parterne ser på de kommunale og regionale ressourcer i sammenhæng. Der er fælles trafikale udfordringer, bl.a. omkring transport af uddannelsessøgende, og ønske om at stille brugbare transportmuligheder til rådighed for borgere, der ikke har andre muligheder. Herunder erstatte tynde afgange med flexbus. Viborg Kommune foreslog en gennemgang af den samlede busbetjening, som eventuelt kan munde ud i en samlet trafikplan for området med optimal udnyttelse af de fælles ressourcer. Begge kommuner påpegede behov for at binde regionen sammen på tværs af kommunerne.
59	Viborg - Møldrup - Aalestrup	Ruten ændrer finansiering, da der overvejende er tale om lokalkørsel i Viborg Kommune.	4,2	1,6	43,8	Viborg Kommune var lydhør for et forslag om at tilpasse relevante Xbus-afgange (rute 960X Aalborg - Aalestrup - Viborg - Silkeborg) til uddannelsessøgende fra Aalestrup Hvam-området. Der blev på mødet gjort opmærksom på, at i Midttrafiks forslag til trafikplan lægges der op til at styrke X bus-forbindelserne mellem Viborg og Aalborg.
69	Skjern - Tarm - Nr. Nebel	Ruten ændrer finansiering, da der overvejende er tale om lokalkørsel i Ringkøbing - Skjern Kommune	3,4	1,5	30,7	Ringkøbing-Skjern Kommune erkender, at der meget få, der rejser regionalt. En del uddannelsessøgende benytter ruten internt i kommunen til uddannelsesinstitutionerne i Tarm og Skjern. Kommunen vil undersøge flexbusløsning til erstatning af svagt benyttede ture. Efterlyste i den forbindelse tidsbegrænset regionalt mobilitetstilskud. Skønnet udg. 0,3 mio. kr. årligt i to år.
75	Bjerringbro - Rødkærsbro - Kjellerup	Ruten ændrer finansiering, da der overvejende er tale om lokalkørsel i Viborg Kommune.	1,5	1,0	9,4	Hverken Viborg eller Silkeborg kommuner fremkom med tilkendegivelser om og i givet fald i hvilket omfang, kommunerne ville opretholde betjeningen helt eller delvist.

Nr.	Strækning	Forslag til ændret finansiering	Køreplan-timer, 1000*t	Regionens besparelse, mio. kr.	Selvfinansiering %	Administrationens vurdering efter kommunemøder
77	Herning - Ikast - Bording - Silkeborg	Herning-Ikast-Bording-Silkeborg betjenes af tog. Rute 116 betjener og Herning-Ikast. Rute 952X betjener byerne Herning-Ikast-Silkeborg.	4,8	1,8	44,2	Forslaget om at overflytte ressourcer fra rute 77 til rute 116 (Herning - Nørre Snede - Horsens) imødekommer Ikast-Brande Kommunes ønske til regionen om, at betjeningen af Nr. Snede-Ejstrupholm bør styrkes. Såvel Herning som Silkeborg og især Ikast-Brande kommuner giver udtryk for, at der bør tages højde for en betjening af den nye "Mascot"-tøjfabrik ved Pårup. Det undersøges om det - som forsøg - kan løses med et X bus-stop tæt ved motorvejsfrakørslen.
103	Odder - Hou	Kun færgerne i Hou til/fra Samsø betjenes. Der nedlægges 11 dobbeltture ma-fre samt 2 dobbeltture lø og sø.	1,5	0,6	35,0	Odder Kommune tog forslaget til efterretning.
104	Horsens - Glud - (Snaptun) - Juelsminde	Ruten ændrer finansiering, da Horsens-Juelsminde også er betjent af rute 105 Horsens-Hornslyd-Juelsminde.	6,7	1,9	48,4	Horsens og Hedensted kommuner efterlyste konkrete oplæg til fremtidig betjening, når regionen ophører med finansiering.
107	Skanderborg -Tebstrup - Gedved - Egebjerg - Horsens	Ruten ændrer finansiering, da der er tale om meget lokalkørsel i Horsens Kommune - endvidere er strækningen Horsens-Skanderborg togbetjent.	8,4	3,0	45,7	Horsens Kommune konstaterede, at der er meget lokal betjening på ruten og efterlyste konkrete oplæg til fremtidig betjening, når regionen ophører med finansiering. Det fremgår af pressen, at Skanderborg Kommune efter afholdelse af møde ved budgetlægning har afsat midler til opretholdelse af betjening på ruter, som regionen lægger op til at nedlægge. Fremtidigt betjeningsomfang ukendt.
109	Hørning - Jeksen	Rute 109 nedlægges som selvstændig rute og lokalkørsel i Hørning by samt kørsel til Jeksen på rute 109 nedlægges/ændrer finansiering. Turene overføres til rute 200 mellem Stilling og Aarhus.	0,2	0,1	—	Det fremgår af pressen, at Skanderborg Kommune efter afholdelse af møde ved budgetlægning har afsat midler til opretholdelse af betjening på ruter, som regionen lægger op til at nedlægge. Fremtidigt betjeningsomfang ukendt.

Nr.	Strækning	Forslag til ændret finansiering	Køreplan-timer, 1000*t	Regionens besparelse, mio. kr.	Selvfinansiering %	Administrationens vurdering efter kommunemøder
110	Horsens - Brædstrup - Silkeborg	Ruten ændrer finansiering, da der overvejende er tale om lokalkørsel i Horsens Kommune.	11,2	1,9	69,4	Uddannelsessøgende over kommune-grænsen fra bl.a. Brædstrup forventes tilgodeset ved forslaget med at overflytte ressourcer fra 926X til X-busforbindelse: Horsens - Brædstrup - Silkeborg (forlængelse af 960X Silkeborg - Viborg - Aalborg). Silkeborg Kommune har generelt ikke givet udtryk for niveau for evt. opretholdelse af betjening på busruter, som regionen nedlægger. Kommunen har i stedet foreslået, at regionen opretholder ruterne og i stedet nedlægger ture med færrest passagerer. Horsens Kommune konstaterede, at der er meget lokal betjening mellem Horsens - Lund og Brædstrup på rute 110 og efterlyste konkrete oplæg til fremtidig betjening, når regionen ophører med finansiering.
111	Hinnerup - Sabro - Aarhus	Ruten ændrer finansiering, da Hinnerup-Aarhus er betjent af rute 200. Endvidere er Sabro-Aarhus betjent af rute 114.	7,4	2,8	41,7	Favrskov Kommune har tilkendegivet at ville opretholde betjening på ruten tilpasset efterspørgslen. Betjeningsform (bus / flexbus) overvejes. Evt. sandsynligvis tilbringerute, der er tilpasset regionalbus og bybus i Sabro. Aarhus Kommune har besluttet, at man ikke vil indgå i fælleskommunal finansiering af tidligere regionalruter. I stedet opretter Aarhus Kommune bybusbetjening af Sabro, som sammen med fremtidig kvartersdrift i myldretiden på regionalrute 114 vil sikre en højfrekvent forbindelse mellem Sabro og Aarhus C.

Nr.	Strækning	Forslag til ændret finansiering	Køreplan-timer, 1000*t	Regionens besparelse, mio. kr.	Selvfinansiering %	Administrationens vurdering efter kommunemøder
112	Silkeborg - Sorring - Aarhus	Ruten ændrer finansiering, da Silkeborg-Aarhus er betjent af rute 113 - endvidere har ruten et parallelforløb med rute 114 i Aarhus Kommune fra Tilst til Aarhus.	8,3	3,9	38,8	Det fremgår af pressen, at Skanderborg Kommune efter afholdelse af møde ved budgetlægning har afsat midler til opretholdelse af betjening på ruter, som regionen lægger op til at nedlægge. Fremtidigt betjeningsomfang ukendt. Silkeborg Kommune har generelt ikke givet udtryk for niveau for evt. opretholdelse af betjening på busruter, som regionen nedlægger. Silkeborg Kommune har i stedet foreslået, at regionen opretholder ruterne og i stedet nedlægge ture med færrest passagerer. Aarhus Kommune har besluttet, at man ikke vil indgå i fælleskommunal finansiering af tidligere regionalruter. I stedet opretter Aarhus Kommune bybusbetjening af Sabro, som sammen med fremtidig kvartersdrift i myldretiden på regionalrute 114 vil sikre en højfrekvent forbindelse mellem Sabro og Aarhus C. Administrationen vurderer umiddelbart, at en samlet løsning for rute 112, med det tre involverede kommuner, kan være vanskelig at finde til ikrafttræden pr. 1. april 2019. Skønnet udgift til yderligere 3 mdrs. planlægningstid: 1,0 mio. kr.
114	Aarhus - Hammel - Viborg	Ruterne ændrer finansiering mellem Fårvang og Viborg. Strækningen Viborg-Rødkærsbro-Aarhus er togbetjent og toget er hurtigst.	4,0	1,1	61,1	Viborg og Silkeborg kommuner har ikke givet særlig melding forhold til rute 114. Favrskov Kommune har peget på, at den direkte forbindelse Hammel - Viborg burde opretholdes af hensyn til pendlere.
116	Galten - Sabro - Aarhus	Ruten ændrer finansiering, da Galten-Skovby-Aarhus er betjent med rute 113 - Endvidere er Sabro-Aarhus betjent af rute 114.	7,1	3,4	33,2	I forhold til uddannelsessøgende vurderer regionen, at behovet for ruten er faldende, da Skanderborg Kommune har tilpasset en lokal busrute til betjening af Campus Skanderborg. Det fremgår af pressen, at Skanderborg Kommune ved budgetlægningen har afsat midler til opretholdelse af betjening på ruter, som regionen lægger op til at nedlægge. Fremtidigt betjeningsomfang ukendt. Aarhus Kommune har besluttet, at man ikke vil indgå i fælleskommunal finansiering af tidligere regionalruter. I stedet opretter Aarhus Kommune bybusbetjening af Sabro, som sammen med fremtidig kvartersdrift i myldretiden på regionalrute 114 vil sikre en højfrekvent forbindelse mellem Sabro og Aarhus C.

Nr.	Strækning	Forslag til ændret finansiering	Køreplan-timer, 1000*t	Regionens besparelse, mio. kr.	Selvfinansiering %	Administrationens vurdering efter kommunemøder
130	Ikast - Hammerum - Gjellerup - Sunds - Ilskov - Simmelkær	Ruten ændrer finansiering, da strækningen Herning-Hammerum-Ikast er betjent af tog samt rute 116 (Herning - Nørre Snede - Horsens). Betjeningen af Gjellerup, Sunds, Ilskov og Simmelkær har stærk lokal karakter.	0,6	0,3	11,7	Ikast-Brande Kommune opfordrede til at opretholde ruten som regional finansieret uddannelsesrute, eller evt. med tilskud til transport af uddannelsessøgende. - Bl.a. med henvisning til en høj andel af regionale rejsende på ruten og et balanceret servicetilbud på tværs af regionen. Skønnet udg. 0,3 mio. kr. Kommunen gav udtryk for interesse for forslag om lokal flexbusbetjening for at tilgodese uddannelsessøgendes mulighed for at kunne komme hjem efter diverse arrangementer sen eftermiddag og om aftenen.
200	Hammel - Hinnerup	Ruten ændrer finansiering mellem Hammel og Hinnerup og hele strækningen overgår til kommunal finansiering.	0,7	0,3	30,0	Favrskov Kommune har tilkendegivet at ville opretholde betjening på strækningen Hammel - Hinnerup internt i Favrskov Kommune. Under hensyn til efterspørgslen på ruten vil løsning med flexbus blive overvejet.
220	Horsens - Uldum - Ølholm - Tørring	Ruten ændrer finansiering, da ruten har karakter af at være uddannelsesrute.	3,9	1,3	45,2	Der er uddannelsessøgende i begge retninger mod Horsens og Tørring. Tilsyneladende ikke over kommunegrænsen. Horsens og Hedensted kommuner efterlyste konkrete oplæg til fremtidig betjening, når regionen ophører med finansiering af ruten.
230	Nørbæk - Fårup - Bjerregrav - Kousted - Ørrild - Randers	Rute 230 har to forskellige ruteforløb, hvor det ene er "regionalt" og det andet "lokalt" i Randers Kommune. Det lokale ruteforløb ændrer finansiering.	1,0	0,6	30,0	Randers har signaleret vilje til løsning. Anvendelse af flexbus overvejes.
302	(Aarhus - Beder - Byager) - Malling - Nørsmunde - Odder	Ruten ændrer finansiering mellem Malling-Nørsmunde og Odder, da Odder-Aarhus er betjent af både Letbane og rute 100. Det bemærkes, at rute 100 og 302 skal ses under ét mellem Malling, Beder og Aarhus, hvor rute 302 støtter rute 100 i myldretiden - denne del af rute 302 fastholdes som en del af rute 100.	5,3	2,6	26,0	Odder Kommune har foreslået ruten opretholdt som uddannelsesrute eller med uddannelsestilskud. Regionen har svaret, at det er regionens vurdering, at der ikke er uddannelsessøgende, der rejser over kommunegrænsen. Aarhus Kommune har givet udtryk for, at mulighed for indsættelse af flexbus på tyndt benyttede ture bør overvejes.

Nr.	Strækning	Forslag til ændret finansiering	Køreplan-timer, 1000*t	Regionens besparelse, mio. kr.	Selvfinansiering %	Administrationens vurdering efter kommunemøder
311	Skanderborg – Ry – Silkeborg	En dobbelttur ændrer finansiering mellem Skanderborg og Silkeborg, da strækningen Skanderborg-Ry-Silkeborg er togbetjent.	0,4	0,2	12,7	Det fremgår af pressen, at Skanderborg Kommune efter afholdelse af møde ved budgetlægning har afsat midler til opretholdelse af betjening på ruter, som regionen lægger op til at nedlægge.
502	Brædstrup - Skanderborg	Ruten ændrer finansiering, da strækningen Brædstrup-Skanderborg har karakter af lokalbetjening og kørsel mellem to mindre byer.	3,4	2,1	12,6	Det fremgår af pressen, at Skanderborg Kommune efter afholdelse af møde ved budgetlægning har afsat midler til opretholdelse af betjening på ruter, som regionen lægger op til at nedlægge.
914 X	Aarhus – Hammel - Viborg	Ruten nedlægges. Strækningen Viborg-Rødkærsbro-Aarhus er togbetjent. Rejsetiden Aarhus-Viborg med tog er på ca. 1 time og 5 minutter - med rute 114 og 914X er den på hhv. ca. 1 time og 40 minutter og 1 time og 25 minutter.	1,2	0,3	62,8	Viborg og Silkeborg kommuner har ikke givet særlig melding i forhold til regionens nedlæggelse af rute 914X. Favrskov Kommune har peget på, at den direkte forbindelse Hammel - Viborg burde opretholdes af hensyn til pendlere.
926 X	Viborg - Vejle	Rute 926X nedlægges og ressourcerne overflyttes til at forlænge rute 960X (Aalborg) – Viborg – Silkeborg - Horsens.	4,0	0	92,3	Der er på kommunemøderne ikke fremkommet bemærkninger til forslaget om, at nedlægge rute 926X med henblik på at anvende ressourcerne til forlængelse / styrkelse af rute 960X (Aalborg) – Viborg – Silkeborg – Horsens.

	Køreplan-timer, 1000*t	Regionens besparelse, mio. kr.
I alt ekskl. administration	125,3	52,2
Det SKØNNES , at udgiften til administration og rejsekort udgør ca. 60 kr. pr. køreplantime - eller ca. 7,5 mio. kr. pr. år. De 7,5 mio. kr. fordeles ud på kommunerne efter den øgede nettoudgift for overtaget kørsel - og giver en tilsvarende reduktion i regionens nettoudgift. Udgiften til administration og rejsekort udgør dermed ca. 15,2 procent af nettoudgiften til buskørsel.		8,1
Samlet besparelse inkl. administration		60,3

Regionsrådets møde 31. oktober 2018

Pkt. 1) Plan for budgetoverholdelse i forhold til den kollektive trafik og herunder høring af Midttrafiks budget

Forslag om at yde tilskud til transport af uddannelsessøgende over kommunegrænsen i tidsbegrænset periode.

I notatet om behov for besparelse inden for kollektiv trafik fremgår, at der er opsparet ca. 61 mio. kr. af de statslige midler, der er øremærket til driften på Grenaabanen, grundet der endnu ikke er letbanedrift på strækningen.

Det skønnes, at der årligt kan anvendes ca. 10 mio. kr. årligt fra denne opsparede pulje, hvorved sparebehovet fra 2019 og i en 6 årig periode kan reduceres til ca. 50 mio. kr.

Gennemføres hele sparekataloget, vil der således i en 6 årig periode kunne være midler til rådighed for, at regionsrådet kan prioritere f.eks. uddannelsesruter, uden at regionsrådets budgetramme til kollektiv trafik øges.

Det skal dog bemærkes, at der fortsat er usikkerhed om letbanens budget ved fuld drift på alle strækninger, ligesom de øvrige budgetposter vil kunne ændre sig.

På baggrund heraf har administrationen opstillet forslag til forudsætninger og vilkår for at yde tilskud til transport af uddannelsessøgende, samt stillet forslag til ruter.

Udpegningen af ruter er vurderet i forhold til administrationens kendskab til søgemønstre til gymnasierne.

Forslag til forudsætninger og vilkår

- Der forudsættes at være uddannelsessøgende, der krydser en kommunegrænse for at nå en uddannelsesinstitution i en nabokommune.
- Det foreslås, at tilskuddet ydes til ruter, som regionen i henhold til planen ophører med at finansiere, og hvor kommunerne viderefører kørsel i et omfang, der som minimum tilgodeser den minimumsbetjening af uddannelsessøgende, som regionen yder tilskud til. Tilskuddet til den enkelte rute fordeles forholdsmæssigt mellem kommunerne i forhold til kørselsomfang i hver af kommunerne. Kommunerne fastsætter og finansierer serviceniveauet på andre tidspunkter.
(Hvis en af kommunerne ikke ønsker at videreføre kørslen, udbetales det fulde tilskud til den anden kommune, der ønsker at videreføre kørslen).
- Tilskuddet fastlægges ved konkret beregning for den enkelte rute, som 1 (dobbel-)tur om morgenen og 2 (dobbel-)ture hjem om eftermiddagen. Tilskuddet pl-reguleres en gang om året.
- Efter 3 år revurderes det, om grundlaget for at opretholde tilskuddet fortsat er til stede.

Forslag til ruter

Rute	Forslag	Skønnet omkostning, mio. kr. pr. år
23 (Holstebro - Struer)	Region Midtjylland yder tilskud til Holstebro og Struer kommuner til transport af uddannelsessøgende over kommunegrænsen. Kommunerne fastsætter serviceniveauet på andre tidspunkter.	0,3
130 (Ikast - Hammerum - Gjellerup - Sunds - Ilskov - Simmelkær)	Region Midtjylland yder tilskud til Ikast-Brande og Herning kommuner til transport af uddannelsessøgende over kommunegrænsen. Kommunerne fastsætter serviceniveauet på andre tidspunkter.	0,3
351 (Grenaa - Ebeltøft)	Region Midtjylland yder tilskud til Norddjurs og Syddjurs kommuner til transport af uddannelsessøgende over kommunegrænsen. Kommunerne fastsætter serviceniveauet på andre tidspunkter.	1,5
59 Aalestrup - Hvam - Møldrup - Viborg	Region Midtjylland yder tilskud til Viborg Kommune til transport af uddannelsessøgende over kommunegrænsen. Kommunen fastsætter serviceniveauet på andre tidspunkter.	0,7
75 Bjerringbro - Rødkærsbro - Kjellerup	Region Midtjylland yder tilskud til Viborg og Silkeborg kommuner til transport af uddannelsessøgende over kommunegrænsen. Kommunerne fastsætter serviceniveauet på andre tidspunkter.	0,7
104 Horsens - Glud - Snaptun - Juelsminde	Region Midtjylland yder tilskud til Horsens og Hedensted kommuner til transport af uddannelsessøgende over kommunegrænsen. Kommunerne fastsætter serviceniveauet på andre tidspunkter.	0,7
107 Skanderborg - Tebstrup - Gedved - Egebjerg - Horsens	Region Midtjylland yder tilskud til Horsens og Skanderborg kommuner til transport af uddannelsessøgende over kommunegrænsen. Kommunerne fastsætter serviceniveauet på andre tidspunkter.	1,0
I alt		5,2

Der vil i 2019 være tale om $\frac{3}{4}$ års virkning.

Rute	Strækning	Beslutning
11	Herning-Arnborg-Skarrild-Karstoft	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
12	Herning-Aulum-Holstebro	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
19	Herning-Hammerum-Fasterholt	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
23	Holstebro-Struer	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
50	Viborg-Løgstrup-Skive	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
59	Viborg-Møldrup-Aalestrup	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
69	Skjern-Tarm-Nørre Nebel	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
75	Bjerringbro-Rødkærsbro-Kjellerup	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
77	Herning-Ikast-Bording-Silkeborg	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten. Del af ressourcer overføres til rute 116 Herning-Ikast-Nørre Snede-Horsens.
103	Odder-Hou	Region Midtjylland finansierer kun kørsel til færgerne i Hou til/fra Samsø.
104	Horsens-Glud-(Snaptun)-Juelsminde	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
107	Skanderborg-Tebstrup-Gedved-Egebjerg-Horsens	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
109	Hørning-Jeksen	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten. Ressourcer overføres til ture på rute 200 mellem Stilling og Aarhus.
110	Horsens-Brædstrup-Silkeborg	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
111	Hinnerup-Sabro-Aarhus	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
112	Silkeborg-Sorring-Aarhus	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
114	Aarhus-Hammel-Viborg	Region Midtjylland ophører med at finansiere strækningen mellem Fårvang og Viborg.
116	Galten-Sabro-Aarhus	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
130	Ikast-Hammerum-Gjellerup-Sunds-Ilskov-Simmelkær	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
200	Hammel-Hinnerup	Region Midtjylland ophører med at finansiere strækningen mellem Hammel og Hinnerup.
220	Horsens-Uldum-Ølholm-Tørring	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
230	Nørbæk-Fårup-Bjerregrav-Kousted-Ørrild-Randers	Region Midtjylland finansierer det ene af to ruteforløb.
302	(Aarhus-Beder-Byager)-Malling-Norsminde-Odder	Region Midtjylland ophører med at finansiere strækningen mellem Malling-Norsminde og Odder.
311	Skanderborg-Ry-Silkeborg	Region Midtjylland ophører med at finansiere en dobbelttur.
502	Brædstrup-Skanderborg	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
914X	Aarhus-Hammel-Viborg	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
926X	Viborg-Vejle	Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten. Ressourcer overflyttes til at forlænge rute 960X (Aalborg)-Viborg-Silkeborg til Horsens.
Trafikplan Djursland. Ruter i Norddjurs Kommune		Region Midtjylland ophører med helt eller delvist at finansiere ruterne 120, 211, 213, 214, 319, 351 og 352. Ændringer skal ses i sammenhæng med forslag til trafikplan for Djursland.
Trafikplan Djursland. Ruter i Syddjurs Kommune		Region Midtjylland ophører med helt eller delvist at finansiere ruterne 120, 121, 212 og 351. Ændringer skal ses i sammenhæng med forslag til trafikplan for Djursland.

Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3

8270 Højbjerg



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder med kommuner.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger. Notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik er vedlagt samt en liste over ruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ikke længere finansierer, dvs. en afbestilling af buskørsel.

Fra 1. april 2019 vil det være op til kommunerne at fastlægge og finansiere det fremadrettede serviceniveau på de ruter, som Region Midtjylland ikke finansierer.

Region Midtjylland påtager sig forpligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse til busselskaber i henhold til indgåede kontrakter for de berørte regionale ruter.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute, som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen. Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende er vedlagt.

Region Midtjylland har orienteret de pågældende kommuner om et skøn for størrelsen af tilskuddet og oplyst, at der senere vil blive foretaget en konkret beregning. Region Midtjylland skal anmode Midttrafik om at beregne tilskuddets størrelse, når der er klarhed om de kommunale bestillinger af buskørsel fra næste år.

Dato 07-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

Regionsrådet har stor fokus på, at den økonomiske ramme, der årligt afsættes til regional kollektiv trafik, fremadrettet ikke overskrides.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet besluttet, at Midttrafik fremover løbende skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

Midttrafik modtager kopi af breve til kommunerne om besparelser på de regionale busruter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regional Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.



Side 2

Venlig hilsen

Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag

Notat om plan for budgetoverholdelse

Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Liste over ruter og strækninger (afbestilling af buskørsel)

Favrskov Kommune

Torvegade 7

8450 Hammel



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, fraregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbene skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

I Favrskov Kommune får besparelserne følgende konsekvenser:

- Rute 111 Aarhus-Tilst-Sabro-Hinnerup: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.

Dato 8-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

- Rute 200 Skanderborg-Hørring-Aarhus-Skejby-Hinnerup-Hammel: Region Midtjylland ophører med at finansiere strækningen Hammel-Hinnerup.

For regionen udgør den samlede besparelse på busdriften ca. 1,2 mio. kr. i Favrskov Kommune.

Fra 1. april 2019 vil det være op til Favrskov Kommune - eventuelt i samarbejde med andre kommuner - at fastlægge og finansiere det fremadrettede serviceniveau på ovennævnte ruter, udover den kørsel regionen finansierer.

Region Midtjylland vil gerne understrege, at regionen påtager sig forpligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse til busselskaber for berørte regionale ruter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regional Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.

Venlig hilsen



Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag
Notat om plan for budgetoverholdelse
Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik

Hedensted Kommune

Niels Espes Vej 8

8722 Hedensted



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, freregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbene skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

I Hedensted Kommune får besparelserne følgende konsekvenser:

- Rute 104 Horsens-Glud-(Snaptun)-Juelsminde: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten. Region Midtjylland yder tilskud til Hedensted og Horsens kommuner til transport af uddannelsessøgende.

Dato 08-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

- Rute 220 Horsens-Uldum-Ølholm-Tørring: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.

For regionen udgør den samlede besparelse på busdriften ca. 2,1 mio. kr. i Hedensted Kommune. Tilskudsbeløbet til Hedensted og Horsens kommuner skønnes at udgøre i alt 0,7 mio. kr. årligt. Det endelige beløb fastlægges senere ved konkret beregning.

Fra 1. april 2019 vil det være op til Hedensted Kommune - eventuelt i samarbejde med andre kommuner - at fastlægge og finansiere det fremadrettede serviceniveau på ovennævnte ruter.

Region Midtjylland vil gerne understrege, at regionen påtager sig forpligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse til busselskaber for berørte regionale ruter.

Til sidst skal Region Midtjylland beklage, at Hedensted og Horsens kommuner ikke har modtaget svar på fællesbrev fra den 28. august 2018.

Forslag om udarbejdelse af en samlet plan for den kollektive trafik i de to kommuner blev overvejet. Da regionen i forbindelse med politisk behandling af budget 2019 imidlertid måtte konstatere en yderligere forværring i regionens økonomi til kollektiv trafik var det nødvendigt at træffe beslutning om en hurtig gennemførelse af et sparebehov på ca. 60 mio. kr. Region Midtjylland orienterede ved brev den 1. oktober 2018 kommunerne herom.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regional Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.

Venlig hilsen



Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag
Notat om plan for budgetoverholdelse
Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik

Herning Kommune

Torvet

7400 Herning



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, freregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbene skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

I Herning Kommune får besparelserne følgende konsekvenser:

- Rute 11 Herning-Arnborg-Skarrild-Karstoft: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
- Rute 12 Herning-Aulum-Holstebro: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.

Dato 08-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

- Rute 19 Herning-Hammerum-Fasterholt: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
- Rute 77 Herning-Ikast-Bording-Silkeborg: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
- Rute 130 Ikast-Hammerum-Gjellerup-Sunds-Ilskov-Sim-melkær: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten. Region Midtjylland yder tilskud til Herning og Ikast-Brande kommuner til transport af uddannelsessøgende.

For regionen udgør den samlede besparelse på busdriften ca. 2,6 mio. kr. i Herning Kommune. For rute 130 skønnes tilskudsbeløbet til Herning og Ikast-Brande kommuner at udgøre i alt 0,3 mio. kr. årligt. Det endelige beløb fastlægges senere ved konkret beregning.



Fra 1. april 2019 vil det være op til Herning Kommune - eventuelt i samarbejde med andre kommuner - at fastlægge og finansiere det fremadrettede serviceniveau på ovennævnte ruter.

Side 2

Region Midtjylland vil gerne understrege, at regionen påtager sig forpligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse til busselskaber for berørte regionale ruter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regional Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.

Venlig hilsen

Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag
Notat om plan for budgetoverholdelse
Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik

Holstebro Kommune

Rådhuset

Kirkestræde 11

7500 Holstebro



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, freregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbene skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

I Holstebro Kommune får besparelserne følgende konsekvenser:

- Rute 12 Herning-Aulum-Holstebro: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
- Rute 23 Holstebro-Struer: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.

Dato 08-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

Region Midtjylland yder tilskud til Holstebro og Struer kommuner til transport af uddannelsessøgende.

For regionen udgør den samlede besparelse på busdriften ca. 1,0 mio. kr. i Holstebro Kommune. For rute 23 skønnes tilskudsbeløbet til Holstebro og Struer kommuner at udgøre i alt 0,3 mio. kr. årligt. Det endelige beløb fastlægges senere ved konkret beregning.

Fra 1. april 2019 vil det være op til Holstebro Kommune - eventuelt i samarbejde med andre kommuner - at fastlægge og finansiere det fremadrettede serviceniveau på ovennævnte ruter.

Region Midtjylland vil gerne understrege, at regionen påtager sig forpligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse til busselskaber for berørte regionale ruter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regional Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.

Venlig hilsen



Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag
Notat om plan for budgetoverholdelse
Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik

Horsens Kommune

Rådhusvej 4

8700 Horsens



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, freregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbene skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

I Horsens Kommune får besparelserne følgende konsekvenser:

- Rute 104 Horsens-Glud-(Snaptun)-Juelsminde: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten. Region Midtjylland yder tilskud til Horsens og Hedensted kommuner til transport af uddannelsessøgende.

Dato 08-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

- Rute 107 Skanderborg-Tebstrup-Gedved-Egebjerg-Horsens: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten. Region Midtjylland yder tilskud til Horsens og Skanderborg kommuner til transport af uddannelsessøgende.
- Rute 110 Horsens-Brædstrup-Silkeborg: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
- Rute 220 Horsens-Uldum-Ølholm-Tørring: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
- Rute 502 Brædstrup-Skanderborg: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.

Endvidere bemærkes, at Region Midtjylland ophører med at finansiere rute 926X Vejle-Viborg. Ressourcerne overflyttes til at forlænge rute 960X (Aalborg)-Viborg-Silkeborg-Horsens.

For regionen udgør den samlede besparelse på busdriften ca. 5,1 mio. kr. i Horsens Kommune. For ruterne 104 og 107 skønnes tilskudsbeløbet til Horsens, Hedensted og Skanderborg kommuner at udgøre i alt 1,7 mio. kr. årligt. Det endelige beløb fastlægges senere ved konkret beregning for de enkelte ruter.

Fra 1. april 2019 vil det være op til Horsens Kommune - eventuelt i samarbejde med andre kommuner - at fastlægge og finansiere det fremadrettede serviceniveau på ovennævnte ruter.

Region Midtjylland vil gerne understrege, at regionen påtager sig forpligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse til busselskaber for berørte regionale ruter.

Til sidst skal Region Midtjylland beklage, at Horsens og Hedensted kommuner ikke har modtaget svar på fællesbrev fra den 28. august 2018.

Forslag om udarbejdelse af en samlet plan for den kollektive trafik i de to kommuner blev overvejet. Da regionen i forbindelse med politisk behandling af budget 2019 imidlertid måtte konstatere en yderligere forværring i regionens økonomi til kollektiv trafik var det nødvendigt at træffe beslutning om en hurtig gennemførelse af et sparebehov på ca. 60 mio. kr. Region Midtjylland orienterede ved brev den 1. oktober 2018 kommunerne herom.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regional Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.

Venlig hilsen



Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag
Notat om plan for budgetoverholdelse
Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik



Ikast-Brande Kommune

Centerparken 1

7330 Brande



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, fraregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbende skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

I Ikast-Brande Kommune får besparelserne følgende konsekvenser:

- Rute 77 Herning-Ikast-Bording-Silkeborg: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
- Rute 130 Ikast-Hammerum-Gjellerup-Sunds-Ilskov-Sim-melkær: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten. Region Midtjylland yder tilskud til Ikast-Brande og Herning

Dato 08-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

kommuner til transport af uddannelsessøgende.

Endvidere bemærkes, at Region Midtjylland ophører med at finansiere rute 926X Vejle-Viborg. Ressourcerne overflyttes til at forlænge rute 960X (Aalborg)-Viborg-Silkeborg-Horsens.

For regionen udgør den samlede besparelse på busdriften ca. 1,0 mio. kr. i Ikast-Brande Kommune. For rute 130 skønnes tilskudsbeløbet til Ikast-Brande og Herning kommuner at udgøre i alt 0,3 mio. kr. årligt. Det endelige beløb fastlægges senere ved konkret beregning.

Fra 1. april 2019 vil det være op til Ikast-Brande Kommune - eventuelt i samarbejde med andre kommuner - at fastlægge og finansiere det fremadrettede serviceniveau på ovennævnte ruter.

Region Midtjylland vil gerne understrege, at regionen påtager sig forpligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse til busselskaber for berørte regionale ruter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regional Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.

Venlig hilsen



Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag

Notat om plan for budgetoverholdelse

Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik

Lemvig Kommune

Rådhusgade 2

7620 Lemvig



Dato 08-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, fraregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbende skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

Regionsrådets beslutning har ingen konsekvenser for Lemvig Kommune.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regional Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.

Venlig hilsen



Anders Kühnau
Regionsrådsformand



Side 2

Bilag

Notat om plan for budgetoverholdelse
Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik

Norddjurs Kommune

Torvet 3

8500 Grenaa



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, fraregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbene skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

Region Midtjylland, Norddjurs Kommune, Syddjurs Kommune og Midttrafik har i fællesskab udarbejdet en trafikplan for Djursland. Region Midtjylland er indstillet på at gennemføre planen i forhold til de berørte regionale busruter fra 1. april 2019.

Dato 08-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

For så vidt angår rute 351 Grenaa-Ebeltoft vil Region Midtjylland op-
høre med at finansiere ruten. I stedet tilbyder Region Midtjylland et
årligt tilskud til Norddjurs og Syddjurs kommuner for i en treårig peri-
ode at opretholde en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om
eftermiddagen på rute 351 af hensyn til transport af uddannelsessø-
gende. Tilskuddet skønnes at udgøre i alt 1,5 mio. kr. årligt. Det en-
delige beløb fastlægges senere ved konkret beregning.

Hvis Syddjurs Kommune ikke ønsker at deltage i en videreførelse af
kørslen på rute 351, udbetales det fulde tilskud til Norddjurs Kommu-
ne, hvis kørslen opretholdes.

Region Midtjylland vil gerne understrege, at regionen påtager sig for-
pligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse
til busselskaber for berørte regionale ruter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regio-
nal Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.

Venlig hilsen



Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag
Notat om plan for budgetoverholdelse
Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik

Odder Kommune

Rådhusgade 3

8300 Odder



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, fraregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbende skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

I Odder Kommune får besparelserne følgende konsekvenser:

- Rute 103 Odder-Hou: Region Midtjylland finansierer kun ture til færger i Hou.
- Rute 302 Aarhus-Beder-Norsminde-Odder: Region Midtjylland ophører med finansiering af buskørsel mellem Malling, Norsminde og Odder.

Dato 08-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

For regionen udgør den samlede besparelse på busdriften ca. 2,4 mio. kr. i Odder Kommune.

Fra 1. april 2019 vil det være op til Odder Kommune - eventuelt i samarbejde med andre kommuner - at fastlægge og finansiere det fremadrettede serviceniveau på ovennævnte ruter, udover den kørsel regionen finansierer.

Region Midtjylland vil gerne understrege, at regionen påtager sig forpligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse til busselskaber for berørte regionale ruter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regional Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.



Side 2

Venlig hilsen

Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag
Notat om plan for budgetoverholdelse
Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik

Randers Kommune

Laksetorvet

8900 Randers C



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, freregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbene skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

I Randers Kommune får besparelserne følgende konsekvenser:

- Rute 230 Randers-Fårup-Hobro: Region Midtjylland ophører med at finansiere de dele af ruten, der kun kører internt i Randers Kommune.

Dato 08-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

For regionen udgør den samlede besparelse på busdriften ca. 0,6 mio. kr. i Randers Kommune.

Fra 1. april 2019 vil det være op til Randers Kommune - eventuelt i samarbejde med andre kommuner - at fastlægge og finansiere det fremadrettede serviceniveau på ovennævnte rute, udover den kørsel regionen finansierer.

Region Midtjylland vil gerne understrege, at regionen påtager sig forpligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse til busselskaber for berørte regionale ruter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regional Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.



Side 2

Venlig hilsen

Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag

Notat om plan for budgetoverholdelse

Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik

Ringkøbing-Skjern Kommune

Ved Fjorden 6

6950 Ringkøbing



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, freregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbene skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

I Ringkøbing-Skjern Kommune får besparelserne følgende konsekvenser:

- Rute 69 Skjern-Tarm-Nr. Nebel: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.

Dato 08-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

For regionen udgør den samlede besparelse på busdriften ca. 1,5 mio. kr. i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Fra 1. april 2019 vil det være op til Ringkøbing-Skjern Kommune - eventuelt i samarbejde med andre kommuner - at fastlægge og finansiere det fremadrettede serviceniveau på ovennævnte rute.

Region Midtjylland vil gerne understrege, at regionen påtager sig forpligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse til busselskaber for berørte regionale ruter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regional Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.



Side 2

Venlig hilsen

Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag
Notat om plan for budgetoverholdelse
Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik

Silkeborg Kommune

Søvej 1

8600 Silkeborg



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, freregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbene skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

I Silkeborg Kommune får besparelserne følgende konsekvenser:

- Rute 75 Bjerringbro-Rødkærsbro-Kjellerup: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten. Region Midtjylland yder tilskud til Silkeborg og Viborg kommuner til transport af uddannelsessøgende.

Dato 08-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

- Rute 77 Herning-Ikast-Bording-Silkeborg: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
- Rute 110 Horsens-Brædstrup-Silkeborg: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
- Rute 112 Silkeborg-Sorring-Aarhus: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
- Rute 114 Aarhus-Hammel-Viborg: Region Midtjylland ophører med at finansiere strækningen Viborg-Fårvang.
- Rute 311 Skanderborg-Ry-Silkeborg: Region Midtjylland ophører med at finansiere en dobbelttur.

Endvidere bemærkes, at Region Midtjylland ophører med at finansiere rute 926X Vejle-Viborg. Ressourcerne overflyttes til at forlænge rute 960X (Aalborg)-Viborg-Silkeborg-Horsens.



Side 2

For regionen udgør den samlede besparelse på busdriften ca. 3,3 mio. kr. i Silkeborg Kommune. For rute 75 skønnes tilskudsbeløbet til Silkeborg og Viborg kommuner at udgøre i alt 0,7 mio. kr. årligt. Det endelige beløb fastlægges senere ved konkret beregning.

Fra 1. april 2019 vil det være op til Silkeborg Kommune - eventuelt i samarbejde med andre kommuner - at fastlægge og finansiere det fremadrettede serviceniveau på ovennævnte ruter, udover den kørsel regionen finansierer.

Region Midtjylland vil gerne understrege, at regionen påtager sig forpligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse til busselskaber for berørte regionale ruter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regional Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.

Venlig hilsen

Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag
Notat om plan for budgetoverholdelse
Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik

Skanderborg kommune

Skanderborg Fælled 1

8660 Skanderborg



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, freregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbene skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

I Skanderborg Kommune får besparelserne følgende konsekvenser:

- Rute 107 Skanderborg-Tebstrup-Gedved-Egebjerg-Horsens: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten. Region Midtjylland yder tilskud til Skanderborg og Horsens kommuner til transport af uddannelsessøgende.

Dato 08-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

- Rute 109 Hørning-Jeksen: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten. Ture overflyttes til rute 200.
- Rute 112 Silkeborg-Sorring-Aarhus: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
- Rute 116 Galten-Sabro-Aarhus: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
- Rute 311 Skanderborg-Ry-Silkeborg: Region Midtjylland ophører med at finansiere en dobbelttur.
- Rute 502 Brædstrup-Skanderborg: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.

For regionen udgør den samlede besparelse på busdriften ca. 3,8 mio. kr. i Skanderborg Kommune. For rute 107 skønnes tilskudsbeløbet til Skanderborg og Horsens kommuner at udgøre i alt 1,0 mio. kr. årligt. Det endelige beløb fastlægges senere ved konkret beregning.

Fra 1. april 2019 vil det være op til Skanderborg Kommune - eventuelt i samarbejde med andre kommuner - at fastlægge og finansiere det fremadrettede serviceniveau på ovennævnte ruter.

Region Midtjylland vil gerne understrege, at regionen påtager sig forpligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse til busselskaber for berørte regionale ruter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regional Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.

Venlig hilsen



Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag
Notat om plan for budgetoverholdelse
Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik

Skive Kommune

Torvegade 10

7800 Skive



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, freregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbene skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

I Skive Kommune får besparelserne følgende konsekvenser:

- Rute 50 Viborg-Løgstrup-Skive: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.

Dato 08-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

For regionen udgør den samlede besparelse på busdriften ca. 1,8 mio. kr. i Skive Kommune.

Fra 1. april 2019 vil det være op til Skive Kommune - eventuelt i samarbejde med andre kommuner - at fastlægge og finansiere det fremadrettede serviceniveau på ovennævnte rute.

Region Midtjylland vil gerne understrege, at regionen påtager sig forpligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse til busselskaber for berørte regionale ruter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regional Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.



Side 2

Venlig hilsen

Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag
Notat om plan for budgetoverholdelse
Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik

Struer Kommune

Østergade 11

7600 Struer



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, freregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbene skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

I Struer Kommune får besparelserne følgende konsekvenser:

- Rute 23 Holstebro-Struer: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
Region Midtjylland yder tilskud til Struer og Holstebro kommuner til transport af uddannelsessøgende.

Dato 08-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

For regionen udgør den samlede besparelse på busdriften ca. 0,4 mio. kr. i Struer Kommune. For rute 23 skønnes tilskudsbeløbet til Struer og Holstebro kommuner at udgøre i alt 0,3 mio. kr. årligt. Det endelige beløb fastlægges senere ved konkret beregning.

Fra 1. april 2019 vil det være op til Struer Kommune - eventuelt i samarbejde med andre kommuner - at fastlægge og finansiere det fremadrettede serviceniveau på ovennævnte rute.

Region Midtjylland vil gerne understrege, at regionen påtager sig forpligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse til busselskaber for berørte regionale ruter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regional Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.

Side 2

Venlig hilsen



Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag
Notat om plan for budgetoverholdelse
Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik

Syddjurs Kommune

Lundbergsvej 2

8400 Ebeltoft



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, fraregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbene skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

Region Midtjylland, Syddjurs Kommune, Norddjurs Kommune og Midttrafik har i fællesskab udarbejdet en trafikplan for Djursland. Region Midtjylland er indstillet på at gennemføre planen i forhold til de berørte regionale busruter med virkning fra 1. april 2019.

Dato 08-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

For så vidt angår rute 351 Grenaa-Ebeltoft vil Region Midtjylland op-
høre med at finansiere ruten. I stedet tilbyder Region Midtjylland et
årligt tilskud til Syddjurs og Norddjurs kommuner for i en treårig peri-
ode at opretholde en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om
eftermiddagen på ruten af hensyn til transport af uddannelsessøgen-
de. Tilskuddet skønnes at udgøre i alt 1,5 mio. kr. årligt. Det endelige
beløb fastlægges senere ved konkret beregning.

Hvis Norddjurs Kommune ikke ønsker at deltage i en videreførelse af
kørslen på rute 351, udbetales det fulde tilskud til Syddjurs Kommu-
ne, hvis kørslen opretholdes.

Region Midtjylland vil gerne understrege, at regionen påtager sig for-
pligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse
til busselskaber for berørte regionale ruter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regio-
nal Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.

Venlig hilsen



Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag
Notat om plan for budgetoverholdelse
Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik

Viborg Kommune

Prinsens Alle 5

8800 Viborg



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, freregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbene skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

I Viborg Kommune får besparelserne følgende konsekvenser:

- Rute 50 Viborg-Løgstrup-Skive: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
- Rute 59 Viborg-Møldrup-Aalestrup: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.

Dato 08-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

- Region Midtjylland yder tilskud til Viborg Kommune til transport af uddannelsessøgende.
- Rute 75 Kjellerup-Rødkærsbro-Bjerringbro: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten. Region Midtjylland yder tilskud til Viborg og Silkeborg kommuner til transport af uddannelsessøgende.
 - Rute 114 Aarhus-Hammel-Viborg: Region Midtjylland ophører med at finansiere strækningen mellem Viborg og Fårvang.
 - Rute 914X Aarhus-Hammel-Viborg: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.

Endvidere bemærkes, at Region Midtjylland ophører med at finansiere rute 926X Vejle-Viborg. Ressourcerne overflyttes til at forlænge rute 960X (Aalborg)-Viborg-Silkeborg-Horsens.



Side 2

For regionen udgør den samlede besparelse på busdriften ca. 5,5 mio. kr. i Viborg Kommune. For rute 59 skønnes tilskudsbeløbet til Viborg at udgøre 0,7 mio. kr. For rute 75 skønnes tilskudsbeløbet for Viborg og Silkeborg kommuner at udgøre i alt 0,7 mio. kr. årligt. Det endelige beløb fastlægges senere ved konkret beregning.

Fra 1. april 2019 vil det være op til Viborg Kommune - eventuelt i samarbejde med andre kommuner - at fastlægge og finansiere det fremadrettede serviceniveau på ovennævnte ruter, udover den kørsel regionen finansierer.

Region Midtjylland vil gerne understrege, at regionen påtager sig forpligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse til busselskaber for berørte regionale ruter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regional Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.

Venlig hilsen

Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag
Notat om plan for budgetoverholdelse
Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik

Aarhus Kommune

Rådhuspladsen 2

8000 Aarhus C



Besparelser på de regionale busruter

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder.

Planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger.

For at tilgodese transport af uddannelsessøgende vil Region Midtjylland i en treårig periode yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute som en dobbelttur om morgenen og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik med oversigt over busruter og strækninger, som Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere. Endvidere vedlægges notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende med beskrivelse af ordning om tilskud.

I alt beløber besparelserne på det regionale rutenet, freregnet tilskud til kommuner, sig til ca. 55 mio. kr. årligt.

For at imødegå fremtidige store besparelser på den regionale buskørsel har regionsrådet samtidig besluttet, at Midttrafik fremover løbene skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger, når det er nødvendigt for at sikre budgetoverholdelse.

I Aarhus Kommune får besparelserne følgende konsekvenser:

- Rute 111 Hinnerup-Sabro-Tilst-Aarhus: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
- Rute 112 Silkeborg-Sorring-Aarhus: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.

Dato 08-11-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

- Rute 116 Galten-Sabro-Aarhus: Region Midtjylland ophører med at finansiere ruten.
- Rute 302 Aarhus-Beder-Byager-Malling-Norsminde-Odder: Region Midtjylland ophører med finansiering af buskørsel mellem Malling, Norsminde og Odder.

For regionen udgør den samlede besparelse på busdriften ca. 7,1 mio. kr. i Aarhus Kommune.

Fra 1. april 2019 vil det være op til Aarhus Kommune - eventuelt i samarbejde med andre kommuner - at fastlægge og finansiere det fremadrettede serviceniveau på ovennævnte ruter, udover den kørsel regionen finansierer.

Region Midtjylland vil gerne understrege, at regionen påtager sig forpligtelsen til at dække eventuelle udgifter til Midttrafiks godtgørelse til busselskaber for berørte regionale ruter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til kontorchef Henning Salling, Regional Udvikling, tlf. 5155 7257, hensal@rm.dk.

Venlig hilsen



Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Bilag
Notat om plan for budgetoverholdelse
Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende

Kopi til Midttrafik

Mellefinansiering af ruter, der skal overtages af kommunerne i 2019

Notat udarbejdet på baggrund af møde 4. december 2018 med deltagelse af Christian Boel, Kim Kofod Hansen, Henning Salling, Jesper Hosbond, Jens Erik Sørensen og Ole Sørensen.

I forlængelse af regionsrådets beslutning 31. oktober 2018 om gennemførelse af bruttokataloget og tilskud til en række uddannelsesruter blev der afholdt møde mellem kommunerne, regionen og Midttrafik den 20. november 2018.

Det stod efter mødet klart, at kommunerne ønskede betjening på stort set alle de ruter og strækninger, som regionen ikke finansierer fra 1. april, men kommunerne ønsker på alle berørte ruter en tilpasning af serviceniveauet eller omlægninger af lokalruter, der kan løfte dele af opgaven på de hidtidige regionale ruter.

Der har derfor siden regionens beslutning 31. oktober 2018 og efter kommunemødet været arbejdet intensivt hos kommunerne og Midttrafik med oplæg til fremtidigt serviceniveau og trafikløsninger, herunder overslagsmæssige beregninger af de økonomiske konsekvenser for kommunerne m.h.p., at dette kan forelægges til politisk godkendelse inden 20. december 2018.

Der er forskel på processerne i kommunerne, og der arbejdes fortsat hos Midttrafik med at beskrive principperne for løsninger, der kan indgå i den politiske stillingtagen i kommunerne. Den politiske behandling i kommunerne vil strække sig helt frem til den 20. december, og det er Midttrafiks forventning, at der i den politiske behandling af forslagene kan ske ændringer af den køreplanlægning, der bestilles hos Midttrafik.

Når løsningerne og det fremtidige serviceniveau er besluttet og bestilt hos Midttrafik, kan Midttrafik påbegynde arbejdet med færdiggørelse af endelige køreplaner og vognløb, som skaber en effektiv udnyttelse af kontraktbusserne på tværs af bestillere og kontrakter med udgangspunkt i kommunernes bestillinger.

Dette arbejde, som også vil omfatte fastlæggelse af endelige køretider ved ruteændringer f.eks. ved prøvekørsler sammen med busselskaberne, sikring af korrespondancer og tilfredsstillende betjening af skoler og ungdomsuddannelser, vil under normale omstændigheder vare 2 – 3 måneder. Herefter foretages normalt høring af køreplanerne og herefter endelige justeringer, før de i henhold til kontrakterne skal fremsendes til busselskaberne 3 måneder før ikrafttrædelse. Dette af hensyn til at selskaberne kan tilpasse deres arbejdsstyrke i forhold til kørselsomfanget og udarbejde vagtplaner for chaufførerne.

Det er helt urealistisk, at dette kan gennemføres frem til den 31. december 2018, hvor der i givet fald skulle afleveres færdige køre- og vognløbsplaner til busselskaberne, til et køreplansskifte 1. april 2019.

Uden gennemførelse af en høring og ved aflevering af politisk godkendte bestillinger senest 20. december 2018 vil det være realistisk, at gennemføre de kommunale ønsker til ruteændringer og ændringer i serviceniveauet til køreplansskiftet 29. juni 2019.

Dette efterlader en mellempperiode, 1. april – 29. juni 2019, hvor en opretholdelse af den nuværende kørsel på de regionale ruter vil koste en merudgift på ca. 15 mio. kr. i forhold til den besparelse regionen vil opnå ved nedlæggelse af kørslen per 1. april 2019.

Kommunerne skal finde løsninger for overtagelse af hele eller dele betjeningen for de berørte regionale ruter/strækninger fra køreplansskiftet 29. juni 2019.

Uanset dette, er det helt afgørende at der findes en finansiering i mellemprioriteten. Sker det ikke inden udgangen af december 2018, har Midttrafik ikke andre muligheder end opsigelse af kørsel på hele ruter ved udgangen af december 2018 m.h.p at overholde regionens budget.

På denne baggrund blev der drøftet følgende løsning på mellemfinansieringen. Finansieringen respekterer den vedtagne budgetramme i regionen.

	Mio. kr.
Hvis ændringerne sker til køreplansskiftet 29. juni 2019, vil der ikke være behov for tilskuddet til uddannelsesruter i denne periode. 1/4 af nettobeløbet for tilskuddet til uddannelsesruter (5,5 mio. kr. årligt) kan indgå i mellemfinansieringen	1,4
den 22. november 2018 afholdt møde i styregruppen for Trafikplan Djursland, og det blev her aftalt, at der arbejdes videre med at gennemføre en midlertidig plan, som opfylder regionens besparelse på Djursland, frem til gennemførelsen af Trafikplan Djursland i 2020 For Djursland udgør behovet for finansiering i overgangsperioden 3 mio. kr. Genberegning af besparelserne på Djursland viser, at besparelsen er ca. 1,5 mio. større årligt end forventet. Dette gælder også i den midlertidige plan. De 1,5 mio. kr. kan sammen med et kommunalt tilskud på 1 mio. kr., i alt 2,5 mio. kr. indgå i mellemfinansieringen	2,5
Mindreforbrug i administrationen i Midttrafik i 2018	4,1
Den endelige afregning med DSB i Bus- Togsamarbejdet for 2016 giver en engangsmerindtægt til regionen på 6,5 mio. kr. Med den seneste regnskabsvurdering fra november 2018, herunder regionens indtægter forventer Midttrafik, at dette engangsbeløb kan være til rådighed i mellemfinansieringen. Hertil kommer en positiv udvikling i indtægterne på lufthavnsruten til Billund.	7,0
I alt	15

TRAFIKPLAN

2019 - 2022



midttrafik

Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon: 87 40 82 00

E-mail: midttrafik@midttrafik.dk

FORORD

I de senere år er der sket en stor forandring af den personlige transport i Danmark; bilejerskabet er øget, og nye transporttjenester har set dagens lys. Denne udvikling vil fortsætte i de kommende år, hvor både teknologisk udvikling og mobilitetstrends vil præge den måde, vi bevæger os på. Nærværende trafikplan udstikker retningen for, hvordan Midttrafik vil arbejde med denne udvikling i planperioden.

Midttrafik skal hvert fjerde år udarbejde en trafikplan, som giver svar på, hvordan Midttrafik ser de kommende års udvikling, herunder hvilke muligheder og udfordringer den kollektive trafik står overfor, og hvordan vi håndterer dem. Planen gælder hele Midttrafik's område. Samsø Kommune har i 2017 etableret sit eget trafik-selskab og er således ikke omfattet af trafikplanen.

Som bagtæppe for trafikplanen har Midttrafik i Strategiplan 2017 opsat den overordnede retning for arbejdet – bl.a. at sikre tilfredse kunder og tilfredse bestillere. Strategiplanen er en rettesnor for, hvordan Midttrafik's tilbud skal udvikles de kommende år. Trafikplan 2019-2022 er en konkretisering af de enkelte temaer og aktiviteter, vi ønsker at arbejde med i planperioden.

Midttrafik ønsker, at trafikplanen bliver et aktivt værktøj for de parter, som har ansvaret for den kollektive trafik i regionen. Det er i sidste ende fortsat Region Midtjylland og de 18 kommuner, der hver især fastlægger det regionale og lokale ambitionsniveau. Men for kunderne skal den kollektive trafik fremstå som en helhed, hvilket kræver, at der arbejdes for fælles standarder og services. Planen er derfor blevet til i tæt samarbejde med bestillerne.

Den kollektive trafiks udfordringer og forudsætninger er vidt forskellige i Midttrafik's område. I de største byer forventes flere kunder. Hovedudfordringen er her at optimere den kollektive trafik og dermed tiltrække nye kunder. I de mere spredt bebyggede områder er hovedudfordringen at opretholde en acceptabel mobilitet samtidig med, at der bliver færre indbyggere, og efterspørgslen på bustrafik mindskes. Trafikplanen søger at adressere alle niveauer gennem temaer som et strategisk hovednet, fleksibel kørsel i landdistrikterne, bybuskørsel og fremkommelighed.

Et særligt fokuspunkt i denne plan har været at udpege og udvikle et strategisk hovednet, som skal danne rygraden i transporttilbuddet mellem regionens byer. Et net med en solid betjening, som den øvrige kollektive trafik kan bygges op om. Et net som Region Midtjylland og kommunerne aftaler at forpligte sig til i hele planperioden.

Trafikplanen har været i høring hos de 18 kommuner og Region Midtjylland. Høringssvarene viser, at der er generel opbakning til planens mål og midler. De viser også, at der er konkrete problemstillinger, Midttrafik skal tage hånd om. Det er Trafikplan 2019-2022 et godt afsæt for.

Jens Erik Sørensen
Direktør

Claus Wistoft
Bestyrelsesformand

INDHOLD

1.0	Indledning	6
1.1	Baggrund	7
1.2	Udvikling og udfordringer	8
1.3	Læsevejledning	13
2.0	Det midtjyske hovednet	14
2.1	Baggrund	15
2.2	Formål	15
2.3	Serviceniveau	16
2.4	Planlægningsprincipper	18
2.5	Mål i trafikplanperioden	22
2.6	Budgetoverslag	23
3.0	Mindre byer og landdistrikter	24
3.1	Baggrund	25
3.2	Formål	26
3.3	Kollektiv trafik i landdistrikterne	26
3.4	Andre transporttilbud i landdistrikterne	30
3.5	Mål i trafikplanperioden	31
4.0	Bybusbyer	32
4.1	Baggrund	33
4.2	Formål	35
4.3	Værktøjer til udvikling af bybussystemer	35
4.4	Produktporteføljen i byerne	39
4.5	Mål i trafikplanperioden	40
5.0	Kollektiv trafik i Aarhusområdet	42
5.1	Baggrund	43
5.2	Formål	44
5.3	Værktøjer for styrket kollektiv trafik i Aarhusområdet	46
5.4	Mål i trafikplanperioden	48
6.0	Fremkommelighed	50
6.1	Baggrund	51
6.2	Formål	52
6.3	Kortlægning af fremkommelighedssituationen	52
6.4	Værktøjer til fremkommelighedsoptimering	53
6.5	Mål i trafikplanperioden	55



INDLEDNING

Der er mange forhold, der vil påvirke den kollektive trafik i de kommende år. Teknologisk udvikling, ændringer i demografi og forskellige mobilitetstrends er alle faktorer, der vil have stor betydning for, hvordan folk vil transportere sig, og hvilke krav de vil stille til fremtidens kollektive trafik. Midttrafiks rolle er at navigere i disse forhold og at sikre, at udbuddet af kollektiv trafik modsvarer de aktuelle behov.

1.1. Baggrund

Denne trafikplan tager afsæt i en række tendenser, der vil forandre vilkårene for den kollektive trafik i planperioden og længere frem: Biler er blevet billigere de senere år, hvilket har medført et højere bilejerskab på tværs af Midttrafiks område, landsdækkende busselskaber har udfordret togtransporten mellem landsdelene, samkørselstjenester tilbyder samkørsel og udlejning, delebilsordninger er på vej i flere og flere områder, forsøg med semiførerløse køretøjer kommer på gaden, og elcykler, med en længere aktionsradius, sælger som aldrig før.

Det er imidlertid svært at forudsige, hvilken indflydelse de forskellige trends vil have, og med hvilken hastighed de vil vinde indpas i samfundet. I trafikplanarbejdet vil Midttrafik derfor forholde sig hertil og samtidig tage afsæt i mere kendte forhold, heriblandt Lov om Trafikselskaber, Trafikplan for den statslige jernbane samt Midttrafiks egen strategiplan og mobilitetspolitik.

Midttrafiks vigtigste rolle som trafikselskab er at sikre, at kunderne er tilfredse, og at tilbyde de kollektive trafiktilbud, som opfylder kundernes behov. Derfor er målet "tilfredse kunder" fremhævet som et af de vigtigste i Strategiplan 2017. Sammen med målet om "tilfredse bestillere" er det også det mål, som trafikplanen her har størst fokus på.

Arbejdet med at sikre tilfredse kunder tager udgangspunkt i kundernes individuelle behov, som varierer alt efter hvor, de befinder sig. Der er stor forskel på de udfordringer, der findes på landet og i de større byer. Derfor er denne trafikplan bygget op i afsnit omkring de forskellige geografiske områder i Midttrafiks område: landdistrikter, bybusbyer og Aarhusområdet. Herved bliver det muligt at arbejde med målrettede løsninger til de aktuelle behov på tværs af geografien.

Midttrafik har en vigtig opgave i at sikre, at også bestillerne er tilfredse. Midttrafik skal yde en proaktiv rådgivning til bestillerne, dvs. de midtjyske kommuner og Region Midtjylland, og implementere deres beslutninger om serviceniveau på den bedst mulige måde. Med denne trafikplan fastsættes rammerne for den samlede kollektive trafik i Midttrafiks område i tæt samarbejde med bestillerne.

Et af de emner, som Midttrafik i stigende grad skal kunne rådgive om, er bredere mobilitetsløsninger i grænseområdet mellem kollektiv trafik og mere individuelle transportformer. Mobilitet er et emne, som i stigende grad optager både bestillerne og kunderne. For kunderne skal det være muligt og attraktivt at bevæge sig fra A til B på en smart og fleksibel måde. Nogle gange er det smartest at bruge bilen, andre gange at køre med andre, tage bussen eller hoppe på cyklen - alt afhængig af transportsituationen. Mobilitet hænger naturligt sammen med, hvordan der skabes sammenhænge mellem boligområder, virksomheder, uddannelsesinstitutioner, kultur- og fritidstilbud. Et emne, som særligt optager bestillerne.

Midttrafiks Mobilitetspolitik 2018 er opdelt i fire kategorier: kollektiv transport, privat transport, digitale medier og fysiske forhold. Mobilitetspolitikken tager udgangspunkt i Midttrafiks egne, nuværende produkter, bus, tog, letbane og Flextrafik. Den ser ikke isoleret på disse produkter, men på dem i sammenhæng med andre transportmidler såsom biler, cykler, færger, delekoncepter mv. Samtidig behandler politikken fysiske forhold på terminaler og stoppesteder samt digitale løsninger til bl.a. information og rejsesøgning. Mobilitetspolitikken ser således på kundernes samlede tilbud om transport - en politik, der også vil ligge til grund for denne trafikplan.

faste afgangstider passer dårligere til de mere impulsive ærinde- og fritidsture, hvor fleksibilitet, geografi og tid ofte er afgørende.

1.2.2 Efterspørgslen 2011-17

Midttrafiks busser havde i 2017 omkring 60,5 mio. påstigere, hvilket er noget lavere end i 2011, hvor dette tal var 72,5 mio. påstigere. Ændringen kan skyldes, at Midttrafik i perioden ændrede tællemetode, og tallene er derfor ikke direkte sammenlignelige. Sammenholdes i stedet passagerindtægter for hhv. 2011 og 2017 (renset for takststigninger), ses et mindre fald i indtægter på knap 2 % i perioden, til trods for at befolkningstallet er steget med 3,4 % i regionen, og det samlede transportarbejde er steget med 11,7 % på landsplan. Det kan således konkluderes, at der er sket et tab af markedsandele for den kollektive trafik.

Illustration 9.1 og 9.2 viser den kollektive trafiks markedsandele fordelt på ture og transportarbejde. Tog og busser har i dag en markedsandel på ca. 5 % af alle ture i Midttrafiks område og 8 % af transportarbejdet. Andelen er klart størst blandt indbyggere i Aarhus kommune (8 % af turene og 17 % af transportarbejdet), mens kollektiv trafik i bybuskommuner og øvrige kommuner dækker ca. 3 % af turene og hhv. 6 % og 8 % af transportarbejdet. De relativt lave kollektivandele dækker over store lokale variationer. Den kollektive trafik løser fx en betydelig opgave i bytrafikken, bl.a. langs indfaldsvejene, hvor trængselssituationen kunne være markant værre uden bus/tog.

Ud over kvaliteten af kollektivtilbuddet har en række samfundsmæssige faktorer spillet ind i udviklingen i transportmiddelvalget i perioden.

Demografien har med samlet befolkningsvækst og flere unge understøttet en øget efterspørgsel på kollektiv trafik. Omvendt har faktorer som øget bilrådighed og bedringer i samfundsøkonomien trukket i den modsatte retning og medvirket til tabte markedsandele.

I perioden 2010 – 2018 er antallet af biler til privat kørsel steget med 22 % i Midttrafiks område (kilde: Danmarks Statistik, BIL707). Det øgede bilejerskab betyder, at borgerne generelt har øget deres mobilitet, men har samtidig gjort det svært at fastholde antallet af kunder i den kollektive trafik.

Det er værd at bemærke, at udviklingen i efterspørgslen har store regionale forskelle. Mens der har været væsentlig tilflytning til byerne, har der tilsvarende været væsentlig fraflytning fra landet – særligt af unge, som er det vigtigste markedssegment for den kollektive trafik. Disse områder er derfor blevet ramt særligt hårdt af passagerfrafald.

Ture (antal)

Aarhus Kommune



Bybuskommuner



Øvrige kommuner



Hele Midttrafiks område



Tog Bus Bil Cykel Gang

Ill. 9.1: Markedsandele af samlet antal ture fordelt på transportmidler i Midttrafiks område (TU).

Transportarbejde (km)

Aarhus Kommune



Bybuskommuner



Øvrige kommuner



Hele Midttrafiks område



Tog Bus Bil Cykel Gang

Ill. 9.2: Markedsandele af det samlede transportarbejde fordelt på transportmidler i Midttrafiks område (TU).

1.2.3 Udvikling i efterspørgslen 2017-2030

Den demografiske udvikling er en væsentlig parameter i planlægningen af fremtidens kollektive trafik. De unge er Midttrafiks største kundegruppe, og udviklingen i denne gruppe har derfor stor betydning for udviklingen i den kollektive trafik.

Af illustration 10.1 fremgår det, at antallet af personer mellem 10-17 år forventes at være uændret frem til 2021, og at antallet af personer mellem 18 – 29 år forventes at stige med omkring 8.000 personer. Sammenholdt med at antallet af personer over 65 år forventes at stige med omkring 30.000 personer, forventes en stigende efterspørgsel på kollektiv trafik i trafikplanperioden. I et længere tidsperspektiv viser fremskrivninger fra 2021 til 2030, at antallet af unge borgere samlet vil falde med omkring 20.000 personer i denne periode. Antallet af borgere over 65 år forventes fortsat at stige.

Prognoserne viser, at udviklingen i antallet af borgere i de forskellige kommuner er meget forskellig. Illustration 11.1 viser et billede af, hvordan den demografiske udvikling isoleret set ventes at påvirke antallet af busrejser i perioden 2016-2021, hvis alle andre faktorer holdes fast. Som det fremgår, vil demografien i sig selv understøtte passagerfremgang i alle kommuner med større byer samt i det østjyske bybånd. Demografiudviklingen i tyndt befolkede områder, fx på Djursland og i Vestjylland, ventes at påvirke passagerantallet negativt.

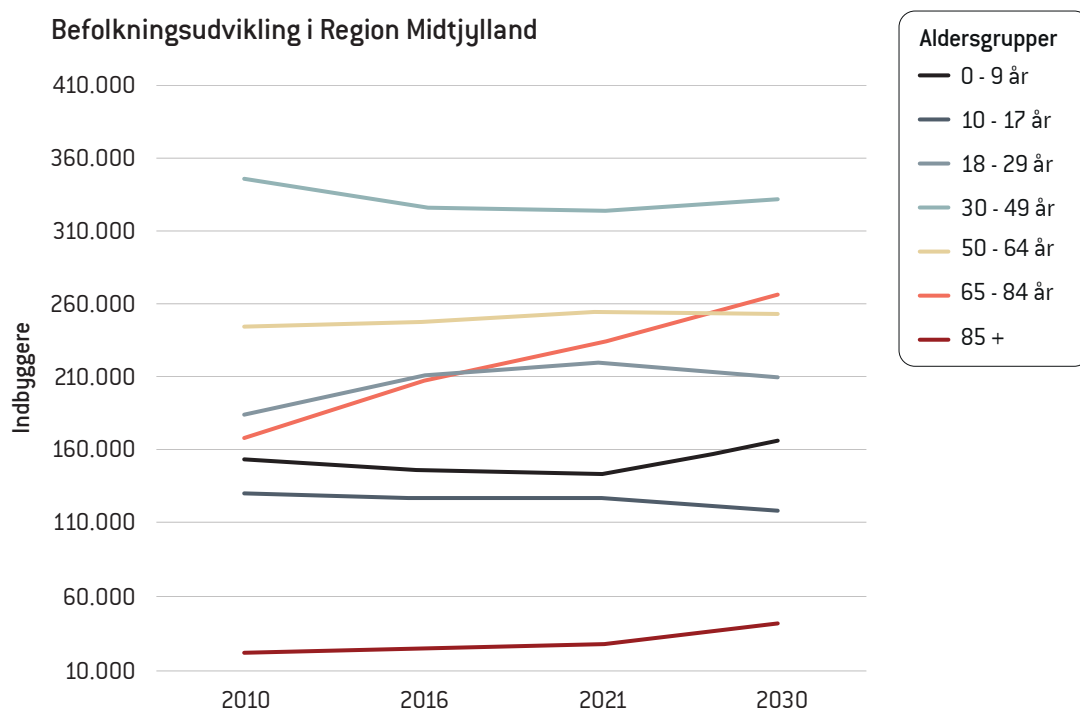
Dette giver et godt afsæt for at udvikle bustilbuddet og tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik i de mere tætbefolkede

områder og særligt i de større byer. Her kan den rette planlægning og udvikling af gode tilbud være med til at udløse den potentielle passagervækst.

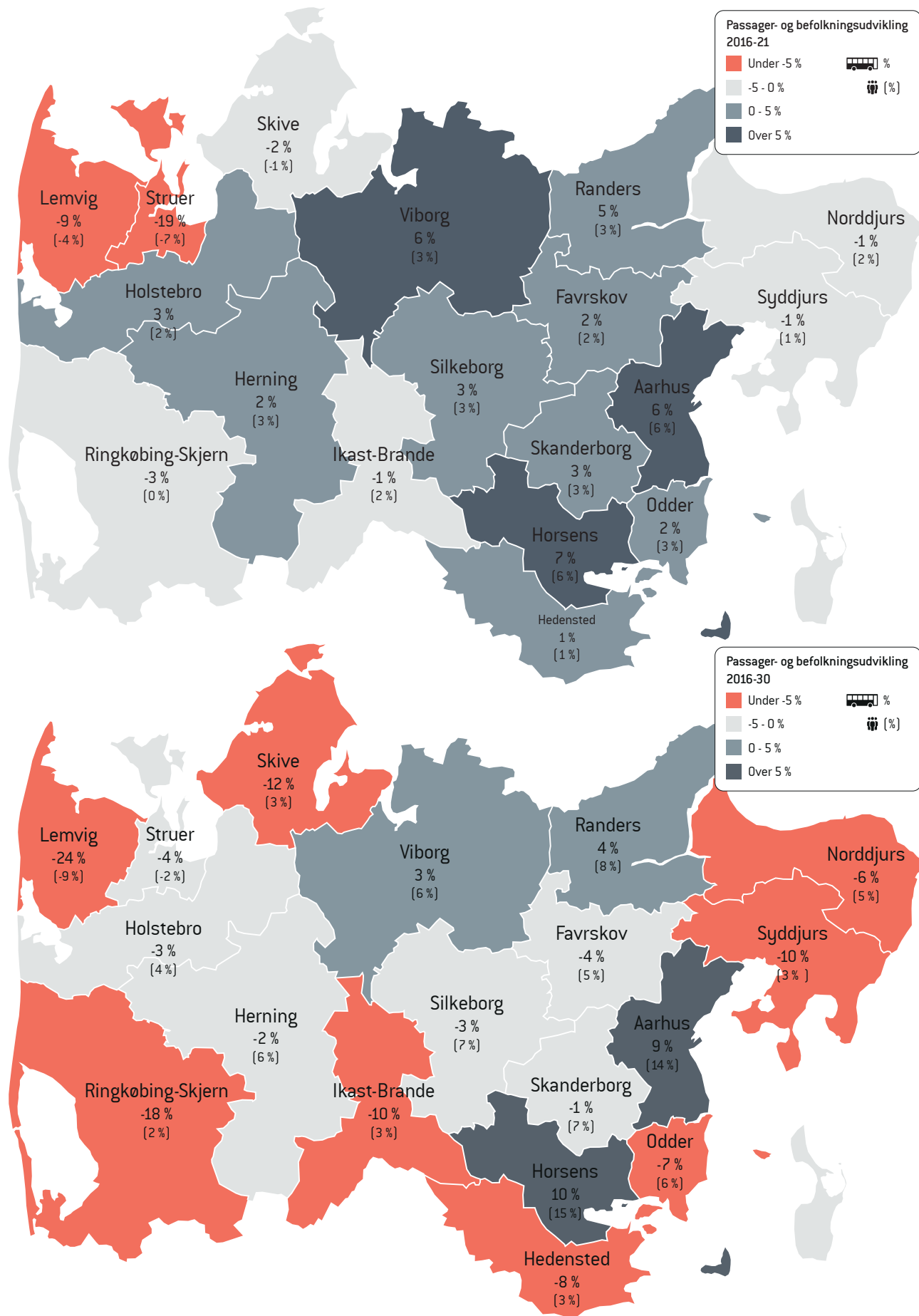
Omvendt ser tendenserne med øget bilrådighed og udvikling i demografi ud til at fortsætte. Det vil påvirke passagergrundlaget negativt, og stille særligt de tyndt befolkede landområder endnu svagere i forhold til kollektiv trafikforsyning.

Udviklingen understreger dermed et behov for at gentænke den kollektive trafikbetjening i disse områder og finde en model, hvor de solide tilbud målrettes de store rejsestrømme, mens mobiliteten i de tyndere områder skal tilpasses behovet.

Illustration 11.2 viser, hvordan den demografiske udvikling isoleret set ventes at påvirke antallet af busrejser endnu længere frem, dvs. i perioden 2016-2030. Her tegner der sig et noget mere negativt billede med et passagerfald i langt de fleste kommuner. Kun Aarhus, Horsens, Randers og Viborg kommuner vil opleve passagerfremgang, mens særligt Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Skive, Ikast-Brande, Hedensted, Odder og Djurslandkommunerne vil opleve et markant tab af passagerer. Dette illustrerer, at grundlaget for at drive kollektiv trafik i flere områder vil blive endnu mindre i årene efter denne planperiode, hvilket understreger vigtigheden i at udvikle målrettede, og måske alternative, løsninger allerede nu. Samtidig skal der arbejdes med løsninger til det stigende transportbehov, der forventeligt vil komme i de større kommuner.



Ill. 10.1: Befolkningsudvikling i Midttrafiks område 2010-2030 (kilde: Danmarks Statistik).



III. 11.1+11.2: Kortene viser udviklingen i busrejser (øverste tal) alene som følge af den demografiske udvikling samt befolkningsudviklingen (nederste tal i parentes) i perioderne 2016-2021 og 2016-30. Farveangivelserne refererer til udviklingen i busrejser. (kilde: TU og Danmarks Statistik).

1.2.4 Teknologiske trends og fremtidens transport

En hastig teknologisk udvikling betyder, at Midttrafik har stor interesse for, hvordan teknologien kommer til at påvirke fremtidens kollektive trafik. Selvom trafikplanens 4-årige tidshorisont er forholdsvis kort, er der alligevel flere teknologiske trends, der er vigtige at forholde sig til på nuværende tidspunkt.

Teknologiudviklingen giver mulighed for at sikre løbende forbedringer i den kollektive trafik, bl.a. med målrettet information, billettering og miljøvenlig drift. Det er værd at bemærke, at forventningerne blandt kunderne også stiger i takt med, at udviklingen gavner pris og kvalitet på biler. Teknologien øger derfor ikke nødvendigvis i sig selv tilfredsheden blandt kunderne, men kan snarere ses som en forudsætning, som Midttrafik må tage til sig for at møde de fremtidige kunders forventninger.

I disse år spores en tendens væk fra et isoleret fokus på ét transportmiddel og i retning af, at rejsende efterspørger mobilitet uafhængigt af transportform og ejerskab. Teknologien spiller her ind som digitale løsninger til at søge, bestille og styre mobiliteten. Nedenfor er flere væsentlige aspekter af dette belyst:



Digitale platforme forandrer den måde, hvorpå kunderne tilgår og benytter den kollektive trafik. Midttrafiks app "Midttrafik Live" giver realtid og trafikinfo, hvilket styrker trygheden, når der fx skal skiftes mellem bus og andre transportmidler. Midttrafiks billetapp "Midttrafik App" og Rejsekortet hjælper kunderne til at foretage en let betaling af deres rejse og dermed lettes adgangen til den kollektive trafik. De digitale platforme har desuden givet mulighed for en stærk koordinering af enkeltture gennem Flexprodukterne. Her bliver offentlige transportopgaver kombineret med et åbent tilbud (Flextur, Flexbus og Plustur). I trafikplanperioden vil der givetvis blive udviklet flere nye digitale platforme, som kan få stor betydning for den kollektive trafik. Her er det Midttrafiks opgave, hvad enten det er egne platforme eller andres, at sikre, at udviklingen sker med kunden i centrum.



MaaS (Mobility as a Service) er et begreb, der dækker over et skift fra personligt ejede transportmidler til løsninger, hvor mobiliteten er en service, der bliver tilbudt på tværs af køretøjstyper og i delte flåder af biler, cykler, busser, tog mm. MaaS udviser det klare skel mellem grupper som bilister, buskunder og cyklister, og det bliver i højere grad mobiliteten, der kommer i fokus. Rejseplanen, som Midttrafik er medejer af, arbejder mod en MaaS-løsning med samlet rejsesøgning på tværs af transportformer fra start 2019. Rejseplanen som fuld MaaS-løsning med samlet rejsebestilling og betaling er ikke besluttet og ligger i givet fald først efter 2020.



I disse år er der meget tale om selvkørende biler og busser, og hvilken betydning de vil få for fremtidens kollektive trafik. Fordelene ved fuld implementering af denne teknologi er mange og oplagte, men det er uvist, hvilken rolle de vil spille for et offentligt trafiksselskab i fremtiden. Det forventes, at fuldt selvkørende køretøjer tidligst vil blive introduceret på markedet omkring år 2025 og for alvor vinde markedsandele i 2040'erne. Omkring 2065 forventes det, at alt transportarbejde vil blive udført af selvkørende køretøjer [kilde: Ekspertgruppen, Mobilitet for Fremtiden, 2018]. Midttrafik følger udviklingen i de forsøgsprojekter, der er sat i gang i andre dele af landet, og vil løbende vurdere, om de giver anledning til lignende forsøg i Midttrafiks område.



Gennem de senere år er salget af elcykler steget. Rejsende, der har adgang til en elcykel frem for en almindelig cykel, udvider deres aktionsradius og dermed deres mobilitet. Elcykler kan potentielt erstatte kortere busture, fx i byerne. Omvendt giver elcykler nye muligheder, idet den øgede rækkevidde kan øge adgangen til den kollektive trafik. I trafikplanperioden vil Midttrafik i samarbejde med bestillerne søge et samarbejde med udbydere af leje- og deleelcykler i et forsøg på at udnytte elcyklens øgede rækkevidde som tilbringertrafik til Midttrafiks produkter; bus, tog og letbane.



Teknologien har også åbnet op for nye transportmuligheder, bl.a. samkørsel og delebiler. Umiddelbart kan denne udvikling ses som en konkurrent til den kollektive trafik - at kunderne kan køre med hinanden eller låne en delebil i stedet for at køre med kollektiv trafik. Omvendt kan disse nye muligheder også øge kundetallet i den kollektive trafik, hvis de fx fungerer som til- eller frabringertafik til kørslen med bl.a. bus, tog og letbane. I dag udgør både samkørsel og delebilstransport en meget lille del af det samlede transportarbejde men kan potentielt komme til at fylde mere fremadrettet. I trafikplanperioden vil Midttrafik i samarbejde med bestillerne søge et samarbejde med udbydere af leje- og delebiler i et forsøg på at udnytte disse produkters øgede rækkevidde som tilbringertransport til Midttrafiks produkter; bus, tog og letbane.



Den teknologiske udvikling gør løbende den kollektive trafik renere med lavere udslip af CO₂ og skadelige stoffer til følge. Brændstoffektiviteten øges, og mulighederne for alternative, grønne drivmidler, såsom el, brint, biogas og biodiesel, bliver stadig billigere og mere effektive. Samtidig opleves et stigende politisk fokus på den kollektive trafiks påvirkning på miljøet, senest med Regeringens klima- og luftudspil fra oktober 2018, "Sam-

men om en grønnere fremtid”, der indeholder konkrete målsætninger for fremtidens busdrift i byerne. Ifølge udspillet skal alle nye busser fra 2020 være CO₂-neutrale, i 2025 må nye bybusser hverken udlede luftforurening eller CO₂ og endeligt i 2030 må ingen busser i byerne udlede luftforurening eller CO₂. I trafikplanperioden ønsker Midttrafik derfor at opprioritere rådgivningen på området og at udarbejde en strategi for, hvordan der bl.a. kan stilles krav til bussernes udledning i udbud og kontrakter.

Midttrafik følger teknologiuudviklingen nøje og vil i trafikplanperioden forsøge at påvirke de nye tilbud og introducere tilbud, der kan spille sammen med Midttrafiks egne produkter. Midttrafiks kerneopgave vil fortsat være at tilbyde effektiv og målrettet kollektiv trafik. Derfor vil Midttrafik fortsat have et primært fokus på udvikling af egne produkter.

1.3 Læsevejledning

Ifølge Lov om Trafikselskaber skal Midttrafiks trafikplan indeholde et strategisk grundlag for rutenettet. Den kollektive trafik skal derfor bygges op om et midtjysk hovednet, der betjener de større rejsestrømme og større byer. Dette vil understøtte vækst, bosætning og erhverv i hele Midttrafiks område. Det er målet, at de 18 kommuner og Region Midtjylland aftaler at forpligte sig til hovednettets betjeningsomfang og udstrækning i hele planperioden. Principperne for et sådant net beskrives i trafikplanens **kapitel 2**.

Den forventede demografiske og teknologiske udvikling samt udbredelsen af forskellige mobilitetstrends betyder, at Midttrafik skal bruge forskellige værktøjer for at sikre tilfredse kunder og tilfredse bestillere på tværs af Midttrafiks område. Kundernes og bestillernes udfordringer og ønsker er meget forskellige, og derfor bygges denne trafikplan op omkring de forskellige geografier: landdistrikter, bybusbyer og Aarhusområdet.

I landdistrikterne vil Midttrafik særligt have fokus på at udvikle Flextrafikken, så den i højere grad kan supplere den faste buskørsel og tilbyde borgerne opkobling til det midtjyske hovednet. Midttrafiks indsats i mindre byer og landdistrikter beskrives i trafikplanens **kapitel 3**.

I Midttrafiks område er der seks byer (ekskl. Aarhus) med egentlige bybusnet. Generelt er der i disse byer behov for at afdække, hvilket hovedformål bybusbetjeningen skal have. Bybusbyerne, og de udfordringer og muligheder der er forbundet hermed, beskrives i **kapitel 4**.

Aarhus er med sine ca. 273.000 indbyggere (2018) den klart største by i Midttrafiks område. Her har det kollektive tilbud en kvalitet, der gør, at produktet kan konkurrere med biltrafikken.

Samtidig er bustrafikken i Aarhus forbundet med store trængselsudfordringer. Aarhus skiller sig dermed væsentligt ud fra de øvrige bybusbyer og behandles derfor særskilt i **kapitel 5** i denne trafikplan. De værktøjer, der præsenteres i dette kapitel, er dog ikke forbeholdt Aarhusområdet. Flere kan med fordel også anvendes i andre bybusbyer.

I Aarhus samt i mindre grad i de øvrige bybusbyer er fremkommelighed en stor udfordring for den kollektive trafik. Når bussen bliver forsinket, oplever kunderne længere køretid, manglende rettidighed og korrespondancesvigt. Derfor er fremkommelighed et særskilt tema i trafikplanen og beskrives i **kapitel 6**.



DET MIDTJYSKE HOVEDNET

Det midtjyske hovednet udgør rygraden i den kollektive trafik. Hovednettet forbinder de største byer og dermed en lang række vigtige funktioner, som arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og servicetilbud. I dette kapitel beskrives Midttrafiks ambition for hovednettet, herunder betjeningsomfang og nettets udstrækning.

2.1 Baggrund

2.1.1 Lovgrundlag

Ifølge Lov om Trafikselskaber skal Midttrafik udarbejde en trafikplan mindst hvert fjerde år. Trafikplanen skal sætte rammen for, hvordan den kollektive trafik skal udvikles og skal som minimum indeholde et strategisk grundlag for rutenet og et budgetoverslag. Det strategiske grundlag skal indeholde et net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som de 18 kommuner og Region Midtjylland så vidt muligt har lagt sig fast på, og som de som udgangspunkt ikke ændrer. Det skal være med til at skabe et stabilt rutenet, hvor ansvaret mellem ejerne er sat i mere forudsigelige rammer. Trafikplanen skal desuden tage udgangspunkt i Trafikplan for den statslige jernbane.

2.1.2 Statens trafikplan

Staten driver flere jernbanestrækninger i Midttrafiks område. Med en minimumsfrekvens på timedrift i dagtimerne og totime-drift aften og weekend udgør banenettet en vigtig del af den kollektive trafik i Midttrafiks område. I arbejdet med at styrke det midtjyske hovednet tages der derfor afsæt i udkastet til statens trafikplan samt planerne fra Togfonden. De væsentligste og aftalte kommende ændringer i Midttrafiks område frem mod 2022 er:

- Midtjyske Jernbaners overtagelse af togdriften mellem Skjern og Holstebro i 2020
- Oprettelse af en ny station ved Gødstrup
- Direkte tog mellem Aarhus og Holstebro
- Udvidelse af betjeningen mellem Herning og Holstebro
- Hastighedsopgradering mellem Aarhus og Langå
- Reduktion af IC-togene mellem Struer og København til fire daglige dobbeltture
- Regionaltogsdrift, i stedet for intercitytogdrift, på strækningen mellem Vejle og Struer

Statens trafikplan indeholder også projekter, der har et længere tidsperspektiv, hvoraf de væsentligste er:

- Hastighedsopgradering mellem Fredericia og Aarhus
- Elektrificering på strækningen mellem Fredericia, Aarhus og Hobro
- Tilstræbt halvtimesdrift mellem de større byer i Østjylland
- Kapacitetsudvidelse af Aarhus H
- Ekstra, direkte lyntog mellem Aarhus og København (kun med stop i Odense)

Endeligt indeholder statens trafikplan også visioner for følgende projekter i Midttrafik område:

- Undersøgelse af mulig ny banestrækning mellem Aarhus, Galten og Silkeborg
- Udvidelse af kapaciteten mellem Herning og Holstebro

Midttrafik vil i den kommende planperiode fortsat have fokus på at tilpasse busdriften til togdriften. Kunderne skal fortsat tilbydes et sammenhængende og effektivt net med gode skiftemuligheder mellem transportformerne.

2.2 Formål

Det midtjyske hovednet skal først og fremmest styrke mobiliteten i Midttrafiks område. Mobilitet er en grundlæggende faktor for, at borgerne kan få deres hverdagsliv til at hænge sammen; at de kan komme til og fra arbejde, uddannelse og fritidsaktiviteter. Mobilitet er helt centralt for at sikre trivsel blandt borgerne og for at sikre, at Midtjylland fortsat vil være en attraktiv region at bo, uddanne sig og drive virksomhed i. Kollektiv trafik er en vigtig del af mange borgers mobilitet, og som primær udbyder af kollektiv trafik i regionen er det Midttrafiks opgave at tilbyde produkter,

der kan imødekomme de stigende krav. Formålet med det midtjyske hovednet er derfor at indføre et stabilt net, bestående af tog, bus og letbane, der kan skabe sammenhængende mobilitet i hele Midttrafiks område.

Fastlæggelsen af et sådant hovednet har desuden andre fordele. Foruden at styrke mobilitet og sammenhæng kan nettet understøtte vækst og byudvikling. Dette kendes fra jernbanetrafikken, hvor den fastlåste infrastruktur giver potentielle virksomheder, borgere og udviklere en garanti for kollektiv trafikdrift i fremtiden, som en almindelig busrute ikke giver. Ved at fastlægge et stabilt og sammenhængende hovednet skabes et løfte om langsigtet kollektiv trafikbetjening, også på busruterne i hovednettet. Et hovednet kan dermed styrke udvikling og vækst i Midttrafiks område.

Jernbanestrækningerne udgør en vigtig del af den kollektive trafik, men der er samtidig områder, der ikke er togbetjent, og som dermed ikke har samme tilbud om stabil og højfrekvent kollektiv trafik. Ved at fastlægge et grundlæggende net af busruter i et hovednet er formålet at spejle banens stabilitet og pålidelighed og dermed at skabe et sammenhængende hovednet af tog, letbane og bus, som giver et mere ensartet serviceniveau i hele Midttrafiks område.

2.3 Serviceniveau

For at buslinjerne i hovednettet kan indgå på lige fod med banebetjeningen i et sammenhængende net, må frekvens og driftsdøgn harmoniseres. I udkastet til statens trafikplan anbefales det, at der som minimum tilbydes timedrift på alle togstrækninger i dagtimerne og som minimum halvtimedrift i dagtimerne for banestrækninger på Sjælland og i Østjylland. Argumentet er, at hvis der er mindre end én afgang i timen, vil det være vanskeligt at anvende toget til hverdagstransport. Faste arbejdstider er svære at forene med et tog, som kun kører hver anden time, da det er for ufleksibelt og medfører spildtid. Samme argument gør sig gældende i forhold til busbetjeningen på hovednettet.

Midttrafiks mål er derfor, at alle busruter i hovednettet som minimum opgraderes til basisbetjeningen på banenettet, dvs. time-

Hovednet i andre trafikskaber

I flere af landets øvrige trafikskaber, bl.a. hos NT og Movia, arbejdes der ligeledes med udformning af et strategisk hovednet og indførelse af højklassede kollektiv trafikprodukter som drivkraft for udvikling og vækst.

Hos NT er der udpeget et nordjysk hovednet, og trafikskabet er pt. i gang med et udrulle serviceudvidelserne gennem områdevis trafikplaner.

I Movia har man gode erfaringer med indførelse af særegne koncepter, bl.a. R-netkonceptet, der blev indført i forbindelse med Movias Trafikplan 2009. R-nettet er kendetegnet ved høj frekvens, høj rejsehastighed, direkte linjeføring og en højt prioriteret sammenhæng mellem transportformerne. R-nettet er et enkelt og sammenhængende, kollektivt trafiknet, der består af 12 buslinjer og tre lokalbaner i Movias område. R-ruterne betjener primært regionale rejsemål på tværs af kommunegrænser og er en vigtig del af den samlede, kollektive trafik på Sjælland. R-nettet forbinder, sammen med jernbanerne, byer med flere end 5.000 indbyggere og dækkede i 2016 ca. 55 % af alle passagerer (kilde: Movia og Region Sjælland: Trafikplan for Region Sjælland, 2016). R-ruterne i R-nettet standser ved alle stoppesteder, kører med faste minuttal hver halve time i dagtimerne på hverdage og timedrift aften og weekend og spejler således den enkelthed og stabilitet, der bl.a. kendes fra banetrafikken.

Indførelsen af R-nettet var en stor, passagermæssig succes. Fra 2009 til 2013 steg Movias samlede antal af påstigere med over 1,8 mio. passagerer, hvor størstedelen af væksten tilfaldt R-nettet. Passagertallet på regionens kollektive trafik steg i perioden med omkring 20 %, mens driftsniveauet var næsten uændret (kilde: Movia og Region Sjælland: Trafikplan for Region Sjælland, 2016). R-nettet blev gennemført ved at flytte kørsel fra ruter og afgange med få kunder til R-busruter, og der lå således ikke nogen yderligere investering i oprettelsen af nettet.

Serviceniveau for det midtjyske hovednet

Antal afgang pr. time

	Hverdage (kl. 6-19)	Hverdage, myldretid (kl. 7-9 & 14-17)	Hverdage, aften (kl. 19-23)	Weekend (kl. 9-23)
Minimumstandard	1	1	1/2	1/2
Ambition	1	2	1/2	1/2

Ill. 16.1: Skemaet viser minimumstandard og ambition for serviceniveauet på det midtjyske hovednet. Dette serviceniveau skal være medvirkende til, at der opnås en regelmæssig og stabil frekvens i hovednettet.

drift i dagtimerne på hverdage og totimedrift aften og weekend.

Derudover har Midttrafik en ambition om, at betjeningen på hovednettet udvides til halvtimedrift i myldretiden på hverdage. Dette er nødvendigt, hvis nettet skal være pendlerorienteret og tilgodese de store rejsestrømme til og fra arbejde og uddannelse.

Hvor geografi og passagergrundlag tillader det, ønsker Midttrafik desuden at arbejde mod en yderligere udvidelse af hovednettet, så der tilbydes halvtimedrift hele dagen på hverdage og timedrift aften og weekend. Dette svarer til betjeningen på de mere befærdede togstrækninger i Midt- og Østjylland og serviceniveauet for R-nettet i Movia. Der vil være store geografiske forskelle i forhold til, hvor en sådan udvidelse vil blive aktuel. Særligt i Østjylland, i Aarhusområdet, vil det være fordelagtigt at udvide til en højere frekvens.

Skemaet på forrige side illustrerer Midttrafiks minimumsstandard samt ambition for serviceniveauet på hovednettet. Af skemaet fremgår desuden det driftsdøgn, hvori der som minimum skal være kørsel på hovednettet. Driftsdøgnet angiver, hvornår der skal være ankomst og afgang fra regionshovedbyer. I den konkrete planlægning af hovednetsruterne kan der dog være lokale forhold, vigtige korrespondancer eller lignende, der resulterer i afvigelser ift. det fastlagte driftsdøgn.

Det er essentielt, at hovednettet planlægges med et højt serviceniveau, hvis forholdene for bl.a. studerende, arbejdstagere og arbejdsgivere skal understøttes. Ved at tilbyde en vis frekvens på hovednettet alle dage, aften og weekend vil nettet få den enkelthed og fleksibilitet, som i høj grad bliver efterspurgt af den kollektive trafiks kernekunder. Samtidig giver en høj frekvens også en bedre mulighed for, at nettet kan bruges til fritidsrejser.

I dag tilrettelægges den kollektive trafik hovedsagligt efter arbejds- og uddannelsespendling, der primært foregår i myldretiden, og som sammenlagt udgør 25 % af alle rejser i Midttrafiks område (kilde: DTU: TU-regionsrapport for Region Midtjylland, 2018). Transportvaneundersøgelsen viser imidlertid, at 39 % af alle rejser i Midttrafiks område er fritidsrejser (kilde: DTU: TU-regionsrapport for Region Midtjylland, 2018), og der findes derfor et stort potentiale i at udvide betjeningen, også uden for myldretiden. Begrænset adgang til kollektiv trafik uden for myldretiden,

hvor mange fritidsrejser foregår, kan desuden have stor indflydelse på den generelle benyttelse af kollektiv trafik. Hvis borgerne ikke kan få løst deres transportbehov uden for myldretiden, er der stor risiko for, at den kollektive trafik også fravælges på andre tidspunkter. Der er således et stort potentiale i at tilbyde en fast frekvens hele dagen, aften og weekend.

2.3.1 Serviceniveau for banebetjeningen

Banenettet er en del af den overordnede trafikbetjening og er dermed også en helt central del af det midtjyske hovednet. Det binder Midttrafiks område sammen internt, men også eksternt med øvrige landsdele. Udviklingen af banenettet og togtrafikken er derfor vigtig for udviklingen af den kollektive trafik.

Midttrafik har i forbindelse med høringen af den statslige trafikplan lagt vægt på, at en række projekter, der styrker banetrafikken, fastholdes og fremmes. Midttrafik har i sit høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane bl.a. fremhævet følgende:

- En ny banestrækning mellem Silkeborg, Galten og Aarhus vil i høj grad styrke den kollektive trafik på tværs af hele Midttrafiks område og øge den kollektive trafikandel i Aarhusområdet. Der er udarbejdet en forundersøgelse for projektet som led i aftalen om udmøntning af Togfonden DK.
- Pendlingen mellem byerne i det østjyske bybånd vokser. Mellem Horsens og Aarhus kommuner er arbejdspendlingen ifølge Danmarks Statistik eksempelvis vokset med 35 % fra 2008, så den udgør knap 7.000 pendlere i 2016. Mellem Viborg og Aarhus kommuner har væksten i samme periode været godt 40 %. Det er vigtigt for den samlede mobilitet og fremkommelighed i og omkring byområderne i Østjylland, at betjeningen på det statslige banenet udvikles, så den kan løfte en endnu større andel af trafikvæksten.
- Hastighedsopgraderinger på regionalbanerne i Midttrafiks område vil reducere togrejsetiden i mange rejserelationer både internt og i forbindelse med fjernrejser. Opgraderingerne ligger nu i Togfondens fase 2. Midttrafik finder det vigtig at fastholde opgraderingerne, så der kommer forbedringer af rejsetiderne i Midt- og Vestjylland.

Disse tiltag vil styrke banenettet, og dermed også det midtjyske hovednet.

2.4 Planlægningsprincipper

Hovednettet skal fremstå som en helhed, der kan være med til at understøtte vækst og bosætning i hele Midttrafiks område. Uden for de større byer skal det midtjyske hovednet give god adgang til arbejds- og uddannelsespladser, fritids- og kulturtilbud samt de større byers udbud af handel og service, herunder offentlig service. I de større byer er det bybusbetjeningen, der fortsat skal varetage de byinterne behov.

Hovednettet skal således danne rygraden i transporttilbuddet og være et net med en solid betjening, som den øvrige kollektive trafik kan bygges op om, og som Region Midtjylland og de 18 kommuner aftaler at forpligte sig til i hele planperioden.

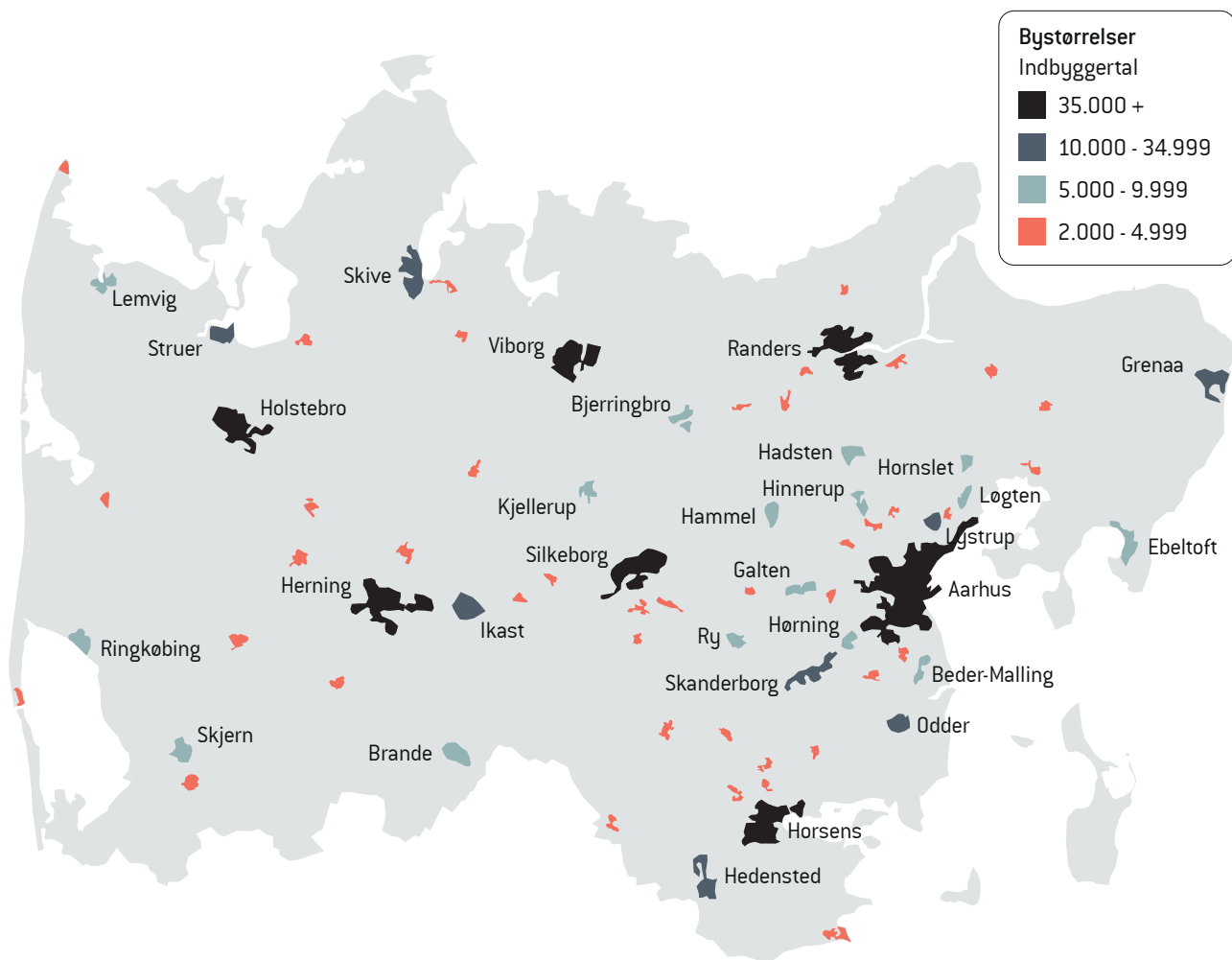
2.4.1 Hovednettets opbygning

Der er ca. 1,3 mio. indbyggere i Midttrafiks område, hvoraf omkring 70 % bor i en by med 2.000 eller flere indbyggere. Tal fra Transportvaneundersøgelsen og Danmarks Statistik viser, at alle bysamfund med flere end 2.000 indbyggere, med få undtagelser, er orienterede mod de syv største byer: Aarhus, Randers, Viborg, Holstebro, Herning, Silkeborg og Horsens. Disse byer betegnes

i trafikplanen som regionshovedbyer. Indbyggertallet i de syv største byer spænder fra ca. 36.000 i Holstebro til ca. 270.000 i Aarhus, og i 2017 var det samlede indbyggertal i de syv byer ca. 570.000 [kilde: Danmarks Statistik]. Kortet, illustration 18.1, viser bystørrelserne i Midttrafiks område.

Illustration 19.1 viser alle rejserelationer over 200 rejser pr. dag og synliggør, at de primære rejsestrømme, med få undtagelser, går mod regionshovedbyerne.

Udgangspunktet for det besluttede hovednet er derfor, at alle byer med flere end 2.000 indbyggere skal have en god og stabil hovednetsforbindelse til den regionshovedby, som de primære rejse- og pendlingsstrømme er orienteret imod. Yderligere skal naboregionshovedbyer være forbundet med en hovednetsforbindelse. Denne forbindelse kan bestå af en togrejse med skift undervejs, såfremt den samlede rejsetid er acceptabel. Hvor der ikke er en acceptabel, samlet rejsetid med tog, indsættes en busrute som en del af hovednettet. Regionshovedbyerne er vigtige drivere for den økonomiske udvikling, og det er derfor vigtigt, at der sikres gode forbindelser internt mellem dem.



Ill. 18.1: Kortet viser alle byer med flere end 2.000 indbyggere i Region Midtjylland.

Det midtjyske hovednet skal desuden skabe sammenhæng på tværs af regionsgrænser og binde Midttrafiks område sammen med den øvrige landsdel. Således er strækningerne Tørring-Vejle, Skive-Nykøbing Mors, Viborg-Aalestrup og Randers-Mariager udpegede hovednetsstrækninger. De tre sidstnævnte er også en del af hovednettet i NTs område. Hovednetsforbindelser, der krydser regionsgrænsen, skal afklares i samarbejde med nabo- trafiksekskaberne.

Hovednettets udstrækning ses på kortet på næste side.

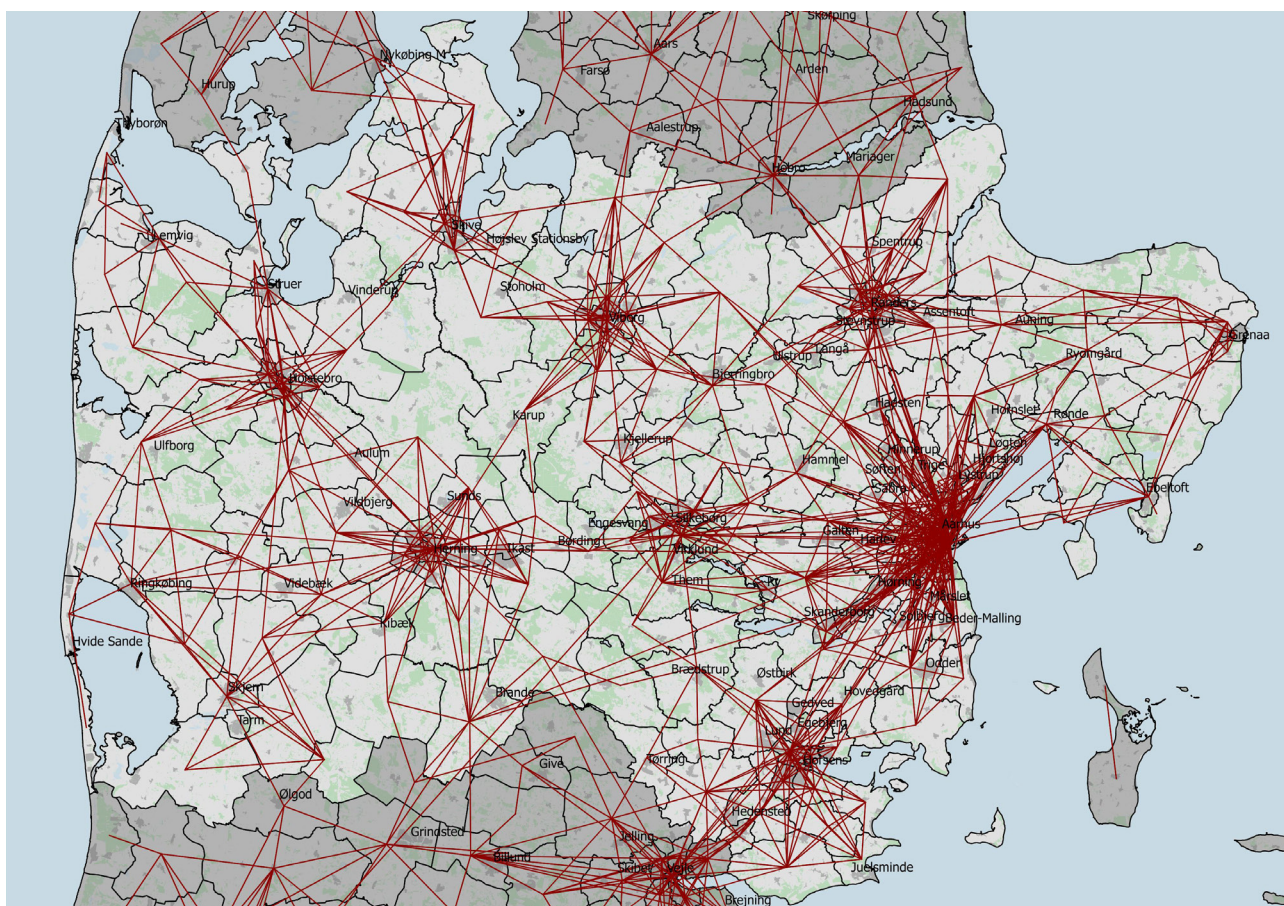
Ruterne på hovednettet planlægges ud fra en række principper (se illustrationerne på side 21), der skal sikre, at betjeningen bliver så ensartet som muligt. Der kan dog være lokale forhold eller konkrete bindinger, der gør, at alle principper ikke nødvendigvis kan imødekommes på alle strækninger.

2.4.2 Knudepunkter

Med fastlæggelsen af det midtjyske hovednet følger et behov for at sætte fokus på en række knudepunkter i nettet. Det er helt centralt, at der på hovednettet etableres en række knudepunk-

ter, hvorfra der sikres god korrespondance mellem forskellige busruter og andre transportformer, så det bliver så optimalt som muligt at foretage et skifte. Disse punkter skal ligeledes fungere som bindeled mellem hovednettet og områder udenfor hovednettet, hvor Flextrafik fx kan fungere som til- og frabringstrafik til kørslen i hovednettet. Det er vigtigt, at der i knudepunkterne er gode, fysiske faciliteter, der understøtter skift og en eventuel ventetid.

Kommunerne har ansvaret for de fysiske forhold ved stoppesteder og terminaler, herunder faciliteter og udformning, men Midttrafik ønsker i højere grad at hjælpe kommunerne i dette arbejde. Midttrafik vil derfor opdatere den nuværende stoppestedsmannual for derigennem at skabe fælles rammer og opstille minimumsforudsætninger for udformning af stoppestederne og de knudepunkter, der skal fungere som bindeled i den kollektive trafik og mellem forskellige transportformer.

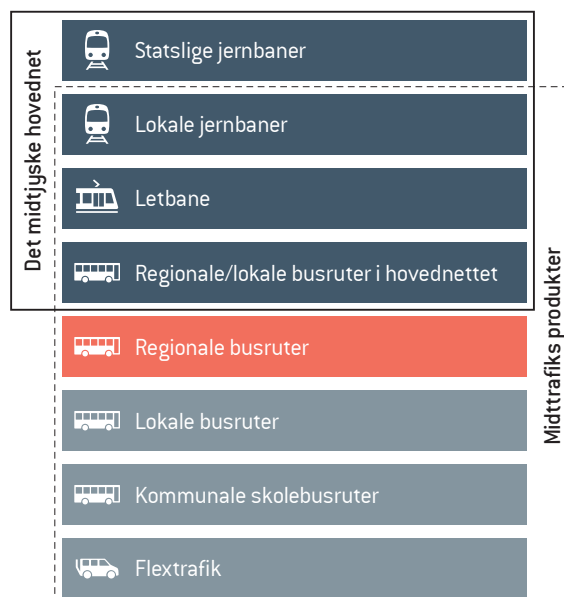


III. 19.1: Kortet viser alle rejserelationer med mere end 200 rejser pr. dag i Midtjylland (kilde: Geodatastyrelsen, Transportvaneundersøgelsen, Transport DTU, 2016).

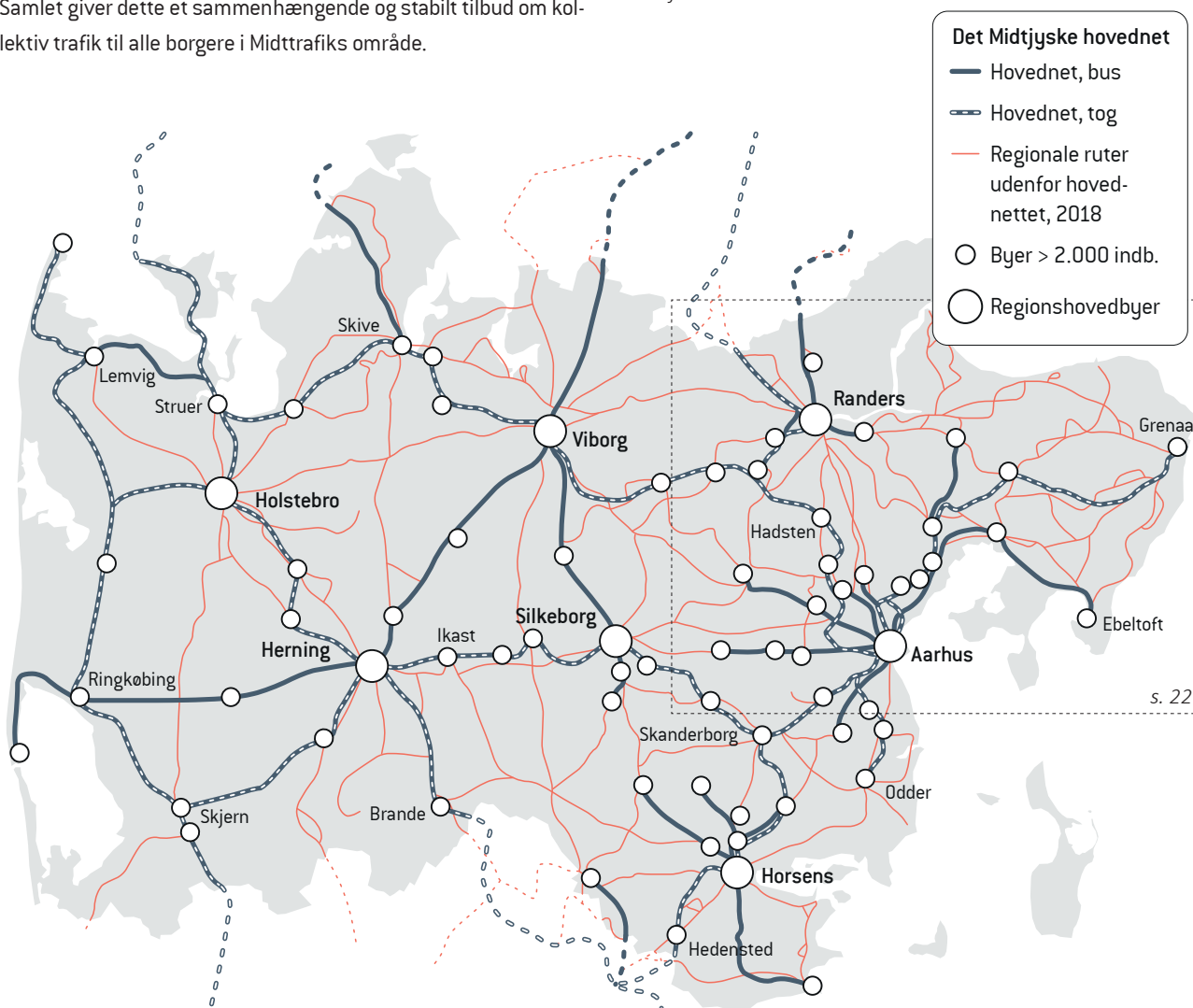
2.4.3 Sammenhæng med den øvrige kollektive trafik

Det midtjyske hovednet udgør grundstammen i den kollektive trafik. Hovednetsstrækningerne betjenes af tog, letbane og de største, regionale og lokale busruter, og kørslen på hovednettet udgør ca. 17 % af den samlede kørsel i Midttrafiks område (ekskl. kørsel i Aarhus Kommune og bybus i de seks bybusbyer). En analyse af hovednettes dækningsgrad viser, at hovednettet og bybusnettene tilsammen dækker 79 % af befolkningen i Midttrafiks område indenfor 2.000 m og 65 % af befolkningen indenfor 600 m.

Der findes en lang række strækninger og ruter, der ikke vil få frekvens som i hovednettet, men som fortsat skal udføres, heriblandt en række regionale og lokale busruter, der løser vigtige lokale transportbehov, fx til skole, uddannelse og servicefaciliteter, og desuden fungerer som tilbringerruter til hovednettet. Herudover har flere kommuner selv ansvaret for planlægningen af kommunale skolebusruter. Endeligt findes der i Midttrafik tre fleksible og behovsstyrede kørselstilbud: Flextur, Flexbus og Plustur. Disse tilbud spiller en vigtig rolle i at sikre mobilitet i de områder, hvor der ikke er passagergrundlag for ordinær busdrift. Samlet giver dette et sammenhængende og stabilt tilbud om kollektiv trafik til alle borgere i Midttrafiks område.



Ill. 20.1: Illustrationen viser kollektive transportprodukter i Midttrafiks område. Midttrafiks del af det midtjyske hovednet binder de statslige jernbaner sammen med lokale busruter. Hovednettet samt regionale ruter udenfor hovednettet er illustreret på kortet nedenfor.

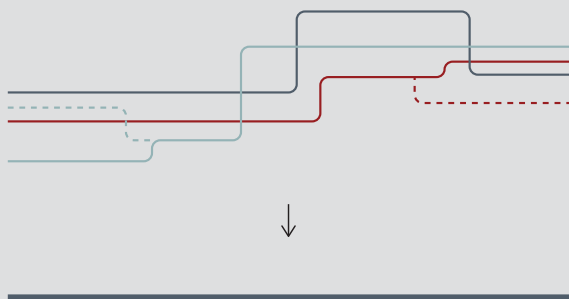


Ill. 20.2: Det midtjyske hovednet dækker alle byer med flere end 2.000 indbyggere og sikrer god forbindelse til og mellem regionshovedbyerne. Den sorte ramme omkring Djursland refererer til kortet for trafikplanen for Djursland på side 22.

Planlægningsprincipper for ruter på hovednettet

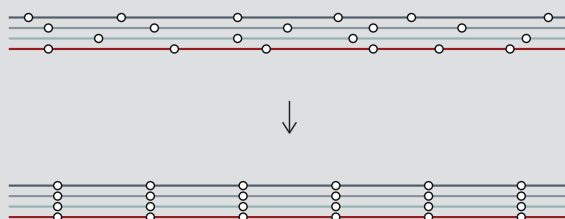
Enkel og direkte linjeføring

På hovednettet skal parallelle linjer og rutevarianter som udgangspunkt undgås. I stedet prioriteres færre linjer med højere frekvens.



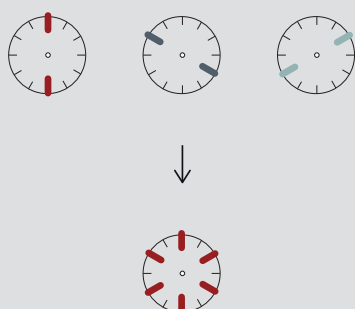
Entydigt stopmønster

Driften på hovednettet skal være så enkel og regulær som muligt. Derfor stræbes der efter et entydigt stopmønster på ruterne.



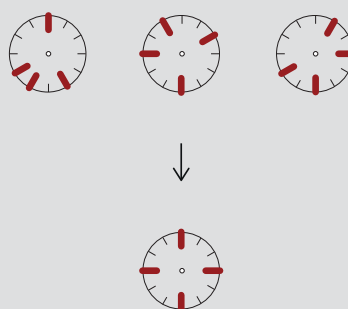
Koncentrér ressourcerne

På hovednettet skal ressourcerne koncentreres de steder, hvor der er det største transportbehov. Som udgangspunkt prioriteres der færre linjer med højere frekvens frem for flere linjer med en lavere frekvens.



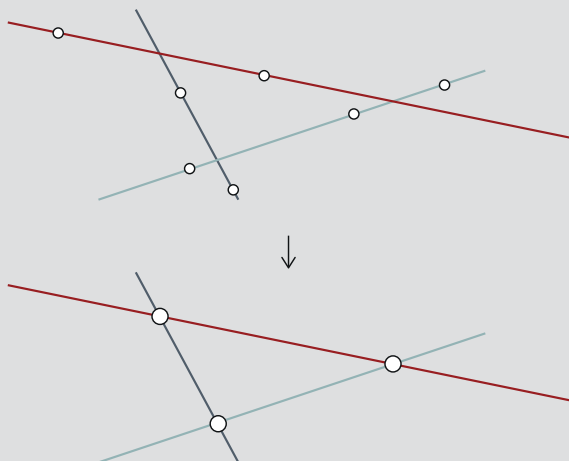
Faste minuttal

Som udgangspunkt skal hovednetsruter have faste minuttal, så tilbuddet bliver så enkelt som muligt, og så det bliver let at skifte mellem forskellige transportformer.



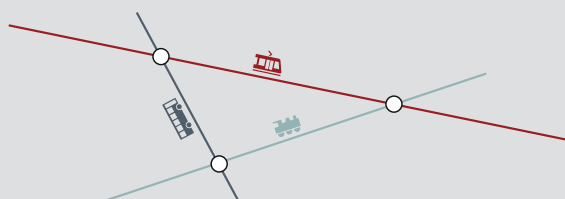
Knudepunkter

På hovednettet skal skift mellem linjer og forskellige transportformer så vidt muligt foregå i hertil indrettede knudepunkter, der med gode faciliteter understøtter et skifte.



Koordinering

Bus, tog og letbane i hovednettet skal koordineres, så der sikres korrespondance mellem produkterne i de udpegede knudepunkter.



2.5 Mål i trafikplanperioden

I løbet af trafikplanperioden er det Midttrafiks ambition at gennemgå hovednettet med henblik på at opgradere de udpegede strækninger til den ønskede standard. Midttrafik ønsker at udrulle ændringerne løbende gennem områdevisse trafikplaner, i stedet for gennem en rutevis implementering. Områdevisse trafikplaner gør det muligt at tænke lokale og regionale ressourcer sammen for at optimere den samlede betjening. Her vil Region Midtjyllands varslede besparelser være en væsentlig forudsætning, som må indarbejdes i planerne. Større justeringer, bl.a. i arbejdsdelingen mellem Region Midtjylland og de 18 kommuner, kræver et større planlægningsarbejde, som det fx var tilfældet med trafikplanarbejdet for Djursland. Trafikplanarbejdet for Djursland viste desuden, at lokale ambitioner for serviceniveau og hovednettets udstrækning kan føre til udvidelser, der ligger over de opstillede kriterier for hovednettet i denne trafikplan. Dette kan ligeledes være tilfældet andre steder i Midttrafiks område.

Den videre proces for implementering af hovednettet vil blive afklaret i samarbejde med bestillerne.

I arbejdet med at udvide betjeningen på hovednettet yderligere vil Midttrafik i første omgang prioritere myldretidsbetjening og først derefter arbejde mod en øget betjening aften og weekend.

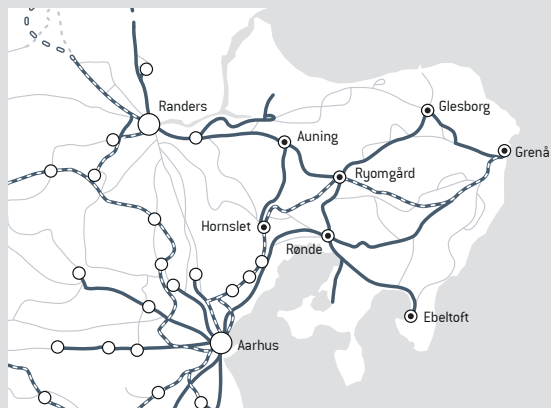
2.5.1 Udvidelse af hovednettet

Hovednettet bygges op efter principperne om, at alle byer med flere end 2.000 indbyggere skal have en hovednetsforbindelse til den regionshovedby, de er orienteret imod, og at der skal være hovednetsforbindelse internt mellem naboregionshovedbyerne. Dette efterlader imidlertid nogle huller i nettet, og disse huller ønsker Midttrafik at minimere. Hovednettets udstrækning ønskes derfor udvidet, der hvor det ud fra en trafikfaglig vurdering giver bedst mening. Der kan eksempelvis være byer med færre end 2.000 indbyggere, som på anden måde kvalificerer sig til hovednetsbetjening, fx ved at have et højt passagergrundlag eller hvis den pågældende by indgår i en klynge af flere små bysamfund, der tilsammen har et tilstrækkeligt stort indbyggertal. Ligeledes kan bestillerens konkrete ønsker føre til udvidelse af hovednettet. Hovednettet kan da udvides ved at opgradere de pågældende strækninger til serviceniveauet for hovednettet og give betjeningsgaranti for driften.

I trafikplanperioden forventer Midttrafik at indgå i lokale trafikplanprojekter, hvor det vil blive muligt at afdække, om flere strækninger bør opgraderes til hovednetsbetjening.

Trafikplan for Djursland

Midttrafik, Region Midtjylland og Djurslandskommunerne har udarbejdet et udkast til en ny kollektiv trafikplan for Djursland. Ud over at tilpasse busruterne til Letbanen har der været fokus på at differentiere kørslen i forhold til det faktiske behov og at skabe gode forbindelser mellem de knudepunkter, som blev defineret i Djurs Mobilitetsstrategi. Det har betydet, at der er udpeget hovednetsstrækninger, der hvor transportbehovene er størst – tilmed et udvidet hovednet, som dækker mere, end hvad der i første omgang blev defineret på baggrund af den fastlagte minimumsstandard og uden større meromkostninger i drift. På baggrund af kommunens eget ambitionsniveau ønskede Syddjurs Kommune fx selv at investere i hovednettet med en bedre forbindelse mellem Rønde og Knebel. At det har kunnet lykkes, skyldes bl.a., at der i forslaget er arbejdet med nye løsninger på transportbehovene. Det indebærer bl.a. ændringer for lokalruter, nye tilbringerruter til knudepunkterne i hovednettet, nye uddannelsesruter og indsættelse af Flexbusture på afgang med få kunder. Derudover har kommunerne selv været med til at udpege de knudepunkter, som har en særlig strategisk betydning for Djursland ift. at kunne kombinere forskellige transportformer, herunder sammenhængen i og med den kollektive trafik.



Ill. 22.1: På kortet ses det foreslåede hovednet på Djursland. Sammenlignes kortet med kortet på side 20, er det tydeligt, hvordan der gennem trafikplanen er opnået yderligere udvidelser af hovednettet.

2.6 Budgetoverslag

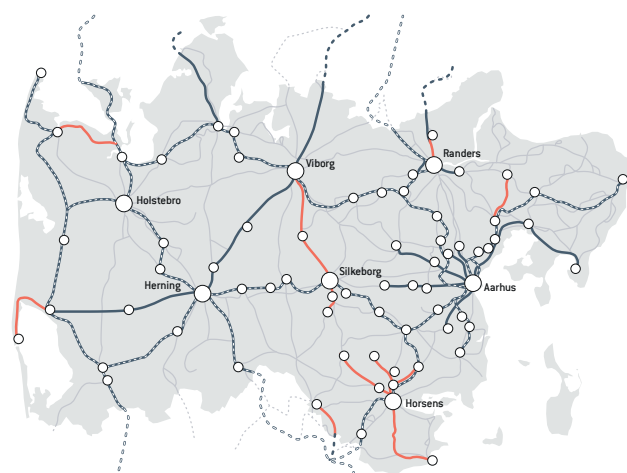
I forbindelse med seneste lovændring af Lov om Trafikselskaber er det blevet et krav, at der udarbejdes et budgetoverslag for det strategiske net. Formålet med dette er at gøre det mere enkelt og gennemskueligt for de 18 kommuner og Region Midtjylland at tilrettelægge den kollektive trafik og den dertilhørende økonomi. Hermed bliver det ligeledes muligt at minimere den usikkerhed, der traditionelt set er forbundet med busdrift, hvor busruter ned- eller omlægges med kort varsel.

Budgetoverslaget nedenfor viser Midttrafiks estimat for udvidelse af driften på hovednettet til hhv. minimumsbetjening og det mere langsigtede ambitionsniveau. Budgetoverslaget tager kun højde for udvidelse af busdriften på hovednettet, og der indgår således ikke økonomi til øget togdrift. Overslaget er baseret på en gennemgang af, hvor meget der pr. oktober 2018 mangler, for at de enkelte strækninger opfylder det ønskede serviceniveau på side 16. På alle strækninger i hovednettet er "huller" i forhold til frekvensmål og driftsdøgn således kortlagt. Omkostningen for udvidelsen til minimumsniveau er beregnet ud fra den variable driftsomkostning, da eksisterende materiel kan bruges til at dække hullerne, som primært ligger mellem myldretiderne samt aften/weekend. For opgradering til halvtimesdrift i myldretid er der derimod regnet med en gennemsnitspris for at afspejle, at udvidelsen nogle steder vil kræve flere driftsbusser. Budgettet er således et overslag, og de faktiske omkostninger kan først fastlægges ved den endelige køreplanlægning.

Illustration 23.1 viser, hvilke ruter der skal opgraderes for at opfylde minimumsstandarden på hovednettet. De hovednetsruter, der ikke er markeret med rød på kortet, opfylder allerede minimumsstandarden for serviceniveau på hovednettet i dag, og her skal betjeningsomfanget således fastholdes.

Serviceudvidelserne på hovednettet skal hovedsageligt finansieres ved en omprioritering af ressourcerne til kollektiv trafik. Der hvor de største rejsestrømme i Midttrafiks område er, prioriteres ressourcerne i hovednetsstrækninger. Er der modsat små eller sporadiske rejsestrømme, prioriteres andre og evt. mere behovs-styrede kørselsordninger. Det er også muligt for kommunerne selv at investere i yderligere udvidelser af hovednettet, som det fx var tilfældet i forslaget for Trafikplan for Djursland.

Midttrafik forventer, at udvidelserne på hovednettet gradvist vil blive implementeret via områdevis trafikplaner. Det muliggør en helhedsorienteret planlægning og prioritering af ressourcerne.



Ill. 23.1: Kortet viser, hvilke hovednetsstrækninger der i trafikplanperioden skal opgraderes. De strækninger, der ikke er markeret med rød, opfylder allerede serviceniveauet i dag. Hovednetsruter, der overskrider regionsgrænsen, skal afklares i samarbejde med nabotrafikselskaberne.

Budgetoverslag

Tilskudsbehov (mio. kr.)	Brutto	35 % selvfinansiering	50 % selvfinansiering
Minimumstandard	3,8	2,5	1,9
Tillæg for myldretidsbetjening	5,7	3,7	2,8
I alt/ambitionsniveau:	9,5	6,2	4,7

Ill. 23.2: Budgetoverslaget viser tilskudsbehovet ved implementering af minimumsstandarden og ambitionsniveauet på hovednettet i hhv. bruttotilskud samt tilskudsbehov ved 35 % og 50 % selvfinansiering.



EI EXTRA FIK

MINDRE BYER OG LANDDISTRIKTER

Der skal være et tilbud om transport til alle borgere, uanset om de bor i store eller små byer eller på landet. Udfordringerne er vidt forskellige på tværs af Midttrafiks område. Det er derfor nødvendigt at differentiere i de produkter, der tilbydes, så de passer til aktuelle behov og lokale ambitioner. Samtidig er det vigtigt, at der sikres en fornuftig ressourceudnyttelse, både af hensyn til økonomi og miljø.

3.1. Baggrund

Udenfor de større byer er der særlige udfordringer forbundet med at drive kollektiv trafik, og intet peger på, at disse udfordringer vil blive mindre i de kommende år. Det er særligt udvikling i demografi og et øget bilejerskab, der gør det vanskeligt at opretholde en attraktiv og brugbar kollektiv trafikbetjening i landdistrikterne. I trafikplanperioden vil Midttrafik derfor have et særligt fokus på kollektiv trafik i mindre byer og landdistrikter og på, hvordan tilbuddene tilpasses og udvikles netop her.

De demografiske fremskrivninger i afsnit 1.2.3 peger på en fortsat affolkning af landdistrikterne, særligt af de unge, som er den kollektive trafiks største kundegruppe. Det betyder, at efterspørgslen på kollektiv trafik falder, og at der fremover vil være endnu flere områder, hvor almindelige rutebusser med faste køreplaner vil betyde mange afgangene med ganske få eller ingen kunder.

Gennem de senere år har mange borgere oplevet, at den ordinære kollektive trafik gradvist er blevet reduceret, så den man-

ge steder i dag næsten udelukkende består af skolebuskørsel. Eksempelvis er det samlede antal køreplantimer på lokalruter og kommunale skolebusruter fra 2011-2017 faldet med 16 % i Ikast-Brandø Kommune og 21 % i Syddjurs Kommune.

Skoleruter er tilpasset de enkelte skoleelevers behov og har som regel kun få, daglige afgangene. Det betyder, at ruterne ikke kan dække borgernes transportbehov til fx indkøb, besøg eller fritidsinteresser, hvilket harmonerer dårligt med mange kommuners ønske om at udvikle og fastholde bosætning i landdistrikterne.

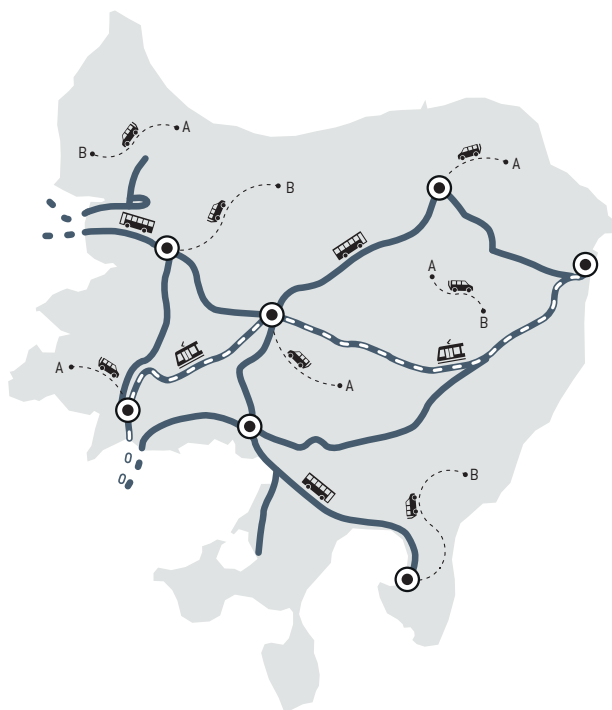
Efterhånden som antallet af kunder i landdistrikterne bliver mindre, efterspørger kommunerne og regionen i stigende grad et tilbud, der økonomisk og miljømæssigt kan være et bedre alternativ til traditionel buskørsel. Midttrafik tilbyder i dag tre fleksible og behovsstyrede kørselsordninger under Flextrafik. Der er fortsat behov for at udbrede og udvikle disse tilbud, så de i højere grad kan imødekomme kundernes og bestillerens behov, særligt i mindre byer og landdistrikter.

3.2 Formål

I denne trafikplan sættes der fokus på mindre byer og landdistrikter. Formålet er at gøre op med den gradvise afvikling af kollektiv trafik til fordel for en mere bevidst prioritering af ressourcerne i disse områder. Skal afviklingen af den kollektive trafik vendes, er det nødvendigt at omprioritere ressourcerne og gentænke den måde, hvorpå de forskellige områder betjenes.

Når det midtjyske hovednet implementeres, vil det fungere som en stærk ryggrad i den kollektive trafik. Hovednettet vil styrke tilbuddet om kollektiv trafik der, hvor de største rejsestrømme er, og ressourcerne i bustrafikken vil blive fokuseret der, hvor der er flest, der rejser. Dette vil forbedre mobiliteten for de borgere, der bor langs hovednettet og give dem en garanti om stabil kollektiv trafik.

Hovednettet forbinder de større byer og betjener samtidig mindre byer og landdistrikter undervejs. Der er også områder i Midttrafik's område, der ikke direkte har hovednetsbetjening. Et vigtigt mål for planlægningen af den kollektiv trafik i mindre byer og landdistrikter er derfor at gentænke det kollektive trafiknet, så hovednettets ressourcer udnyttes bedst muligt, og så det sikres, at flest muligt får adgang til hovednettets forbedrede mobilitet. De områder, der ikke har hovednetsbetjening, skal tilbydes opkobling til nettet, enten ved en koordinering med den øvrige kollektive trafik eller vha. Midttrafik's tilbud om Flextrafik.



Ill. 26.1: Illustrationen viser, hvordan Plustur kan bringe kunderne hhv. til og fra knudepunkter på det midtjyske hovednet (her vist på Djursland), og hvordan Flextur modsat fungerer som kørsel fra A til B uafhængigt af den ordinære, kollektive trafik.

3.3 Kollektiv trafik i landdistrikterne

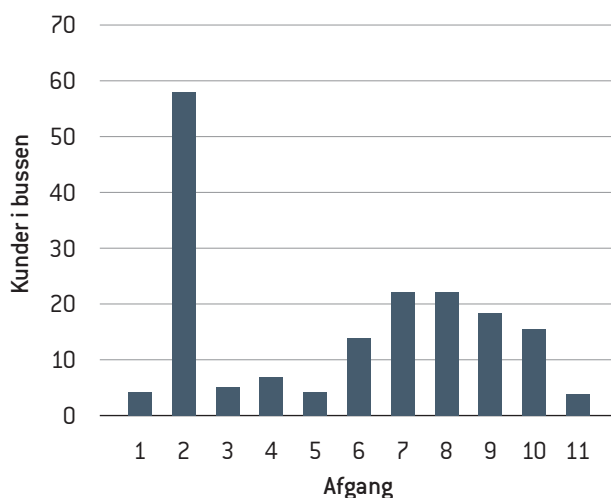
Den kollektive trafikbetjening i mindre byer og landdistrikter består i dag, og vil også i den kommende planperiode bestå, af fast buskørsel kombineret med et tilbud om Flextrafik, der hvor der ikke er basis for ordinære busruter. Herudover ses der i disse områder en stigende interesse for andre mobilitetsprodukter - produkter, som ikke nødvendigvis administreres af Midttrafik, men som Midttrafik's egne kørselstilbud ønskes koordineret med.

3.3.1 Fast buskørsel

I landdistrikterne vil der fortsat være rejsestrømme, hvor det vil være økonomisk og miljømæssigt fornuftigt at tilbyde kollektiv trafik med større busser og faste køreplaner, fx ved transport af skoleelever og uddannelsessøgende. Særligt om morgenen og eftermiddagen på skoledage er der et stort transportbehov i landdistrikterne. Dette er eksemplificeret i illustration 26.2, der viser den maksimale belastning på rute 26 mellem Holstebro og Skjern. Her er det tydeligt, at den faste buskørsel løser et vigtigt, lokalt transportbehov.

Den faste buskørsel i landdistrikterne kan ligeledes fungere som tilbringertrafik til det midtjyske hovednet, og her er det vigtigt, at ruterne er indbyrdes koordinerede, så kørslen hænger sammen.

I trafikplanperioden vil Midttrafik tilbyde de kørselstilbud, der eksisterer i dag, og vejlede de enkelte kommuner i, hvilket eller hvilke tilbud der med fordel kan bruges i mindre byer og landdistrikter ud fra kommunernes individuelle behov og ønsker til serviceniveau.



Ill. 26.2: Tabellen viser den maksimale belastning i et gennemsnit over skoledage (13. august - 12. oktober 2018) på rute 26 mellem Holstebro og Skjern. Som det ses, svinger belastningen meget over dagen.

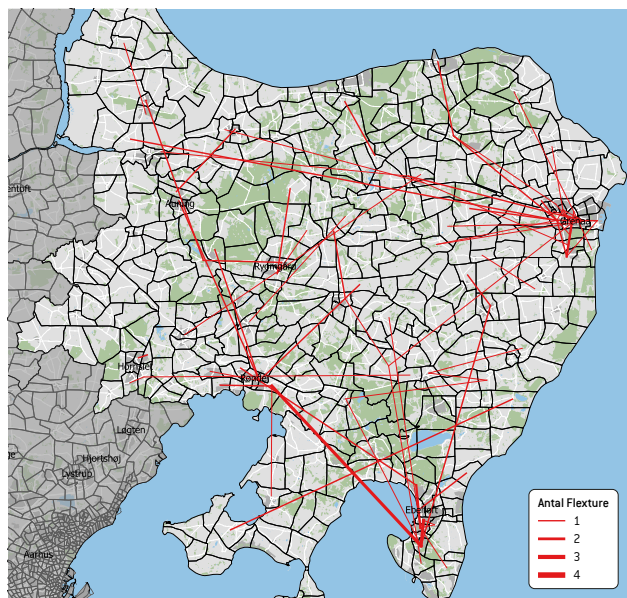
3.3.2 Flextrafik

Midttrafik har i dag tre, fleksible og behovsstyrede kørselstilbud: Flextur, Flexbus og Plustur. Disse tilbud er særligt velegnede på strækninger eller tidspunkter, hvor der ikke er basis for almindelig fast rutekørsel med bus. Principperne for de tre Flextrafiktilbud er beskrevet på næste side.

Fælles for de tre Flextrafiktilbud er, at turene kun køres, hvis de bestilles, og at kørslen udføres i mindre køretøjer, taxi eller liftbus, der i forvejen administreres af Midttrafik. Tilbuddene er indbyrdes koordinerede med hinanden og med andre kørsler, såsom patientbefordring og handicapkørsel, ligesom der kan være flere kunder med på en tur. Dette betyder, at der opnås en god udnyttelse af den samlede vognpark, og at kørselsomkostningerne tilpasses de reelle behov.

Der er dog en række forskelle på produkterne, herunder bestilling, betaling og pris, som kan gøre det vanskeligt for kunderne at forstå de forskellige tilbud. Der er således fortsat behov for at videreudvikle de tre Flextrafikprodukter, og Midttrafik vil bl.a. arbejde mod en ensartning af bestilling- og betalingsmetode, så kunderne fremadrettet vil have lettere ved at forstå og tilgå Midttrafiks Flextrafikprodukter digitalt.

I 2017 udførtes der i alt ca. 13.200 Flexbusture og ca. 143.700 Flexiture i Midttrafiks område.



Ill. 27.1: Illustrationen viser et eksempel på, hvordan Flexitur supplerer den ordinære kollektive trafik på én gennemsnitlig hverdag (10. oktober 2018) på Djursland. Der er foretaget i alt 108 Flexiture den pågældende dag.

Behovsstyrede kørselsordninger i Midttrafik

Flextur

Flextur er Midttrafiks tilbud om kørsel fra kantsten til kantsten i tidsrummet 6.00-24.00 alle dage (undtagen 24. og 31. dec.). Flextur tilbydes i hele Midttrafiks område, men er tilpasset de enkelte kommuners ønsker til serviceniveau, fx ift. egenbetaling (4, 7 eller 14 kr./km) og betjeningstidsrum. Den enkelte kommune kan desuden sætte geografiske begrænsninger, så Flextur ikke konkurrerer med anden kollektiv trafik eller taxikørsel. Flextur kan bestilles via app, online eller telefonisk.

I trafikplanperioden ventes efterspørgslen på Flextur at stige. Dette har været tendensen siden lanceringen i 2009, og siden 2010 er antallet af ture tidoblet.

Flexbus

Flexbus er et tilbud om busbetjening på strækninger og tidspunkter, hvor bussen sjældent bruges, og hvor fast rutekørsel betyder afgange med få eller ingen kunder. Flexbus kan både bruges som erstatning for ordinære busafgange og som supplement hertil, hvilket vil være en serviceudvidelse af den pågældende køreplan. Med Flexbus tilbydes kørsel efter en fast køreplan og på en fast strækning, men kørslen udføres kun, hvis den bestilles. Flexbus kan i dag kun bestilles på telefon (forventet på Rejseplanen fra 2019), og i modsætning til Flextur køres Flexbus til almindelige kollektive trafiktakster.

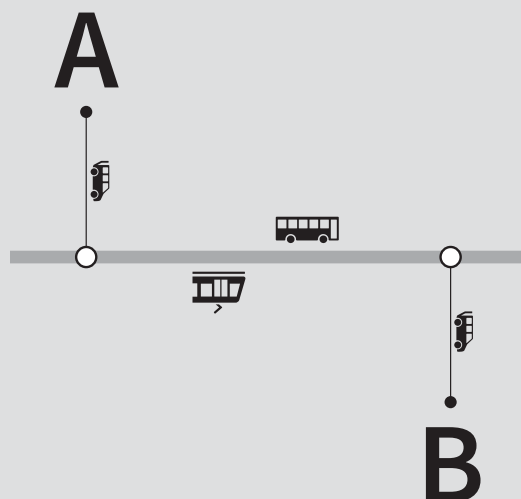
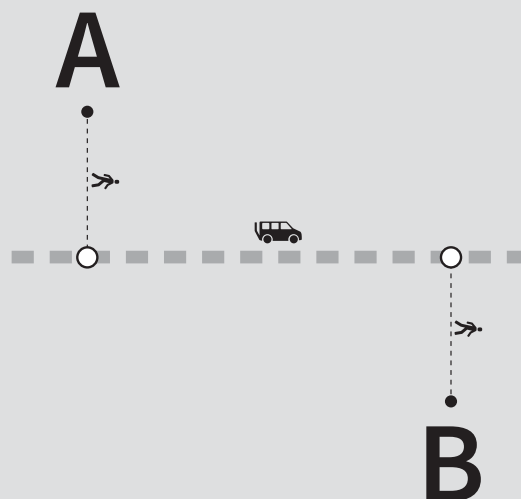
Flexbus blev introduceret i 2017 og er hurtigt blevet et udbredt produkt i Midttrafiks område. I 2017 var der i alt 45 strækninger, der var berørt af Flexbus; enten rene Flexbusruter eller ruter med Flexbusture som supplement til den ordinære køreplan. I trafikplanperioden forventes udbredelsen af Flexbus at stige kraftigt.

Plustur

Plustur er et tilbud om kørsel mellem en adresse og et knudepunkt på det midtjyske hovednet. Borgeren får et tilbud om én sammenhængende rejse fra A til B, hvor Plusturen kan udgøre den første og/eller sidste del af rejsen. Særligt borgere i landdistrikterne vil opleve, at dette vil lette adgangen til den kollektive trafik på hovednettet.

Plustur kan kun bestilles gennem Rejseplanen, og prisen er pt. 20 kr./person, hvilket svarer til en 2-zoners voksenkontantbillet.

Plustur er Midttrafiks seneste tilbud om behovsstyret kørsel. Det første pilotforsøg blev igangsat i Lemvig Kommune i efteråret 2018. I løbet af planperioden vil produktet blive evalueret og herefter evt. tilbudt de øvrige, midtjyske kommuner.



Eksempler på anvendelse af Midttrafiks Flextrafik

Flextur i Ringkøbing-Skjern Kommune

I 2012 gennemgik Ringkøbing-Skjern Kommune deres kollektive trafik og opsatte nye servicemål herfor. Målet med projektet var at effektivisere den kommunale skolebuskørsel og at styrke lokalruterne, så de bedre kunne udgøre et reelt tilbud om kollektiv trafik. Yderligere ønskede kommunen at nedsætte egenbetalingen på Flextur, dels for at kompensere for nedlagt kørsel og dels for at skabe et bedre tilbud om transport til alle. Målene for planlægningen var:

- At få færre busser med flere køreplantimer og hermed få bedre priser ved licitation
- At hver bus på de lokale ruter skulle køre mindst 1.000 køreplantimer pr. år
- At undgå parallelkørsel
- At ensarte tilbuddet og antallet af ture på lokalruterne til to kørsler om morgenen og tre/fire kørsler om eftermiddagen
- At tilbyde Flextur til nedsat pris
- At få uddannelsessteder, folkeskoler og friskoler til at tilpasse ringetider i forhold til køreplanerne

I samarbejde med skoler og uddannelsesinstitutioner blev ringetider ændret og kørslen omlagt. Resultatet blev, at antallet af kommunale skoleruter blev reduceret fra 20 til 14 ruter, der blev oprettet en ny lokalrute, og seks kontraktbusser kunne spares væk. Køreplantimetallet på de kommunale skoleruter faldt, men der skete en tilsvarende stigning på lokalruterne.

En del af de besparelser, der blev fundet ved effektivisering af skolekørslen, blev anvendt til nedsat egenbetaling på Flextur, gratis internet i alle busser samt forbedringer af stoppesteder.

Flexbus i Randers Kommune

Randers Kommune og Midttrafik har i perioden 1. april – 30. september 2018 gennemført et forsøg med Flexbus. I forsøget blev der indsat en række Flexbusture om aftenen og i weekenden på to ruter, dels som erstatning for dårligt benyttede afgang og dels som en serviceudvidelse, hvor nye Flexbusture blev indsat som supplement til den ordinære køreplan.

På rute 230 mellem Fårup og Randers blev der indsat nye Flexbusture som supplement til busbetjeningen, og på rute 237 mellem Hadsund og Randers blev tre ordinære busafgange om søndagen erstattet af otte Flexbusafgange. Derudover

blev der indsat Flexbusture om aftenen fra mandag til lørdag.

I forsøgsperioden blev der foretaget i alt 182 rejser på rute 230 og 495 rejser på rute 237. Rejserne blev i overvejende grad foretaget på søn- og helligdage.

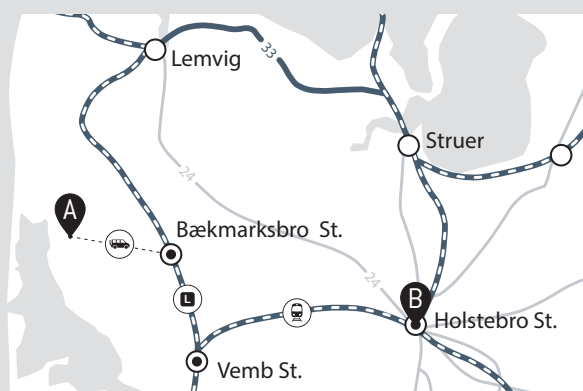
Forsøget var nogenlunde udgiftsneutralt for Randers Kommune, og resultatet var dermed en udvidelse af det samlede antal afgang på begge ruter indenfor den samme økonomiske ramme.

Plustur i Lemvig Kommune

I Lemvig Kommune er Plustur bygget op omkring knudepunkter på tre eksisterende større trafikforbindelser; Lemvigbanen mellem Thyborøn og Vemb, rute 24 mellem Lemvig og Holstebro samt rute 33 mellem Lemvig og Struer.

Borgere, som ønsker at foretage en rejse, og som bor mere end 1 km væk fra en af disse tre strækninger, vil ved en søgning på Rejseplanen få tilbudt en Plustur mellem adressen og det nærmeste knudepunkt, hvor der skal skiftes mellem Plusturen og den faste kørsel med kollektiv trafik.

Med Plusturskonceptet øges vigtigheden af de ventefaciliteter, der findes i knudepunkterne. Ved tilrettelæggelsen af tilbuddet i Lemvig Kommune er der blevet foretaget en vurdering af de enkelte knudepunkter for at sikre, at der findes gode faciliteter, der minimerer generne ved en eventuel ventetid. Dette har medført, at en række knudepunkter er blevet opgraderet.



Ill. 28.1: Illustrationen viser et eksempel på en samlet rejse fra A til B, hvor Plustur fungerer som tilbringer til et knudepunkt på hovednettet i Lemvig Kommune.

3.4 Andre transporttilbud i landdistrikterne

I erkendelse af, at traditionel kollektiv trafik har nogle begrænsninger og ikke kan løse alle transportbehov i tyndtbefolkede områder, ses der en stigende interesse hos kunder og bestillere for også at implementere andre mobilitetsprodukter, fx samkørselsordninger og deleøkonomiske transportmidler.

3.4.1 Samkørsel

Samkørsel er ikke et nyt fænomen. Traditionelt set har samkørsel eksisteret som fx kollegakørsel eller familiekørsel, og den dag i dag foregår der stadig en stor del uformel samkørsel i mindre byer og på landet. Denne type samkørsel koordineres typisk i lokalt regi og foregår oftest mellem personer, der kender hinanden privat. Særligt unge benytter ofte sociale medier til at koordinere denne type kørsel.

Samkørselstjenester, som fx GoMore, tilbyder en organiseret form for samkørsel, hvor private bilister medtager andre rejsende, som de ikke nødvendigvis har nogen personlig relation til, mod deling af kørselsudgifterne. Erfaringer fra GoMore viser dog, at denne type samkørsel i dag primært sker mellem landets store byer og i mindre omfang på korte ture internt i byerne eller i landdistrikterne.

Ifølge Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden udgør organiseret samkørsel gennem GoMore mindre end 1/100 % af den samlede transport. I samme rapport fremgår det, at andelen af kollegasamkørsel er faldet fra 5 % af den samlede persontransport i bil i 2006 til 3 % i 2016 (kilde: Ekspertgruppen, Mobilitet for Fremtiden, 2018). Det betyder imidlertid ikke, at samkørsel er uvæsentligt i landdistrikterne. Samkørsel kan være med til at skabe mobilitet for den enkelte borger. Med et større udbud af ture kan det givetvis gøre det mere attraktivt at benytte samkørselstjenester, også på kortere ture i mindre byer og landdistrikter. I trafikplanperioden vil Midttrafik, i samarbejde med kommunerne, støtte forsøg med og udbredelse af samkørsel i landdistrikterne.

3.4.2 Deleøkonomiske transportmidler

Deleøkonomiske transportmidler, herunder delebiler og delecykler (evt. el), har indtil nu særligt haft sit udspring i de større byer. Det må forventes, at sådanne koncepter også i højere grad vil blive udbredt til mindre byer og landdistrikter. Allerede i dag ses flere forsøg med delebiler eller debusser i mindre byer i landdistrikterne, og sådanne ordninger kan potentielt forbedre borgernes mobilitet. Ifølge Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden udgør delebiler dog kun 0,02 % af det samlede biltrafikarbejde i dag. Gruppen peger også på udfordringer for debilsordningerne, primært at brugen af debilsordningen forudsætter, at brugeren har kørekort (kilde: Ekspertgruppen, Mobilitet for Fremtiden, 2018).

Der ses desuden et potentiale i udbredelsen af elcykler i mindre byer og landdistrikter. Elcykler øger borgernes aktionsradius i forhold til en almindelig cykel. Herved kan elcykler være et oplagt transportmiddel mellem områderne i landdistrikterne eller som tilbringertransport til knudepunkterne på det midtjyske hovednet.

3.4.3 Andre trends

I trafikplanens indledning, afsnit 1.2.4, er der nævnt nogle trends, der vil have betydning for udviklingen af den kollektive trafik i mindre byer og landdistrikter i fremtiden, herunder MaaS og selvkørende biler og busser.

Det forventes, at der vil ske en betydelig udvikling af MaaS på Rejseplanen i løbet af trafikplanperioden, hvilket bl.a. er interessant ift. transportmulighederne i landdistrikterne. Betydningen af en MaaS-løsning i landdistrikterne vil dog afhænge af, hvilke transporttilbud der indgår i løsningen, og i hvor stort et omfang de udbygdes.

Selvkørende teknologi kan potentielt få stor betydning for mobiliteten i mindre byer og landdistrikter i fremtiden. Særligt borgere uden kørekort, unge og ældre, har i dag store mobilitetsudfordringer i landdistrikterne. Her kan selvkørende teknologi gøre en stor forskel. Udbredelsen af selvkørende biler og busser forventes dog at ligge langt ude i fremtiden og forventes først at komme i tætbebyggede områder i byerne, for senere at blive udbredt til landdistrikterne.

Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden opdeler udviklingen af selvkørende køretøjer i fem niveauer. Det er først i udviklingen fra niveau 4 til niveau 5, at føreren af køretøjet helt kan undværes, hvilket især vil gøre en stor forskel for borgere uden kørekort. Der er mange forhold, der spiller ind ift., hvornår niveau 5 køretøjer vil komme på gaden i Danmark. Allerede i dag bliver de første førerløse taxier testet i større byer i USA, og flere bilproducenter investerer massivt i teknologien. Ekspertgruppen mener, at selvkørende køretøjer tidligst vil være på gaden i Danmark i 2025, og at de først rigtigt vil vinde markedsandele i 2045. De første områder, hvor niveau 5 køretøjer forventes implementeret, forventes at være inden for taxi- og busbranchen, hvor lønudgifterne til chaufførerne i dag udgør en væsentlig del af omkostningen.

Midttrafik vil i trafikplanperioden følge udviklingen i disse tilbud og vejlede kommunerne ift. betjening af landdistrikterne. Midttrafik er åben for at samarbejde med private aktører, som tilbyder andre transportformer, således at borgerne får et større, samlet udbud af kørselsløsninger og dermed en større mobilitet.

3.5 Mål i trafikplanperioden

Den kollektive trafik i mindre byer og landdistrikter ændrer i disse år karakter fra fast kørsel med større busser til mere behovsstyret kørsel. Denne udvikling forventes at fortsætte i trafikplanperioden, hvor bl.a. implementeringen af det midtjyske hovednet betyder, at der mange steder må foretages en omprioritering af ressourcerne.

Når det midtjyske hovednet bliver udrullet skal det ske gennem en sammenhængende planlægning, hvor forskellige former for regional og lokal kollektiv trafik sammentænkes og optimeres. Det kan fx ske gennem områdevisse trafikplaner som Trafikplan for Djursland (se s. 22).

I trafikplanperioden ønsker Midttrafik fortsat at udbrede og udvikle Flextrafiktilbudene. Tilbuddene skal være nemmere for kunderne at forstå og tilgå, og de forskellige bestillings- og betalingsmetoder skal derfor ensrettes yderligere. Midttrafik vil først og fremmest satse på egne produkter i forbindelse med betjening af mindre byer og landdistrikter, men vil samtidig følge udviklingen hos andre mobilitetsudbydere nøje og være åben over for et eventuelt samarbejde.



BYBUSBYER

Bybuskørsel planlægges typisk ud fra en kombination af to hovedformål, dels at sikre bred tilgængelighed til produktet og dels at sikre et produkt, der kan konkurrere med privatbilisme i de større byer. I takt med den stigende biltrafik i byerne er særligt det sidstnævnte formål højaktuelt.

4.1 Baggrund

Udover Aarhus (som behandles særskilt i kapitel 5) er der i Midt-trafiks område en række byer med større eller mindre grad af bybuskørsel. Således har Randers, Horsens, Silkeborg, Herning, Viborg og Holstebro egentlige bybusnet, mens flere mindre byer har enkelte bybuslinjer. De forhold, der gør sig gældende i bybusbyerne, er i store træk også gældende i Aarhusområdet. Derfor kan de værktøjer, der anvises i kapitel 5 "Kollektiv trafik i Aarhusområdet", med fordel også anvendes i andre bybusbyer.

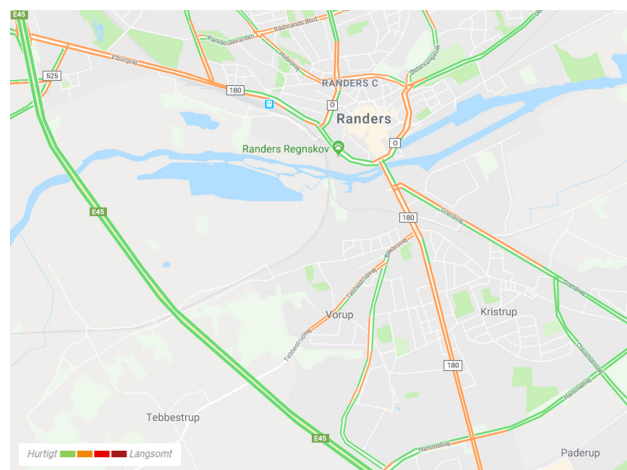
Bybusserne adskiller sig fra den øvrige kollektive trafik ved at køre internt i de større byer, hvor tætheden af rejsemål og transportbehovet ofte er højt nok til at understøtte et solidt kollektivt trafiktilbud.

4.1.1 Stigende trængsel

Ifølge transportvaneundersøgelsen, se afsnit 1.2.2, udføres 90 % af transportarbejdet i de seks bybuskommuner i dag med bil. Med forventninger om øget vækst i byerne de kommende år vil biltrafikken stige parallelt, hvis ikke transportmiddelvalget ændres.

Selvom teknologiske forbedringer løbende gør biltrafikken grønnere, vil en stigning i biltrafikken alt andet lige medføre konsekvenser for byerne. I det omfang vejkapaciteten ikke kan følge med væksten, vil byerne opleve øget trængsel i myldretiderne. Samtidig optager bilerne plads i byrummet til parkering og vejareal, mens lokalmiljøet belastes mere, jo flere biler der kører på vejene.

Det høje og stigende transportbehov i byerne betyder også, at bybuslinjerne har et markedsgrundlag, der kan retfærdiggøre en kvalitet, hvor de ikke blot sikrer en bred minimumsmobilitet for



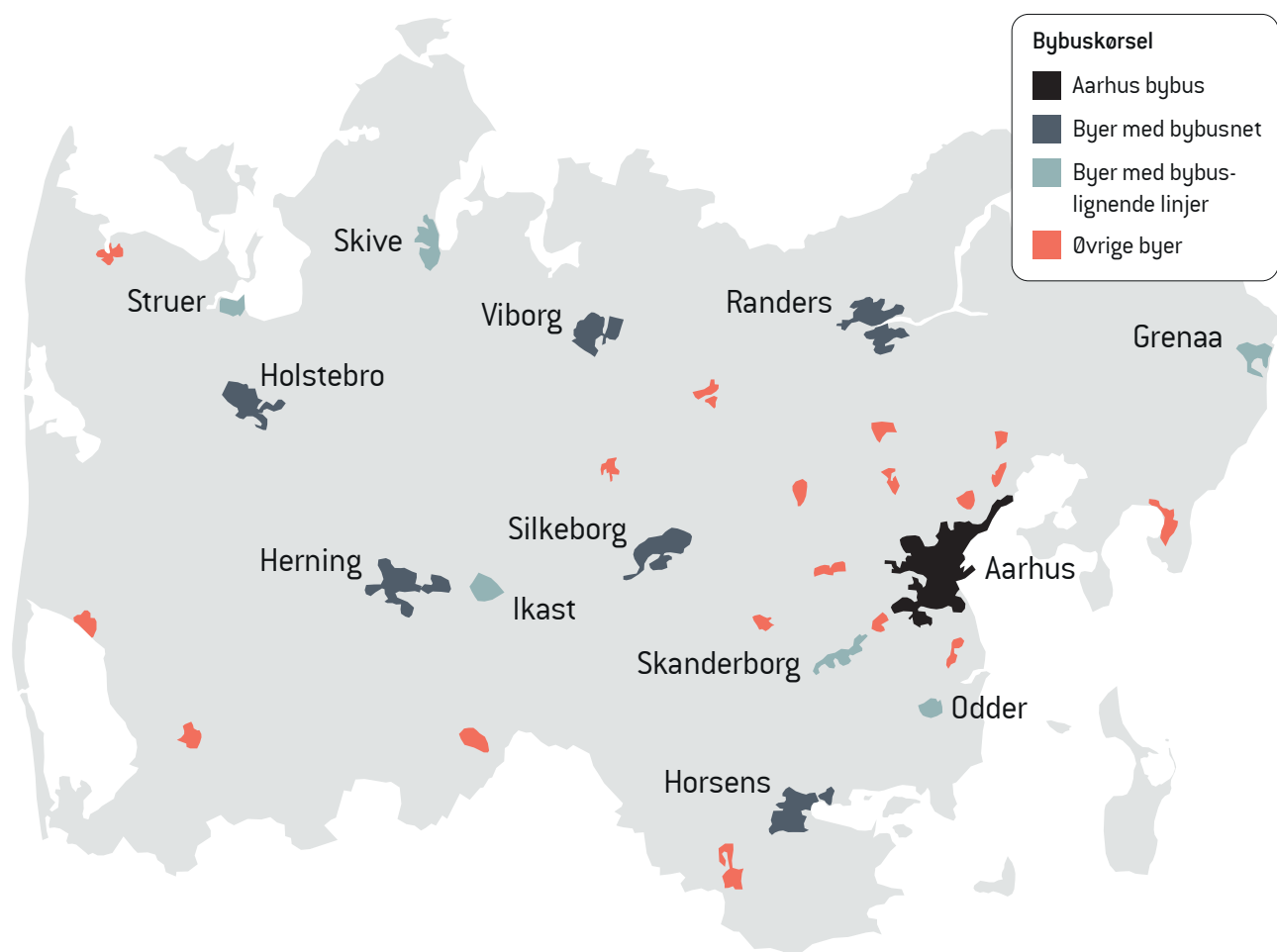
Ill. 33.1: Kortet viser et eksempel på trængsel på indfaldsvejene i Randers fra Google Traffic for en gennemsnitlig hverdag kl. 8.00. Vækst i biltrafikken i byerne vil øge trængslen, medmindre vejene udvides eller transportmiddelvalget ændres.

byens borgere, men hvor de også kan være et reelt alternativ til bil. Styrkes bustrafikken, kan den blive et værktøj til at reducere biltrafikken og dermed konsekvenserne af bl.a. trængsel.

Trængsel er ikke blot et problem for biltrafikken, men er samtidig med til at forsinke busserne og dermed forringe kvaliteten af transporttilbuddet. Skal bussen effektivt kunne tiltrække flere kunder, er det centralt, at bussen ikke hænger fast i de samme køer som bilerne. Dette adresseres derfor som et særskilt hovedtema i trafikplanens kapitel 6 "Fremkommelighed".

4.1.2 Bybussernes rolle

Bybusserne dækker i dag en begrænset del af den samlede transport, hvilket fremgår af en analyse af bussens markedsandele i de seks større bybuskommuner Randers, Horsens, Silkeborg, Herning, Holstebro og Viborg, se afsnit 1.2.2. Her fylder bus



Ill. 34.1: Kortet viser hvilke byer, der har egentlige bybusnet og hvilke, der har bybuslignende linjer.

	Randers	Horsens	Herning	Silkeborg	Viborg	Holstebro
Indbyggertal:	62.700	58.600	44.600	43.300	40.600	36.200
Køreplantimer pr. år:	78.900	51.400	43.200	57.600	41.400	22.600
Påstigninger pr. år:	3.284.000	1.590.000	1.054.000	1.295.000	1.046.000	387.000
Bruttoudgift (mio. kr.) pr. år:	56,9	33,2	26,6	35,2	24,9	13,3
Nettoudgift (mio. kr.) pr. år:	36,0	19,2	15,2	19,5	16,8	8,8
Køreplantimer pr. indbygger pr. år:	1,3	0,9	1,0	1,3	1,0	0,6
Påstigninger pr. indbygger pr. år:	52	27	24	30	26	11
Påstigninger pr. køreplantime:	42	31	24	22	25	17

Ill. 34.2: Skemaet viser nøgletal for bybusnet (ekskl. Aarhus bybus) i Midttrafiks område. Bemærk at bybussystemerne opererer under forskellige vilkår, og at bl.a. samspil med det øvrige busnet kan være afgørende for passagertal og driftsbehov. Derfor kan systemerne ikke nødvendigvis sammenlignes direkte. Passagertallene er opgjort som påstigninger, og tallet siger derfor ikke noget om, hvor lange de enkelte rejser er.

kun ca. 2 % af samtlige ture og personkilometer i kommunerne mod 7 % i Aarhus Kommune til sammenligning. Dette skal ses i lyset af, at disse kommuner også geografisk er ganske store og ud over selve hovedbyen også dækker mere landlige områder. Selvom den samlede kollektive trafikandel i kommunen er lav, kan busserne godt have en større andel lokalt – fx på indfaldsvejene i de enkelte byer. Dermed kan kollektiv trafik spille en væsentlig rolle i at begrænse trængslen lokalt, selvom den kollektive trafiks andel samlet set er begrænset.

Det ses eksempelvis ved et nærmere kig på trafikken over Randers Bro, der udgør en af flaskehalsene for transportsystemet i Randers, og hvor bilkøer dagligt skaber forsinkelse. Her passerer dagligt ca. 31.800 personbiler, mens ca. 7.900 personer kører over broen i bus. Hvis alle buskunderne i stedet kørte i egen bil, ville det svare til en forøgelse af biltrafikken med 25 %. Busserne spiller dermed en vigtig rolle i den lokale trafikafvikling på trods af en lav, samlet kollektiv trafikandel i kommunen.

4.2 Formål

Skal bybusserne spille en større rolle i at løse fremtidens trafikale problemer, er det vigtigt at prioritere, hvilke formål der vejer tungest i den kollektive transportpolitik. Dette er en central præmis for at kunne udvikle og optimere busnettet i den ønskede retning. Der er groft sagt tale om to mulige hovedformål, der kan ses som yderpunkter for den kollektive trafik i byerne:

- At sikre bred tilgængelighed i byerne med kort gangafstand til bussen for flest muligt rejsende uden adgang til bil.
- At sikre et markedsorienteret bustilbud, der er hurtigt og hyppigt nok til at konkurrere med biltrafikken og dermed aflaste vejnettet.

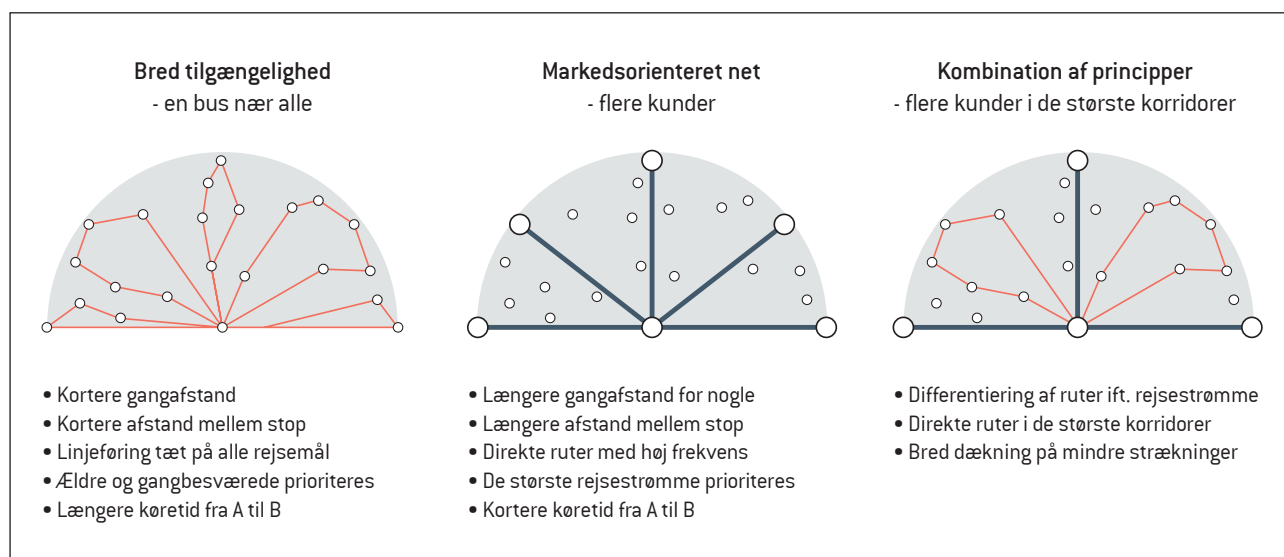
De fleste bybusnet har elementer af begge formål. Det gælder om lokalt at fastlægge, hvordan balancen skal være mellem de to for at opnå det ønskede transportsystem. Ønsker en kommune flere kunder, må virkemidlerne for det markedsorienterede net prioriteres, der hvor de største rejsestrømme er. Dette kan ske ved enten at afsætte flere ressourcer til kollektiv trafikdrift eller ved at nedprioritere den brede tilgængelighed til fordel for det markedsorienterede net.

Erfaringer fra en række sammenlignelige byer (bl.a. A-busserne i Aarhus og bybusomlægninger i en række sjællandske købstæder) peger på, at et øget fokus på direkte og hurtige linjer med hyppig drift er nødvendigt, hvis bussen skal tage markedsandele fra bilen. Dette opnås typisk ved at samle ressourcerne på færre, mere direkte linjer, som til gengæld er hurtigere og har højere frekvens. Prisen er til gengæld, at nogle borgere får længere til nærmeste stoppested.

Det er Midttrafiks vurdering, at de fleste af bybussystemerne i Midttrafiks område i dag hovedsagligt tilgodeser den brede tilgængelighed frem for det markedsorienterede net. Ønsker en kommune at tiltrække flere kunder til bybusserne, anbefaler Midttrafik derfor, at virkemidlerne for det markedsorienterede net prioriteres højere.

4.3 Værktøjer til udvikling af bybussystemer

Midttrafik støtter kommunerne i planlægningen af deres bybusnet, uanset om de ønsker, at nettet skal styrke den brede tilgængelighed og reducere gangafstanden til stoppestedet for flest muligt, eller om de ønsker at udvikle mere effektive bussystemer, der kan tilbyde et reelt alternativ til biltrafikken. Værktøjerne til at understøtte de to målsætninger er naturligvis forskellige, men



Ill. 35.1: I boksen illustreres de to yderprincipper for bybusbetjening samt en kombination af de to. De fleste bybusnet indeholder elementer fra begge principper. Ønskes flere kunder, kræver det øget vægt på det markedsorienterede tilbud – noget der kan give længere gangafstand for nogle, men samtidig styrker produktet, der hvor bussen kører.

i den praktiske planlægning vil alle principper skulle adresseres for at sikre den rette balance i den kollektive trafik.

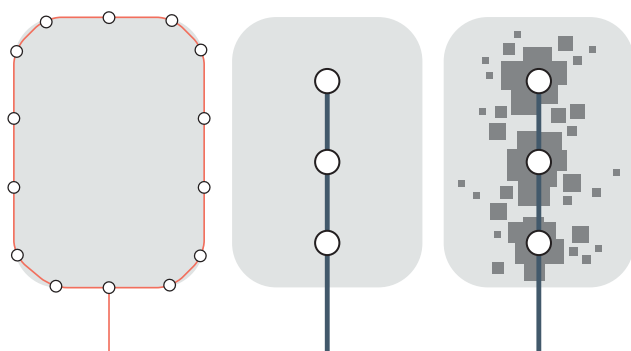
4.3.1 Sammenhæng med byudvikling

Uanset målsætning for den kollektive trafik er det vigtigt, at bybusbetjeningen sammentænkes med konkrete byudviklings- og byomdannelsesplaner. En byomdannelse, der fx sker som fortætning langs eksisterende hovedtracéer, er transportmæssigt idéel, fordi det understøtter brugen af et eksisterende tilbud uden behov for nye linjer. Det ses bl.a. i byomdannelsesprojektet for Viborg Baneby, hvor der arbejdes med fortætning af et område omkring Viborg Station.

I udviklingen af nye byområder uden eksisterende kollektiv trafikbetjening er det vigtigt at overveje, hvordan området skal bybusbetjenes, inden planlægningen ligger fast. Det er således vigtigt, at vejinfrastrukturen tilgodeser kollektiv trafik med direkte linjeføring og stoppesteder, der giver central betjening af området, og at der arbejdes med fortætning omkring busforbindelserne. Hvis nye områder planlægges, så de hindrer eller vanskeliggør busbetjening af de centrale dele, kan det give konsekvenser som fx:

- Behov for omvejskørsel på eksisterende linjer til gene for nuværende kunder.
- Behov for grendelingen af eksisterende linjer, som vil komplicere nettet og reducere servicen for eksisterende kunder.
- Betjening fra udkanten af området med lange gangafstande og høje driftsudgifter til følge.
- Behov for ombygning af vejinfrastrukturen.

En planlægning, der tilrettelægges efter en god, direkte betjening af de nye byområder, kan således have store økonomiske og servicemæssige gevinster.



Ill. 36.1: I udviklingen af nye byområder bør den kollektive trafik tænkes ind fra start, så randbetjening af området undgås. Kvaliteten af det kollektive trafiktilbud højnes ved en central betjening af området med færre stop. Byfortætning bør som udgangspunkt ske efter stationsnærhedsprincippet.

Viborg Baneby

Viborg Kommune vedtog i 2013 en helhedsplan for Viborg Baneby, hvor et tidligere industriområde syd for Viborg Station bliver omdannet til en ny, blandet bydel med institutioner, erhverv og boliger. I projektet kobles banebyen desuden sammen med den kollektive trafik og en række af Viborgs store destinationer og arbejdspladser, såsom regionshospitalet og Midtbyens Gymnasium.

Byomdannelsen sker som en fortætning af det eksisterende byområde med mulighed for en væsentlig højere udnyttelse end i dag. Planen giver således mulighed for en tredobling af den nuværende tæthed, hvor udnyttelsen er tættest indenfor den stationsnære afstand på 400 m af Viborg Station og langs Indre Ringvej.

For at understøtte brugen af den kollektiv trafik arbejdes der desuden med en reduceret parkeringsnorm i det stationsnære område, og Viborg Baneby er således et eksempel på, hvordan byomdannelse langs en eksisterende transportåre kan understøtte og fremme anvendelsen af den eksisterende kollektive trafik.



Ill. 36.2: Byomdannelsesprojektet for Viborg Baneby kæder en eksisterende transportåre og en række store destinationer og funktioner sammen. Herved øges grundlaget for den kollektive trafik i området.

4.3.2 Prioritering af den brede tilgængelighed

Prioritering af den brede tilgængelighed vil i høj grad ske gennem analyser af dagens net og identifikation af "huller" i dækningen, hvor borgerne har langt til bussen. I den sammenhæng kan det samtidig være relevant at fastlægge vejledende servicemål for, hvor langt borgerne må have til nærmeste stoppested.

Det kan blive både vanskeligt og dyrt at fastsætte og overholde sådanne mål fuldstændigt. Derfor arbejdes der i mange byer med differentierede servicemål for afstand og dækningsgrad (dvs. hvor stor en andel, der skal være dækket) alt efter områdets karakter. Dette ses eksempelvis i Herning, hvor der accepteres en længere afstand og lavere dækningsgrad i spredt bebyggede områder, mens tætbebyggede områder skal have en bedre dækning. Offentlige institutioner, såsom plejecentre og kulturinstitutioner, skal være dækket inden for 200 m for at tilgodese gangbesværede brugere.

Et vigtigt virkemiddel til supplement af servicemål kan være inddragelse af interessenter i planlægningen. Dette kan være med til at kortlægge relationer og målpunkter, der er særligt vigtige at dække eller komme tæt på med kollektiv trafik. Her kan et samarbejde med fx kommunens sundheds- og børne-/ungeafdelinger være relevant, ligesom eksterne aktører, såsom ældre- og handicapororganisationer, kan være aktuelle at inddrage.

4.3.3 Prioritering af det markedsorienterede net

I det omfang bybusbyerne vælger at øge fokus på målsætningen om et markedsorienteret net, har Midttrafik, med erfaring fra en række andre nordiske byområder, udviklet en række planprincipper, som kan hjælpe til at styrke og forenkle nettet og prioritere ressourcerne mod de store rejsestrømme.

Flere af planlægningsprincipperne for ruter på hovednettet, se side 21, går igen og kan ligeledes anvendes til planlægningen af et markedsorienteret bybusnet. Bybusnettet bør være et tilbud, der er let at forstå og anvende, med en enkel og direkte linjeføring, hvor linjevariationer som udgangspunkt undgås. Ressourcerne bør koncentreres i de største rejsestrømme, så der prioriteres færre linjer med højere frekvens. Bybuslinjerne bør, ligesom hovednetsruterne, køre på faste minuttal fremfor i uregelmæssige intervaller, der varierer over dagen.

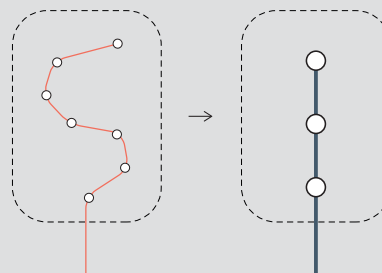
Udover disse principper, som både kan gælde hovednetsruter og bybuslinjer, er der nogle principper, som er særligt aktuelle i bybusplanlægning.

Supplerende planlægningsprincipper i bybusbyer

Der henvises desuden til planlægningsprincipperne for det midtjyske hovednet side 21.

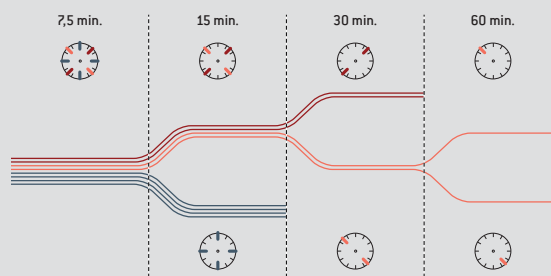
Køretid og fremkommelighed

Særligt korte rejser i byerne er sårbare ift. omvejskørsel, da en eventuel forsinkelse kan fylde forholdsmæssigt meget ud af den samlede køretid. En direkte linjeføring uden for mange sving og "omveje" og med et passende antal stop er derfor nødvendigt. Ligeledes er styrkelse af fremkommelighed, bl.a. gennem lyskryds og prioritering foran bilkøerne, et centralt emne, der samtidig er med til at øge regulariteten i tilbuddet.



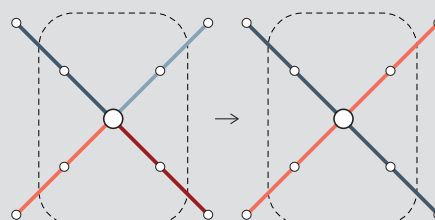
Koordinering af linjer

Linjerne i bybusnettet bør være indbyrdes koordinerede, så der er korte overgangstider ved skift, og afgangstider bør desuden forskydes, så der opnås en højere frekvens på fællesstrækninger.



Dobbeltradiale linjer gennem centrum

Linjer, som bevæger sig gennem centrum fremfor at have centrum som endestation, kan reducere antallet af omstigninger, da flere kunder kan blive siddende i bussen til deres endemål. Selvom kunder sjældent rejser fra en ende af byen til en anden, kan denne type af linjer bidrage til at binde byen sammen og give direkte adgang til en større del af centrum.



Erfaringer med A-bus

A-bus i Aarhus

Omlægningen til A-busser i Aarhus er et godt eksempel på, at prioritering af ressourcerne på færre linjer med høj frekvens og direkte linjeføring kan styrke den kollektive trafik.

I 2011 blev bybusnettet i Aarhus ændret, hvilket betød en kraftig effektivisering og omprioritering af busdriften. Årsagen til omlægningen var en økonomisk ubalance mellem de budgetterede og faktiske udgifter. Dertil kom et ønske om i højere grad at opprioritere transporttilbuddet for de store rejsestrømme. Fra at busnettet havde været præget af korte gangafstande, kringledede ruteforløb, lav frekvens og lange rejsetider, blev nettet omlagt til at have få, enkle og direkte højklassede A-buslinjer med høj frekvens og lav rejsetid suppleret med mere fladedækkende bybuslinjer med lavere frekvens.

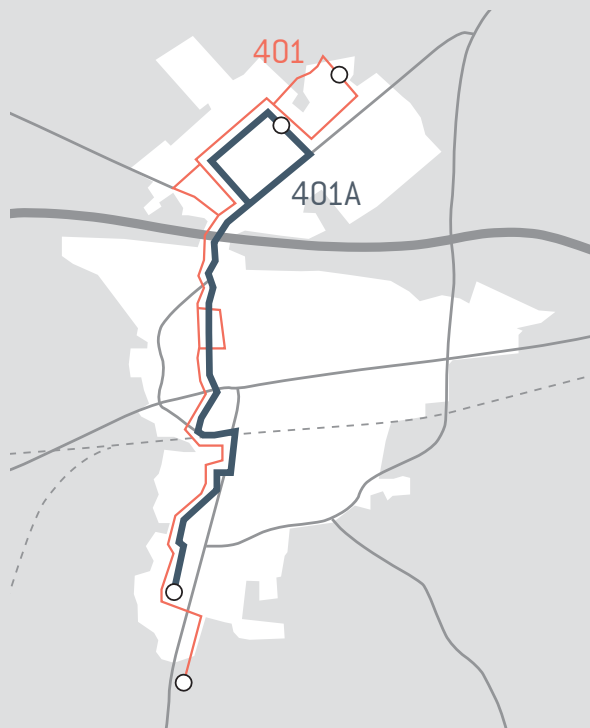
A-bussernes primære kendetegn er høj frekvens, der optimalt set skal være så høj, at der ikke er behov for en køreplan. Den høje frekvens giver enkelhed i nettet og bruges også til at understøtte nye byudviklingsområder.

Omlægningen i Aarhus resulterede i en reduktion af det samlede kørselsomfang på bybusserne på ca. 20.000 køreplantimer pr. år. Dette til trods blev passagerindtægterne (renset for takststigninger) og dermed det formodede passagertal fastholdt på samme niveau som før omlægningen.

Erfaringer fra sjællandske købstæder

En række sjællandske købstæder af sammenlignelig størrelse med de midtjyske bybusbyer har i de senere år omlagt deres bybusdrift inspireret af A-busserne i København og Aarhus. Således har bl.a. Roskilde, Køge og Ringsted arbejdet med etablering af A-busnet og har, som følge af omlægningen, dokumenteret en væsentlig passagerfremgang inden for samme økonomiske ramme.

Eksempelvis blev størstedelen af bybusressourcerne i Ringsted i 2009 samlet på linje 401A, der tilbød direkte og hyppige afgang. Linje 401A skabte en stærk nord-sydgående forbindelse med kvartersdrift og gode korrespondancer til tog og andre busser på Ringsted St.. Den dækkede mere end halvdelen af alle byens indbyggere, to tredjedele af arbejds-



Ill. 38.1: Illustrationen viser det omlagte linjeforløb på rute 401 til A-bus 401A i Ringsted by.

pladser og næsten alle studiepladser indenfor 600 meter.

A-bussen i Ringsted blev en stor passagermæssig succes. Det samlede passagertal på de kommunale ruter steg med ca. 45 % fra 2009 til 2011 på trods af, at driften samlet set kun blev forøget med ca. 6 %.

Nedenfor ses nøgletal for Ringsted bybus (2017) til sammenligning med nøgletallene for bybusbyerne i Midttrafiks område på side 34:

Indbyggertal:	22.700
Køreplantimer pr. år:	22.800
Påstigninger pr. år:	915.000
Bruttoudgift (mio. kr.) pr. år:	15,9
Nettoudgift (mio. kr.) pr. år:	7,0
Køreplantimer pr. indbygger pr. år:	1,0
Påstigninger pr. indbygger pr. år:	40,3
Påstigninger pr. køreplantime:	40,1

4.4 Produktporteføljen i byerne

Midttrafik arbejder med fire grundlæggende produkter indenfor bybustrafik:

- A-busser kører direkte i de vigtigste korridorer, hvor passagergrundlaget er højt nok til at retfærdiggøre en høj frekvens. I Midttrafiks område findes A-busser i dag kun i Aarhus, men i den kommende trafikplanperiode kan konceptet blive udrullet til flere bybusbyer. Mens A-busserne i Aarhus som minimum kører med 10 min. drift i dagtimerne, vil frekvenskravet til A-busser i de øvrige byer være min. kvartersdrift i dagtimerne.
- Bybusser binder vigtige rejsemål i byerne sammen og giver gode rejsemuligheder uden store omveje. Bybusserne dækker også områder, der ikke kan retfærdiggøre A-bussernes høje frekvens, men giver med faste minuttal og halvtimesdrift i dagtimerne et solidt tilbud.
- Servicebusser er et busprodukt målrettet ældre og gangbesværede borgere. Med servicebusserne prioriteres kort gangafstand højere end rejsehastighed og frekvens, og større omvejskørsler tolereres således i højere grad for at komme tæt på fx plejecentre, kulturinstitutioner og tætte boligområder.
- Flextrafik kan dække hullerne i det kollektive trafiknet i områder eller på tidspunkter, hvor transportbehovet er lavt. Det kan enten være gennem Flextur eller det rutebaserede Flexbusprodukt. Sidstnævnte kan også være relevant på tynde afgangse i bybussystemet for at undgå busser med få eller ingen kunder.

Karakteristika for de fire produkttyper ses i tabellen på nedenfor.

4.4.1 Tydelige roller

De fire produkter har hver deres styrker og svagheder i forhold til at dække byens transportbehov. Midttrafik mener, at en tydeligere rendyrkning af disse produkter i de enkelte bybusnet kan være med til at styrke det samlede tilbud og dermed forbedre servicen og tiltrække flere kunder.

Når en bybuslinje skal tilgodese både den brede tilgængelighed og være et tilbud for pendlere, der vil hurtigt til arbejde eller uddannelse, så risikerer produktet at lande et sted midt imellem. Det giver hverken optimal betjening af ældre og gangbesværede eller yder tilstrækkelig kvalitet til, at pendlere vælger det.

Servicebus og Flextur har i den forbindelse den styrke, at disse produkter kan komme tæt på borgeren og dermed reducere gangafstanden for mange af dem, der har behov for det. Borgerne oplever dermed en god og nær service og accepterer erfaringsmæssigt, at ruten kan have lavere frekvens og længere køretid end for en normal bybus. Typisk kan driftsdøgnet for disse tilbud også tilpasses, så de ikke lægger beslag på materiellet i myldretiden. En bus kan eksempelvis køre skolebørn morgen og eftermiddag og udnyttes som servicebus i intervallet derimellem.

Ved at sikre den brede tilgængelighed med fleksible løsninger eller servicebus frigøres det øvrige net til i højere grad at tilgodese de store rejsestrømme og det markedsorienterede bustilbud. Som resultat deraf kan A-busser og bybusser køre mere direkte. Med høj frekvens, direkte linjeføring og faste minuttal kan produkterne i højere grad udgøre et attraktivt alternativ til privat kørsel i bil.

Minimumsfrekvens - tid mellem afgang

	Myldretid	Dagtimer	Aften/weekend	Linjeføring
A-bus, Aarhus	10 min.	10 min.	15 min.	Direkte
A-bus, øvrige byer	15 min.	15 min.	30 min.	Direkte
Bybus	30 min.	30 min.	60 min.	Varierer
Servicebus	Varierer			Bredere dækning
Flexbus	Kørsel efter behov			Varierer
Flextur	Kørsel efter behov			Kantsten til kantsten

Ill. 39.1: Skemaet viser karakteristika for de forskellige bybusprodukter, herunder minimumsfrekvens. Produkterne kan godt have en højere frekvens, fx i myldretiden.

4.4.2 Sammenhæng i den kollektive trafik

Selvom det er vigtigt med en klar rolledeling af opgaverne, er det også vigtigt, at de forskellige produkter spiller sammen, så ressourcerne udnyttes bedst muligt. Her skal bybusprodukterne ses i forhold til de øvrige regionale og kommunale transporttilbud. De forskellige produkter finansieres alle af offentlige midler og udgør for kunderne ét samlet kollektivt trafiktilbud. Det er vigtigt, både i forhold til det fastlagte serviceniveau og for ressourceudnyttelsen, at produkterne arbejder sammen og understøtter hinanden bedst muligt.

Tog udgør et vigtigt, regionalt transportmiddel, men har sjældent flere stop i byerne og spiller derfor en begrænset rolle i den interne bytrafik. Der er til gengæld ofte et stort behov for forbindelse mellem togstationen og de øvrige dele af byen, så skifteforholdene mellem bybus og tog må vurderes og prioriteres.

De regionale ruter betjener typisk indfaldsvejene til byerne og kan her indgå i bybusbetjeningen. På de indfaldsveje, hvor det regionale tilbud er godt, kan bybusressourcerne i nogle situationer omprioriteres til andre områder. Dermed styrkes den samlede betjening, og der skabes en klar rolledeling mellem de kollektive produkter, så de ikke konkurrerer, men understøtter hinanden. Her er særligt hovednettetsruterne relevante, da de med minimum timedrift i dagtimerne og ofte halvtimesdrift i myldretiden tilbyder en god betjening.

Hvis regionale ruter skal spille en væsentlig rolle i bybusbetjeningen, er det vigtigt, at der sættes krav til busmateriellet i form af krav om laventré busser på ruterne.

Store lokalruter, som forbinder omegnsbyerne til bybusbyen, kan ligeledes spille en rolle i bybusbetjeningen, ligeledes typisk på indfaldsvejene.

Med til billedet af sammenhæng hører også, at det skal være enkelt og effektivt at skifte mellem de forskellige transportmidler. Dette opnås ved at kortlægge og sætte fokus på knudepunkter med mange skift. Her bliver overgangstiderne mellem forskellige busser og evt. tog optimeret samtidig med, at de fysiske forhold bliver optimeret til skiftet. Her skal gangafstandene ved skift være korte og informationen være effektiv og målrettet, så usikkerheden ved skiftet reduceres.

Da knudepunkterne ofte betjenes af mange forskellige transport-



Ill. 40.1: Illustrationen viser et eksempel på rolledeling mellem regionale og lokale ruter i Randers by. De regionale ruter kører langs indfaldsvejene, Århusvej og Grenåvej, mens bybusserne serviceerer de enkelte byområder.

former, vil det som regel være vigtigt at understøtte mulighederne for den øvrige tilbringertransport med fx gangstier, cykelparkering og i nogle tilfælde også bilparkering.

En stærk sammenhæng mellem produkterne er derfor en vigtig forudsætning for, at den samlede bybusbetjening bliver så effektiv som muligt.

4.5 Mål i trafikplanperioden

Midttrafik ønsker i planperioden at indgå i en proces med hver af de seks bybuskommuner for at afklare, om balancen i dagens net harmonerer med kommunens målsætninger. Dette kan danne baggrund for nærmere optimering af de enkelte bybusnet.

Midttrafik anbefaler som udgangspunkt en tydeligere differentiering mellem tilbuddene i bybusnettet på samme måde som i etableringen af det midtjyske hovednet. Der skal være en klar rolledeling mellem de effektive bybuskorridorer og linjer, der i højere grad tilgodeser den brede tilgængelighed.

Midttrafik mener, at det i den forbindelse kan være relevant at udbrede A-busproduktet, som det bl.a. kendes i Aarhus, til bybusbyer, der ønsker at prioritere deres hovedlinjer. A-busser udenfor Aarhus skal ligeledes være kendetegnet ved direkte linjeføring og høj frekvens, men med et lavere minimumskrav end i Aarhus, hvor transportbehovet naturligt er større.



KOLLEKTIV TRAFIK I AARHUSOMRÅDET

God mobilitet og tilgængelighed er en vigtig forudsætning for, at et storbyområde som Aarhus kan fungere og vokse. Effektiv kollektiv trafik spiller her en central rolle i at opretholde en god samlet mobilitet på et bæredygtigt grundlag. Aarhusområdet behandles i denne trafikplan i et særskilt kapitel, men de principper og værktøjer der præsenteres heri, er dog ikke forbeholdt Aarhusområdet.

5.1 Baggrund

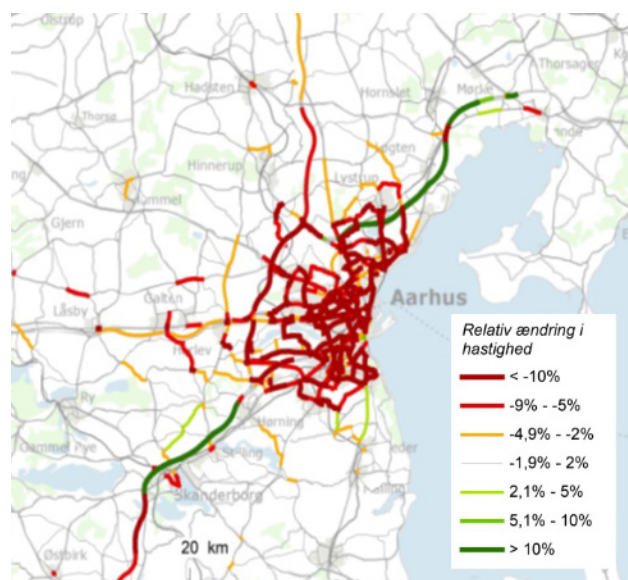
Fremtiden fører stigende trafik og markant større trængselsproblemer med sig – problemer som ikke løses af automatiseringen af bilflåden. Sådan konkluderer "Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden" i deres rapport fra marts 2018. Øget velstand og befolkningsvækst vil øge transportefterspørgslen og trængslen, særligt i og omkring de største byer. Dette understøttes af en modelkørsel for Aarhusområdet (se illustration 43.1), der peger på væsentligt lavere hastigheder på store dele af vejnettet som følge af trængsel, hvis ikke fordelingen af transportmidler ændres.

Ekspertgruppen konkluderer derfor også, at højklasset kollektiv transport med høj kapacitet, hastighed og frekvens samt gode betingelser for cykel og gang vil være endnu vigtigere i fremtiden.

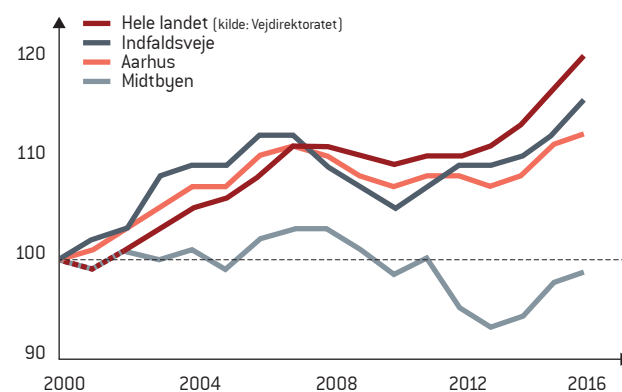
Mobilitetskommissionen under Business Region Aarhus er kommet til tilsvarende konklusioner. I kommissionens rapport fra 2016 er det beregnet, at hvis befolkningen i 2030 har samme anvendelse af de forskellige transportmidler som i dag, så vil den demografiske udvikling alene medføre en øgning af biltrafikken med 24 % i området.

Evnen til at håndtere trafikvæksten er her helt afgørende for, om Aarhusområdet kan fastholde et effektivt transportsystem, eller om trængselsproblemerne vil vokse i de kommende årtier. Særligt stigende rejsestrømme til og fra byområdet i Aarhus er en udfordring, da vejkapaciteten her allerede er udfordret og vanskelig at udbygge.

Den kollektive trafik, sammen med cykel og gang, er derfor højt prioriteret i udbygningen af transportinfrastrukturen i Aarhus, særligt i Midtbyen, der er den centrale del af byen inden for Ringgaden. Her har indførelse af A-busnettet og udbygningen af



Ill. 43.1: Ekspertgruppen har beregnet forventede ændringer i rejsehastigheden frem mod 2030 for Aarhusområdet.



Ill. 43.2: Biltrafikindeks for Aarhus, indfaldsvejene til Aarhus og Aarhus Midtby sammenlignet med hele landet i perioden 2000-2015.

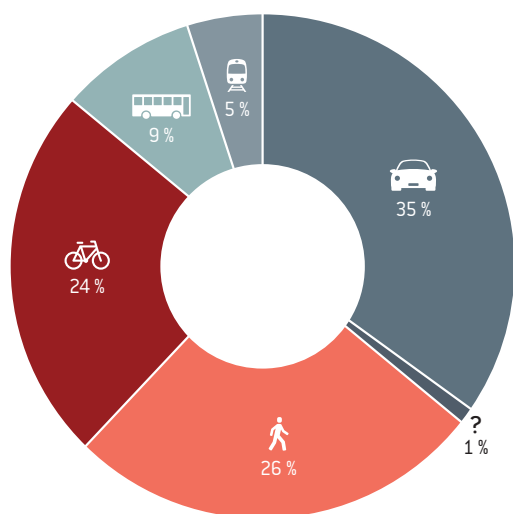
letbanen tilsammen dannet en stærk ryggrad i byens transport. Sammen med tiltag for cykel og gang er det således lykkedes at fastholde biltrafikken i Midtbyen på 2000-niveau, mens trafikken i resten af Aarhus er øget. Den kollektive trafiks andel af de motoriserede ture i Midtbyen udgør i dag knap 30 % mens tallet for hele Aarhus Kommune er 14 %.

5.2 Formål

Der er i forskellige sammenhænge udformet planer og visioner, der adresserer problemstillingerne med forventet stigning i biltrafikken. Blandt de væsentligste kan nævnes Aarhus Kommunes "Mobilitetsplan for Aarhus Midtby" og Letbanesamarbejdets "Samspil 2025". Disse planer udstikker bl.a. retningslinjer for, hvordan den kollektive trafik kan bidrage til at holde biltrafik og trængsel i ave.

Formålet med Midttrafiks indsats i trafikplanperioden vil i høj grad være at understøtte realiseringen og videreudviklingen af planerne i samarbejde med kommunerne i området og Region Midtjylland.

Et af de centrale mål på tværs af planerne er, at den kollektive trafik skal tiltrække flere kunder. Formålet med dette kapitel er derfor at anviser nogle af de konkrete værktøjer, der kan være med til at styrke den kollektive trafiks konkurrenceevne i Aarhusområdet.



Ill. 44.1: Fordeling i antallet af ture i Aarhus indenfor Ringgaden 2013-2015 (kilde: Mobilitetsplan Aarhus Midtby).

Mobilitetsplan for Aarhus Midtby

Aarhus Kommunes mobilitetsplan for Aarhus Midtby op-sætter to overordnede målsætninger:

- Mobilitetsvæksten skal ske i kollektiv trafik og de aktive transportformer (gang og cykel)
- Højere rejsehastigheder for gang, cykel og kollektiv trafik

Den samlede mobilitet i Midtbyen skal udvikles, så væksten sker i cykel, gang og kollektiv trafik. Målet er, at mindst 70 % af turene i Midtbyen i 2025 foretages med kollektiv trafik, cykel og gang, mens bilens andel skal reduceres fra 35 % til højst 30 %.

For at gøre alternativerne til bil mere attraktive skal trafikafviklingen planlægges, så rejsehastigheden for gående, cykler, busser og Letbane stiger med mindst 5 % i perioden frem til 2025. Rejsetiden for biltrafikken måles også, og det kan accepteres, at den stiger med op til 10 % i perioden, selvom dette ikke er et mål.

Målsætningerne i Mobilitetsplanen for Aarhus Midtby skal bl.a. realiseres ved at udvikle det kollektive trafiktilbud til og fra Midtbyen. Planen siger:

"Et højklasset kollektiv transportudbud skal sikre, at mobiliteten til og fra Midtbyen forbedres for pendlere og besøgende. Letbanen vil udvide kapaciteten på en del af hovedrutenettet, men selv når letbanen står færdig, vil der være mangel på kapacitet og problemer med fremkommelighed andre steder.

Det er derfor nødvendigt løbende at opgradere kapaciteten samt etablere signal- og kørebaneprioriteringer for den kollektive trafik, så den kan bære en stor del af væksten i transportarbejdet til og fra Midtbyen.

Hjørnestenen i den kollektive transport er letbanen og A-linjerne, der sammen med Aarhus H skaber et effektivt og sammenhængende system. A-linjerne skal sikres god fremkommelighed til, langs og gennem Midtbyen, så rejsetiden med bus bliver konkurrencedygtig med bilen på hovedruterne."

Langsigtet infrastrukturplan for Aarhusområdet

Letbanesamarbejdet har med visionsplanen "Samspil 2025" udarbejdet et forslag til udbygning af et sammenhængende net af højklasset kollektiv trafik, som kan danne rygrad i det østjyske kollektive transportsystem. Visionen blev udarbejdet på baggrund af Togfonden DK og giver en god pejling på retningen for infrastrukturinvesteringer i Østjylland, selvom visse projekter i Togfonden DK siden er ændret.

Samspil 2025 skaber et S-togslignende system bestående af letbaner og nærbaner. Planen foreslår yderligere tre letbanelinjer på kort og mellemlangt sigt; Aarhus Ø – Brabrand, Lisbjergskolen – Hinnerup og Aarhus – Hasselager. Hertil kommer en ny statslig regionalbane Silkeborg – Galten - Aarhus og nærbanebetjening til Skanderborg, som også indgik i Togfondsoplægget.

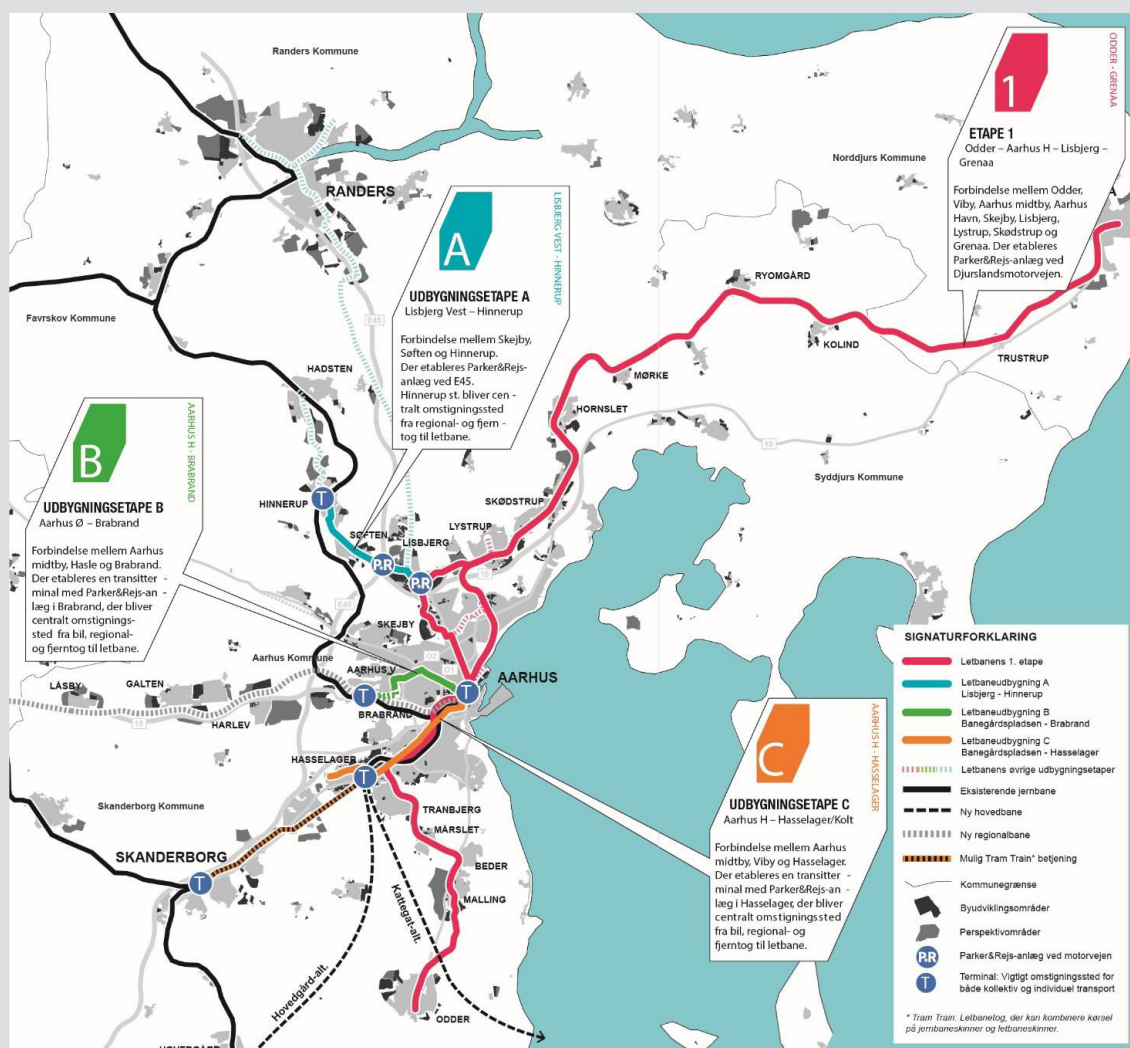
Der er igangsat en kommuneplanproces med tilhørende VVM-undersøgelser for linjerne Aarhus Ø – Brabrand og Lisbjergskolen – Hinnerup, som også omfatter en ny station i

Brabrand på statens banenettet.

Letbanerådet har i 2018 besluttet at opdatere og supplere Samspil 2025 til "Samspil 2030". De væsentligste emner i opdateringen er:

- Vurderinger af nye forslag til letbanestrækninger i Aarhus samt inddragelse af BRT-løsninger som forløber for eller alternativ til letbane, eksempelvis i Randers og på Ringvejen i Aarhus.
- Forbedringer af regionalbetjeningen på de statslige banestrækninger Aarhus – Skanderborg – Horsens – Vejle og Aarhus - Randers/Viborg. Eksempelvis et nyt regionaltogssystem på hovedstrækningen mellem Fredericia og Aarhus og genåbning af stationer i bl.a. Stilling og Hasselager.

Letbanesekretariatet i Midttrafik er ansvarlig for arbejdet med opdateringen som forventes afsluttet i 1. halvår 2019.



Ill. 45.1: Samspil 2025 er Letbanesamarbejdets oplæg til en plan, der understøtter statens planer for baneudbygning i Østjylland.

5.3 Værktøjer for styrket kollektiv trafik i Aarhusområdet

Mobilitetsplanen for Aarhus Midtby slår fast, at der skal arbejdes med at styrke den kollektive trafik, og at A-busnettet skal styrkes, så det sammen med letbanen kan udgøre rygraden i systemet. I dette afsnit belyses nogle af de centrale værktøjer, som Midttrafik anbefaler at lægge til grund for arbejdet med den kollektive trafik i Aarhusområdet i trafikplanperioden.

Generelt anbefaler Midttrafik, at planlægningen i Aarhusområdet tager udgangspunkt i de samme planlægningsprincipper, der er fastlagt for det 'markedsorienterede net' i bybusbyerne, kapitel 4. Disse principper har allerede været bærende i omlægningen til A-busnet i 2011 og i den seneste trafikplan for Aarhus. Anbefalingerne skal således ikke ses som en retningsændring, men som en styrkelse og rendyrkning af den nuværende praksis.

I forlængelse af disse planprincipper ønsker Midttrafik at fremhæve elementer, som i høj grad præger konkurrenceforholdet mod bil, og som ses som særligt vigtige at adressere i Aarhusområdet de kommende år:

- **Rejsetid.** En nærmere forståelse af rejsetiden, ikke mindst sammenlignet med bil, er vigtig for at forstå og forbedre den kollektive trafiks konkurrenceevne. Rejsetiden påvirkes af flere parametre, hvoraf køretid og frekvens er blandt de vigtigste.
- **Regularitet og rettidighed.** Forsinkelser er et stort problem for kunderne og kan være særligt problematiske i forhold til at gennemføre planlagte skift. Hyppige forsinkelser giver kunderne behov for at indtænke forsinkelser i planlægning af rejsen.
- **Kvalitet og rejseoplevelse.** Opfattelsen af rejseoplevelsen med den kollektive trafik er også vigtig, hvis flere bilister skal tiltrækkes. Her kan arbejde med kvaliteten være med til at rykke kundernes opfattelse af produktet.

5.3.1 Rejsetid

Forholdet mellem den samlede rejsetid i kollektiv trafik og bilrejsetiden er en af de afgørende parametre for opnåelse af en høj kollektiv trafikandel. Her er selve køretiden naturligvis vigtig, men også frekvens er vigtig, da den nedbringer ventetid og skiftetid og samtidig reducerer det tidsspilde, der knyttes til eksempelvis at komme for tidligt til et møde, fordi busafgangen ikke passede optimalt.

Forskning fra DMU (Rapport nr. 143) viser, at rejsetidsforholdet mellem kollektiv trafik og bil er særligt vigtig på rejser over 10 km, hvor kollektivandelen falder markant, jo langsommere den kollektive trafikforbindelse er i sammenligning med bilen. For rejser mellem 15 og 49 km (gennemsnitsafstand for erhvervspending i Østjylland er 22,9 km, DST 2016) fylder cykel og gang meget lidt, mens den kollektive trafikandel falder relativt markant, når

rejsetiden overstiger 1,5 gange bilrejsetiden.

For korte ture under 10 km fylder gang og cykel væsentligt mere og den kollektive trafikandel er mindre afhængig af rejsetidsforholdet. Her begynder bilandelen først at stige, når rejsetiden med kollektiv er 2,5 – 3 gange højere end bilrejsetiden. Denne afvigelse kan hænge sammen med, at gener for biltrafikken, såsom parkeringsrestriktioner, betyder relativt mere for biltrafikken på de korte rejser.

Rejsetidsforholdet mellem kollektiv trafik og bil kan derfor være en god indikator for det kollektive trafiktilbuds kvalitet, og dermed hvor stor en kollektiv andel man kan forvente.

Der vil være stor forskel fra sted til sted på, hvor godt et rejsetidsforhold det er muligt og ønskeligt at tilbyde. Her vil stopmønster og linjeføring spille ind, og disse må afvejes mod behovet for lokal dækning.

Midttrafik ser det som en vigtig del af planlægningsarbejdet i den kommende trafikplanperiode at forsøge at forbedre rejsetidsforholdet i vigtige relationer i Aarhus. Midlerne kan være forskellige, men blandt værktøjerne vil være en gennemgang af fremkommeligheden, og en vurdering af om stoppestedsafstandene er passende.

Forholdet ml. kollektiv rejsetid og rejsetid i bil	Aarhus C	Skejby (Oluf Palmes Allé)	Viby St.
Randers	1,07	1,77	1,50
Horsens St.	0,86	1,30	1,01
Galten Torv	1,84	2,44	2,44
Sabro	1,97	2,68	2,45
Hammel Busterminal	1,60	2,00	1,98

Ill. 46.1: Tabellen viser forholdet mellem rejsetid med kollektiv trafik og rejsetid i bil, og siger dermed noget om den kollektive trafiks konkurrenceevne på strækningerne. Farverne indikerer, hvorvidt forholdet er på et godt (<1,50), acceptabelt (1,50-2,00) eller dårligt (2,00<) niveau. Gennemsnitlig bilrejsetid er hentet fra google maps og kollektiv rejsetid er hentet fra rejseplanen ved ankomst kl. 8.00 på hverdage. Den kollektive rejsetid er tillagt 10 minutter i gang-/cykeltid til og fra stoppested/station og 7 minutter i skjult ventetid svarende til halvtimedrift.

Tabel 46.1 viser grove eksempler på rejsetidsforholdet til tre vigtige arbejdspladsdestinationer i Aarhus: Aarhus C, Skejby og Viby.

Tabellen viser, at der er bedst konkurrenceevne, der hvor regional- og intercitytog kan benyttes - eksempelvis fra Horsens og Randers. Selv med skift til letbanen på Aarhus H er der fx et rimeligt konkurrenceforhold for rejser mellem Horsens og Skejby. Tabellen viser også eksempler på, hvor den kollektive rejsetid i bustrafikken (Galten, Sabro) er op mod 2,5 gange bilrejsetiden og derfor i stort omfang fravælges på længere rejser.

Tilsvarende opgørelser kan være nyttige værktøjer i den konkrete planlægning.

I relation til rejsetiden spiller frekvens i den kollektive trafik også en vigtig rolle, da høj frekvens nedbringer skiftetid og ventetid samt spildtid som følge af, at bussens afgang og ankomsttider ikke altid matcher de ønskede rejsetidspunkter (skjult ventetid). Den tilstræbte frekvens i myldretid på de væsentligste regionale ruter, der betjener Aarhus er 15 minutters drift, hvilket er attraktivt for pendlere for rejser fra oplandet til Aarhus. Denne målsætning er opnået for størstedelen de store rejsestrømme til/fra Aarhus.

Ønsket om højere frekvens var også bærende, da der i 2011 blev indført A-buslinjer i Aarhus. Et af hovedformålene var at opnå lav rejsetid til de store destinationer i byområdet ved etablering af et mere grovmasket net med direkte kørsel og høj frekvens. A-buslinjerne har minimum 10 min. drift i dagtimerne og har på flere strækninger endnu hyppigere drift i myldretiden. Dette har reduceret ventetid og skiftetid for mange rejsende, især der hvor skiftebehovet er stort – på ringlinjerne 5A og 6A, hvor rejsende skifter til/fra buslinjerne på indfaldsvejene.

Internationale erfaringer viser, at en frekvens på 6-12 afg./time er et godt niveau i større byer, da der med dette niveau opnås en netværkseffekt, hvor de rejsende bruger systemet uden at planlægge det i forvejen, da de er sikre på, at ventetid og skiftetid aldrig bliver særlig høj. Højere frekvens er ikke hensigtsmæssigt, da det ikke bidrager til væsentligt lavere ventetid og samtidig øger risikoen for sammenklumpning af afgang.

Midttrafik ønsker i trafikplanperioden at styrke denne tankegang og sikre, at ressourcerne prioriteres på høj frekvens i de store rejsestrømme.

5.3.2 Regularitet og rettidighed

Regularitet og rettidighed er afgørende både for den kollektive trafiks kvalitet og image. Høj regularitet og rettidighed er tæt forbundet med fremkommeligheden på vejnettet og er blandt de højest prioriterede egenskaber blandt kunderne. Samtidig kan god fremkommelighed være et vigtigt virkemiddel i at sikre et

ressourceeffektivt kollektivt tilbud.

Tog er generelt kendetegnet ved god fremkommelighed, da de ikke påvirkes af trængsel for vejtrafikken. Beregninger fra Mobilitetskommissionen under Business Region Aarhus viser dog, at kun ca. 10 % af de interne kollektive rejser i Aarhusområdet foretages med tog. Ca. 90 % af rejserne sker med bus, hvoraf størstedelen kører sammen med øvrig trafik på vejene og dermed forsinkes af de samme køer som biltrafikken.

At vejtrafikken udfordrer rettidigheden for busserne kan eksemplificeres ved en sammenligning af den nye letbanestrækning mellem Aarhus H og Universitetshospitalet med Ringlinje 6A. Letbanen havde i 1. halvår 2018 en rettidighed på 99 %, vel at mærke med samme køretid over hele dagen. 6A's køreplanlagte tid mellem Universitetshospitalet og Sønderhøj i Viby svinger fra 27 minutter uden for myldretid til 40 minutter i myldretiden. Herudover er det opgjort, at 17 % af turene i 2017 var forsinkede mere end 4 minutter. I de værste måneder var tallet ca. 25 %. Tilsvarende regularitetstal fremgår for de øvrige linjer i tabellen, ill. 47.1.

Dette giver en stor forskel i kundernes opfattelse af kvaliteten i de to produkter. Svingende køretider og forsinkelser fra dag til dag resulterer i dårlig regularitet, hvor busser klumper sig sammen og giver markante forringelser. Det resulterer ligeledes i usikkerhed om korrespondancer for kunder, der skifter fra de radiale linjer ind og ud af Aarhus. Endeligt undergraver det bussens image som et troværdigt rejsealternativ til bilen.

Midttrafik vil i den kommende trafikplanperiode arbejde med at kortlægge regularitetsproblemerne og forbedre fremkommeligheden i Aarhusområdet. I tråd med Mobilitetsplanen for Aarhus

Kørt mindst 240 sekunder for sent (2017)

Linje:	Total:
1A	10 %
2A	17 %
3A	9 %
4A	13 %
5A	8 %
6A	17 %

Ill. 47.1: Tabellen viser andelen af afgang på A-buslinjerne i Aarhus, der i 2017 var forsinkede i 4 min. eller mere.

Midtby foreslås fokus i første omgang rettet mod A-busnettet og de store indfaldsveje.

Kapitel 6.0 om fremkommelighed rummer i den forbindelse en række gode værktøjer, der vil danne grundlag for arbejdet med fremkommelighed. Konkret ønsker Midttrafik at samarbejde med Aarhus Kommune om:

1. Fastsættelse af rettidigheds mål for den kollektive trafik i byområdet, som kan danne grundlag for identifikation og løsning af fremkommelighedsproblemer.
2. Kortlægning af fremkommelighedsproblemer på A-busser og indfaldsveje ved hjælp af bl.a. GPS-data.
3. Iværksætte pilotprojekter for signalprioritering på en til to A-buslinjer
4. Igangs sætte et arbejde med trængselsfrie tracéer på A-buslinjer som input til Aarhus Kommunes planlægning af vejnettet
5. Optimering af stoppestedsmønstret på A-busnettet

I tillæg til ovenstående arbejdes der i projektet Samspil 2025 med at kortlægge og vurdere potentialet af BRT-linjer langs flere korridorer i Aarhus, samt én korridor i Randers. Dette arbejde ventes også at give værdifuld viden om løsningsidéer, både for fuldskala BRT-løsninger og mere målrettet prioritering på delstrækninger.

5.3.3 Kvalitet og rejseoplevelse

Opfattelsen af rejseoplevelsen med den kollektive trafik er også vigtig, hvis flere bilister skal tiltrækkes. Her kan arbejde med kvaliteten være med til at rykke kundernes opfattelse af produktet. Dette gælder både venteforhold på stoppestederne og kvalitet i bussen.

Forholdene på stoppesteder får en endnu større betydning med implementeringen af det midtjyske hovednet. På hovednettet skal en række knudepunkter fungere som bindeled i den kollektive trafik, og det er vigtigt, at der i disse knudepunkter er gode fysiske forhold, der understøtter skift mellem forskellige transportformer og en eventuel ventetid. Midttrafik ønsker derfor at sætte fokus på stoppestedsforholdene i Midttrafiks område og udarbejde en manual med vejledning i kommunerne.

Ift. kvalitet i bussen er kapacitetsudnyttelse en vigtig parameter. Hvor stor udnyttelse af kapaciteten i bussen der tillades, før der sættes ekstra afgang ind, har betydning for, hvor komfortabel rejsen er for kunderne. Her spiller det også ind, på hvor lang en strækning kapacitetsudnyttelsen er høj.

Malmø Kommune har eksempelvis arbejdet med at fastlægge kapacitetsgrænser ud fra, hvornår kunderne føler, at komforten begrænses. Disse grænser er en del lavere, end de kapacitets-

grænser, der normalt arbejdes med i Midttrafiks område. I Malmø er begrundelsen, at hvis den kollektive trafik skal kunne konkurrere med og tage markedsandele fra biltrafikken, så er komfort et vigtigt parameter, der må tænkes ind i planlægningen. Som det fremgår af ill. 48.1 regner Malmø Kommune fx med en komfortkapacitet på 65 passagerer i en 18 m ledbus. Til sammenligning regnes der for en tilsvarende bus i Aarhus med en kapacitet på 100 passagerer.

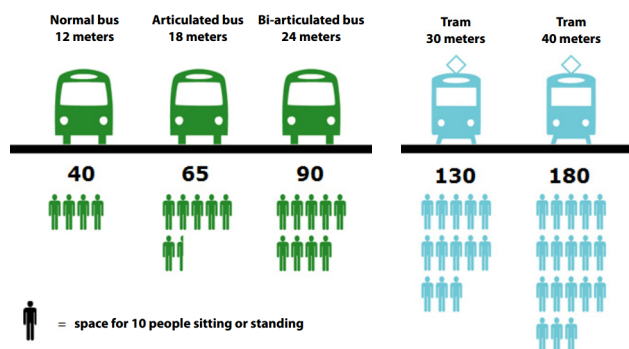
Midttrafik foreslår, at der arbejdes med at fastlægge målsætninger for kvaliteten i den kollektive trafik, herunder kapacitetsudnyttelsen. Disse kan være med til at sætte en retning for, hvor rejseoplevelsen i bus og på stoppesteder skal bevæge sig hen. Niveaue af målsætningerne skal naturligvis fastsættes ud fra en afvejning mod hensyn til effektiv drift og ressourceudnyttelse.

5.4 Mål i trafikplanperioden

Overordnet set er der en udtalt politisk opbakning til, at den kollektive trafik har en vigtig rolle for udviklingen af mobiliteten i Aarhusområdet. Mobilitetsplanen for Aarhus Midtby giver et stærkt grundlag for prioritering af kollektiv trafik, cykel og gang over biltrafikken, og samtidig udstikker Samspil 2025 nogle langsigtede retninger for, hvordan det højklassede net skal udvikle sig.

Midttrafik ønsker at understøtte målsætningerne i disse planer og planlægger i den forbindelse følgende aktiviteter i trafikplanperioden:

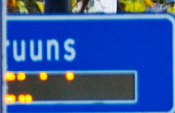
- Generelt i planlægningen at styrke den kollektive trafik, og i særdeleshed A-busnettet, ud fra principperne for et markedsorienteret bybusnet, der kan tiltrække flere kunder. Her skal der være et særligt fokus på at styrke den kollektive trafiks rejsetid ift. bil.



Ill. 48.1: Illustrationen viser Malmø Kommunes mål for komfortkapacitet i forskellige bus- og letbanetyper (kilde: Malmö Stad, Trafik och Mobilitetsplan, 2016).

- Arbejde målrettet med fremkommelighed som værktøj til at styrke regulariteten, særligt i A-busnettet og på indfaldsvejene, herunder de konkrete aktiviteter, 1-5, oplistet i afsnit 5.3.2.
- I samarbejde med Aarhus Kommune at fastlægge kvalitetsmål for A-bustrafikken som højkvalitetsprodukt, herunder mål for materiel, kapacitet og stoppestedsindretning.

De eksisterende planer lægger kraftig vægt på målsætninger for begrænsning af biltrafikken i Aarhus Midtby. Midttrafik savner i den forbindelse en klarere retning og stillingtagen til trafikken udenfor Ringgaden. Her ønsker Midttrafik i planperioden at indgå i dialog med Aarhus Kommune om målsætninger for de kollektive andele uden for Aarhus Midtby, som på den måde kan blive retningsgivende for, hvordan ressourcerne prioriteres her.



FREMKOMMELIGHED

Hvor hurtigt og rettidigt bussen kommer frem gennem trafikken, er to vigtige parametre for, hvordan kunderne opfatter kvaliteten af den kollektive trafik. Samtidig er de to parametre direkte styrende for udgifterne til busdriften. Tiltag der øger bussernes fremkommelighed, dvs. sikrer hurtigere og mere regelmæssig drift, kan dermed på én gang forbedre busproduktets kvalitet, kundernes tilfredshed og driftsøkonomien i den kollektive trafik. Denne situation gør, at anlægsudgifter til styrkelse af fremkommelighed ofte vil være samfundsmæssigt rentable.

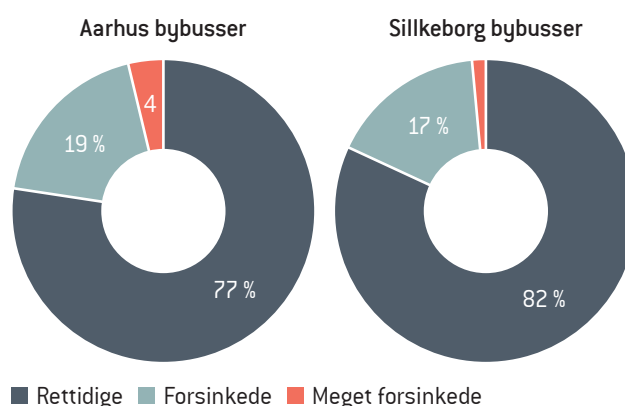
6.1 Baggrund

Trængsel er et stigende problem i de fleste større byer i Midttrafikområdet, hvor byerne og biltrafikken vokser, uden at vejkapaciteten kan følge med. Mobilitetskommissionen for Business Region Aarhus identificerer således væsentlige trængselsproblemer i både Aarhus, Randers, Horsens, Silkeborg og Skanderborg, mens større byer som Viborg, Herning og Holstebro udenfor analysens område også oplever trængselsudfordringer.

En konsekvens af trængslen er, at busserne i høj grad fanges i de samme kødannelser som bilerne. Dette giver længere køretid og dårlig regularitet, hvilket udhuler kvaliteten af og tilliden til det kollektive tilbud for kunderne. Dårlig fremkommelighed fører derfor til, at flere kunder vælger bilen, og dermed øges presset på vejnettet yderligere. Tiltag, der forbedrer fremkommelighed, er derfor vigtige for at styrke kvaliteten af den kollektive trafik og tiltrække flere og mere tilfredse kunder.

At der mange steder opleves problemer med bussernes rettidighed ses i ill. 51.1. Her vises andelen af rettidige, forsinkede og meget forsinkede afgang i hhv. Aarhus og Silkeborg bybusser i morgenmyldretiden. I begge byer er omkring en femtedel af alle afgang forsinkede. Dette gør den kollektive trafik mindre pålidelig og er til stor gene for kunderne.

En rundspørge blandt projektlederne for de 59 fremkommelighedsprojekter, der har fået støtte fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens puljer fra 2009-2013, understreger, at styrket fremkommelighed er positivt for kunderne. Her svarer at 73 %, at projekterne har ført til øget passagertal, samt at kundetilfredsheden er øget.



Ill. 51.1: Andelen af rettidige (op til 4 min.), forsinkede (over 4 min.) og meget forsinkede (over 10 min.) afgang i Aarhus og Silkeborg bybusser i morgenmyldretiden 7.30-8.30 i perioden fra køreplan-skiftet 2018 til november 2018.

Ud over at forringe kvaliteten af den kollektive trafik for kunderne, fordyrer dårlig fremkommelighed samtidig driften på berørte buslinjer. Køretiden er direkte styrende for bruttoudgifterne til den kollektive trafik, der bl.a. afregnes ud fra driftstimer. Afhængigt af, hvor stram køreplanen for en given rute i forvejen er, kan forsinkelser også føre til behov for indkøb af en ekstra driftsbus for at opretholde den samme køreplan, hvilket medfører en væsentlig omkostningsforøgelse. Dårlig fremkommelighed har dermed en dobbelt negativ effekt for busserne, der både bliver dyrere at drive og tilbyder ringere kvalitet – potentielt med færre kunder og deraf lavere indtægter til følge.

Som et generelt eksempel betyder 2 min. ekstra køretid pr. afgang på en strækning med kvartersdrift i dagtimerne og halvti-

mesdrift aften/weekend en ekstraudgift på næsten 1 mio. kr. pr. år til busoperatøren. I tillæg kan serviceforringelsen føre til passagerfrafald, som forværrer driftsøkonomien yderligere.

Et konkret eksempel findes på linje 6A i Aarhus. Linje 6A kører bl.a. på Ringvejen, der i høj grad er præget af trængsel, og er en højfrekvent linje med op til ti afgang i timen i myldretiden. Linje 6A havde gennem en længere periode store problemer med forsinkelser, og som konsekvens heraf blev den køreplanlagte køretid udvidet med ca. 1.500 køreplantimer pr. år fra 2017 til 2018. I nøgletal svarer det til en merudgift på ca. 1,2 mio. kr. om året. Hvis det modsat var muligt at reducere køretiden på linje 6A med 2 min. pr. afgang, svarende til ca. 5 % af det samlede antal køreplantimer, ville det give en årlig driftsbesparelse på ca. 2,2 mio. kr. beregnet i nøgletal. Investeringer i fremkommelighedstiltag kan dermed finansieres gennem lavere omkostninger til buskørsel og øgede kundeindtægter over en årrække.

Bussernes forsinkelser kan variere meget fra dag til dag, og der kan således være dage, hvor køretiden i køreplanen er for lang, og dage, hvor bussen på samme afgang bliver meget forsinket ift. køreplanen. At justere køretiden i køreplanen kan derfor ikke løse rettidighedsproblemerne alene. Her handler det i stedet om at gøre bussens rejse mere tilregnelig, så det bliver lettere at forudsige og planlægge køretiderne mere præcist. Dette til gavn for både kunder og driftsøkonomi.

6.2 Formål

Midttrafik ønsker at adressere fremkommelighed i byerne, både af hensyn til kunder og til driftsøkonomi.

Styrket fremkommelighed vil gøre bussen hurtigere og mere pålidelig for kunderne. Dette er en central kvalitetsparameter for kunderne, som ikke mindst i forbindelse med skift, er afhængige af høj rettidighed. Dermed hjælper god fremkommelighed til at nå Midttrafiks mål om mere tilfredse kunder og samtidig stille den kollektive trafik stærkere i konkurrencen med bilen. Styrket fremkommelighed vil ligeledes være til gavn for chauffører, der bedre vil kunne overholde køreplanen og som følge deraf yde en bedre kundeservice.

Samtidig er det et vigtigt formål at øge effektiviteten af den kollektive trafik. Her kan forbedringer i fremkommeligheden være med til at sikre, at den samme kollektive drift kan opretholdes med et lavere ressourceforbrug og evt. færre busser.

Fremkommelighed behandles som et særskilt tema i denne trafikplan, og målet er hermed at sætte fokus på emnet og at sætte det på den politiske dagsorden hos kommunerne. Hvis den kollektive trafik skal have højere prioritet i byerne, er det ofte på bekostning af andre trafikanter, fx bilister. Fremkommelighedstiltag er derfor et spørgsmål om politiske prioriteringer.

6.3 Kortlægning af fremkommelighedssituationen

For at kunne optimere fremkommeligheden er det essentielt at have et godt billede af, hvor, hvornår og hvorfor problemerne opstår, samt hvor stort et omfang problemerne har. Denne forståelse er vigtig både for at kunne udvikle den rette løsning og for at vurdere, om problemet er stort nok til at retfærdiggøre en investering. Fremkommelighedskortlægningen er også vigtig, så tiltagene senere kan evalueres og køretiden justeres.

Det er ikke altid enkelt at forstå, hvordan fremkommelighedsproblemerne opstår. Derfor benyttes forskellige metoder i diagnosen af problemerne:

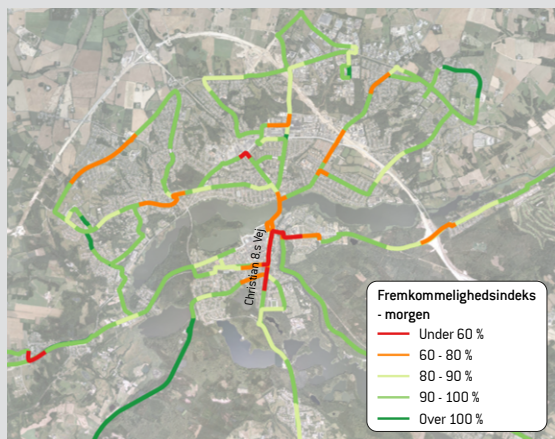
- **Kortlægning af køretid med GPS-data.** Midttrafik logger løbende position og køretid for alle busser. Det giver et stærkt datagrundlag til at analysere køretid og rettidighed og bl.a. kortlægge steder, hvor busserne forsinkes af trængsel. Analyse af disse data fungerer som en screening af busnettet, der kan udpege strækninger, der er relevante at undersøge nærmere.
- **Interviews med chauffører og kundeklager.** Bag forsinkelser gemmer der sig ofte årsager og uheldsmæssigheder, der ikke er nemme at identificere udelukkende ved hjælp af data. Her er interviews med chaufførerne et værdifuldt værktøj til at forstå problemstillingerne. Det kan både være de, der fremgår af GPS-analysen og mere generelle problemstillinger, som forsinker bussen hele dagen, og som dermed ikke skiller sig særligt ud i en GPS-analyse. Kundeklager, fx over gentagen forsinkelse på en rute, kan ligeledes give en større forståelse for, hvad der i praksis forsinker bussen.
- **Besigtigelse.** Besigtigelse kan give en større forståelse for eventuelle problemer og kan samtidig inspirere til løsninger. Det er lettere at udvikle holdbare løsninger, når problemerne og de fysiske forhold overværes 1:1.
- **Inddragelse af vejmyndigheden.** Vejmyndigheden, typisk den pågældende kommune, indgår naturligt i arbejdet, da det som regel er kommunen, der skal både vedtage og finansiere investeringerne. Det er vigtigt allerede i diagnosefasen at involvere de rette personer, da det kan give et vigtigt forhåndskendskab til strækningen og de valg, der er foretaget, bl.a. i forbindelse med signalindstilling.

Disse metoder giver tilsammen et solidt billede af fremkommelighedssituationen. Sammenholdt med bl.a. antallet af kunder og busafgange, der påvirkes, giver dette et godt grundlag for valg af hvilke strækninger, der kan være relevante at udarbejde løsninger for, og hvor det største potentiale for fremkommelighedsforbedringer ligger.

Brug af GPS-data til køretidskortlægning i Silkeborg

Midttrafik har udviklet et værktøj til at omsætte løbende GPS-data fra busserne til viden om fremkommelighedssituationen på vejene. Figuren nedenfor viser et eksempel fra Silkeborg, hvor køretiderne i myldretiden sammenlignes med kørsel i frit flow. Orange og røde strækninger viser, at bussen forsinkes i særlig grad i myldretiden.

Disse strækninger er derfor relevante at vurdere nærmere og afklare, om der med fordel kan udvikles løsninger for en bedre fremkommelighed på strækningerne. Eksempelvis står Christian 8.s Vej frem som en strækning med højt forsinkelsesniveau; en strækning hvor der er arbejdet med fremkommelighedstiltag som busbaner og signalprioritering.



Ill. 53.1: Illustrationen viser trængsel om morgenen i Silkeborg by. Farverne indikerer køretid i myldretiden sammenlignet med køretid uden for myldretiden. De røde streger viser fx de strækninger, hvor bussen i myldretiden kører under 60 % af hastigheden uden for myldretiden.

6.4 Værktøjer til fremkommelighedsoptimering

Hvis man vil sikre, at busserne kører mere rettidigt og kommer hurtigere frem, er der en række værktøjer, der kan tages i brug. Typisk kræver værktøjerne anlægsinvesteringer og/eller trafikpolitiske prioriteringer. Erfaringerne viser, at der kan være store gevinster at hente gennem kortere rejsetider, flere kunder og dermed bedre driftsøkonomi på de enkelte strækninger.

Fremkommelighed kan adresseres på forskellige niveauer; fra en fuld BRT-løsning med egne kørebaner over længere strækninger til en målrettet indsats mod enkeltproblemer i et lyssignal. Herunder gennemgås en række af de vigtigste værktøjer, der kan anvendes i arbejdet for bedre fremkommelighed:

- **Optimering af linjeføring.** En linje der kører direkte på større veje og med få sving, kommer hurtigere frem end en kroget linje på smalle veje. Generelt vil smalle veje, hastighedsbegrænsninger, sving (særligt skarpe sving) og mange trafikdæmpende tiltag (bump eller lignende) reducere fremkommeligheden. Linjeføringen kan også omlægges, så den undgår trængselsbelastede veje, så længe linjens vigtige målpunkter stadig dækkes.
- **Busveje og busluser.** Kortere eller længere strækninger af veje kun til bus kan være med til at skabe forbindelser og genveje, som kan give mere direkte og effektiv betjening, uden at et område belastes af øvrig vejtrafik. Her kan busluser være et værktøj.
- **Busbaner.** Med egne kørebaner kører bussen mest muligt upåvirket af trængslen for den øvrige trafik. Dette er derfor et meget effektivt, men også omkostningstungt, virkemiddel. Busbaner er særligt effektive, når de sammentænkes med signalprioritering, så bussen kan køre uhindret gennem trafikken. Bussen opnår samtidig en god jævn kørsel uden sving til/fra holdepladser, hvilket giver høj kørekomfort for kunderne.
- **Optimering af stopmønster.** Antallet og placeringen af stop har afgørende betydning for linjens hastighed, da et stop både tager tid til deceleration, passagerudveksling, acceleration samt evt. udfletning i trafikken. Det optimale stopmønster afhænger af, hvilke målpunkter bussen betjener, og hvor lang gangafstand, der accepteres politisk. Samtidig er placeringen af stop i forhold til lyskryds vigtig, og særligt i kombination med signalprioritering vil det være vigtigt, at stoppet er placeret efter signalet.
- **Udformning af stoppesteder og terminaler.** På veje med buslommer og tæt trafik kan bussen have svært ved at flette ud i trafikken igen. Med kantstensstop eller fremrykkede stop undgås denne spildtid og kunderne oplever mere jævn

BRT

Det engelske begreb - bus rapid transit (BRT) er i de senere år blevet integreret i den danske kollektive planlægning som det mest højklassede busprodukt og et alternativ til letbane i de tunge kollektivkorridorer.

Der findes ikke en entydig universel definition af BRT, men Vejdirektoratets "Håndbog for kollektiv bustrafik og BRT" definerer BRT som en fælles betegnelse for et højklasset, bus-baseret transportsystem med et meget højt serviceniveau. Det mest centrale element i denne definition er det særlige bustracé, der sikrer, at busserne ikke påvirkes af de trængselsproblemer, der forårsages af biltrafikken. Derudover består BRT af en række andre elementer, der samlet bidrager til at skabe det høje serviceniveau.

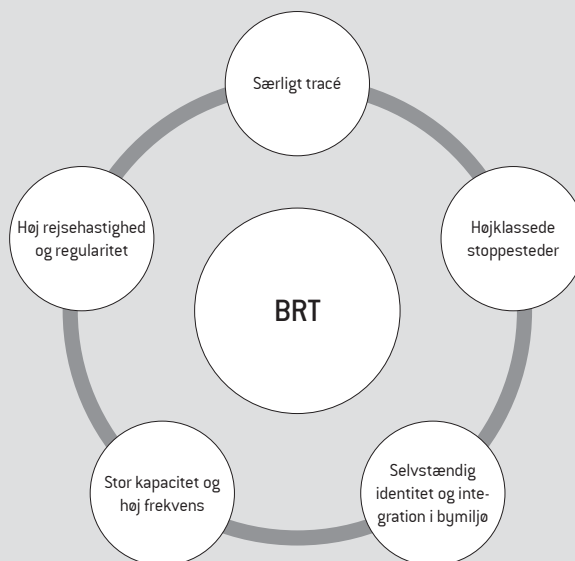
Håndbogen fastsætter et anbefalet niveau og et minimumsniveau samt en række parametre for at busdrift kan klassificeres som BRT.

+Way på Sjælland

Movia har indført begrebet +Way om deres stærkeste busprodukt. Konceptet er inspireret af BRT og er ligesom letbane, metro og S-tog en højklasset kollektiv trafikløsning, som kombinerer hurtig og effektiv transport mellem attraktive byrum. En +Way-linje skal adressere fire hovedelementer. Centralt er +Sporet, som dækker selve linjeføringen, tracéen og fremkommeligheden. Linjen skal køre direkte og i trængselsfrit tracé og så vidt muligt prioriteres for højest mulig fremkommelighed.

Der skal også arbejdes målrettet med holdepladserne +Øer og +Stop, som skal signalere kvalitet og integreres godt med den omkringliggende by, ligesom materiellet (+Bussen) skal sikre at rejsen bliver behagelig.

Mens BRT skal have eget tracé, kan +Way både køre i eget tracé og i blandet trafik, men skal så vidt muligt køre trængselsfrit på bussernes præmisser. Denne pragmatiske tilgang til fremkommeligheden betyder, at ressourcerne kan mål-



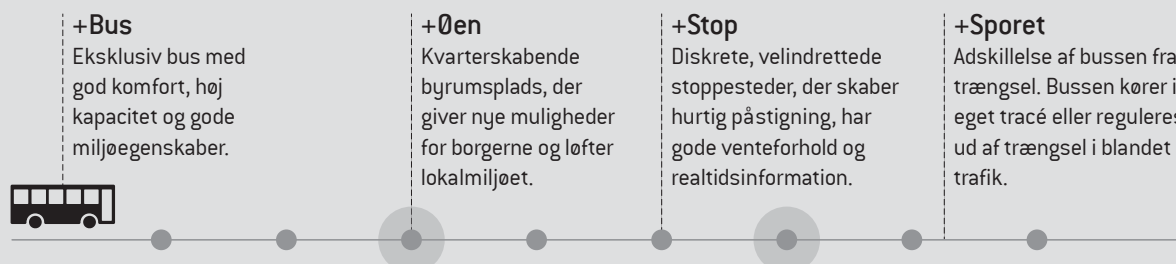
Ill. 54.1: Vejdirektoratets forudsætninger for BRT-systemer.

rettes de væsentligste fremkommelighedsproblemer, mens der ikke investeres, hvor bussen ikke forsinkes, eller hvor de fysiske konsekvenser ikke står mål med gevinsterne ved en investering.

Erfaringer med BRT og +Way

I Danmark kendes BRT fra København, hvor Københavns Kommune har bygget et BRT-lignende system over en kortere strækning nær Rigshospitalet. Derudover er det første store sammenhængende projekt under planlægning i Aalborg, hvor der investeres 510 millioner i et system, hvor bussen får eget tracé på en 12 km lang strækning på tværs af byen.

Der har sideløbende været arbejdet med +Way i en række andre områder. Eksempelvis udarbejdede Roskilde Kommune og Movia i 2009 en vision for +Way på Roskildes to A-buslinjer. Visionens endemål skitserede en 100 % grøn +Way-løsning i 2036, og anviste samtidig hvilke skridt, der løbende kunne tages i retning mod målet. Dette førte bl.a. til en række fremkommelighedsprojekter med statslig støtte.



Ill. 54.2: Elementer i Movias +Way-koncept.

Fremkommelighed i Horsens

Horsens Kommune fik i 2013 bevilget 470.000 kr. fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens busfremkommeligheds-pulje.

Projektets formål var at få et mere effektivt kollektivt trafiknet med forbedret fremkommelighed og øget prioritering af busserne i Horsens by. Horsens Kommune, Midttrafik og Arriva identificerede i samarbejde seks kryds i midtbyen, hvor fremkommeligheden med fordel kunne styrkes.

Projektet indeholdt både busprioritering i form af ændret trafikstyring i alle kryds samt en mindre ændring af krydsudformning og afmærkning i to af disse kryds.

Projektet har overordnet set haft en positiv indvirkning på rejsetiden i de seks kryds. Der er dokumenteret rejsetidsbesparelser i to af krydsene, hvor køretiden for en bus gennem krydset er reduceret med mellem 4-38 % afhængigt af sted, retning og periode.

Effekten i de øvrige kryds er ikke dokumenteret, men det er vurderet, at busserne får en tidsbesparelse på op til 60 sekunder, hvor trafikbelastningen er størst.



Ill. 55.1: De seks berørte kryds i Horsens.

kørsel. Kantstensstop og fremrykkede stop medfører, at den øvrige trafik fanges bag bussen og dermed må overhale eller vente, til bussen kører. Også terminaludformning er vigtig. Her er køremønstret på terminalen og adkomstvejene vigtige for fremkommeligheden.

- **Signalprioritering.** Signalprioritering kan have forskellig teknisk udformning, men fungerer generelt ved, at lyssignalet varsles om, at bussen nærmer sig, og derefter giver grønt eller forlænger grønt signal i bussens kørselsretning, så bussen ikke bremses. Det kan understøtte bussens fremkommelighed generelt eller målrettes mod busser, der er forsinkede. Signalprioritering har dog sin begrænsning på strækninger, hvor bussen fanges i samme kø som bilerne, da prioriteringen risikerer kun at gavne de foran holdende biler, mens bussen ikke når med over for grønt signal. Ved at kombinere signalprioritering med kortere busbaner opnår bussen mulighed for at overhale bilkøen og køre først over krydset.

6.5 Mål i trafikplanperioden

Midttrafik ønsker i trafikplanperioden at styrke arbejdet med fremkommelighed. Dette skal ske gennem en udvidelse af kompetencefeltet med særligt fokus på at diagnosticere problemerne.

I trafikplanperioden ønsker Midttrafik at:

- Færdigudvikle GPS-værktøj til kortlægning af køretid og regularitet. Midttrafik igangsætter arbejdet med dette værktøj og vil i perioden anvende det i Aarhus og bybusbyerne.
- Gennemføre pilotprojekt for fremkommelighedsproces med en bybuskommune, som kan være model for arbejdet i de øvrige bybuskommuner. I processen udvikles konkrete løsninger for belastede strækninger.

Sideløbende med dette kortlægges mulighederne for mere langsigtede BRT-løsninger som forløber for/alternativ til letbane. Dette sker i regi af Letbanesamarbejdets arbejde med den langsigtede udviklingsvision Samspil2030, som bl.a. indeholder udvikling af BRT-projekter i Aarhus og Randers.

Samarbejde og rolledeling

Midttrafik ønsker at påtage sig en proaktiv rolle i arbejdet med og rådgivning omkring fremkommelighed, men det er vigtigt at understrege, at kommunerne selv skal spille en helt central rolle, da de som vejmyndighed og bestiller af kollektiv trafik foretager investeringerne i busfremkommelighed og de politiske prioriteringer af trafikken.

Fra: Bodil L. Møller
Sendt: 3. oktober 2018 13:29
Til: kristian.lorentzen@ft.dk
Cc: clwis@syddjurs.dk; Jens Erik Sørensen
Emne: Vedr. rejsekort

Kære Kristian Pihl Lorentzen

På vegne af direktør for Midttrafik, Jens Erik Sørensen, fremsender jeg hermed en kort beskrivelse af rejsekort og de omkostninger, der er forbundet hermed.

Rejsekortet er et meget **komplekst produkt** og i flere komplekse varianter (pendler, pendler kombi, erhverv). Kunderne kan have svært ved at skelne mellem de forskellige typer og det kan være vanskeligt for Midttrafiks medarbejdere at forklare forskellen.

Når selve produktet er meget komplekst, så bliver de **bagvedliggende administrative processer** det også; i bestillingen af rejsekortet, udstedelsen, regnskabet, hardware/udstyr i busserne, opsamling på data på rejsemønstre etc.

Rejsekort kostede Midttrafik i 2017 **ca. 45 mio. i driftsomkostninger** plus afbetaling på investeringslån på knap 14 mio. kr. Lånet er tilbagebetalt i 2028. Tilsvarende koster Midttrafiks betalingsapp **3,5 mio. kr.** i årlige omkostninger og indeholder bl.a. klippekort, kontantbilletter, periodekort og en række særlige billetter. Appen har kostet **3 mio. kr.** i løbende udvikling i løbet af de seneste 2 år. Som eksempel kan oplyses, at flytningen af pap-periodekortet til Midttrafik app kostede 0,3 mio. kr. kr.

Midttrafiks app har en **forventet omsætning** på 195 mio. kr. i 2018, tilsvarende forventning for rejsekort er 166 mio. kr.

Midttrafik vil som udgangspunkt gerne reducere i de forholdsvis **omfattende administrative ressourcer**, som trafikelskabet i dag bruger på rejsekort – ca. 6 årsværk, som er langt mere end andre billetprodukter kræver. Men vurderingen er, at Midttrafik kan udøve meget lidt indflydelse på at reducere i de administrative opgaver, som rejsekortet afføder er, fordi kompleksitetsgraden er så stor. Og vurderingen er, at ressourcetrækket vil stige.

Med indførelsen af Takst Vest er der en begrundet forventning om, at flere vil anskaffe sig et rejsekort, da takstreformen betyder, at rejsekort oftest vil være det billigste produkt at anvende. Da rejsekort er et komplekst produkt både for kunder at anskaffe sig, og for Kundecenteret at udstede, vil en større udbredelse af rejsekort betyde **yderligere ressourcetræk**. Dertil kommer, at Midttrafiks strategi 2017-2020 har fokus på digitalisering, således kunderne kan få flere produkter digitalt, som de oplever i alle mulige andre sammenhænge jf. den generelle digitale udvikling. Det betyder også, at pap-periodekortet udfases. For nogle kunder vil det være mest hensigtsmæssigt at få pap-periodekortet på Midttrafiks app, for andre vil rejsekortet være det billigste alternativt. Det afhænger af den enkelte kundes rejsemønstre.

Derudover er det vanskeligt at skære ned på de medarbejderressourcer, som anvendes til **regnskabsprocessen** i dag, da rejsekortets kompleksitet og det regnskabsmæssige ift. de øvrige trafikselskaber afføder en forholdsvis omfattende opgavemængde, som Midttrafik alene ikke kan ændre på.

Behovet for analysere **rejsekortdata** vil i øvrigt være stigende i takt med, at flere kunder vælger at bruge rejsekortet.

Midttrafik vurderer, at rejsekort er et produkt, der ikke er tidssvarende, og derfor bruges der mange ressourcer på lappeløsninger. **Teknologien virker forældet**, bl.a. fordi der skal installeres meget hardware i busserne, som pt. har omstændelige processer for opdatering. Busserne skal fx køres hen til bestemte anlæg for at opdatere udstyret. Det udbedres nu.

Udgiftsniveauet er ikke særligt for Midttrafik, da Rejsekort A/S ejes af alle trafikselskaber (undtagen Bornholms trafikselskab) samt DSB og Metroselskabet I/S.

Region Midtjylland har store udfordringer og vil gennemføre besparelser på 60 mio. kr. netto fra 2019. Forklaringen på disse merudgifter er bl.a. rejsekort – 15-20 mio. kr, resten skyldes letbane og investering i nye tog på Lemvigbanen samt stigende omkostningsindeks inden for bustrafikken.

Venlig hilsen

Bodil Løck Møller
Direktionssekretariatet

87 40 82 04
blm@midttrafik.dk



midttrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
midttrafik.dk

MINISTEREN

Kristian Pihl Lorentzen, MF

Dato 31. oktober 2018
J. nr. 2018-5200

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære Kristian Pihl Lorentzen

Tak for din mail af 3. oktober 2018 vedrørende Midttrafiks udgifter til rejsekortet.

Midttrafik har henvendt sig til dig angående deres utilfredshed med rejsekortsystemet og de udgifter selskabet har til det. Jeg må medgive, at det lyder til at være høje udgifter.

Jeg mener, at det rette sted at tage denne sag op er i Rejsekort A/S' bestyrelse, som trafikelskabet som medejer af Rejsekort A/S, jo er en del af. Her kan det med fordel drøftes, hvad der kan gøres for at forbedre systemet og sænke omkostningerne.

Med disse tilkendegivelser fra Midttrafik, så må man kunne forvente, at trafikelskabet bakker helhjertet op om det forslag til ændring af lov om trafikelskaber, som ministeriet netop har sendt i høring.

Lovforslaget implementerer mit udspil fra september om nemmere kollektiv trafik. Med mit udspil og lovforslaget lægges nemlig om til en højere grad af digitalisering af rejsekortet, som samtidig sammensmeltes med Rejseplanen og gøres til et bredere produkt. Der er tale om en udvikling, som jeg mener er en naturlig udvikling, som effektivt og mest rationelt bør gennemføres af trafikelskaberne i fællesskab. Med en digitalisering af rejsekortet, så kan det også være at Midttrafik ikke længere behøver at føre diverse parallelle salgskanaler og -produkter, som ikke nødvendigvis er til gode for passagererne – for som det jo også fremgår af selskabets henvendelse til dig, så er det aftalt og lovfæstet at rejsekortet som standardprodukt altid skal kunne betale sig for passagererne.

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen

Bilag 1 - Overslag over Midttrafiks forventede udgifter til rejsekort 2018-2028/30

Overslag over Midttrafiks forventede udgifter til rejsekort 2018-2028/30

Beløb mio. i kr. (2018-priser)	2018 (FR 2. kvt.)	Budget 2019 (1. beh.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Samlet udgift 2018- 2030
Investering kontantbetaling (køb af udstyr)	0,1	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,1
Ydelsesbetaling på Kommunekredit-lån	13,6	6,8	13,2	13,0	12,8	12,6	12,5	12,3	12,2	12,0	6,1	0,4	0,2	127,8
Tilbagebetaling fra Rejsekort A/S	-5,2	-0,5	-6,6	-7,3	-7,5	-8,9	-9,3	-4,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-50,0
Investering i alt	8,6	8,2	6,6	5,7	5,3	3,7	3,2	7,6	12,2	12,0	6,1	0,4	0,2	79,8
Abonnementsbetaling Rejsekort A/S	30,9	31,7	32,4	32,4	32,2	32,3	32,2	32,2	32,3	32,5	32,6	0,0	0,0	353,5
Drift og vedligeholdelse af udstyr (busser)	9,0	11,6	11,6	11,6	11,6	11,6	11,6	11,6	11,6	11,6	11,6	0,0	0,0	124,6
Drift og vedligeholdelse af udstyr (Letbanen)	2,3	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	0,0	0,0	28,5
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter	3,3	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	0,0	0,0	43,6
Drift i alt	45,5	49,9	50,6	50,6	50,4	50,5	50,4	50,4	50,5	50,8	50,8	0,0	0,0	550,3
Udgifter til rejsekort i alt	54,1	58,1	57,1	56,3	55,7	54,2	53,6	58,0	62,7	62,8	57,0	0,4	0,2	630,1

OBS:

For udgifter til udstyrsdrift og kunderelaterede udgifter, er 2020-2028 sat lig med budgettet for 2019.

Abonnementsbetalingen samt tilbagebetalingen af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S er for denne periode beregnet ud fra Rejsekort A/S' seneste langtidsprognose, mens Midttrafiks ydelsesbetaling på lånene optaget hos Kommunekredit i forbindelse med rejsekortinvesteringen er estimeret ud fra betalingsrækkerne for lånene.

Det bemærkes, at overslaget er baseret på en levetid for rejsekortprojektet frem til og med 2028.

Bilag 1 - Overslag over Midttrafiks forventede udgifter til rejsekort 2018-2028/30

Overslag over udgifter til rejsekort 2018-2028/30 (såfremt projektet stopper i 2028), opdeling på bestillere

Beløb mio. i kr. (2018-priser)	2018 (FR 2. kvt.)	Budget 2019 (1. beh.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Samlet udgift 2018- 2030
Favrskov	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	1,3
Hedensted	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0	2,0
Herning	1,1	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,2	1,3	1,3	1,2	0,0	0,0	13,0
Holstebro	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,6	0,0	0,0	6,6
Horsens	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,1	1,2	1,2	1,2	0,0	0,0	11,8
Ikast-Brande	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Lemvig	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Norddjurs	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	1,1
Odder	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	1,3
Randers	2,6	2,6	2,6	2,6	2,5	2,5	2,4	2,7	2,9	2,9	2,6	0,0	0,0	29,0
Ringkøbing-Skjern	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,5	0,0	0,0	5,9
Samsø	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Silkeborg	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	1,2	1,2	1,4	1,6	1,6	1,6	0,0	0,0	15,1
Skanderborg	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0	5,2
Skive	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	1,0	1,0	0,8	0,0	0,0	9,4
Struer	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	1,2
Syddjurs	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,0	0,0	2,8
Viborg	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4	1,4	1,3	1,5	1,7	1,7	1,5	0,0	0,0	16,4
Aarhus	16,6	19,1	17,3	17,0	16,9	16,4	16,2	17,5	18,9	19,0	17,3	0,1	0,1	192,5
Regionen	20,8	22,1	22,7	22,3	22,1	21,4	21,2	23,0	24,9	24,9	22,1	0,2	0,1	247,7
Letbanedrift - andel Aarhus Kommune	2,9	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	0,0	0,0	33,8
Letbanedrift - andel Region Midtjylland	2,9	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	0,0	0,0	33,8
Rejsekort i alt	54,1	58,1	57,1	56,3	55,7	54,2	53,6	58,0	62,7	62,8	57,0	0,4	0,2	630,1

Bilag 1 - IT-projekter i Midttrafik

Ansv. leder	Projekt Titel	Formål	Projekt start	Projekt slut	Status nov. 2018
Bodil	Nyt ESDH System	Midttrafik er i gang med at indkøbe et nyt ESDH-system, da trafikselskabet ikke længere kan anvende det kommunalt ejede SB SYS som licensholder jf. en afgørelse herom i Ankestyrelsen.	01-02-2018	01-04-2018	I december måned er deadline for indsendelse af tilbud for de tre udvalgte leverandører og forhandlinger samt kontraktindgåelse vil være afsluttede i starten af det nye år. Planen er således at tage nyt ESDH i brug i foråret 2019. Administrationen lægger vægt på medarbejderinddragelse undervejs i evalueringen af tilbuddene for at sikre så godt et match som muligt mellem system og opgaveløsning.
Bodil	Ungdomskort på App	Målet er, at det nye system skal kunne håndtere at sende til Midttrafik app, men også modtage informationer om rettelser fra app'en. Systemet skal kunne interagere med app'en og styrelsens bestillingsportal, således kunderne via app kan redigere sine oplysninger, tilrette perioder samt foretage betaling. Systemet skal være fleksibelt, så det er fremtidssikret, og skal kunne håndtere nye betalings-metoder i fremtiden. Derudover skal app og kortudstedelsessystem kunne håndtere, at kunder på Ungdomsuddannelser får betalt kortet af deres forældre.	01-08-2018	01-08-2019	Discoveryfasen er afsluttet og der er i hovedtræk lavet specifikationer på hele projektet. De to leverandører Kraftvaerk og Kofoed & Co. samarbejder om at få de sidste specifikationer på plads. Da projektet er agilt, vil der være løbende ændringer/specifikationer. Kraftvaerk er startet med opbygning af arkitekturen og Kofoed & Co. går i gang i uge 48. Der bliver indgået en særskilt kontrakt med Kofoed omkring Ungdomskort på app. Målet er stadig at have et produkt klar til kundetest i foråret 2019 og endelig lancering sommer 2019.

Bodil	Nyt kortsystem	Midttrafik er i gang med at udvikle en ny platform for salg af billetter. Platformen skal kunne håndtere de billetter, som ikke indgår i Midttrafik App eller rejsekort, men skal også kunne udstede billetter til app fx pensionistkort eller frikort. Platformen skal erstatte det nuværende kortsystem, TMS, som i dag anvendes på Midttrafik Kundecenter og de tilbageværende private salgssteder sammen med den manuelle udstedelse ved Kommuner/borgerservice. Når en webshop til det nye kortsystem er udviklet, vil bestillingen af kortene foregå online. Onlinebestillingen skal derfor erstatte de tilbageværende salgssteder – privat og ved Kommuner/borgerservice. Det nye kortsystem skal håndtere pensionistkort og frikort som minimum. Platformen vil udformes fleksibelt og kunne tilgås via et website, så den fremadrettet kan håndtere flere billettyper, skulle behovet opstå.	01-08-2018	17-03-2019	Testfasen har været i gang i november måned og de sidste funktioner er leveret til test, undtagen funktionen; at udsende billetter til app. At udsende til app afventer tests af ny generel app-version. I de kommende uger skal der testes færdig på de nyligt leverede funktioner. Det er forventningen, at udsendelse til app kan testes og godkendes i starten af december.
Frank	Optimeringsplatform i Flextrafik	Behovet for en Ny OptimeringsPlatform (NOP) opstår på grund af, at den nuværende planlægningsmotor til Flextrafik kørsel er teknologisk forældet og ikke kan honorere ønsker til forretningsudvikling indenfor flextrafik. NOP projektet gennemføres i fællesskab med Movia, NT, Sydtrafik og Fynbus og med FlexDanmark som ansvarlig for projektet.	01-06-2017	2022 / 2023	Projektet har, grundet indsættelse af ny direktør ved FlexDanmark, været på nedsat aktivitetsniveau fra marts 2018. Der er planlagt en ny start på NOP projektet, med opstarts møder og workshops for samtlige Flexledere i december 2018.

Lone	Business Intelligence Projekt Fase 1	Opbygning af Datawarehouse (DW) med datakilderne realtid, passagertællinger og rejsekort. Formålet er at forbedre planlægnings- og analysemulighederne gennem indførsel af et nyt BI software (Microsoft Power BI). Midttrafik har store udfordringer med store datamængder. Power BI giver medarbejderne mulighed for at analyserer meget større datamængder end tidligere. Ligeledes giver Power BI mulighed for deling af rapporter, hvilket automatiserer tidligere manuelt arbejde. Endeligt giver Power BI mulighed for at kombinere forskellige datakilder, hvilket kan berige analyserne yderlige. Power BI har en lang række af visualiseringsmuligheder, og da man samtidig har mulighed for at dykke ned i data gennem opbyggede hierakier, så gør det at data bliver mere forståeligt.	01-02-2018	18-09-2018	Projektet er afsluttet. Eksterne konsulenter har hjulpet med at opbygge et nyt DW og sikret, at de nævnte datakilder automatisk bliver lagt ind og opdateret i kuben i MTs DW. Det sikrer, at de nyeste tal Midttrafik har adgang til altid vil findes igennem BI-løsningen.
Lone	Business Intelligence Projekt Fase 2	Udvidelse af eget datawarehouse (DW) med datakilderne Mobilapp og rejsekort - Fokus er på salgs- og indtægtstal til brug i analyser og controlling mm. Disse datakilder udgør størstedelen af Midttrafiks passagerindtægter, og vil bl.a. kunne give Midttrafik ulighed for at følge kundernes valg af billettyper og rejsemønstre, samt lave opfølgning og analyser på tværs af kundegrupper og billettyper, herunder effekter af ændring af kunde- og salgsstrategier, takster osv.	29-11-2018	Forår 2019	Intern dataafklaring er under udarbejdelse. Projektet påbegyndes ved indledende workshop med eksterne konsulenter i december 2018.

Lone	GDPR-compliance hos Midttrafik	At sikre GDPR-compliance hos Midttrafik.	17-01-2018	31-12-2018	Midttrafik har i løbet af 2018 arbejdet på at blive compliant med EU's databeskyttelsesforordning som fandt anvendelse fra d. 25 . maj 2018. De enkelte initiativer i Midttrafiks GDPR-implementeringsprojekt er identificeret og igangsat på baggrund af en GDPR GAP-analyse foretaget af Deloitte. Et af de mere omfattende initiativer er Risikovurderingen, hvor Deloitte peger på en række anbefalinger til håndtering af ansvarsfordeling og sikkerhed omkring Midttrafiks IT-systemlandskab. På baggrund af Risikovurderingen, har administrationen udarbejdet en handlingsplan som forventes eksekveret i løbet af 2019. Herunder hører også ibrugtagning af et nyt DCI-redskab til intern styring af informationssikkerhedsdokumenter og -kontroller. I løbet af 2018 har Midttrafik udarbejdet • Informationssikkerhedspolitik for 2019-20 • Fortegnelse over Midttrafiks vigtigste persondatabehandlingsaktiviteter • Procedure for sikkerhedsbrister som testes primo 2019 • Procedure for kunders anmodning om indsiget i egen data som er under implementering i Kundeservice • Procedurer som sikrer korrekt håndtering af kundehenvendelser, herunder opbevaringsperioder, aflevering til Rigsarkivet samt intern og ekstern videresendelse af oplysninger I løbet af efteråret 2018, har Midttrafik desuden afviklet et Cyber Awareness-forløb samt en phishing mail-øvelse som blev gennemført med tilfredsstillende resultat. Procedure for kontrol af databehandlertaftaler, indgåelse af 11 databehandlertaftaler samt udarbejdelse af netværksdiagrammer udestå.
------	--------------------------------	--	------------	------------	---

Thomas	Overgang til PCere i administrationen	Midttrafiks administration skal fremadrettet benytte PC-løsning frem for Citrix. Dels af hensyn til fleksibilitet i arbejdsgange. Dels fordi Citrix ofte har udgjort en udfordring for Midttrafiks IT.	31-01-2018	31-12-2018	En testgruppe af medarbejdere har testet diverse systemer i et midlertidig PC-miljø. Der mangler fortsat få tilretninger. Det forventes, at hele organisationen skifter til et nyt miljø medio december 2018
Martin	TAS Lite	TAS er et indberetningssystem der bliver stillet til rådighed for busselskaberne for indberetning af driftsforstyrrelser og øvrig kontraktmæssig opfølgning i driften. TAS er udviklet i et samarbejde mellem NT og Midttrafik. TAS sender kunderrelevante oplysninger ud til kunderne på de relevante medier: midttrafik.dk, rejseplanen og MTLive. TAS Lite blev udviklet på baggrund af længere tids ønske fra busselskaberne om bedre og hurtigere værktøj til indberetning af driftsforstyrrelser. Arbejdsgruppe indeholdende 4 busselskaber, repræsentanter fra Midttrafik og udvikleren lavede grundstammen og regelsættet for det kommende TAS Lite. Programmet blev bygget op således det kunne betjenes fra en smartphone via enkle valg. De valg der blev truffet blev til en standardtekst der kunne sendes til systemet og evt. ud kundeendt. Samme program bruges pt. til at give kundeendt driftsinformation om Letbanen da Letbanens automatiske driftsinformationssystem(AVLS) ikke fungerer. TAS Lite rettes pt. til således Letbanen kan bruge det til planlagte driftsforstyrrelser, hvilket ikke var tanken fra starten.	01-10-2017	01-03-2018	Projektet er afsluttet.

Martin	TrafikService System	TSS projektet er under udvikling. Projektet opstod da TAS og TAS Lite stod for en større opgradering efter dataomlægning sommeren 2018. Grundet forskellige behov fremadrettet hos NT og Midttrafik blev opdatering af systemet meget omkostningstungt for Midttrafik uden større udbytte. Administrationen så derfor en mulighed i at kontakte leverandøren af realtid og spørge på en pris for udvikling af lignende system med enkelte forbedringer der vil give hurtigere og bedre kundeendt information om driften. Fremadrettet vil sammenkobling af informationssystemet og realtidssystemet give en lang række fordele der bliver arbejdet videre på at udnytte disse efter systemet er implementeret og godkendt. I første omgang bliver der mulighed for indberetning direkte fra chaufførskærmen og ud på de kundeendte medier uden chaufføren skal foretage opkald til busselskabets administration der så videreformidler informationen. Dernæst bliver indberetningsprocessen hurtigere for busselskaberne og administrationen i Midttrafik ligesom der benyttes standardtekster så vidt muligt således kunderne oplever ensrettet information. Dette til samme pris som den planlagte opdatering af det "gamle" system(TAS). TSS forventes at kunne tages i brug Marts 2019. Yderligere udvikling forventes i systemet.	01-10-2018	01-03-2019	Udvikleren har igangsat programmering af systemet. Der afholdes sttusmøder hver 3. uge, hvor udvikleren præsenterer Mock-ups (skitser), eller andet grafisk materiale vi kan diskutere datasammenhænge, brugerflade og præsentation ud fra.
--------	----------------------	---	------------	------------	--

Martin	USB i busser	Administrationen har foreslået, at man som forsøg installerer USB-laderstik i et antal busser da vores kunder bliver mere og mere afhængige af deres mobiltelefoner. USB stik er i gang med at blive installeret i 10 rute 100 busser, 5 rute 952X busser og 5 Aarhus Sporveje busser. Busserne forventes idriftsat i november og december. Efter testperiode på 3 mdr. evalueres tiltag.	01-10-2018	01-03-2019	Pt. installeres USB stikkene i nye Arriva busser der sættes i drift i løbet af november og december 2018.
Lone	Ny indtægtsdelingsmodel	Udarbejde program der fra 2020 kan sikre en mere præcis fordeling af Midttrafiks indtægter til bestillerne på baggrund af salgsoplysninger.	01-06-2018	31-12-2018	Status på projektet er at det vurderes at der må forventes en forsinkelse på anslået 2 måneder. Dette skyldes primært problemstillinger i forhold til levering af data/salgsoplysninger fra Midttrafiks eller 3. parts systemer. Det drejer sig bl.a. om data fra salg af Ungdomskort og salg fra mobilapp-systemet. Data er nu leveret, men der savnes pt. endelig bekræftelse på at data er leveret i brugbar form. Desuden er der udfordringer i forhold til data som skal leveres fra hhv. DSB (bus-tog indtægter) og Rejsedata (Periodekortindtægter).COWI er leverandør på opgaven, og oplyser at programmering skrider planmæssig frem i øvrigt. Det savnes dog stadig, at vi kan se de konkrete indtægtsdelingsmæssige resultater fra vores datakilder, når disse har været kørt igennem programmet. Samlet vurderes projektet derfor at være "gult" både i forhold til resultat af projektet og overholdelse af tidsplan. Projektets økonomi er pt. "grønt".
Merete	Betalingskort på online/app bestilt Handicapkørsel	At øge andelen af online bestilte handicapture samt at gøre betalingen mere kundevenlig.	Efteråret 2014	Efteråret 2018	Åben for tilmelding d. 5. nov.

Merete	Udvidelse af betalingskort på online/app bestilt Flextur	At øge andelen af online bestilte Flexture samt at tilgodese kunder med forskellige betalingskort.	Efteråret 2014	Efteråret 2018	Fra uge 42 har Flextur kunder kunne benytte Dankort, Visa Dankort, Visa Electron, Vpay, MasterCard, MaestroCard og JCB kort. 404 kunder har oprettet sig siden og der er bestilt 2.739 kørsler via selvbetjeningen.
--------	--	--	----------------	----------------	---

Præ- post- og kampagnemåling

Takst Vest

Afreportering, oktober 2018

Indhold

1. Baggrund og formål	3
2. Hovedkonklusioner	4
3. Metode	5
3. Præ- og postmåling: Image og holdning før og efter reformen	6
4. Kampagnemåling: Kendskab, forståelse og modtagelse	25

Baggrund og formål

Takstreformen Takst Vest, blev lanceret d. 18. marts 2018. Takst Vest skal gøre det nemmere at være kunde i den kollektive trafik i Jylland og på Fyn på tværs af følgende trafikselskaber og operatører:

- Nordjyllands Trafikselskab
- Midttrafik
- Sydtrafik
- FynBus
- Arriva
- DSB

Som led i takstreformens udrulning har Advice i samarbejde med trafikselskaber og operatører skabt en kommunikations- og kampagneindsats, med formål at oplyse omkring den nye takstreform. Kampagnen har været udrullet i de enkelte trafikselskaber og operatørers kanaler. Kampagnen har været ensartet på tværs, men designet har afspejlet de enkelte trafikselskaber og operatørers designmanualer i form af farvevalg.

Målgrupperne for indsatsen har været pendlere på korte og lange rejser, institutioner/skoler/virksomheder, lejlighedsvis rejsende, ældre/pensionister og unge.

Kernebudskaberne for kommunikationen har været:

- **Enklere priser og billetter:** Med Takst Vest bliver det nemmere at vælge den rigtige billet eller korttype.
- **Gennemskuelighed:** Det skal være mere gennemskueligt, hvilken rabat de rejsende opnår – fx uden for myldretiden, som ældre, ung, barn osv.
- **Rejsekortets fordele:** Herunder, at rejsekort altid er billigere eller lig med prisen på enkeltbillet og mobilklippekort.
- **Pendlerkortets fordele:** Herunder, at pendlerkort kan betale sig for daglige pendlere og er billigere end rejsekort efter max. 20 månedlige returrejser på samme strækning.

Denne rapport har til formål at afdække:

- 1) Hvorvidt kernebudskaberne i forbindelse med kommunikationen omkring Takst Vest er forstået og opnået. Dette afdækkes ud fra en præ- og postmåling, fortaget hhv. i december 2017 og september 2018
- 2) Kendskab og holdninger til kampagnens elementer. Dette afdækkes ud fra en måling i forbindelse med postmålingen i september 2018.

Indhold i kommunikations- og kampagneindsatsen

- Annoncer
- TV-annoncer
- Posters
- Facebookposts og online bannere
- Hængeskilte
- Infoskærme

Hovedkonklusioner

1. **Der er minimale udsving mellem præ- og postmålingen:** Der ses kun marginale ændringer fra præmålingen i september 2017 til postmålingen i september 2018.
2. **Generelt er dem der rejser mest også mere positive:** På tværs af mange af spørgsmålene er der en tendens til, at dem der rejser mest også er mere positive. F.eks. i forhold til nemhed og gennemskuelighed.
3. **Zonesystemet er mest gennemskueligt på velkendte rejser, men kan stadig være svært at forstå:** 36 % er enige eller meget enige i, at zonesystemet er nemt at gennemskue på kendte rejser i lokalområdet. Zonesystemet er i højere grad nemt at gennemskue for dem, der rejser dagligt eller ugentligt.
4. **Priserne er også nemmest at gennemskue på kendte rejser:** 35 % er enige eller meget enige i, at rejserne er nemme at gennemskue på kendte rejser, hvilket er samme tendens som med zonesystemet.
5. **Billet- og kortvalg er forholdsvis nemt, især på kendte rejser:** 65 % er enige eller meget enige i, at det er nemt at anskaffe billet eller kort på en kendt rejse. De unge finder det i højere grad let at anskaffe sig billet eller kort. 55 % synes det er nemt at vælge billet eller korttype på en kendt rejse.
6. **Lavest sikkerhed i billet- og kortvalg blandt rejsende på enkeltbillet:** I både præ- og postmålingen er mange respondenter sikre på gyldigheden af deres billet, mens der er lidt færre, 44 %, der alt-i-alt er sikre på gyldigheden af deres billet. Her er det særligt dem, der typisk anvender mobilklippekort eller enkeltbillet, som er usikre på, hvorvidt de har den mest passende billet eller korttype, herunder både i forhold til pris og fleksibilitet. De har i højere grad også prøvet at vælge den forkerte billet eller korttype.
7. **Rejsekortets rabatter kan være svære at gennemskue:** 30 % føler sig sikre på, at de får den bedste pris med rejsekortet, hvilket er en stigning på 5 % fra december 2017. Men mange har fortsat svært ved at gennemskue rabatter i forhold til rejsetidspunkter og rejsefrekvens. Kun 16 % mener det er nemt.
8. **Kendskabet til Takst Vest er højnet, men mange kender fortsat ikke til takstreformen:** I december 2017 var der 8 %, der havde hørt om Takst Vest, mens tallet i September 2018 var 17 %. Jo oftere respondenterne rejser, desto flere har også hørt om Takst Vest. Det giver god mening, da de hyppigt rejsende har været kampagnens primære målgruppe.
9. **Meget få har oplevet negativ information i medierne eller fra deres trafiksselskab:** Flere er dog uenige i, at de har fået tilstrækkeligt information fra deres trafiksselskab. At få har oplevet negativ omtale er særligt positivt, da større forandringer og reformer, herunder særligt den kollektive transport, kan afføde massiv kritik.
10. **Dem der rejser ofte har i højere grad set kampagnen:** 12 % af de adspurgte husker at have set/oplevet én eller flere af kampagneelementerne. Synligheden har været størst blandt dem, der rejser ofte, hvilket også er naturligt, da kampagnerne kørte meget lokalt og på egne medier. På tværs af alle respondenter mener 69 %, at budskabet i nogen, høj eller meget høj grad fremgår af kampagnen.
11. **Knap en tredjedel af dem, der har set kampagnen har også søgt videre information:** De primære informationskilder er Rejsekort.dk og derefter Rejseplanen.dk, Midttrafik.dk og DSB.dk.

Metode

Forud for kampagnen for Takst Vest udførte Advice i samarbejde med Userneeds en præmåling for at afdække de rejsendes holdning til bl.a. zonesystemet, priser, kort- og billettype.

Efterfølgende er Takst Vest kampagnen afviklet og en postmåling er foretaget.

Begge spørgeskemaundersøgelser er indsamlet gennem Userneeds Danmarkspanel i en online spørgeskemaundersøgelse. Respondenterne i undersøgelsen har været 18-70 årige, der bruger offentlig transport minimum én gang hvert halve år. Besvarelsenerne er fordelt på tværs af region Midtjylland, Nordjylland og Syddanmark. Dertil er der ønsket spredning på uddannelse, køn og alder.

Hver måling har haft 2.000 respondenter. Metodisk har det været væsentligt at sikre, at der er den samme fordeling blandt respondenterne i præ- og posttesten, således at eventuelle ændringer ikke kan henføres til en anderledes fordeling.

Dataindsamlingsperioden for præmålingen er december 2017 og postmålingen er gennemført september 2018.

Nærværende rapport opsummerer resultater fra præ- og postmålingen, så der er mulighed for at sammenligne resultaterne fra før lanceringen af Takst Vest med resultaterne efter lanceringen.

Her er det værd at fremhæve at målingerne har meget konsistente resultater, der afviger meget lidt fra hinanden. Der er mange steder tale om så små udsving i procentpoint, at det højst sandsynligt kan tilskrives statistiske usikkerheder snarere end reelle fald eller stigninger.

Opdeling i undersegmenter

For hvert emne afrapporteres desuden undergruppers variationer i svarfordelinger. Dette indføres undervejs hvor der er interessante udsving eller relevant forskelle der bør fremhæves. Eksempelvis opdeles der ofte på hvor hyppigt der rejses med kollektiv transport, da målingen viser, at høj tilfredshed og forståelse for zonesystemet, billetpriserne,

etc. afhænger af de rejsendes frekvens. Der opdeles desuden på aldersgrupper og primært anvendte kort- eller billettype, når dette er relevant i forhold til svarfordeling og spørgsmålssemne. Når der opdeles på primær billet- eller korttype er "Ungdomskort" udeladt, da der kun er 32 besvarelser i denne underkategori og afrapportering i procentfordeling heri dermed er for usikker at generalisere på baggrund af.

Disse opdelinger i mindre segmenter fremhæves for postmålingen af to årsager. Den første er for overblikkets skyld, da der i alle tilfælde er så små forskelle mellem præ- og postmålingen (også blandt undergrupperne der opdeles på), at det kun er relevant at betragte variationen i én af målingerne. Derudover afspejles det nuværende billede og dermed dén indsigt, der kan bruges til videre vurdering af potentielle kommende indsatser.

De konkrete fordelinger for undergrupper på hvert enkelt spørgsmål opdelt på alder, region og hyppigst anvendte kort- eller billettype, kan findes i Excel-arket i bilag.

Søjlerne farver i graferne angiver retningen på spørgsmålet. Gule søjler viser enighed i et positivt udsagn, mens grå søjler viser enighed i et negativt spørgsmål.

Kampagnemåling

I postmålingen er alle respondenter blevet spurgt uhjulpel ind til deres kendskab til Takst Vest, hvorefter de efterfølgende er blevet præsenteret for kampagneelementerne.

Metodisk er det væsentligt at understrege, at målingen er foretaget over seks måneder efter lanceringen af Takst Vest, og dvs. endnu længere efter kampagneaktiviteterne, som blev påbegyndt allerede inden lanceringen d. 18. marts. Da kampagnemålingen har fundet sted forholdsvis lang tid efter lanceringen, er der også stor sandsynlighed for, at kendskabet er lavere i september 2018, end hvis målingen var foretaget umiddelbart efter lanceringen.

Præ- og postmåling: Image og holdning før og efter reformen

**Spørgsmål
vedrørende
zonesystemet,
herunder hvor nemt
og gennemskueligt
det er for de
rejsende**

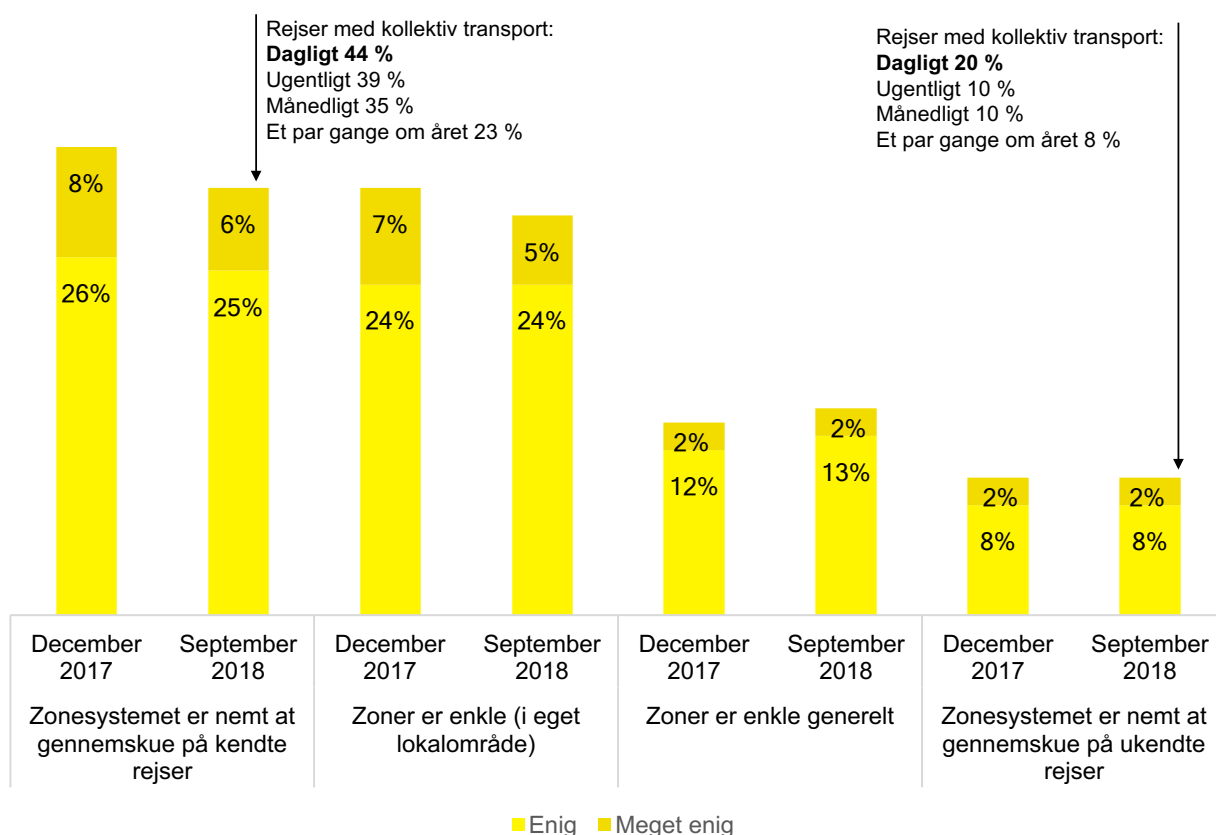
Zonesystemet er mest gennemskueligt på velkendte rejser

Forud for lanceringen af Takst Vest var 34 % enige eller meget enige i, at det var nemt at gennemskue zonerne på de rejser, som var kendte for den rejsende. Dette tal er i september 2018 31 %. Afvigelsen på 3 procentpoint er dog så lille, at den i lige så høj grad kan skyldes statistisk usikkerhed såvel som et reelt fald.

Vi kan se, at zonerne i højere grad er enklere i eget lokalområde fremfor, hvis zonesystemet generelt vurderes. Det giver god mening i forhold til, at mange sandsynligvis rejser meget på kendte, lokale strækninger, og derfor også har sværere ved at forholde sig til zonesystemet generelt.

Zonesystemet er i højere grad nemt at gennemskue for dem, der rejser dagligt eller ugentligt. Blandt dem, der rejser med kollektiv transport dagligt, er der 44%, der enten er "enige" eller "meget enige" i, at det er nemt at gennemskue zonesystemet på kendte rejser. Modsat er der kun 23 % blandt dem, der rejser med kollektiv transport et par gange om året.

Der er ikke tydelige forskellene i opfattelsen af zonesystemets gennemskuelighed på tværs af aldersgrupper. Tendentielt vurderer respondenter fra Region Nordjylland og Region Midtjylland gennemskueligheden en anelse højere end respondenter fra Region Syddanmark.



Hver femte er enig i, at der forsøges at skabe et sammenhængende og gennemskueligt billetsystem

Respondenterne er blevet spurgt til, hvorvidt de er enige i, at trafiksselskaberne forsøger at skabe et sammenhængende og gennemskueligt billetsystem.

Her ser vi at 22% er enige eller meget enige, mens 46% er uenige eller meget uenige. Fordelingerne er identiske i december 2017 og september 2018.

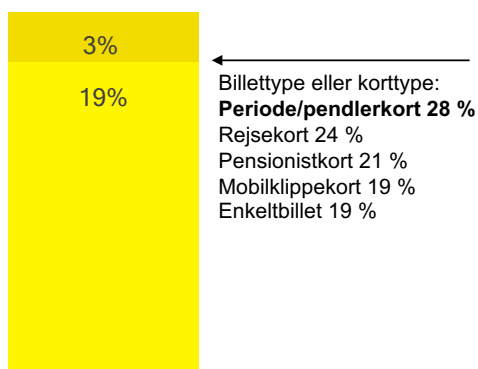
Ser vi på fordelingen i undergrupper, er der flest enige blandt rejsende med pendlerkort, hvor 28% af dem er enige eller meget enige. For rejsende, der oftest anvender enkeltbillet er der 19% enige eller meget enige, mens tallet er 24% for rejsende med rejsekort.

Samme systematik ses i forhold til, hvor ofte man rejser. Af de dagligt rejsende mener 31%, at trafiksselskaberne forsøger at skabe et sammenhængende og gennemskueligt billetsystem, mens det er 26% for dem, der rejser ugentligt og 17% af dem, der rejser et par gange om året.

Ser vi på de aldersmæssige fordelinger, så er de yngre mest enige i, at trafiksselskaberne forsøger at skabe et sammenhængende og gennemskueligt billetsystem. For de 18-29 årige er der 28% enige eller meget enige, hvor enigheden således falder med de ældre aldersgrupper (19% blandt 50-59 årige og ca. 21% mellem 60-70).

Der er en ligelig fordeling på tværs af regionerne.

Hvor enig/uenig er du i følgende udsagn om
zonesystemet generelt:
"Trafiksselskaberne forsøger at skabe et sammenhængende
og gennemskueligt billetsystem"



■ Enig ■ Meget enig n = 2015

Obs! Fordelingen er ensartet mellem 2017 og 2018

**Spørgsmål
vedrørende priser,
herunder hvor
gennemskuelige
priserne er for de
rejsende**

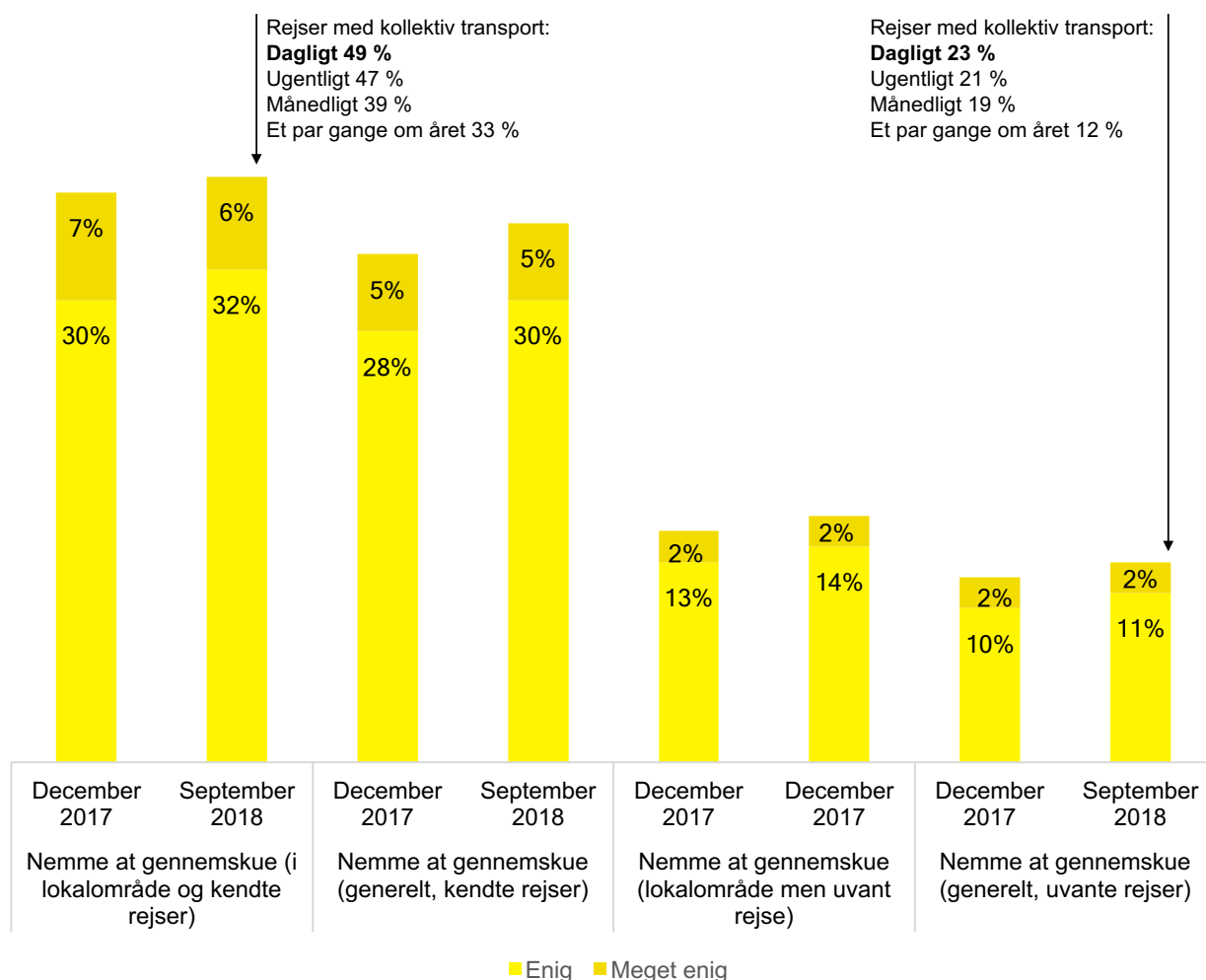
Priserne er nemmest at gennemskue på kendte rejser

Et af målene med Takst Vest har været, at sikre, at priserne på rejser er gennemskuelige. I december 2017 var 33 % enige eller meget enige i, at rejserne er nemme at gennemskue generelt på kendte rejser, hvor det i september 2018 var 35 %.

Ligesom med spørgsmålet angående zonernes gennemskuelighed, så er det også lettere for respondenterne at gennemskue priserne på kendte rejser

i lokalområderne. Det mente 37 % i december 2017, mens tallet for postmålingen var 38 % i september 2018.

På de rejser, som ikke er kendte, er der færre, som er enige eller meget enige i, at priserne er gennemskuelige.



Det kan være svært at gennemskue priserne i forhold til rejsen længde

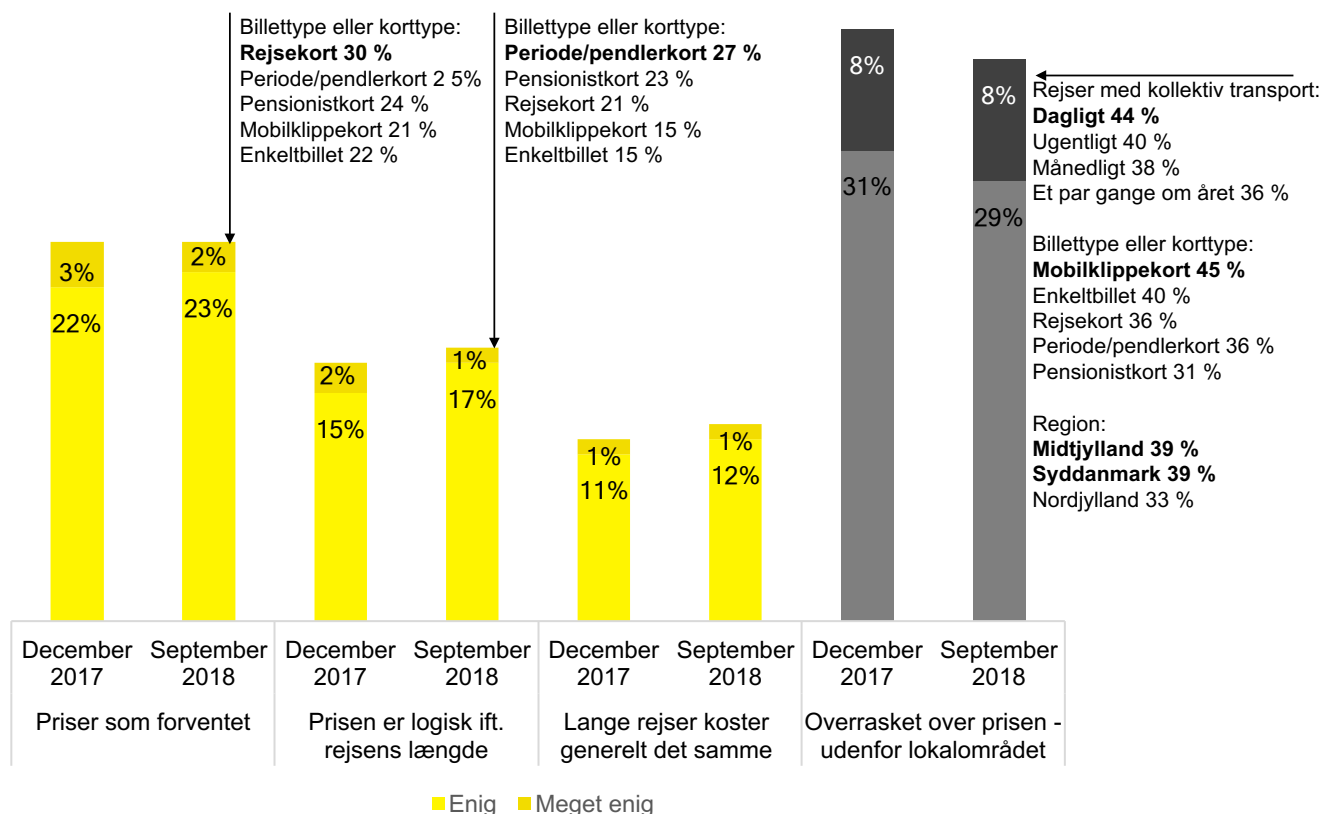
25 % af respondenterne mener at priserne på kollektiv transport er som forventet, hvilket både gælder for målingen i december 2017 og september 2018. I forhold til billet- og korttype, så er der flest enige og meget enige blandt rejsende med rejsekort.

Andelen, der mener at priserne er logiske ift. rejsens længde, var i december 2017 17 %, mens det i september 2018 var 18 %. I dette spørgsmål er der flest med periode- og pendlerkort, der er enige eller meget enige.

Der er ikke tydelige aldersforskelle i forhold til, om man mener, at priserne er som forventet eller på om prisen er logisk ift. rejsens længde.

Dem, der er mest overraskede over prisen er dem, der rejser dagligt, hvilket kan skyldes, at de rejser oftere og dermed potentielt oplever flere situationer, hvor de kan blive overraskede. Ser vi på kort- og billettype, ser vi samtidig, at det er rejsende på mobilklippekort eller enkeltbillet, der har oplevet at blive overrasket over prisen og i lavere grad dem med periode-, pendler, eller pensionistkort.

Aldersmæssigt er der ikke tydelige forskelle mellem, hvem der er blevet overrasket over prisen udenfor sit lokalområde.



**Spørgsmål
vedrørende, hvor
nemt det er at
vælge og købe
billet/kort for de
rejsende**

Billet- og kortvalg er nemmest på kendte rejser

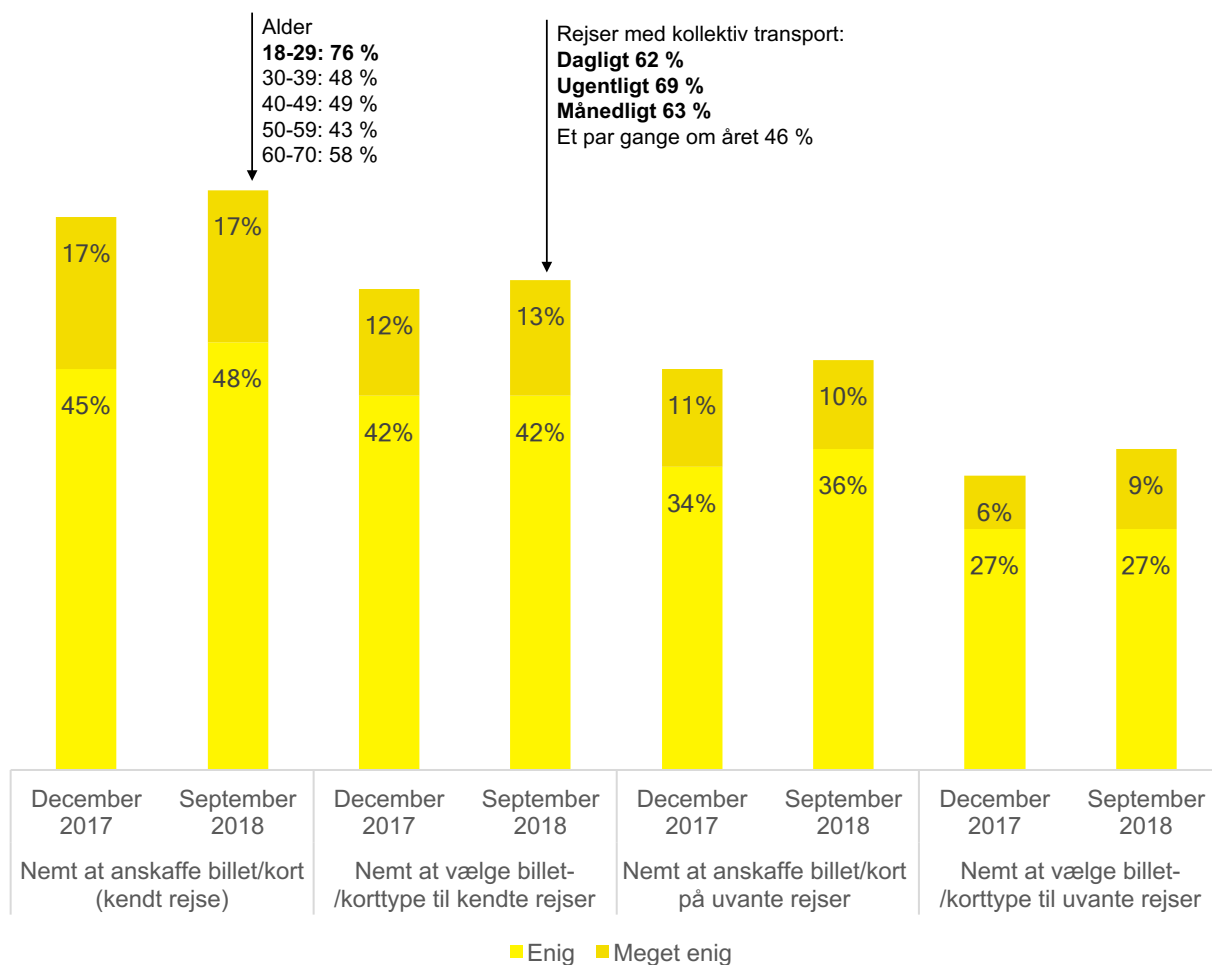
65 % er enige eller meget enige i, at det er nemt at anskaffe billet eller kort på en kendt rejse. Det er en lille stigning på 3 procentpoint fra december 2017 til september 2018, men igen er det svært at sige, om det skyldes statistisk usikkerhed eller er en reel stigning. Der er en lille regional forskel, da hhv. 67 % og 68 % fra Midtjylland og Syddanmark er enige eller meget enige i, at det er nemt at anskaffe billet eller kort på kendte rejser. Dette tal er 58 % i Region Nordjylland. Dertil er der en aldersmæssig forskel, hvor særligt de yngre er mere enige i, at det er nemt at anskaffe kort eller billet.

I forhold til at vælge billet eller korttype på en kendt rejse,

er billedet stort set uændret fra december 2017 til september 2018, hvor 55 % er enige eller meget enige i, at det er nemt at vælge.

På de rejser respondenterne ikke kender, er der færre, der tilkendegiver at de er enige eller meget enige.

Der er ikke stor forskel i svarene set i forhold til, hvor hyppigt man rejser, bortset fra, at dem der rejser *mindre* end månedligt har sværere ved det. Det samme gælder alder, hvor der på tværs af aldersgrupperne heller ikke er stor forskel på, om man har nemt ved at vælge kort eller billet.



**Spørgsmål
vedrørende, hvor
sikre de rejsende
føler sig i de valg
de træffer i
forbindelse med
rejser**

Lavest sikkerhed i billet- og kortvalg blandt rejsende på enkeltbillet

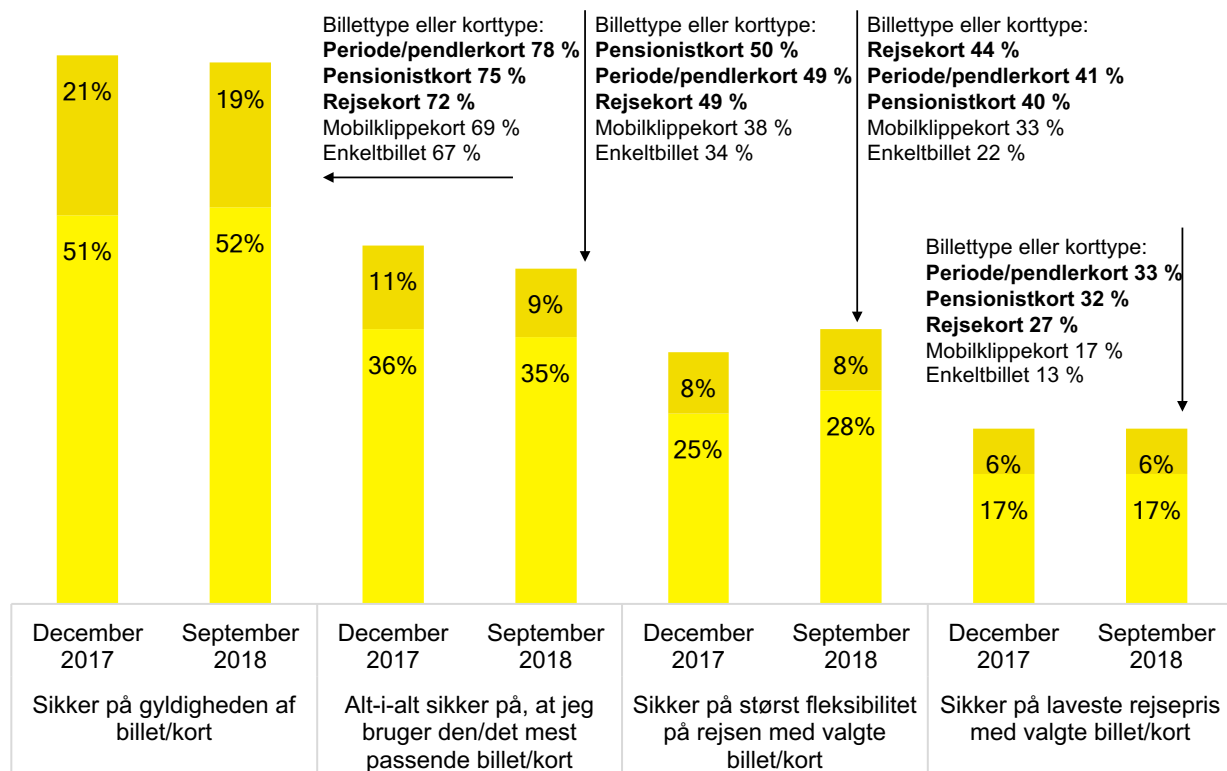
I både præ- og postmålingen er mange respondenter sikre på gyldigheden af deres billet. Dette varierer ikke tydeligt på tværs af, hvilken billet man typisk anvender.

Der er færre, der er sikre på, at de alt-i-alt anvender den mest passende billet eller det mest passende kort. Her er det særligt dem, der typisk anvender mobilklippekort eller enkeltbillet, som er usikre på hvorvidt de bruger den bedste løsning.

Samme tendens gør sig gældende i forhold til respondenternes overbevisning omkring, at de opnår den største fleksibilitet og laveste rejsepris med den valgte billet eller korttype.

Dem, der anvender enkeltbillet er mindst enige i alle disse ting, mens rejsekort, periode/pendlerkort og pensionistkort generelt er mere sikre på deres billet-/kortvalg. Dette kan dog også hænge sammen med, at mange der rejser med enkeltbillet kun rejser et par gange om året (72 %) og derfor ikke har brugt lang tid på at sætte sig ind i, hvorvidt enkeltbillet er den bedste løsning, men anvender denne til trods for pris og fleksibilitet, da de ikke rejser så ofte. Mellem 48 % og 55 % af dem, der rejser hhv. dagligt, ugentligt eller månedligt er enige eller meget enige i, at de alt-i-alt er sikre på, at de bruger den/det mest passende billet/kort mens dette er 38 % af dem, der kun rejser et par gange om året.

Der er ikke tydelige forskelle på sikkerheden i billet- og kortvalg på tværs af aldersgrupper eller regioner.



■ Enig ■ Meget enig

n = 2015

Mange har oplevet at købe en for dyr billet

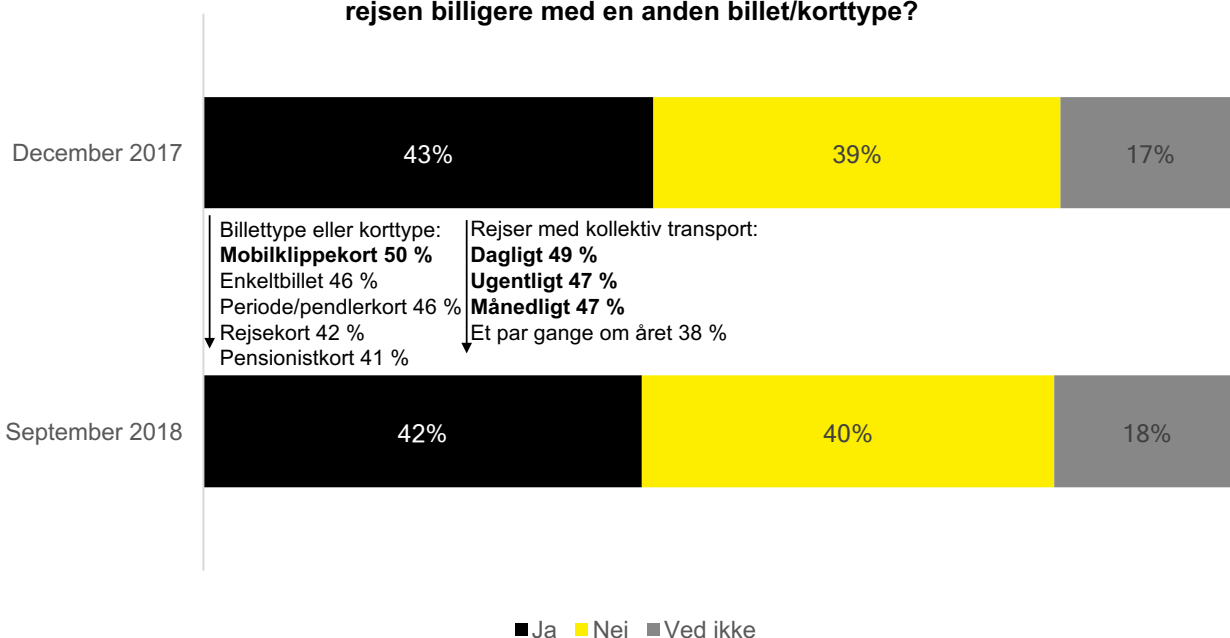
Hele 42 % har i september 2018 angivet, at de har prøvet at købe en billet for sidenhen at finde ud af, at de kunne have fået rejsen billigere med en anden billet eller korttype. Den procentvise fordeling er stort set uændret fra præmålingen.

Ser vi på fordelingen i undergrupper, er der ikke store forskelle imellem valgt billettype og sammenhængen med at købe en forkert billet. Vi ser dog, at rejsekort og pensionistkort er en anelse lavere, hvilket kan være en indikation af, at de rejsende på disse korttyper oplever, at de får den billigste rejse. Eller i hvert fald stoler på, at den er den billigste.

De rejsende med hyppigere rejseaktivitet har også flere gange oplevet at kunne få deres billet billigere, mens tallet er en del lavere for dem, der kun rejser et par gange om året.

Både blandt rejsende fra Region Midtjylland og Region Syddanmark har 44 % prøvet at købe for dyr billet, mens dette tal kun er 35 % i Region Nordjylland. Dette kan muligvis skyldes andelen af mobilklippekort.

Har du prøvet et købe en billet for senere at finde ud af, at du kunne have fået rejsen billigere med en anden billet/korttype?



Rejsekortets rabatter kan være svære at gennemskue

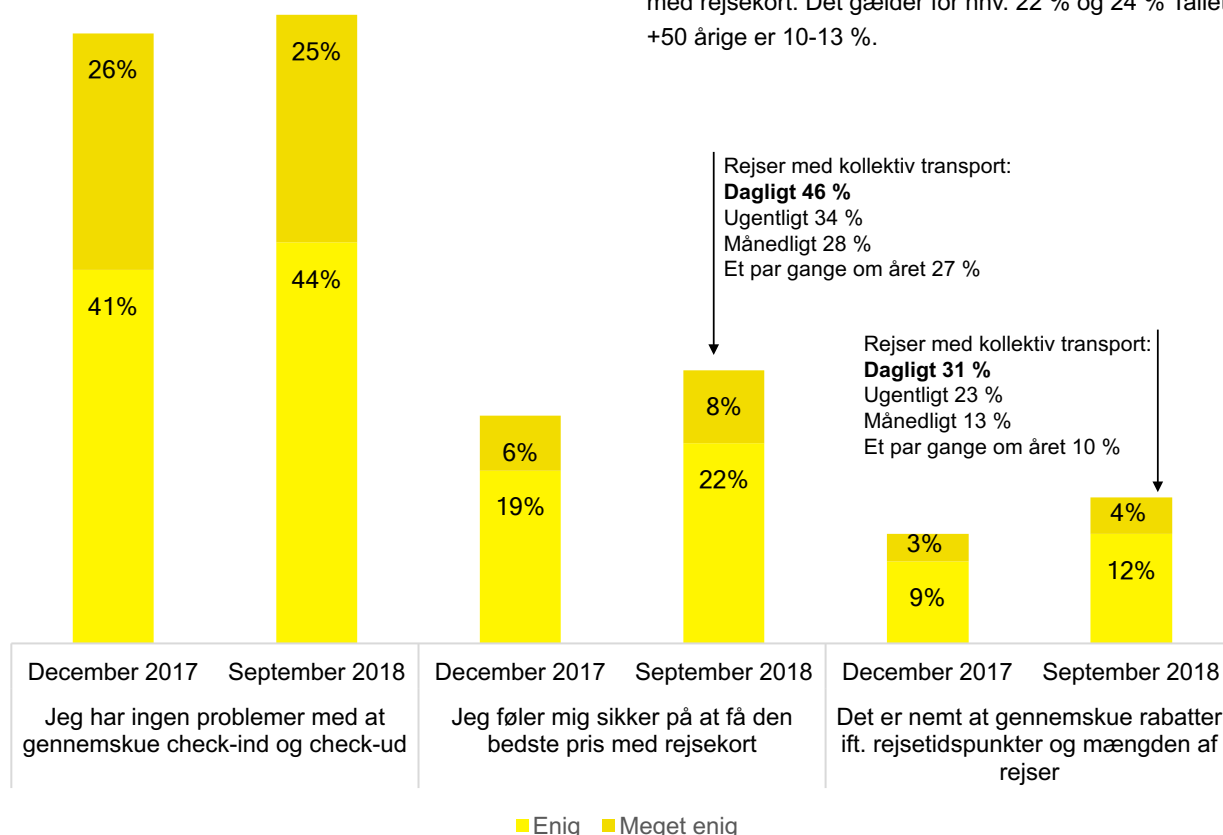
En stor del af brugerne af rejsekortet har ikke problemer med at gennemskue check-in og check-ud.

30 % føler sig sikre på, at de får den bedste pris med rejsekortet, hvilket er en stigning på 25 % fra december 2017. Det kan hænge sammen med, at rabatterne er svære at gennemskue for mange. Jo oftere man rejser, desto større sandsynlighed er der for, at man synes det er nemt at gennemskue rabatter i forhold til rejsetider og rejsetidspunkter. Det giver god mening, da de rejsende således har flere erfaringer at sammenholde. Det gør ligeledes også, at flere her får en oplevelse af, at de får den bedste pris.

Blandt dem, der primært bruger rejsekort og desuden rejser dagligt, er næsten hver 3. enig i, at rabatterne er nemme at gennemskue, mens dette tal kun er hver 10. blandt dem, der rejser et par gange om året. 40 % af dem, der primært rejser med rejsekort i Region Nordjylland føler sig sikre på, at de får den bedste pris med rejsekort, mens dette tal er 26 % i Region Midtjylland og 29 % i Region Syddanmark.

Blandt dem, der oftest rejser på den samme strækning har lidt flere nemmere ved at gennemskue rabatter – her er 17 % enige i, at rabatterne er nemme at gennemskue. Blandt dem, der oftest rejser på forskellige strækninger er 13 % enige i dette.

Generelt er flere yngre mellem 18-29 år og 30-39 år enige eller meget enig i, at rabatterne er nemme at gennemskue med rejsekort. Det gælder for hhv. 22 % og 24 % Tallet for +50 årige er 10-13 %.



Spørgsmål vedrørende generel tilfredshed med kollektiv transport

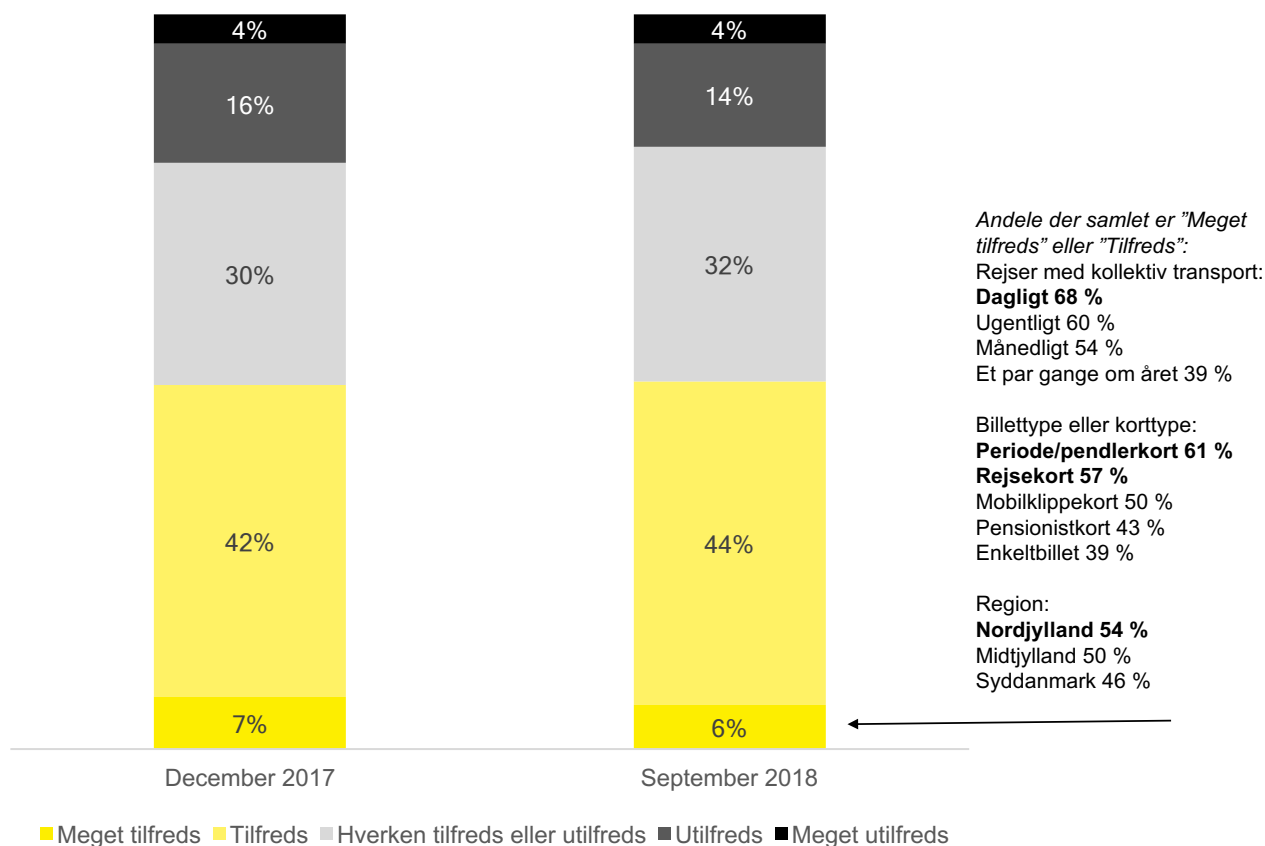
Tilfredsheden med den kollektive transport er størst ved pendlere

Generelt er halvdelen tilfredse eller meget tilfredse med kollektiv transport generelt. Tilfredsheden er ligeligt fordelt på alder men en smule højere i Region Nordjylland end i Region Syddanmark.

Blandt dem, der rejser på den samme strækning er 54 % tilfredse eller meget tilfredse, mens dette tal er 42 % blandt dem der rejser på forskellige strækninger.

Generelt er tilfredsheden størst blandt dem, der oftest anvender kollektiv transport. Af dem, der anvender kollektiv transport på daglig basis er 68 % tilfredse eller meget tilfredse, mens dette er 39 % blandt dem, der kun anvender offentlig transport et par gange om året.

Hvor tilfreds eller utilfreds er du generelt med at bruge kollektiv transport?



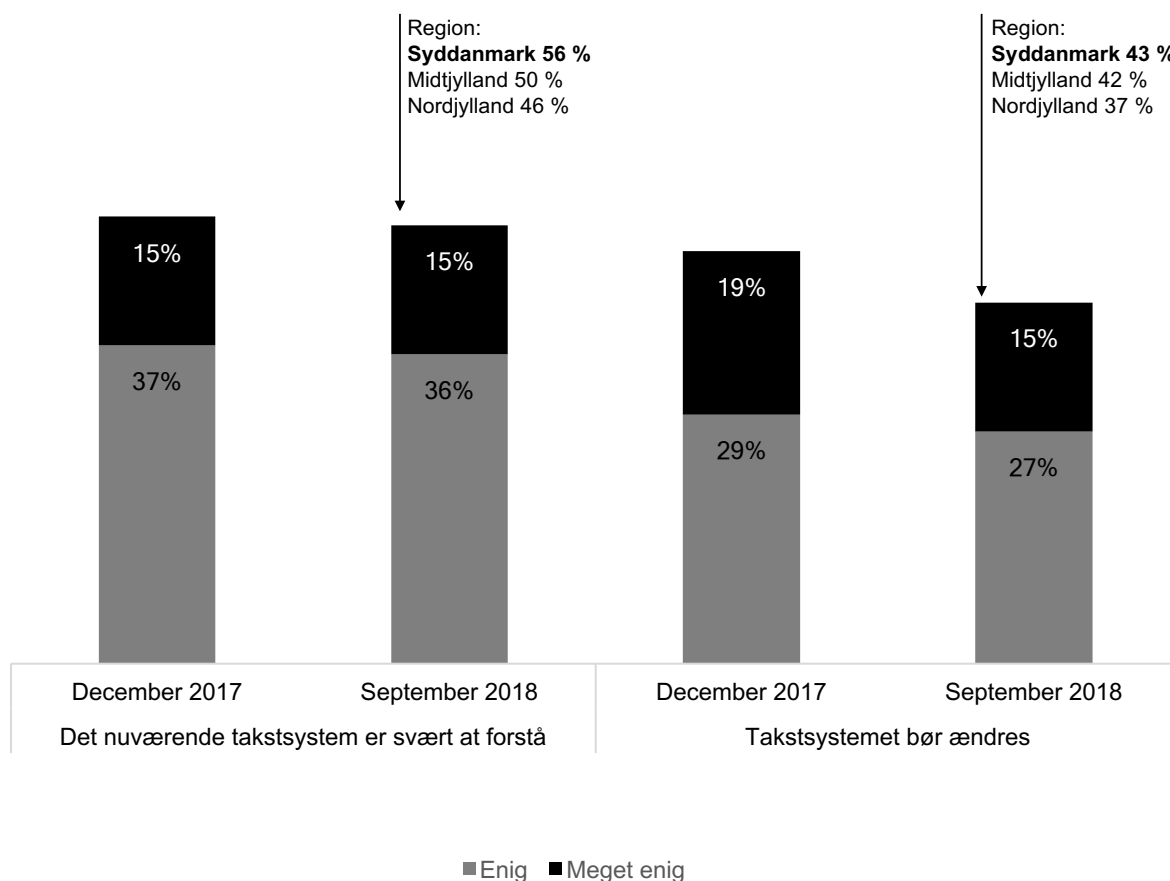
Efter takstreformen mener færre, at takstsystemet bør ændres. Men mange ønsker fortsat ændringer.

Der er et fald fra samlet 48 % i december 2017, der mente, at takstsystemet burde ændres til 42 % i september 2018. Spørgsmålet giver stadig mening efter indførslen af Takst Vest, da det stadig kunne være tilfældet, at de rejsende fortsat ønsker at ændre takstsystemet. Den relativt høje procentandel kan være et udtryk for, at mange endnu ikke har opdaget de eventuelle ændringer eller fordele for dem, der følger af takstreformen.

spørgsmål, ikke afhængige af, hvor ofte man rejser.

Der er heller ikke tydelige forskelle på tværs af billet- eller korttype eller alder. Den primære forskel ligger i, hvilken region den rejsende er fra. Tendentielt er rejsende fra Syddanmark i højere grad enige i, at takstsystemet er svært at forstå og at det bør ændres. Generelt er det dog fortsat halvdelen der mener, at systemet er svært at forstå.

Disse spørgsmål er, modsat mange af de andre



Flere har hørt om Takst Vest efter lanceringen

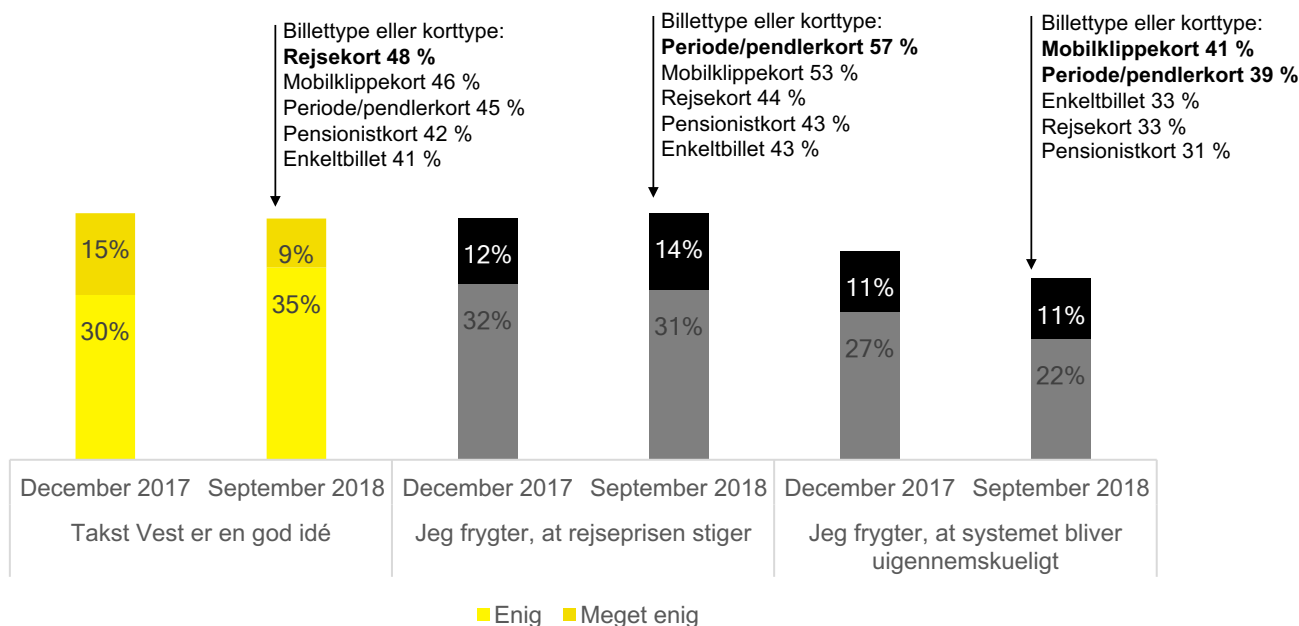
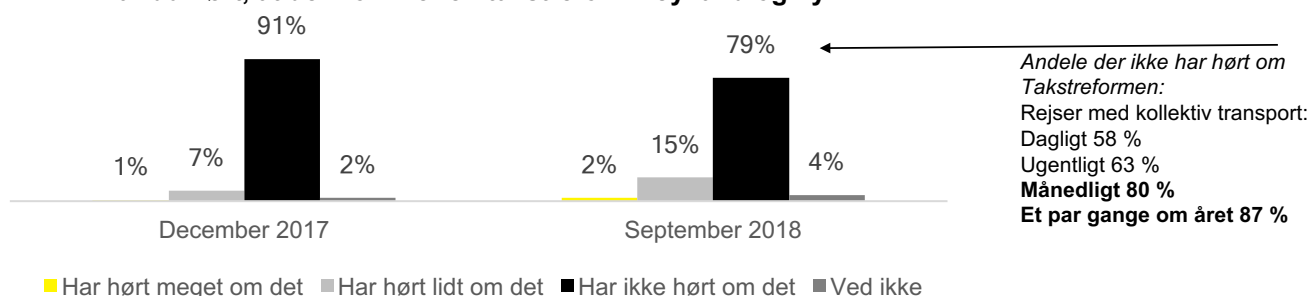
Forud for lanceringen af Takst Vest var der 8 %, der havde hørt lidt eller meget om takstreformen Takst Vest. I postmålingen blev der ligeledes spurgt ind til, hvor mange, der havde hørt om det forud for spørgeskemaet. Her har 17 % hørt om Takst Vest, hvoraf dem, der oftest rejser med kollektiv transport i højere grad har hørt om det. Niveauet for, hvor mange der synes, at Takst Vest er en god idé, er stort set uændret. I september 2018 er 44 % er enige eller meget enige. 56 % af dem, der havde hørt om Takst Vest forud for postmålingen er enten enige

eller meget enige i, at Takst Vest er en god idé.

Der er fortsat en større andel, som frygter at rejseprisen stiger. Det er umiddelbart meget naturligt at tallet fortsat er højt, da frygten for stigninger ofte kommer til udtryk ved forandringer.

Der er færre, som frygter at systemet bliver/er blevet uigennemskueligt, hvilket må siges at være positivt. Tallet er faldet fra 38 % til 33 %.

Har du hørt, at der kommer en takstreform i Jylland og Fyn?



Meget få har oplevet negativ information i medierne eller fra deres trafiksselskab

Dem der rejser ofte synes også i højere grad, at de har fået tilstrækkelig information. 18 % af dem der rejser dagligt og 15 % af dem der rejser ugentligt mener dette, mens 10 % af de månedligt rejsende og kun 6 % af dem der rejser et par gange om året.

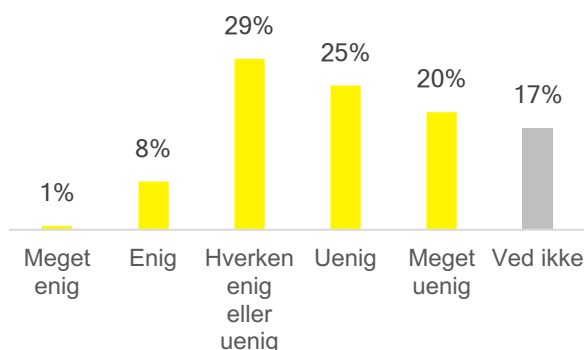
Det er desuden næsten halvdelen der er decideret uenige i, at de har fået tilstrækkelig information. 38 % af dem der rejser dagligt, mener ikke, at de har fået tilstrækkelig information om det nye takstsystem. Næsten halvdelen af dem der rejser ugentligt (48 %) er uenige i, at de har fået nok information. Der er derfor mulighed for en øget informationsindsats for at informere den store del af hyppigt rejsende der forsat mener, at de ikke har fået nok

information.

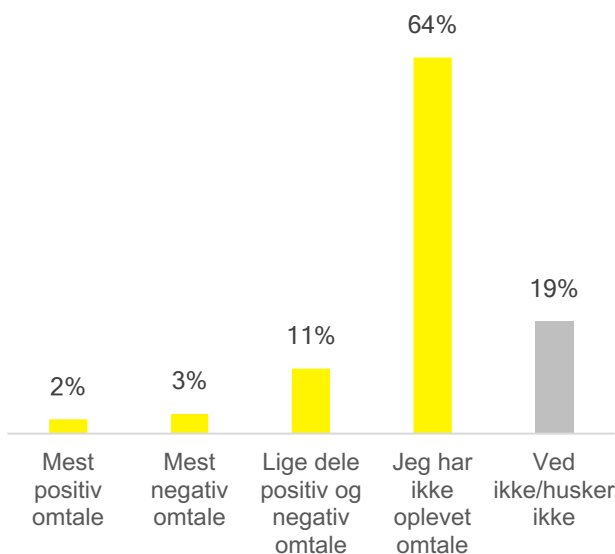
Blandt dem der rejser dagligt har 9% hørt positiv omtale, 9 % negativ omtale og 17 % lige dele positiv og negativ omtale. De resterende kan ikke huske at have hørt noget eller har svaret "ved ikke".

23 % af dem, der havde set kampagnen forud for postmålingen mener, at de havde fået tilstrækkelig information.

"Jeg har fået tilstrækkeligt information i medierne eller hos mit trafiksselskab vedrørende det nye takstsystem?"



"Hvordan har du oplevet omtale af det nye takstsystem i medierne eller hos dit trafiksselskab?"



n = 2015

Kampagne- måling: Kendskab, forståelse og modtagelse

Kampagnekendskab

I det følgende bliver resultaterne for kampagnemålingen vist. Kampagnen har kørt forud for lanceringen d. 17. marts 2018, hvor passagererne i busser, tog og letbane er blevet informeret om ændringerne i forbindelse med den nye takstreform.

I forhold til målingen af kampagnekendskabet, har kampagneelementerne været præsenteret i spørgeskemaet i forlængelse af postmålingen fra

september 2018, efterfulgt af opfølgende spørgsmål. Som nævnt i afsnittet omkring metoden, har kampagnens budskab været ensartet på tværs af trafiksselskaberne, men designet har afspejlet de enkelte selskaber og operatørers designmanualer i form af farvevalg. Nedenfor ses kampagnens elementer.

[illegible]

Dem, der rejser hyppigt har i højere grad set kampagnen

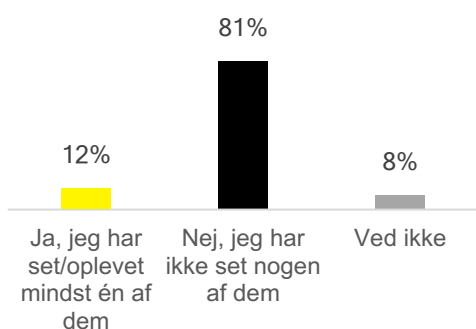
Efter at respondenterne er blevet præsenteret for kampagneelementerne er de blevet spurgt til, hvorvidt de har set eller oplevet ét eller flere af dem. Det har 12 % i alt, hvoraf en stor del er de hyppigt rejsende. Hver femte (21 %), der rejser dagligt eller ugentligt har set kampagnen, mens det er 10 % blandt dem, der rejser månedligt og 8 % blandt dem, der rejser et par gange om året.

Da kampagnemålingen er fundet sted forholdsvis lang tid efter lanceringen, er der også en stor sandsynlighed for, at kendskabet er lavere i september 2018, end hvis målingen var foretaget umiddelbart efter lanceringen.

Kampagnen er primært set i busser og tog samt på TV og i aviser. Respondenterne er ligeledes spurgt uhjulpel til, hvem de tror der er afsender på kampagnen. Her er de mest nævnte:

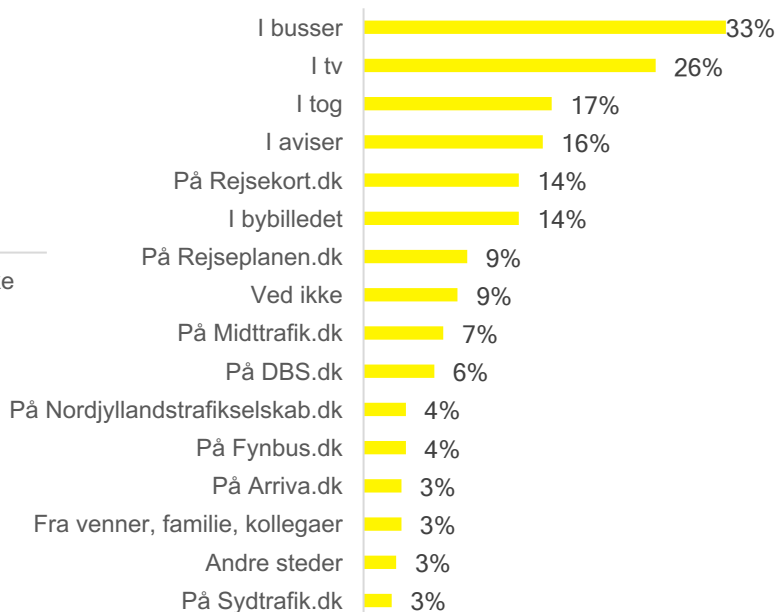
- 1) DSB
- 2) Rejsekortet
- 3) Trafikselskaberne
- 4) Midttrafik

Har du set/oplevet mindst ét af de netop viste reklamer fra kampagnen?



n = 2015

Hvor har du set kampagnen? (Mulighed for at vælge flere)



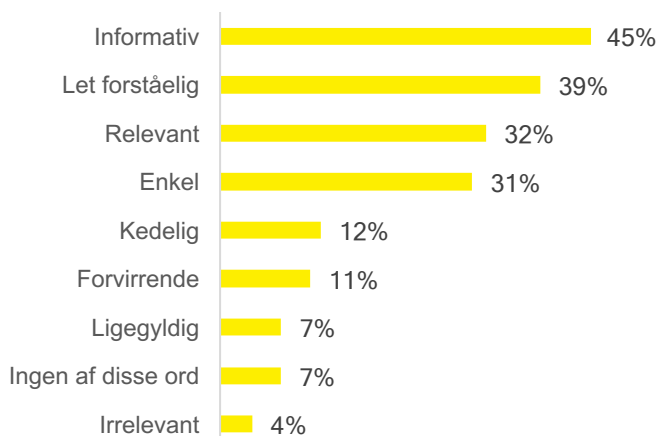
n = 234

Kampagnen opleves som informativ og letforståelig

Alle respondenter er blevet præsenteret for kampagneelementerne i spørgeskemaet. Dvs., at alle bliver bedt om at tage stilling til kampagnen, uanset om de har set den før, eller først er blevet præsenteret for den i spørgeskemaet. Kampagnen opleves primært som informativ og let forståelig.

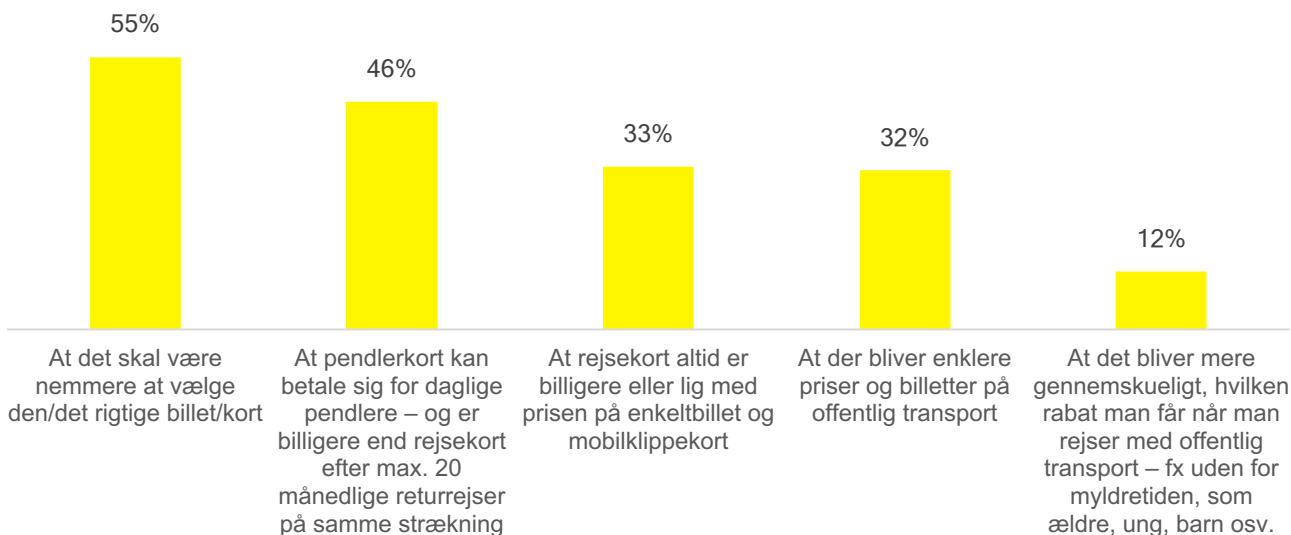
Alle kernebudskaberne for kampagnen har været indeholdt som svarmuligheder i spørgsmålet "hvad tror du, at man har ønsket at fortælle dig med kampagnen?". Dét budskab, der har stået tydeligst frem er, at det skal være nemmere at vælge den rigtige billet eller korttype. Det har hele 55 % angivet som svar på, hvad man tror det ønskede budskab har været. Grafen nedenfor viser den procentvise fordeling for alle respondenter. Billedet er uændret, hvis vi udelukkende ser på de 12 %, der havde kendskab til kampagnen forud for spørgeskemaet.

Hvilke af følgende ord forbinder du med kampagnen? (Mulighed for at vælge flere)



n = 2015

Hvad tror du, at man har ønsket at fortælle dig med kampagnen? (Mulighed for at vælge flere)



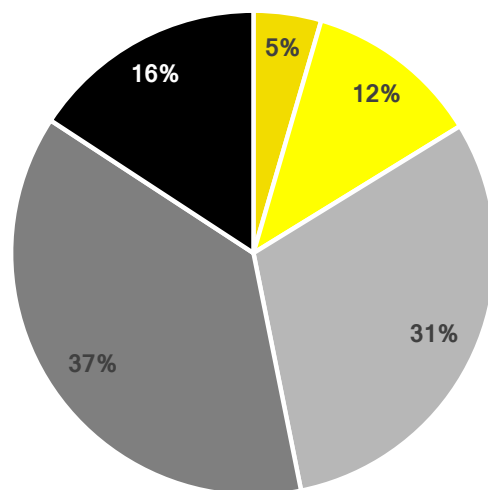
n = 2015

Kampagnen opleves primært som relevant for rejsende med periode- og pendlerkort

48 % mener, at kampagnen i nogen, høj eller meget høj grad er relevant for dem. 37 % svarer i mindre grad mens 16 % mener, at kampagnen slet ikke er relevant for dem.

Igen er kampagnen mest relevant for dem, der rejser hyppigst, mens der ikke er særlige forskelle mellem regionerne. Dertil ser vi, at nedbrydningen på billet- og korttyper skaber et billede af, at kampagnen opleves som særligt relevant for rejsende med periode- og pendlerkort. Disse fordelinger fremgår af tabellen nedenfor:

I hvor høj grad er kampagnen relevant for dig?



■ I meget høj grad ■ I høj grad ■ I nogen grad
■ I mindre grad ■ Slet ikke

n = 2015

	Enkeltbillet	Mobilklippekort	Rejekort	Periodekort/pendlerkort	Pensionistkort
I meget høj grad	1%	5%	6%	14%	3%
I høj grad	7%	16%	15%	26%	10%
I nogen grad	25%	38%	34%	40%	27%
I mindre grad	45%	30%	34%	14%	40%
Slet ikke	21%	11%	11%	6%	19%

Budskabet fremgår for to tredjedele

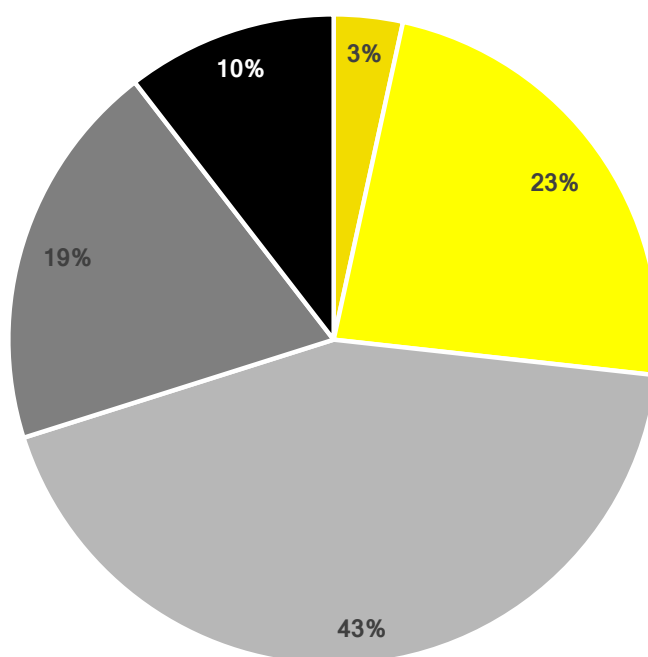
I spørgeskemaet er alle respondenter blevet spurgt til, hvorvidt de mener budskabet fremgik af de kampagneelementer, som de enten havde set før eller stiftet bekendtskab med i spørgeskemaet. Forud for spørgsmålet blev de præsenteret for en hjælpepetekst omkring takstreformens sigte, som fremgår til højre.

Her svarede 69 %, at de i nogen, høj eller meget høj grad mener, at budskabet fremgår af kampagnen, mens 19 % svarede i mindre grad og 10 % svarede slet ikke.

Hjælpetekst fra spørgeskemaet:

"Kampagnen handler om en takstreform/et nyt takstsystem, kaldet Takst Vest. Takstreformen blev lanceret d. 18. marts 2018. Den nye reform skal gøre det nemmere at være kunde i den kollektive trafik i Jylland og på Fyn. Det skal give kunderne gennemsikkelige pris- og rabatstrukturer og gøre det lettere at finde den billigste pris. Samtidig må reformen samlet set ikke gøre kollektiv trafik dyrere for kunderne"

I hvor høj grad mener du, at dette budskab fremgik af de kampagneelementer du lige har set?



■ I meget høj grad ■ I høj grad ■ I nogen grad ■ I mindre grad ■ Slet ikke

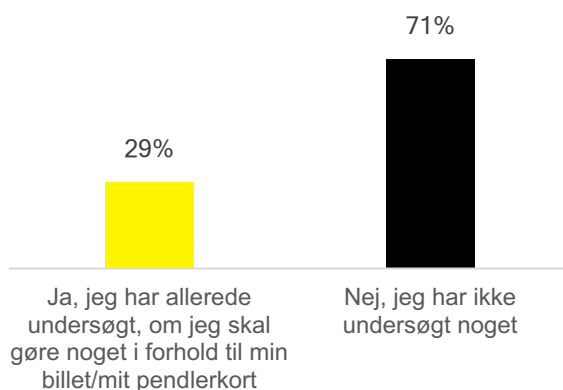
n = 2015

Adfærd – søgt information

Blandt dem, der forud for spørgeskemaet havde set kampagnen, har 29 % undersøgt, om de skal gøre noget i forhold til deres billet- eller korttype. De primære informationskilder er Rejsekort.dk og derefter Rejseplanen.dk, Midttrafik.dk og DSB.dk.

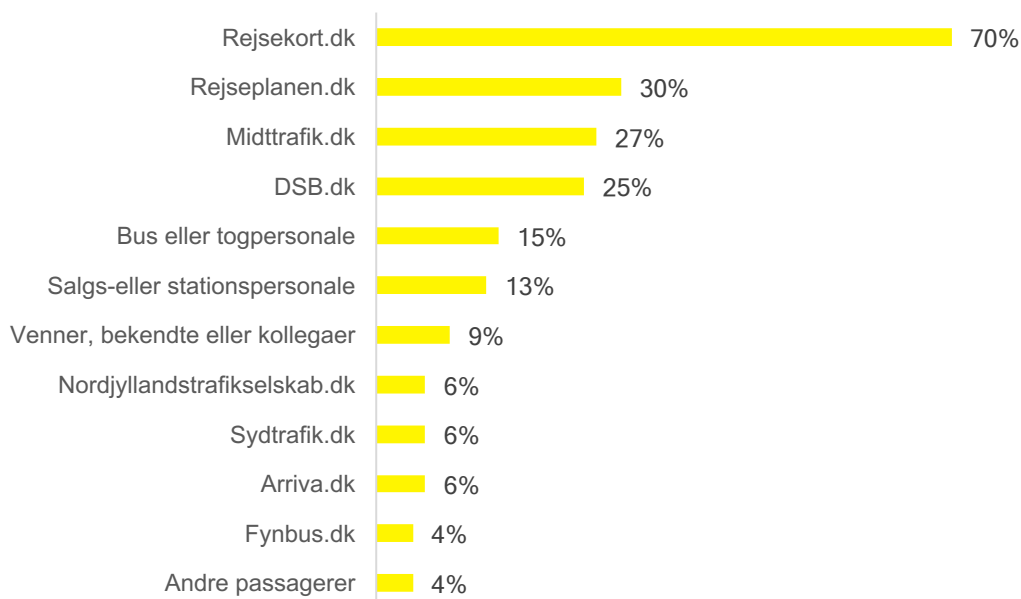
Af dem, der ikke har søgt information svarer 18 %, at de endnu ikke har fået det gjort. 21 % siger at årsagen er, at de føler sig sikre med den billet/det kort, som de anvender pt. og 48 % udtrykker, at de ikke mener det kan svare sig, da de ikke benytter tog, busser og letbane særligt ofte. 13 % angiver "andet".

Har kampagnen fået dig til at undersøge, om du skal gøre noget i forhold til din billet/pendlerkort i forbindelse med det nye takstsystem?



n = 233

Hvor søgte du information?



n = 67

A thick yellow diagonal line starts from the bottom left and extends towards the top right, passing behind the text.

**We connect
brands,
business and
people**



Passagerpulsens Kundeservicepris 2018

Forbrugerrådet
Tænk
Passagerpuls

Indhold

1.	Forord	3
2.	Baggrund og formål	4
3.	Hvorfor kundeservice?	5
4.	Sådan har vi gjort	7
5.	Passagerernes brug af kundeservice	10
6.	Hvad henvender passagererne sig om?	11
7.	Metode	12
8.	Vinderne af Passagerpulsens Kundeservicepris 2018	15
9.	Gode og dårlige oplevelser med telefonisk kundeservice	21
10.	Gode og dårlige oplevelser med online kundeservice	22
11.	Om Passagerpuls	23

1. Forord

Kære læser,

God kundeservice betyder blandt andet, at vi lettere kan finde den bedste rejse eller den billigste billet. Ligesom det er kundeservice, der skal hjælpe os, hvis noget går galt. Kundeservice er især afgørende for passagerer, der sjældent bruger bus, tog eller metro, har særlige behov eller som skal ud på ukendte rejser. God kundeservice handler derfor også om at gøre den kollektive transport attraktiv og tilgængelig for alle.

Kundeservice er trafikselskabernes kontakt til passagererne – enten direkte ansigt til ansigt eller indirekte gennem apps eller hjemmesider. Hvordan selskaber møder passagererne via de forskellige kanaler, har stor betydning for passagerernes opfattelse af og tilfredshed med trafikselskaberne. 57 procent af de passagerer, vi har spurgt, svarer, at kundeservice har 'stor' eller 'meget stor' betydning for deres tilfredshed med trafikselskabet. Kundeservice er desuden afgørende for, hvilket transportmiddel passagererne vælger. Det svarer hele 40 procent af de adspurgte.

Derfor sætter Forbrugerrådet Tænk Passagerpulsens for fjerde år i træk fokus på trafikselskabernes kundeservice med uddelingen af Passagerpulsens Kundeservicepris. Som grundlag for prisuddelingen har vi igen i år undersøgt en række trafikselskaber og operatørers telefoniske og online kundeservice. I denne rapport afslører vi, hvem der gør det bedst.

Uddelingen af Passagerpulsens Kundeservicepris 2018 er en hyldest til dem, der gør det særlig godt. Men det er også en mulighed for, at selskaberne kan blive inspireret og lære noget af hinanden.

I år har vi ydermere oprettet en ny pris, der går til det bedste kundevedtatte initiativ fra trafikselskaberne. Selskaberne har indstillet deres initiativer til os, og efterfølgende har en jury, vores Passagerpanel og brugerne på vores Facebook-side stemt om det bedste initiativ. Du kan læse mere om Initiativprisen på Passagerpulsens hjemmeside.¹

Med denne rapport ved hånden kan du få inspiration til, hvordan kundeoplevelsen i den kollektive transport i den kollektive transport kan blive endnu bedre.

God læselyst!

Med venlig hilsen

Laura Kirch Kirkegaard
Afdelingschef i Forbrugerrådet Tænk



¹ <https://passagerpulsens.taenk.dk/vidensbanken/passagerpulsens-initiativpris-2018>

2. Baggrund og formål

Der er mange kontaktpunkter hver dag mellem passagerer og trafikselskaber. Øjenkontakten med buschaufføren, togpersonalets velkendte ”nye rejsende?”, fakturaen for din billet, telefonopkaldet til kundeservice, reklamerne, presseomtalen og selvbetjeningsblanketterne på hjemmesiden.

Kundeservice på telefon og via hjemmeside er passagerernes vigtigste kontaktpunkter til trafikselskaberne inden for bus, tog og metro. En befolkningsundersøgelse, Passagerpulsens gennemførte i juni 2018, viser, at 32 procent af deltagerne i undersøgelsen har benyttet trafikselskabernes kundeservice på en eller flere platforme inden for de seneste 3 måneder.²

Samme undersøgelse viser også, at der er en direkte sammenhæng mellem den oplevede kundeservice og holdningen til det enkelte trafikselskab, den kollektive transport generelt samt valg af transportform.

Kundeservice har med andre ord stor betydning for både passagererne og trafikselskaberne, og derfor har vi undersøgt trafikselskabernes telefoniske og online kundeservice ved hjælp af mystery shopping for at belyse følgende:

- Hvordan fungerer trafikselskabernes telefoniske og digitale kundeservice i praksis?
- Hvad fungerer godt, og hvor er der rum for forbedringer?
- Hvilke trafikselskaber er bedst til kundeservice?

Formålet med undersøgelsen er at indsamle viden om, hvordan trafikselskabernes kundeservice fungerer i praksis, og at dele denne information med alle interessenter i branchen som inspiration til, hvordan kundeoplevelsen kan blive endnu bedre.

For at skabe opmærksomhed om, hvor vigtig god kundeservice er for passagererne, uddeler Passagerpulsens en kundeservicepris til de trafikselskaber, der gør det bedst.

Uddelingen af Passagerpulsens Kundeservicepris er en tilbagevendende begivenhed.

Prisen blev uddelt første gang i maj 2015.

² Passagerpulsens rapport: Passagerernes ønsker til kundeservice 2018.

3. Hvorfor kundeservice?

Investering i kundeservice kan have stor effekt, viser Passagerpulsens undersøgelse. Hvis trafiksselskaberne arbejder systematisk med god kundeservice, vil det være til gavn for bundlinjen. Det, der blandt andet er på spil, er passagerernes opfattelse af og tilfredshed med trafiksselskabet og holdningen til kollektiv transport generelt.

Det er ikke let at give kunderne en god serviceoplevelse, hver gang der er kontakt. Derfor er det vigtigt at opsamle erfaringerne og omsætte det til en endnu bedre kundeservice og endnu større kundetilfredshed. Se en liste af mulige, daglige kontaktpunkter nedenfor.³

Mulige kontaktpunkter	Oplevelser, der kan påvirke opfattelsen af kundeservice		
Hjemmeside	Sprog og tone	Menu-systemer	Typografier og grafik
Call center	Stemmen i røret	Empati	Løse passagerens problem
Salgssteder	Åbningstider	Ventetiden i kø	Råd og vejledning
På stationen/ved stoppestedet	Kører bus, tog eller metro til tiden?	Hvornår kommer den næste bus/tog?	Kan jeg stå i læ, hvis vejret er dårligt?
I bussen/toget	Når bussen eller toget frem til tiden?	Kan jeg få hjælp til min videre rejse, hvis bussen eller toget er forsinket?	Et smil fra chaufføren
Apps til mobilen	Brugervenlighed	Hastighed og grafik	Gennemsigtighed

³ Passagerpulsens egne eksempler.

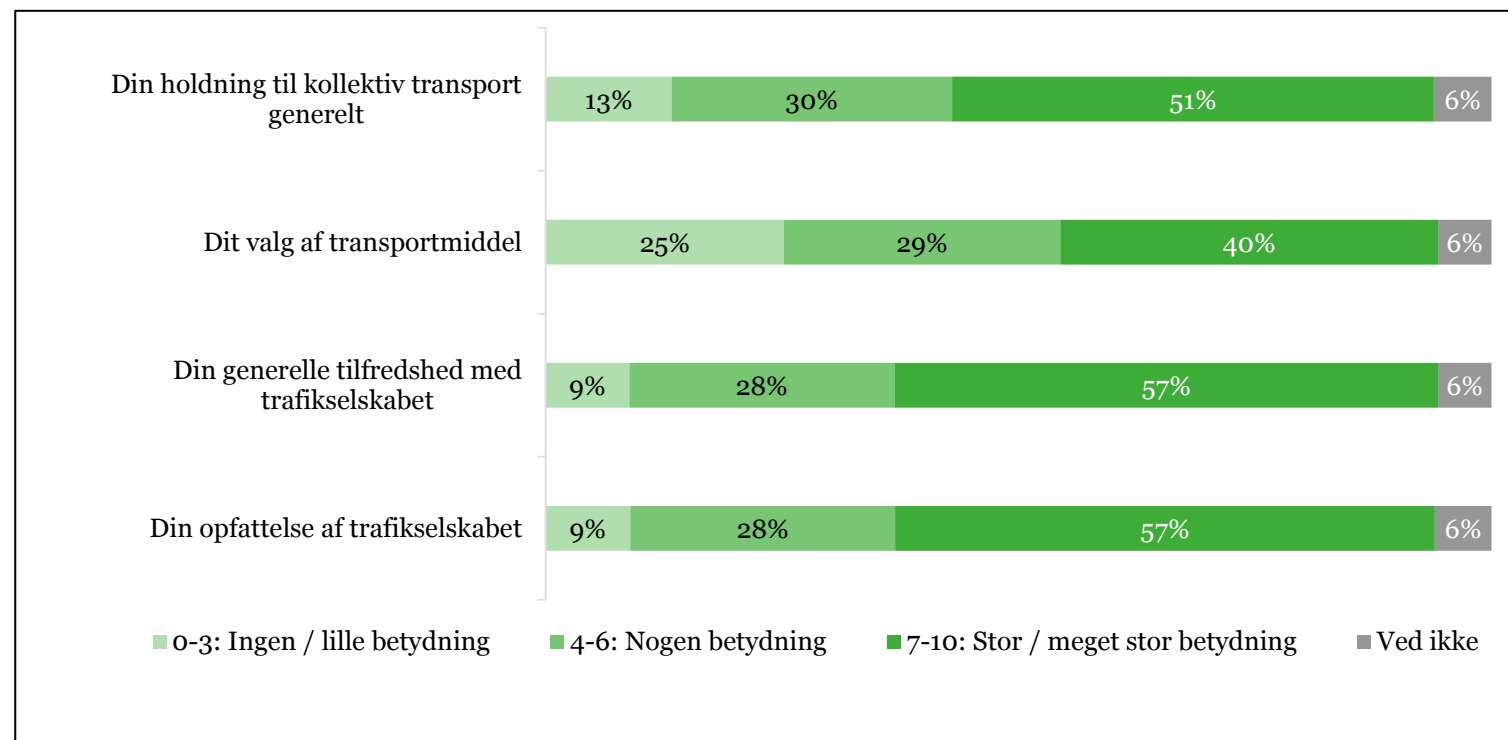
3.1 Kundeservice påvirker opfattelsen af trafikselskaberne

God kundeservice er ikke kun et spørgsmål om at hjælpe kunden i situationen. Den oplevede kundeservice har også stor betydning for kundens samlede opfattelse af og tilfredshed med trafikselskabet.

57 procent svarer således, at kundeservice har 'stor' eller 'meget stor' betydning for deres opfattelse af trafikselskabet. 40 procent svarer, at kundeservice har 'stor' eller 'meget stor' betydning for deres valg af transportmiddel.

Kundeservice har også stor indflydelse på den generelle tilfredshed med trafikselskabet og påvirker også i høj grad holdningen til kollektiv transport generelt.⁴

Figur 1 - Hvor stor betydning har kundeservice for...?⁵



⁴ Passagerpulsens rapport: Passagerernes ønsker til kundeservice 2018.

⁵ Spørgsmålet er stillet til alle, der benytter kollektiv transport mindst 1 gang hvert halve år på en 0-10 skala. Resultatet er reskaleret.

4. Sådan har vi gjort

Passagerpulsens udgiver samtidig med denne rapport rapporten 'Passagerernes ønsker til kundeservice', som er en undersøgelse af passagerernes brug af trafikselskabernes kundeservice. Rapporten er tilgængelig på Passagerpulsens hjemmeside.

Undersøgelsen har blandt andet givet os viden om, hvordan passagererne foretrækker at henvende sig til trafikselskaberne, samt hvad de mest henvender sig om (se Figur 2 og 3).

Som udgangspunkt kan trafikselskabernes kundeservice evalueres på 2 måder:

1. Ved interview med passagerer, der har haft en kundeserviceoplevelse med det pågældende trafikselskab
2. Ved hjælp af mystery shopping, det vil sige, at undersøgelsen bliver lavet ved hjælp af personer, som udgiver sig for at være passagerer. Personerne henvender sig til trafikselskabets kundeservice med et på forhånd fastlagt spørgsmål for at teste, hvor godt trafikselskabets kundeservice fungerer.

Passagerpulsens har valgt mystery shopping som evalueringsmetode, fordi det ikke har været praktisk eller juridisk muligt for Passagerpulsens at få direkte kontakt til kunder, der har rettet henvendelse til selskabets kundeservice. Det har derfor ikke været muligt at interviewe disse passagerer.

4.1 Udvælgelse af henvendelsesårsager og -måder

Passagerpulsens Kundeservicepris uddeles på baggrund af trafikselskabernes kundeservice via telefonen og hjemmesiden.

Årsagen til, at den personlige betjening i de fysiske salgssteder ikke indgår i evalueringen, er, at det ikke er alle trafikselskaber, der har egne fysiske salgssteder. Derfor ville alle ikke kunne blive evalueret på denne dimension. Desuden viser forundersøgelsen, at det er de samme forhold, der påvirker oplevelsen af både den telefoniske og den personlige kundeservice. Kundeservice via de sociale medier har endnu kun en begrænset betydning og er derfor fravalgt.

De hyppigst forekommende årsager til, at passagererne henvender sig til trafikselskaberne, er rejseplanlægning og prisforespørgsler. Disse 2 årsager er derfor brugt i konstruktionen af cases til evalueringen.

Endelig er eftersøgning af hittegods også blevet valgt som case, da det er en kritisk funktion for passagererne. Der er 2 procent af henvendelserne, der vedrører dette (se figur 3).

De næsthyppest årsager til, at passagererne henvender sig, vedrører rejsekort samt refusion af billetter, klager mv. Disse årsager er blevet fravalgt som cases. Sager om rejsekort er blev fravalgt, fordi Rejsekort ikke har deres eget telefoniske kundecenter men betjenes af de øvrige trafikselskaber; og refusion af billetter, klager mv., fordi det ville stille krav om en meget lang evalueringsperiode, da den endelige tilbagemelding fra selskaberne kan tage flere uger.

Evalueringen er gennemført ved opkald til selskabernes telefoniske kundeservice og ved besøg på selskabernes hjemmeside. Hvert opkald/besøg havde et specifikt formål og skulle afdække en række konkrete forhold i forbindelse med henvendelsen.

Hver enkelt mystery shopper har kun foretaget telefonopkald eller hjemmesidebesøg til det samme trafikselskab 1 gang.

4.2 Valgte cases

På baggrund af ovenstående blev der udarbejdet i alt 50 cases pr. evalueret selskab:⁶

Telefonisk henvendelse (i alt 30 opkald/cases):

- 7 cases vedr. prisinformation
- 7 cases vedr. rejseplanlægning
- 5 cases vedr. vejledning i billettyper
- 5 cases vedr. hittegods
- 6 cases vedr. diverse (fx. cykelmedtagning og handicapservice)

Kontakt/informationssøgning via hjemmesiden (i alt 20 besøg/cases):⁷

- 5 cases vedr. prisinformation
- 5 cases vedr. rejseplanlægning
- 3 cases vedr. vejledning i billettyper
- 3 cases vedr. hittegods
- 4 cases vedr. diverse (fx. cykelmedtagning og handicapservice)

⁶ For Din Offentlige Transport (DOT) er de 50 cases fordelt mellem bus, lokalbanetog og metro. Tog (DSB) er ikke medtaget under DOT, da DSB indgår separat i undersøgelsen.

⁷ Dog kun 17 cases for Flixbus, Kombardo Expressen og sortbillet, da efterlysning af hittegods kræver et billetnummer.

4.3 Evaluerede selskaber

Nedenstående 14 selskaber er blevet evalueret i forbindelse med Passagerpulsens Kundeservicepris. Alle 14 er testet på online kundeservice via hjemmesiden, og 8 af selskaberne er også testet på telefonisk kundeservice.⁸

Rejseplanen og Rejsekortet, der er væsentlige kontaktpunkter for mange passagerer, er ikke blevet evalueret, da der er tale om henholdsvis et rejseplanlægningsværktøj og et billetsystem. Vi ønsker at vurdere passagerernes behov og ønsker til trafikselskabernes kundeservice i forhold til en bredere vifte af henvendelsesårsager.⁹



⁸ Metroselskabet, Nordjyske Jernbaner, Lokaltog, Flixbus, Sortbillet og Kombardo Expressen er kun evalueret på hjemmesiden, da selskaberne enten ikke har telefonisk kundeservice, eller funktionen varetages af en anden operatør.

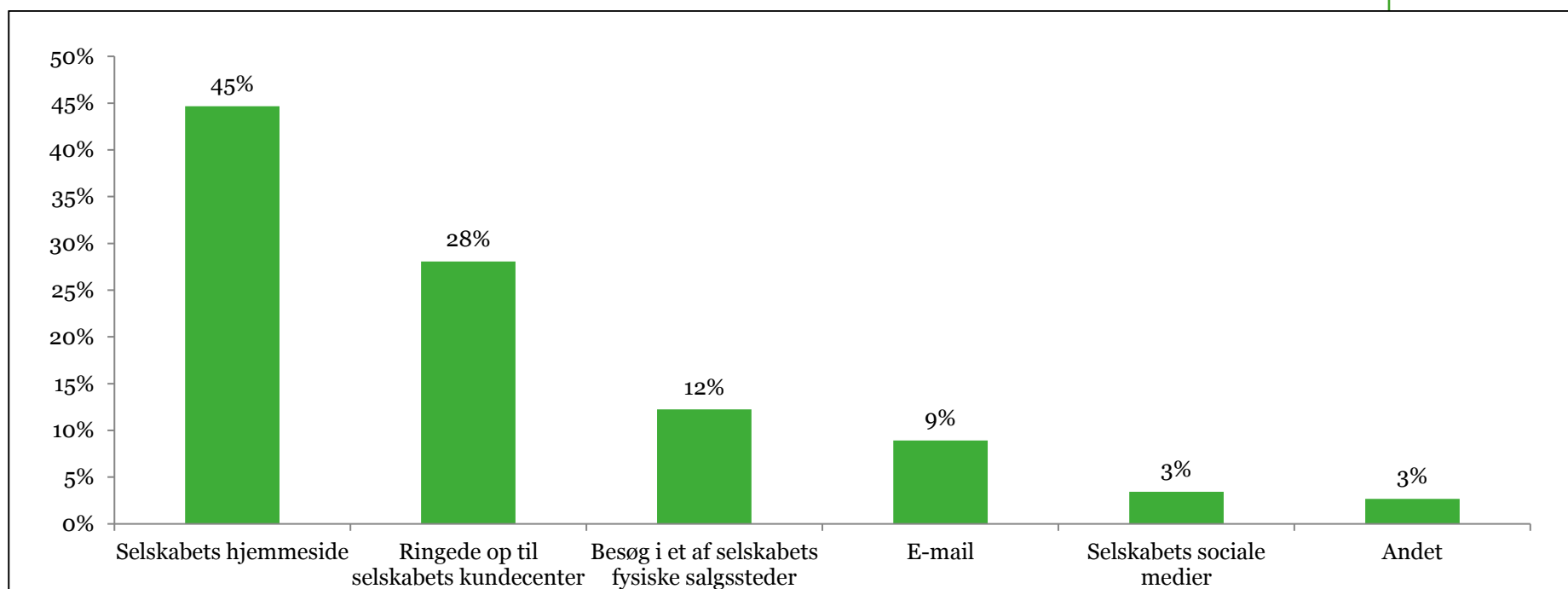
⁹ Passagerpuls har i andre sammenhænge evalueret passagerernes tilfredshed med trafikinformation og Rejsekort, i rapporten 'Passagerernes brug af og ønsker til Rejsekort' <https://passagerpuls.dk/taenk-dk/bliv-klogere/undersogelse-passagerernes-brug-af-og-oensker-til-rejsekortet>

5. Passagerernes brug af kundeservice

Passagererne foretrækker at søge information og få besvaret spørgsmål ved at bruge trafiksselskabernes hjemmesider eller ved at henvende sig telefonisk. Ved den seneste henvendelse til et selskab inden for de seneste 3 måneder har 45 procent benyttet hjemmesiden og 28 procent telefonen.¹⁰

At hjemmesiden er hyppigt anvendt stiller krav til trafiksselskaberne om funktionalitet og intuitiv tilgang. Kunden har i de fleste tilfælde ikke mulighed for at stille opklarende spørgsmål uden ventetid, og derfor må de gå ud fra, at den eftersøgte viden eller funktion kan findes på hjemmesiden, og at den er korrekt.

Figur 2 - Hvilken af følgende kontaktformer benyttede du ved den seneste henvendelse?¹¹



¹⁰ Passagerpulsens rapport: Passagerernes ønsker til kundeservice 2018

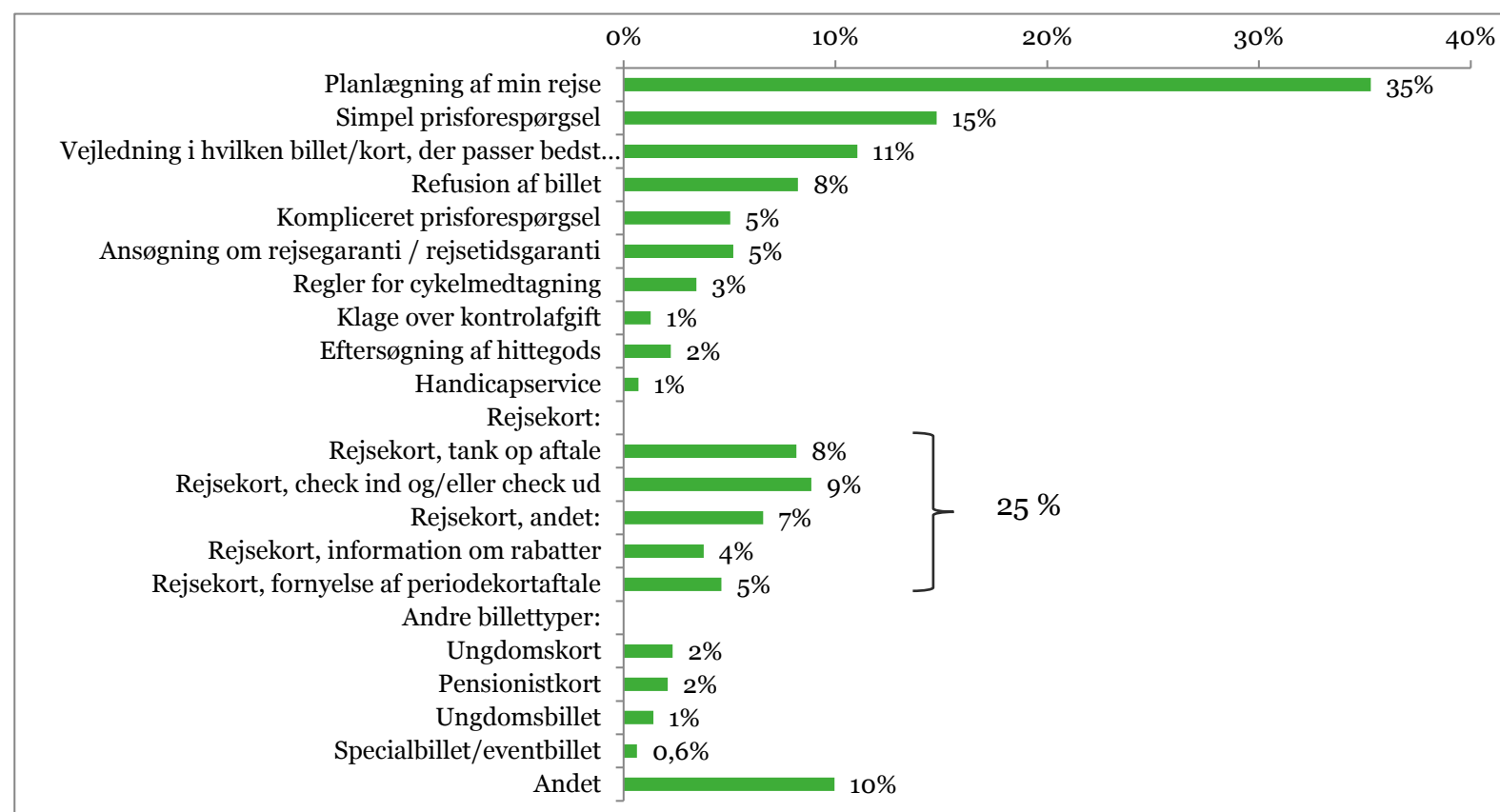
¹¹ Spørgsmålet er stillet til alle, der inden for de sidste 3 måneder har haft en henvendelse til et trafiksselskab

6. Hvad henvender passagererne sig om?

Henvendelserne til trafiksselskaberne har forskellig karakter. De fleste henvendelser drejer sig om forhold, der har med planlægning og oplysning at gøre for eksempel rejseplanlægning (35 %), prisforespørgsler (15 %) og regler for cykelmedtagning (3 %).

En anden væsentlig del af henvendelserne drejer sig om problemløsning. Det kan være problemer med rejsekortet (25 %), refusion/rejsegaranti (13 %), klager over kontrolafgifter (1 %) og eftersøgning af hittegods (2 %).¹²

Figur 3 - Hvad drejede din seneste henvendelse sig om?¹³



¹² Passagerpulsens rapport: Passagerernes ønsker til kundeservice 2018.

¹³ Spørgsmålet er stillet til alle, der inden for de sidste 3 måneder har haft en henvendelse til et trafiksselskab.

De sociale medier fylder endnu ikke så meget i dialogen med trafiksselskaberne.

Under 1 % har benyttet denne kontaktmulighed ved den seneste henvendelse.

6. Metode

Passagerpulsens undersøgelse af passagerernes brug af trafiksselskabernes kundeservice viste, at der er en række forhold i forbindelse med telefonisk kundeservice og kundeservice via hjemmesiden, der påvirker passagerernes oplevelse af kundeservicen.¹⁴

I forbindelse med forundersøgelsen lavede Passagerpuls en analyse for at få klarhed over, hvilken betydning de enkelte forhold har.¹⁵

Resultaterne af analysen blev sammenlignet med resultaterne fra andre tilsvarende kundeserviceundersøgelser og undersøgelser udarbejdet af blandt andre Per Østergaard Jacobsen, der er ekstern lektor på Copenhagen Business School, og Morten Schrøder, der er bestyrelsesformand hos Wilke. På den baggrund blev de enkelte forhold tildelt en vægt i forhold til den samlede tilfredshed.

Disse forhold er blevet evalueret i mystery shopping-undersøgelsen af trafiksselskaberne. De enkelte forhold har ikke lige stor betydning for den samlede oplevelse af trafiksselskabernes kundeservice.

I forbindelse med kåringen af vinderne af Passagerpulsens Kundeservicepris i de 2 kategorier 'Telefonisk kundeservice' og 'Online kundeservice' har vi foretaget en sammenvejning af trafiksselskabernes score på følgende typer henvendelsesårsager:

- Prisforespørgsel
- Vejledning i billettyper
- Rejseplanlægning
- Hittegods
- Diverse (f.eks. handicapservice, cykelmedtagning)

Sammenvejningen er foretaget med udgangspunkt i, hvor hyppigt passagererne henvender sig om de forskellige emner.

I forbindelse med kåringen af den samlede pris 'Bedst af alle' er der foretaget en sammenvejning af trafiksselskabernes score for henholdsvis telefonisk og online kundeservice. Sammenvejningen er foretaget med udgangspunkt i, hvilken henvendelsesform passagererne ønsker at benytte til den enkelte henvendelsesårsag.

¹⁴ Passagerpulsens rapport: Passagerernes ønsker til kundeservice 2018.

¹⁵ Analysen er lavet med udgangspunkt i en kvantitativ undersøgelse af, hvordan 496 danskere har oplevet deres seneste kundeservicehenvendelse til et trafiksselskab.

7.1 Telefonisk kundeservice

Forhold	Består af	Vægt
IVR Sluse (Interactive voice response, dvs. et telefonisk tast-selv menu system)	Blev det oplyst, hvor der var ringet til? Kom du direkte igennem, til telefonkø eller til 'tast-selv'? Var instruktionerne i tast-selv let forståelige? Hvor mange menupunkter blev læst op? Var det nemt at finde ud af, hvilket menupunkt du skulle vælge, for at komme til den rigtige medarbejder?	10%
Ventetid	Kom du efter 'tast-selv' direkte til en medarbejder eller i telefonkø? Fik du information om plads i telefonkøen og ca. ventetid? Var der serviceoplysninger i ventetiden? Hvor lang tid gik der alt i alt fra du ringede op, inden du kom igennem til en kundeservicemedarbejder?	10%
Velkomst	Blev du budt velkommen, og præsenterede medarbejderen sig selv?	5%
Viderestilling	Blev du under samtalen stillet videre til en anden medarbejder? Hvor mange gange blev du stillet videre?	10%
Service og behovsafdækning	Var kundeservicemedarbejderen venlig og imødekommende? Var kundeservicemedarbejderen hjælpsom i forhold til at besvare dit spørgsmål/løse dit problem? Kunne kundeservicemedarbejderen svare på alle dine spørgsmål? Tilbød kundeservicemedarbejderen at gøre tingene for dig? - Fx at beregne en pris	30%
Afslutning af sagen	Blev dit problem løst i løbet af opkaldet? Fik du anvist en alternativ løsning på, hvordan du kunne få svar på din henvendelse? (fx selvbetjening på hjemmeside) Modtog du vejledning i brug af selvbetjeningsløsningen? (fx information om, hvilken formular der skal udfyldes)	30%
Generel oplevelse af kundeservice	Følte du dig godt behandlet? Oplevede du som passager at blive sat i centrum? Svarede den leverede kundeservice til dine forventninger?	5%

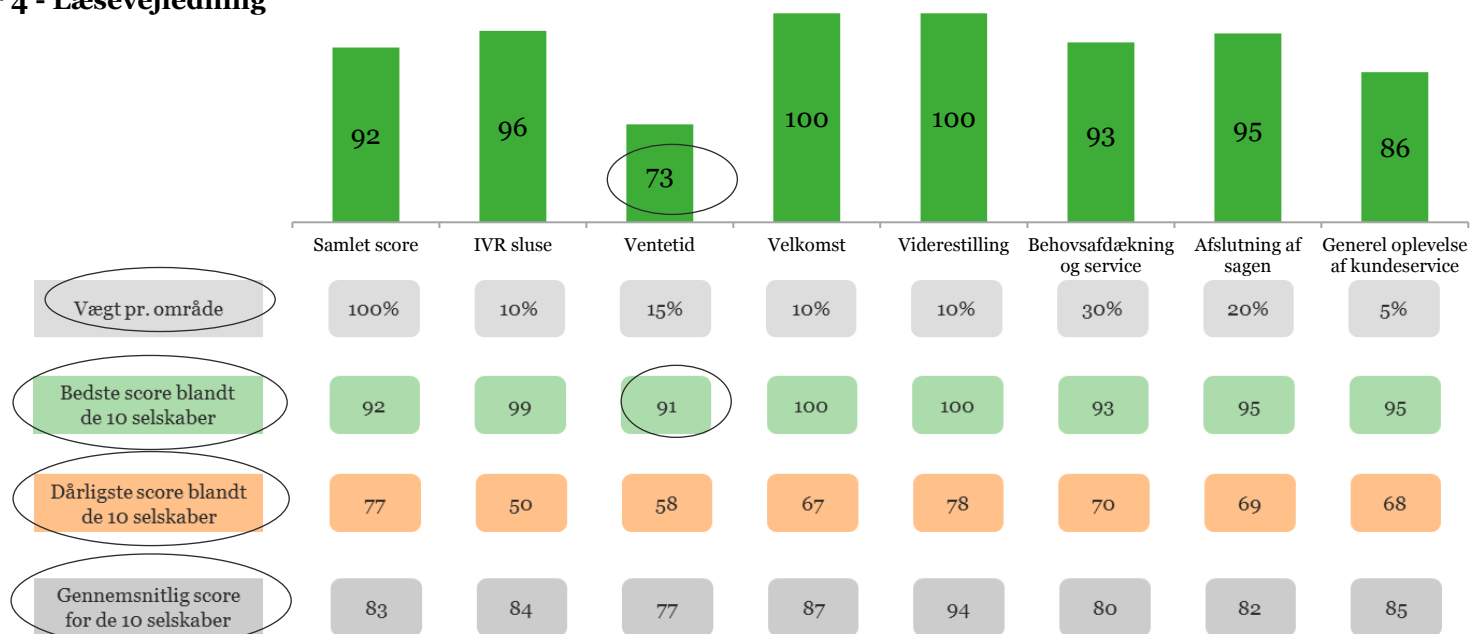
7.2 Hjemmesidebesøg

Forhold	Består af	Vægt
Sprog og tone	Var der venlig tone og stil på hjemmesiden?	15%
Hjemmesidens overskuelighed	Blev du guidet videre fra forsiden til den relevante infoside/kontaktformular? Hvor lang tid tog det at finde frem til den rigtige informationsside/kontaktside/kontaktformular?	20%
Funktionalitet	Blev hele hjemmesiden vist på den skærm, som du benyttede for at komme ind på hjemmesiden? Kunne du læse typografierne og teksten på knapperne på dit skærbillede? Hvor mange klik tog det at komme fra hjemmesidens forside til den rigtige informationsside/kontaktside/kontaktformular?	16%
Brugervenlighed	Var informationssiden/kontaktsiden/kontaktformularen formuleret i et klart og forståeligt sprog? Blev du i kontaktformularen afkrævet uklare og/eller unødvendige informationer?	15%
Behovsafdækning og forventningsafstemning	Indeholdt informationssiden/kontaktsiden/kontaktformularen tilstrækkelig med information til, at du kunne få løst dit problem/få svar på dine spørgsmål? Var der på kontaktsiden/i kontaktformularen en klar forventningsafstemning af omfang og tid for det videre forløb? Fik du svar på din henvendelse?	14%
Afslutning af sagen	Fik du løst dit problem/svar på dit spørgsmål i løbet af dit besøg på hjemmesiden? Fik du løst dit problem/svar på dit spørgsmål efter dit besøg på hjemmesiden, eller efter du modtog et e-mail svar? Fik du anvist alternative løsningsmuligheder?	15%
Generel oplevelse af kundeservice	Følte du dig godt behandlet? Oplevede du som passager at blive sat i centrum? Svarede den leverede kundeservice til dine forventninger?	5%

7.3 Evalueringsresultater - læsevejledning

For at lette læsningen af evalueringsresultaterne har vi lavet en læsevejledning. Her fremgår det for eksempel, at selskabet har opnået 73 point i forbindelse med oplevelsen af selskabets ventetid, og at bedømmelsen af ventetid udgør 15 procent af den samlede score. Figuren viser også benchmarks. Du kan aflæse den højeste og laveste score blandt de evaluerede selskaber for hver af de 7 dimensioner. For en nærmere beskrivelse af dimensionerne henvises til kapitel 7, hvor vi beskriver metoden.

Figur 4 - Læsevejledning



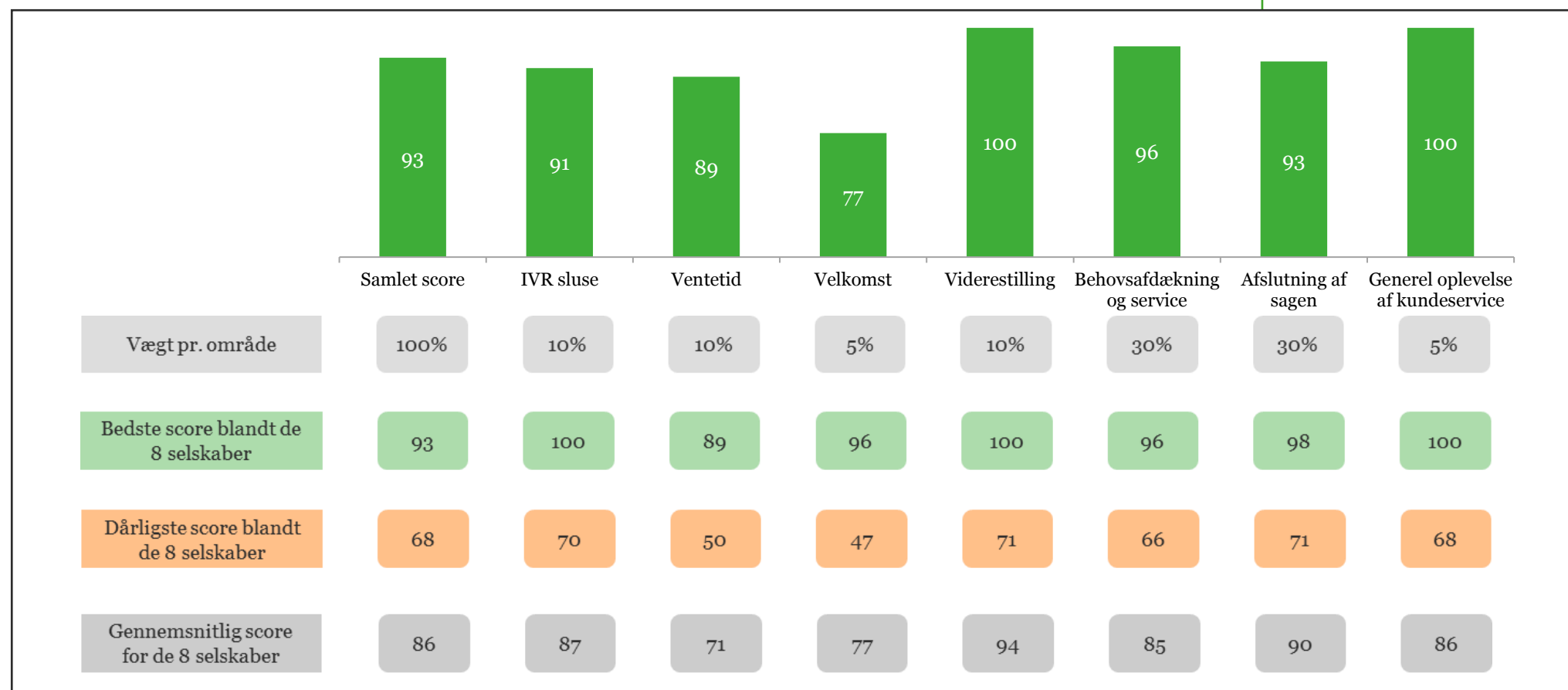
- **Samlet score:** Betegnelsen angiver på en skala fra 0-100 gennemsnittet af alle 30 opkald/20 hjemmesidebesøg for det vindende selskab. Den samlede score beregnes ved en sammenvejning af 7 forskellige serviceområder blandt andet ventetid og velkomst.
- **Vægt per område:** Hvor stor betydning, hvert område har for beregningen af den samlede score, er angivet med termen 'Vægt'. Eksempelvis betyder 'Ventetid' 15 % for den samlede score.
- **Bedste score:** Her kan du se den højeste score blandt de deltagende selskaber.
- **Dårligste score:** Det viser, hvad den laveste score blandt de deltagende selskaber.
- **Gennemsnit:** Den gennemsnitlige score for de deltagende selskaber er samlet i kolonnen 'Gennemsnit'.

7. Vinderne af Passagerpulsens Kundeservicepris 2018

7.1 Vinder af telefonisk kundeservice – Arriva Tog

Figuren viser, hvordan Arriva Tog har klaret sig i forhold til de andre trafiksselskaber.

Figur 5 – Resultater for telefonisk kundeservice



Arriva Tog vinder kategorien telefonisk kundeservice, fordi de opnår en høj score på de fleste parametre. Arriva Tog ligger især højt på håndteringen af opkald, idet IVR slusen opfattes som velfungerende. Selskabet scorer mange point på at have kort ventetid.

Arriva Togs medarbejdere ligger helt i top, når det gælder afdækning af passagerernes behov og evnen til at få afsluttet sagen i ét opkald.

Generelt opfattes Arriva Togs medarbejdere som venlige, imødekommende og vidende i forhold til at hjælpe passagerer, der henvender sig omkring alt fra prisforespørgsler, planlægning af rejse og efterlysning af hittegods.



'Den medarbejder jeg fik fat i, virkede meget kompetent.

Kunne svare på alle mine spørgsmål og var helt sikker i alle sine svar. Min henvendelse drejede sig om hvordan jeg kom billigst fra Ulfborg til Lem. Denne opgave blev klaret til punkt og prikke.

Fortalte mig alle mulige måder hvorpå jeg kunne gøre turen billigere og fortalte mig samtidig prisen og hvad jeg sparede ved det, så jeg til sidst kunne gøre op med mig selv, hvilken rejse der passede mig bedst'.

'Vedkommende var meget venlig og fortalte uopfordret, hvad prisen på billetten er.

Vedkommende fortalte også uopfordret lidt mere om billettypen og hvem, der kan købe den'.

8.2 Vinder af online kundeservice – DOT – Din offentlige transport

Figuren viser, hvordan DOT har klaret sig i forhold til de andre trafikselskaber.

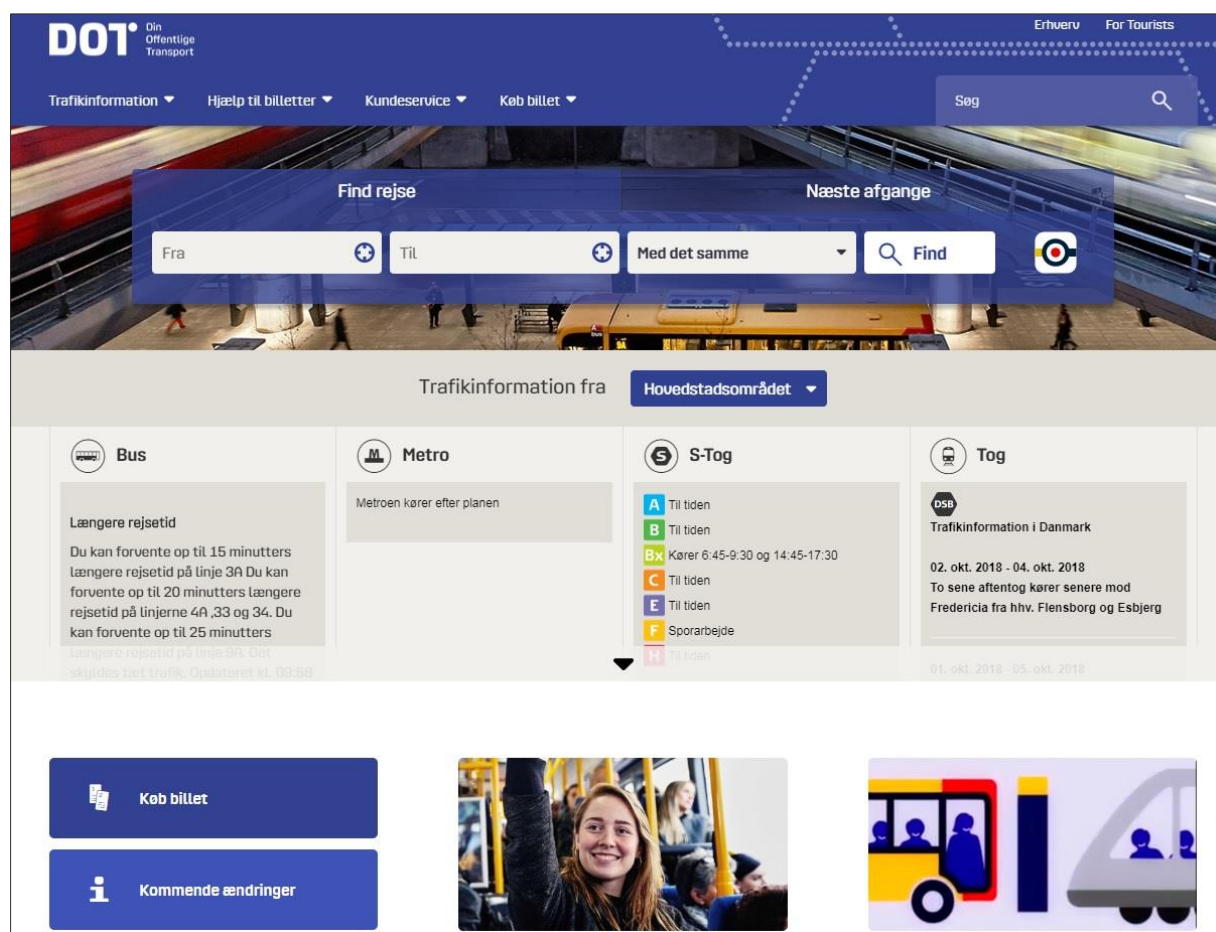
Figur 6 – Resultater for online kundeservice



DOT vinder kategorien 'Online kundeservice', fordi de er bedst på evalueringsområderne 'sprog og tone', 'behovsafdækning' og 'afslutning af sagen i én og samme session'. Samtidig opnår DOT en høj score på de øvrige områder. Kun på området 'overskuelighed' ligger DOT lavere end gennemsnittet, hvilket dog opvejes af den gode evaluering af de øvrige evalueringsområder.

Det, der særligt gør DOTs hjemmeside til en positiv oplevelse, er, at du tydeligt fornemmer, at den er lavet med udgangspunkt i passagerernes væsentligste informationsbehov, at den er intuitiv for de fleste, og at den er nem at overskue.

Sproget og tonen på hjemmesiden gør, at den er nem at gå til og er med til at forstærke indtrykket af, at der er tænkt på passagerernes behov.



DOT Din Offentlige Transport

'Da jeg tastede ruten og tidspunktet, kom alle tidspunkterne frem, hvor der overskueligt stod, hvor mange zoner og skift, der var, samt afgang, ankomst og pris'.

'Nem at finde rundt på hjemmesiden og hurtigt at blive henvist til informationer i nye pop-up vinduer. Pop-up vinduerne var gode, da jeg på den måde nemt kunne lukke dem ned igen og lade min billet køb hjemmeside åben.

Godt overblik over prisforskelle og mere præcise hjælpemuligheder, såsom til billetpriser eller ruter'.

8.3 Samlet vinder af Passagerpulsens Kundeservicepris – DOT – Din offentlige transport

Din Offentlige Transport (DOT) vinder prisen Bedst af alle med en samlet score på 85 ud af 100 mulige points.

Vinderen bliver fundet ved at lægge resultaterne sammen fra de 2 underkategorier; Telefonisk og online kundeservice. På online kundeservice scorer DOT 84 ud af 100 point, hvor gennemsnittet er 75. På telefonisk kundeservice scorer de 87 ud af 100 point, hvor gennemsnittet er 86, hvilket tilsammen giver 85 ud af 100 points, og dermed vinder de også hovedkategorien; Bedst af alle.

Telefonisk klarer DOT sig rigtig godt i forhold til 'velkomst' og 'viderestilling', hvor de ligger i toppen. Også på 'ventetid' klarer DOT sig bedre end gennemsnittet.

DOT's kundeservice på hjemmesiden udmærker sig især ved at få den højeste mulige karakter på områderne 'behovsafdækning' og 'afslutning af sagen i én og samme session'. De kan til gengæld forbedre sig på 'overskuelighed'.



8. Gode og dårlige oplevelser med telefonisk kundeservice

Gode oplevelser

'Jeg blev godt informeret om rejsekort (som jeg personligt ikke har eller kender til) og hvor jeg kunne få et henne. Medarbejderen var meget høflig og beregnede prisen for os hvis vi ville købe billetter ved stationen og foreslog også at vi kunne tage togbus, men at rejsekort ville være billigst i vores situation'.

'Man kunne fornemme, at medarbejderen var glad og positiv. Var effektiv og kunne hurtigt give mig svaret på mit spørgsmål. Havde ikke helt styr på Vardes placering, men fandt ud af det'.

'Jeg oplevede ingen ventetid, og jeg blev mødt af en kompetent og imødekommende medarbejder. Medarbejderen var villig til at tjekke op på diverse priser og muligheder, og forklarede mig hvor og hvordan, jeg kunne købe mit klippekort, da køb af en gruppebillet ikke var en mulighed. Jeg oplevede en smule ventetid, da medarbejderen skulle tjekke sit svar med et kollega, men der var musik til ventetiden, så det var helt i orden. Alt i alt en positiv oplevelse'.

Dårlige oplevelser

'Der var helt i starten af opkaldet to forskellige undersøgelser, som man skulle tage stilling til, om man ville medvirke i. Plus en halvlang menu, så der gik lidt længe, inden man kom igennem til en medarbejder på trods af at der ingen reel ventetid var'.

'Fik at vide, at jeg skulle skifte bus i Aarhus, dog ikke hvilken bus jeg skulle skifte til. Det var noget jeg selv måtte spørge ind til'.

'Inden tast-selv-menuen kommer en forklaring på hvilke ting man kan finde på egen hånd, og denne var lidt lang i forhold til, hvis man hurtigst muligt vil igennem. Efter tast-selv-menuen var der også en alt for lang ventetid på næsten 12 minutter'.

9. Gode og dårlige oplevelser med online kundeservice

Gode oplevelser

'Hjemmesiden var rigtig godt bygget op, idet man allerede på forsiden kunne vælge menuen "find den rigtige billet". Alle mulige løsninger blev listet op under denne menu og man kunne sågar benytte en prisberegner ud fra ens rejsebehov'.

'Det var meget nemt at finde frem til den relevante infoside (krævede meget få klik) og så anvender hjemmesiden et meget "nede på jorden" sprog. F.eks. henvises der til glemte sager frem for hittegods'.

'Det var ekstremt nemt at søge efter afgang på siden, da søgemaskinen var selve hjemmesidens forside'.

'Det var forholdsvis let at finde frem til, hvad der er billigst på den pågældende strækning. Hjemmesiden virker overskuelig med ikke for mange unødvendige informationer'.

Dårlige oplevelser

'At man skal igennem flere trin i webshoppen for at finde de konkrete priser. Ellers står der kun "fra 99".'

'At svaret ikke kunne findes ét sted - at oversigt over billettyper, webshop og prisberegner ikke er ét sted'.

'Den er svær at finde rundt i, og jeg fandt bagefter ud af at mine 4 klik kunne have været 2 da jeg blev ledt tilbage til et andet menupunkt. Jeg blev henvist til en pdf med rejseregler, men den kunne ikke åbnes'.

'Der var alt for meget tekst, men også en del underpunkter ved menuerne, så det var ret svært at finde lige det man ledte efter. De bør lave flere hovedmenupunkter og inddele informationen i underpunkter dertil, for det var først da jeg fik klikket rundt i flere menuer, at jeg kunne finde det, jeg ledte efter'.

10. Om Passagerpulsen

Passagerpulsen er passagerernes uafhængige stemme i bus, tog og metro. Vi er en del af Forbrugerrådet Tænk, og er sat i verden for at forbedre den kollektive transport for passagererne. Vi informerer om passagerernes rettigheder og hjælper dem til at træffe et godt valg.

I Passagerpulsen lytter vi til passagererne, laver undersøgelser og indsamler viden på tværs af transportformer, selskaber og geografi. Udgangspunktet er altid passagerernes samlede rejse, deres ønsker, behov og rettigheder.

Forbedringer skaber vi ved at synliggøre passagerernes oplevelser og behov, og gå i dialog med selskaber, operatører og politikere om dem.

Passagerpulsen blev etableret 1. oktober 2014.

Tidligere undersøgelser

- Passagerernes ønsker til kundeservice (oktober 2018)
- Unge og kollektiv transport (september 2018)
- Driftsforstyrrelser og årsager i Metroen (august 2018)
- Ansvar for og årsager til togforsinkelser (august 2018)
- Ældre passagerers ønsker og behov for faciliteter ved stationer og i tog/metro, juli 2018
- Ældre passagerers ønsker og behov for faciliteter ved busstoppesteder og i busser, juli 2018
- Passagerernes oplevelser med sporarbejder på rejsen (juni 2018)
- Udviklingen i togpassagerers tilfredshed i Danmark og UK (juni 2018)
- 5. Nationale Passagertilfredshedsundersøgelse (tog) (juni 2018)
- Passagerernes brug af og tilfredshed med rejsekortet (maj 2018)
- Passagerernes brug af andre billettyper end rejsekort (april 2018)
- Passagerernes oplevelse af sammenhæng i køreplaner (februar 2018)
- 4. Nationale Passagertilfredshedsundersøgelse (tog) (december 2017)
- Buspassagerers rettigheder ved forsinkelser (oktober 2017)
- Punktlighed for tog og metro (oktober 2017)
- Rettidighed for busser (september 2017)

Redaktion

Analyseansvarlig: Lars Wiinblad

Analysemedarbejder: Anders Albrechtsen

Kommunikationsmedarbejder: Astrid Grunert Rantorp

Studertermedarbejder: Casper Frøkjær Juul

Ansvarshavende redaktør: Laura Kirch Kirkegaard

Foto: Anette Sønderby Madsen

Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk

Fiolstræde 17B

Postboks 2188

1017 København K

Tlf.: +45 7741 7741

Mail: passagerpulsen@fbr.dk

Web: passagerpulsen.taenk.dk



Passagerpulsens Kundeservicepris 2018

Mystery shopping hos trafiksekskaberne
Resultat for Midttrafik

Forbrugerrådet
Tænk

Passagerpulsen

Indhold

1.	Forord	3
2.	Baggrund og formål	4
3.	Hvorfor kundeservice	5
4.	Sådan har vi gjort	7
5.	Passagerernes brug af kundeservice	10
6.	Hvad henvender passagererne sig om?	11
7.	Metode	12
8.	Midttrafiks resultater - sammenfatning	17
9.	Midttrafiks Styrker	18
10.	Midttrafiks Svagheder	19
11.	Resultater for telefonisk kundeservice	20
12.	Resultater for online kundeservice	26
13.	Bilagstabeller	30
14.	Om Passagerpuls	47

1. Forord

Kære læser,

God kundeservice betyder blandt andet, at vi lettere kan finde den bedste rejse eller den billigste billet. Ligesom det er kundeservice, der skal hjælpe os, hvis noget går galt. Kundeservice er især afgørende for passagerer, der sjældent bruger bus, tog eller metro, har særlige behov eller som skal ud på ukendte rejser. God kundeservice handler derfor også om at gøre den kollektive transport attraktiv og tilgængelig for alle.

Kundeservice er trafikselskabernes kontakt til passagererne – enten direkte ansigt til ansigt eller indirekte gennem apps eller hjemmesider. Hvordan selskaber møder passagererne via de forskellige kanaler, har stor betydning for passagerernes opfattelse af og tilfredshed med trafikselskaberne. 57 procent af de passagerer, vi har spurgt, svarer, at kundeservice har 'stor' eller 'meget stor' betydning for deres tilfredshed med trafikselskabet. Kundeservice er desuden afgørende for, hvilket transportmiddel passagererne vælger. Det svarer hele 40 procent af de adspurgte.

Derfor sætter Forbrugerrådet Tænk Passagerpulsens fjerde år i træk fokus på trafikselskabernes kundeservice med uddelingen af Passagerpulsens Kundeservicepris. Som grundlag for prisuddelingen har vi igen i år undersøgt en række trafikselskaber og operatørers telefoniske og online kundeservice. I denne rapport afslører vi, hvem der gør det bedst.

Uddelingen af Passagerpulsens Kundeservicepris 2018 er en hyldelse til dem, der gør det særlig godt. Men det er også en mulighed for, at selskaberne kan blive inspireret og lære noget af hinanden.

I år har vi ydermere oprettet en ny pris, der går til det bedste kundevenlige initiativ fra trafikselskaberne. Selskaberne har indstillet deres initiativer til os, og efterfølgende har en jury, vores Passagerpanel og brugerne på vores Facebook-side stemt om det bedste initiativ. Du kan læse mere om Initiativprisen på Passagepulsens hjemmeside.

Med denne rapport ved hånden kan du få inspiration til, hvordan kundeoplevelsen i den kollektive transport i den kollektive transport kan blive endnu bedre.

God læselyst!

Med venlig hilsen

Laura Kirch Kirkegaard

Afdelingschef i Forbrugerrådet Tænk



2. Baggrund og formål

Der er mange kontaktpunkter hver dag mellem passagerer og trafikselskaber. Øjenkontakten med buschaufføren, togpersonalets velkendte ”nye rejsende?”, fakturaen for din billet, telefonopkaldet til kundeservice, reklamerne, presseomtalen og selvbetjeningsblanketterne på hjemmesiden.

Kundeservice på telefon og via hjemmeside er passagerernes vigtigste kontaktpunkter til trafikselskaberne inden for bus, tog og metro. En befolkningsundersøgelse, Passagerpulsens gennemførte i juni 2018, viser, at 32 procent af deltagerne i undersøgelsen har benyttet trafikselskabernes kundeservice på en eller flere platforme inden for de seneste 3 måneder.¹

Samme undersøgelse viser også, at der er en direkte sammenhæng mellem den oplevede kundeservice og holdningen til det enkelte trafikselskab, den kollektive transport generelt samt valg af transportform.

Kundeservice har med andre ord stor betydning for både passagererne og trafikselskaberne, og derfor har vi undersøgt trafikselskabernes telefoniske og online kundeservice ved hjælp af mystery shopping for at belyse følgende:

- Hvordan fungerer trafikselskabernes telefoniske og digitale kundeservice i praksis?
- Hvad fungerer godt, og hvor er der rum for forbedringer?
- Hvilke trafikselskaber er bedst til kundeservice?

Formålet med undersøgelsen er at indsamle viden om, hvordan trafikselskabernes kundeservice fungerer i praksis, og at dele denne information med alle interessenter i branchen som inspiration til, hvordan kundeoplevelsen kan blive endnu bedre.

For at skabe opmærksomhed om, hvor vigtig god kundeservice er for passagererne, uddeler Passagerpulsens en kundeservicepris til de trafikselskaber, der gør det bedst.

Uddelingen af Passagerpulsens Kundeservicepris er en tilbagevendende begivenhed.

Prisen blev uddelt første gang i maj 2015.

1) Passagerpulsens undersøgelse: Kundeservice i kollektiv transport. Passagerernes ønsker til kundeservice.

3. Hvorfor kundeservice?

Investering i kundeservice kan have vidtrækkende konsekvenser, viser Passagerpulsens undersøgelse. Det vil sige, at arbejder trafikelskaberne systematisk med god kundeservice vil det være til gavn for bundlinjen. Det, der blandt andet er på spil, er passagerernes opfattelse af og tilfredshed med trafikelskabet og holdningen til kollektiv transport generelt.

Det er ikke altid let at give kunderne en god serviceoplevelse, hver gang der er kontakt. Derfor er det vigtigt at opsamle erfaringerne og omsætte det til en endnu bedre kundeservice og endnu større kundetilfredshed. Se bare en liste af mulige, daglige kontaktpunkter nedenfor.²

Mulige kontaktpunkter kunde/trafikelskab*)	Oplevelser der kan påvirke opfattelsen af kundeservice		
Hjemmeside	Sprog og tone	Menu-systemer	Typografier og grafik
Call center	Stemmen i røret	Empati	Løse passagerens problemer
Salgssteder	Åbningstider	Ventetiden i kø	Råd og vejledning
På stationen / ved stoppestedet	Kører tog, bus, metro til tiden?	Hvornår kommer den næste bus / næste tog?	Kan jeg stå i læ, hvis vejret er dårligt?
I bussen / i toget	Når bussen / toget frem til tiden?	Kan jeg få hjælp til min videre rejse, hvis bussen / toget er forsinket?	Et smil fra chaufføren
Mobil apps	Brugervenlighed	Hastighed og grafik	Gennemsigtighed

2) Passagerpulsens egne eksempler

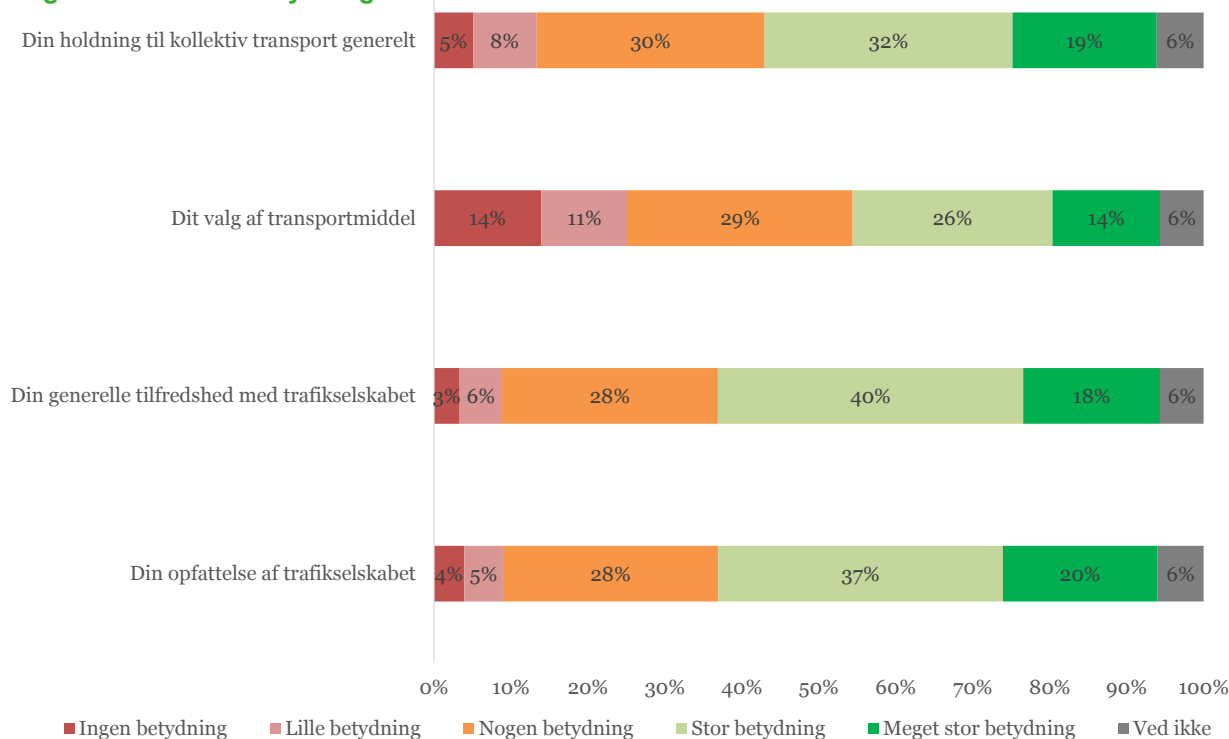
3.1 Kundeservice påvirker opfattelsen af trafikselskaberne

God kundeservice er ikke kun et spørgsmål om at få hjulpet kunden i situationen. Den oplevede kundeservice har også stor betydning for kundens samlede opfattelse af og tilfredshed med trafikselskabet.

57 % svarer således, at kundeservice har ”stor” eller ”meget stor” betydning for deres opfattelse af trafikselskabet.

Kundeservice har også stor indflydelse på den generelle tilfredshed med trafikselskabet og påvirker også i høj grad holdningen til kollektiv transport generelt. ³

Figur 1. Hvor stor betydning har kundeservice for.....? ⁴



Investering i kundeservice har konsekvenser, der kan række langt ud over den kortsigtede hjælp til kunden.

40 % svarer således, at kundeservice har ”stor” eller ”meget stor” betydning for deres valg af transportmiddel.

³) Passagerpulsens undersøgelse: Kundeservice i kollektiv transport. Passagerernes ønsker til kundeservice.

⁴) Spørgsmålet er stillet til alle, der benytter kollektiv transport mindst 1 gang i kvartalet på en 0-10 skala. Resultatet er reskaleret.

4. Sådan har vi gjort

Passagerpulsens udgiver samtidig med denne rapport rapporten 'Passagerernes ønsker til kundeservice', som er en undersøgelse af passagerernes brug af trafiksselskabernes kundeservice. Rapporten er tilgængelig på Passagerpulsens hjemmeside.

Undersøgelsen har blandt andet givet os viden om, hvordan passagererne foretrækker at henvende sig til trafiksselskaberne, samt hvad de mest henvender sig om (se Figur 2 og 3).

Som udgangspunkt kan trafiksselskabernes kundeservice evalueres på 2 måder:

1. Ved interview med passagerer, der har haft en kundeserviceoplevelse med det pågældende trafiksselskab
2. Ved hjælp af mystery shopping, det vil sige, at undersøgelsen bliver lavet ved hjælp af personer, som udgiver sig for at være passagerer. Personerne henvender sig til trafiksselskabets kundeservice med et på forhånd fastlagt spørgsmål for at teste, hvor godt trafiksselskabets kundeservice fungerer.

Passagerpulsens har valgt mystery shopping som evalueringsmetode, fordi det ikke har været praktisk eller juridisk muligt for Passagerpulsens at få direkte kontakt til kunder, der har rettet henvendelse til selskabets kundeservice. Det har derfor ikke været muligt at interviewe disse passagerer.

4.1 Udvælgelse af henvendelsesårsager og -måder

Passagerpulsens Kundeservicepris uddeles på baggrund af trafiksselskabernes kundeservice via telefonen og hjemmesiden.

Årsagen til, at den personlige betjening i de fysiske salgssteder ikke indgår i evalueringen, er, at det ikke er alle trafiksselskaber, der har egne fysiske salgssteder. Derfor ville alle ikke kunne blive evalueret på denne dimension. Desuden viser forundersøgelsen, at det er de samme forhold, der påvirker oplevelsen af både den telefoniske og den personlige kundeservice. Kundeservice via de sociale medier har endnu kun en begrænset betydning og er derfor fravalgt.

De hyppigst forekommende årsager til, at passagererne henvender sig til trafiksselskaberne, er rejseplanlægning og prisforespørgsler. Disse 2 årsager er derfor brugt i konstruktionen af cases til evalueringen.

Endelig er eftersøgning af hittegods også blevet valgt som case, da det er en kritisk funktion for passagererne. Der er 2 procent af henvendelserne, der vedrører dette (se figur 3).

4. Sådan har vi gjort

De næsthøypigste årsager til, at passagererne henvender sig, vedrører rejsekort samt refusion af billetter, klager mv. Disse årsager er blevet fravalgt som cases. Sager om rejsekort er blev fravalgt, fordi Rejsekort ikke har deres eget telefoniske kundecenter men betjenes af de øvrige trafikselskaber; og refusion af billetter, klager mv., fordi det ville stille krav om en meget lang evalueringsperiode, da den endelige tilbagemelding fra selskaberne kan tage flere uger.

Evalueringen er gennemført ved opkald til selskabernes telefoniske kundeservice og ved besøg på selskabernes hjemmeside. Hvert opkald/Besøg havde et specifikt formål og skulle afdække en række konkrete forhold i forbindelse med henvendelsen.

Hver enkelt mystery shopper har kun foretaget telefonopkald eller hjemmesidebesøg til det samme trafikselskab 1 gang.

4.2 Valgte cases

På baggrund af ovenstående blev der udarbejdet i alt 50 cases pr. evalueret selskab: ⁵

Telefonisk henvendelse (i alt 30 opkald/cases):

- 7 cases vedr. prisinformation
- 7 cases vedr. rejseplanlægning
- 5 cases vedr. vejledning i billettyper
- 5 cases vedr. hittegods
- 6 cases vedr. diverse (fx. cykelmedtagning og handicapservice)

Kontakt/informationssøgning via hjemmesiden (i alt 20 besøg/cases): ⁶

- 5 cases vedr. prisinformation
- 5 cases vedr. rejseplanlægning
- 3 cases vedr. vejledning i billettyper
- 3 cases vedr. hittegods
- 4 cases vedr. diverse (fx. cykelmedtagning og handicapservice)

5) For Din Offentlige Transport (DOT) er de 50 cases fordelt mellem bus, lokalbanetog og metro. Tog (DSB) er ikke medtaget under DOT, da DSB indgår separat i undersøgelsen.

6) Dog kun 17 cases for Flixbus, Kombardo Expressen og sortbillet, da efterlysning af hittegods kræver et billetnummer.

4. Sådan har vi gjort

4.3 Evaluerede selskaber

Nedenstående 14 selskaber er blevet evalueret i forbindelse med Passagerpulsens Kundeservicepris. Alle 14 selskaber er testet på online kundeservice via hjemmesiden, og 8 af selskaberne er også testet på telefonisk kundeservice. ⁷

Rejseplanen og Rejekortet, der er væsentlige kontaktpunkter for mange passagerer, er ikke blevet evalueret, da der er tale om henholdsvis et rejseplanlægningsværktøj og et billetsystem. Vi har haft et ønske om, at vurdere passagerernes behov og ønsker til trafikselskabernes kundeservice i forhold til en bredere vifte af henvendelsesårsager. ⁸



⁷) Metroselskabet, Nordjyske Jernbaner, Lokaltog, Flixbus, Sortbillet og Kombardo Expressen er kun evalueret på hjemmesiden, da selskaberne enten ikke har telefonisk kundeservice, eller funktionen varetages af en anden operator.

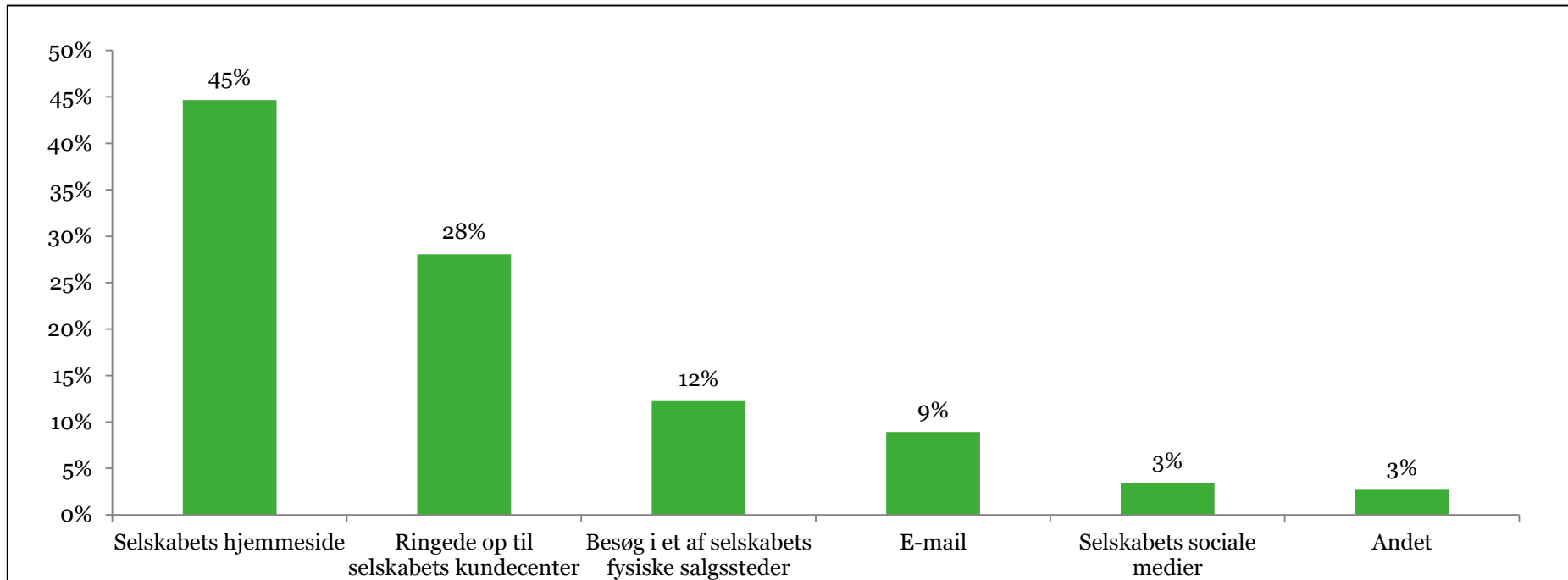
⁸) Passagerpulsen har i andre sammenhænge evalueret passagerernes tilfredshed med trafikinformation og Rejekort, i rapporten 'Passagerernes brug af og ønsker til Rejekort' <https://passagerpulsen.taenk.dk/bliv-klogere/undersogelse-passagerernes-brug-af-og-oensker-til-rejekortet>

5. Passagerernes brug af kundeservice

Passagererne foretrækker at søge information og få besvaret spørgsmål ved at bruge selskabernes hjemmesider og henvende sig telefonisk. Ved den seneste henvendelse til et selskab inden for de seneste 6 måneder har 45 % benyttet hjemmesiden og 28 % telefonen. ⁹

At hjemmesiden er hyppigt anvendt stiller krav til trafikkselskaberne om funktionalitet og intuitiv tilgang. Kunden har i de fleste tilfælde ikke mulighed for at stille opklarende spørgsmål uden ventetid, og derfor må de gå ud fra, at den eftersøgte viden eller funktion kan findes på hjemmesiden, og at den er korrekt.

Figur 2. Hvilken af følgende kontaktformer benyttede du ved den seneste henvendelse? ¹⁰



9) Passagerpulsens undersøgelse; Kundeservice i kollektiv transport. Passagerernes ønsker til kundeservice.

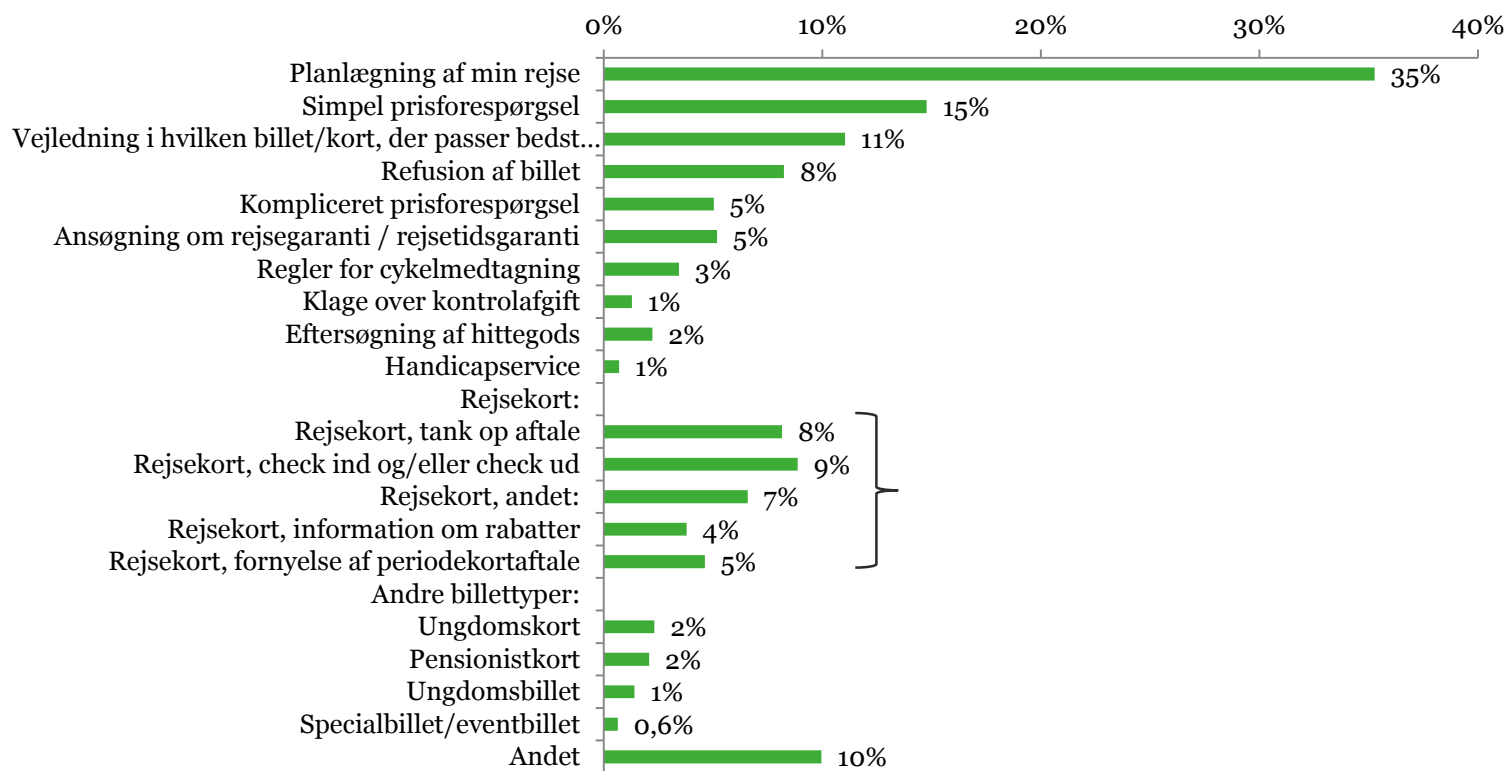
10) Spm. stillet til alle, der inden for det seneste kvartal har haft en henvendelse til et trafikkselskab) (n = 496)

6. Hvad henvender passagererne sig om?

Henvendelserne til trafiksselskaberne har forskellig karakter. De fleste henvendelser drejer sig om forhold, der har med planlægning og oplysning at gøre for eksempel rejseplanlægning (35 %), prisforespørgsler (15 %) og regler for cykelmedtagning (3 %).

En anden væsentlig del af henvendelserne drejer sig om problemløsning. Det kan være problemer med rejsekortet (25 %), refusion/rejsegaranti (13 %), klager over kontrolafgifter (1 %) og eftersøgning af hittegods (2 %).¹¹

Figur 3. Hvad drejede din seneste henvendelse sig om? ¹²



11) Passagerpulsens undersøgelse: Kundeservice i kollektiv transport. Passagerernes ønsker til kundeservice.

12) Spørgsmålet er stillet til alle, der inden for de sidste 3 måneder har haft en henvendelse til et trafiksselskab.

7. Metode

Passagerpulsens undersøgelse af passagerernes brug af trafikselskabernes kundeservice viste, at der er en række forhold i forbindelse med telefonisk kundeservice og kundeservice via hjemmesiden, der påvirker passagerernes oplevelse af kundeservicen.¹³

I forbindelse med forundersøgelsen lavede Passagerpuls en analyse for at få klarhed over, hvilken betydning de enkelte forhold har.¹⁴

Resultaterne af analysen blev sammenlignet med resultaterne fra andre tilsvarende kundeserviceundersøgelser og undersøgelser udarbejdet af blandt andre Per Østergaard Jacobsen, der er ekstern lektor på Copenhagen Business School, og Morten Schrøder, der er bestyrelsesformand hos Wilke. På den baggrund blev de enkelte forhold tildelt en vægt i forhold til den samlede tilfredshed.

Disse forhold er blevet evalueret i mystery shopping-undersøgelsen af trafikselskaberne. De enkelte forhold har ikke lige stor betydning for den samlede oplevelse af trafikselskabernes kundeservice.

I forbindelse med kåringen af vinderne af Passagerpulsens Kundeservicepris i de 2 kategorier 'Telefonisk kundeservice' og 'Online kundeservice' har vi foretaget en sammenvejning af trafikselskabernes score på følgende typer henvendelsesårsager:

- Prisforespørgsel
- Vejledning i billettyper
- Rejseplanlægning
- Hittegods
- Diverse (f.eks. handicapservice, cykelmedtagning)

Sammenvejningen er foretaget med udgangspunkt i, hvor hyppigt passagererne henvender sig om de forskellige emner.

I forbindelse med kåringen af den samlede pris 'Bedst af alle' er der foretaget en sammenvejning af trafikselskabernes score for henholdsvis telefonisk og online kundeservice. Sammenvejningen er foretaget med udgangspunkt i, hvilken henvendelsesform passagererne ønsker at benytte til den enkelte henvendelsesårsag.

13) Passagerpulsens rapport: Passagerernes ønsker til kundeservice 2018.

14) Analysen er lavet med udgangspunkt i en kvantitativ undersøgelse af, hvordan 496 danskere har oplevet deres seneste kundeservicehenvendelse til et trafikselskab.

7.1 Vejegrundlag – Telefonisk kundeservice

Forhold	Består af	Vægt
IVR Sluse (Interactive voice response, dvs. et telefonisk tast-selv menu system)	Blev det oplyst, hvor der var ringet til? Kom du direkte igennem, til telefonkø eller til 'tast-selv'? Var instruktionerne i tast-selv let forståelige? Hvor mange menupunkter blev læst op?	10%
Ventetid	Kom du efter 'tast-selv' direkte til en medarbejder eller i telefonkø? Fik du information om plads i telefonkøen og ca. ventetid? Var der serviceoplysninger i ventetiden? Hvor lang tid gik der alt i alt fra du ringede op, inden du kom igennem til en kundeservicemedarbejder?	10%
Velkomst	Blev du budt velkommen, og præsenterede medarbejderen sig selv?	10%
Viderestilling	Blev du under samtalen stillet videre til en anden medarbejder? Hvor mange gange blev du stillet videre?	5%
Service og behovsafdækning	Var kundeservicemedarbejderen venlig og imødekommende? Var kundeservicemedarbejderen hjælpsom i forhold til at besvare dit spørgsmål / løse dit problem? Kunne kundeservicemedarbejderen svare på alle dine spørgsmål? Tilbød kundeservicemedarbejderen at gøre tingene for dig? - Fx at beregne en pris	30%
Afslutning af sagen	Blev dit problem løst i løbet af opkaldet? Fik du anvist en alternativ løsning på, hvordan du kunne få svar på din henvendelse? (fx selvbetjening på hj.side) Modtog du vejledning i brug af selvbetjeningsløsningen? (fx information om, hvilken formular der skal udfyldes)	30%
Generel oplevelse af kundeservice	Følte du dig godt behandlet? Oplevede du som passager at blive sat i centrum? Svarede den leverede kundeservice til dine forventninger?	5%

7.2 Vejegrundlag - Hjemmesidebesøg

Forhold	Består af	Vægt
Sprog og tone	Var der venlig tone og stil på hjemmesiden?	15%
Hjemmesidens overskuelighed	Blev du guidet videre fra forsiden til den relevante infoside / kontaktformular? Hvor lang tid tog det at finde frem til den rigtige informationsside / kontaktside / kontaktformular?	20%
Funktionalitet	Blev hele hjemmesiden vist på den skærm, som du benyttede for at komme ind på hjemmesiden? Kunne du læse typografierne og teksten på knapperne på dit skærbillede? Hvor mange klik tog det at komme fra hjemmesidens forside til den rigtige informationsside / kontaktside / kontaktformular?	16%
Brugervenlighed	Var informationssiden / kontaktsiden / kontaktformularen formuleret i et klart og forståeligt sprog? Blev du i kontaktformularen afkrævet uklare og/eller unødvendige informationer?	15%
Behovsafdækning og forventningsafstemning	Indeholdt informationssiden / kontaktsiden / kontaktformularen tilstrækkelig med information til, at du kunne få løst dit problem / få svar på dine spørgsmål? Var der på kontaktsiden / i kontaktformularen en klar forventningsafstemning af omfang og tid for det videre forløb? Fik du svar på din henvendelse?	14%
Afslutning af sagen	Fik du løst dit problem / svar på dit spørgsmål i løbet af dit besøg på hjemmesiden? Fik du løst dit problem / svar på dit spørgsmål efter dit besøg på hjemmesiden, eller efter du modtog et e-mail svar? Fik du anvist alternative løsningsmuligheder?	15%
Generel oplevelse af kundeservice	Følte du dig godt behandlet? Oplevede du som passager at blive sat i centrum? Svarede den leverede kundeservice til dine forventninger?	5%

7.3 Evalueringsresultater - Læsevejledning

For at lette læsningen af evalueringsresultaterne har vi lavet en læsevejledning med et eksempel. Her fremgår det for eksempel, at selskabet har opnået 89 point i forbindelse med oplevelsen af selskabets ventetid, og at bedømmelsen af ventetid udgør 15 % af den samlede score.

Figuren viser også benchmarks. Du kan aflæse den højeste og laveste score blandt de evaluerede selskaber for hver af de 7 dimensioner. For en nærmere beskrivelse af dimensionerne henvises til kapitel 7, hvor vi beskriver metoden.

Samlet score: Betegnelsen angiver på en skala fra 0-100 gennemsnittet af alle 25 opkald for det vindende selskab. Den samlede score er beregnet ved en sammenvejning af 7 forskellige serviceområder bl.a. ventetid og velkomst.

Vægt pr. område: Hvor stor betydning hvert område har for beregningen af den samlede score er angivet med termen 'Vægt'. Eksempelvis betyder 'Ventetid' 15% for den samlede score.

Bedste score: Her kan du se den højeste score blandt de 12 deltagende selskaber.

Dårligste score: Det viser, hvad den laveste score blandt de 12 deltagende selskaber.

Gennemsnit: Den gennemsnitlige score for de deltagende selskaber er samlet i kolonnen 'Gennemsnit'.

Figur 4. Læsevejledning





Passagerpulsens Kundeservicepris 2018

Resultater for Midttrafik

Forbrugerrådet
Tænk

Passagerpulsen

8. Overblik: Midttrafiks resultat blandt de 10 trafikselskaber

Samlet score

82

Midttrafik

80

Gennemsnit



85

DOT

Vinder

Generelt

Midttrafik placerer sig samlet set på en **4. plads** ud af de 8 selskaber, der blevet testet på både telefonisk og online kundeservice.

Telefonisk kundeservice

82

Midttrafik

86

Gennemsnit

93

Arriva Tog

Vinder



Midttrafik

- IVR sluse
- Velkomst



Midttrafik

- Ventetid

Online kundeservice

81

Midttrafik

75

Gennemsnit

84

DOT

Vinder



Midttrafik

- Sprog og tone
- Brugervenlighed



Midttrafik

- (Afslutning af sagen i en og samme session)

9. Midttrafiks kundeservice: Styrker



Telefonisk kundeservice:

Når det gælder telefonisk kundeservice er Midttrafiks største styrker tast-selv-omstillingen og medarbejdernes serviceindstilling. Her ligger Midttrafik helt i top.

Online kundeservice:

Hjemmesidens største styrker er forsidenes opbygning, der gør hjemmesiden intuitiv at navigere rundt på.

Når det gælder funktionalitet skiller Midttrafik sig især positivt ud på den interaktive prisberegner, som blevet endnu bedre i 2018.

10. Midttrafiks kundeservice: Svagheder



Telefonisk kundeservice:

Den største svaghed ved Midttrafiks telefoniske kundeservice er ventetiden, der i gennemsnit er længere sammenlignet med gennemsnittet af de øvrige selskaber.

Håndtering af hittegodssager er også en svaghed sammenlignet med de bedste selskaber. Det er besværligt for passagererne, at de første skal ringe op til Midttrafik og herefter selv ringe op igen til det busselskab, der står for ruten, hvor sagerne blev glemt.

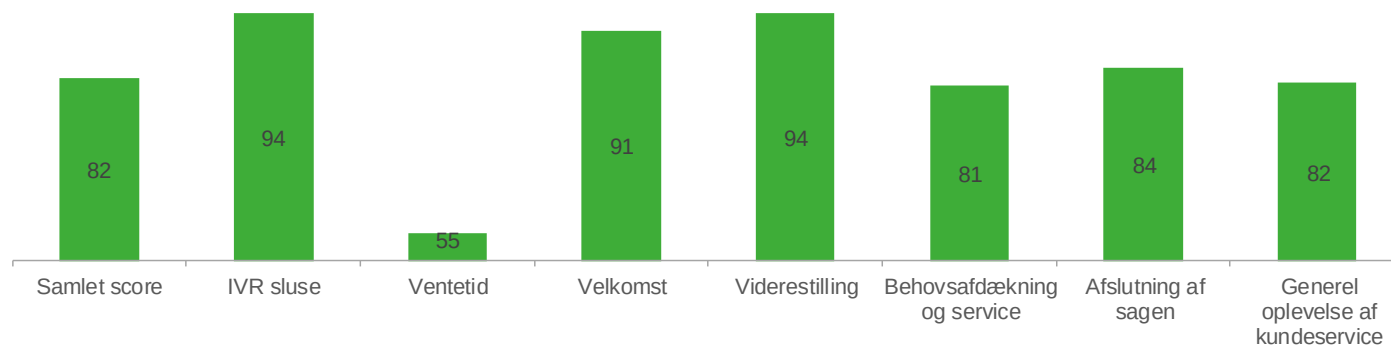
Online kundeservice:

Hjemmesiden har ingen store svagheder.

Følgende ville dog kunne forbedre funktionaliteten:

1. Søgefunktionen i prisberegneren blev udvidet fra kun at acceptere takstzoner til også at omfatte adresser (som på Rejseplanen).
2. Mere information om rabattrin for Rejsekort i den interaktive prisberegner.

12. Telefonisk Kundeservice Resultat for Midttrafik



Midttrafiks placering	6	3	8	2	6	6	7	6
Vægt pr. område	100%	10%	10%	5%	10%	30%	30%	5%
Bedste score blandt de 8 selskaber	93	100	89	96	100	96	98	100
Dårligste score blandt de 8 selskaber	68	70	55	47	71	66	71	68
Gennemsnitlig score for de 8 selskaber	86	87	71	77	94	85	90	86

11. Telefonisk kundeservice – Midttrafik

IVR sluse og ventetid

Positivt: Tast-selv-omstilling

Midttrafiks omstilling er velfungerende.

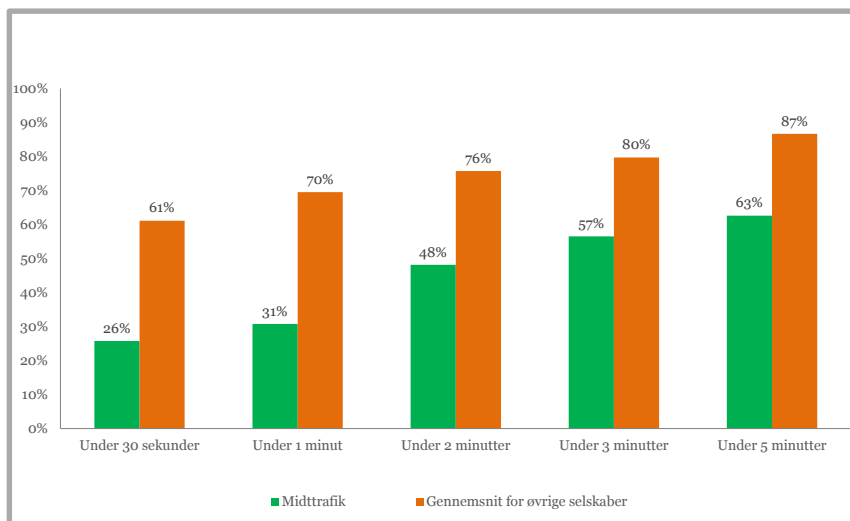
Det tager ikke særligt lang tid at komme igennem, da der blot er 3 valgmuligheder, og i langt de fleste tilfælde (26 ud af 30) opleves instruktionerne som forståelige.

Negativt: Ventetid

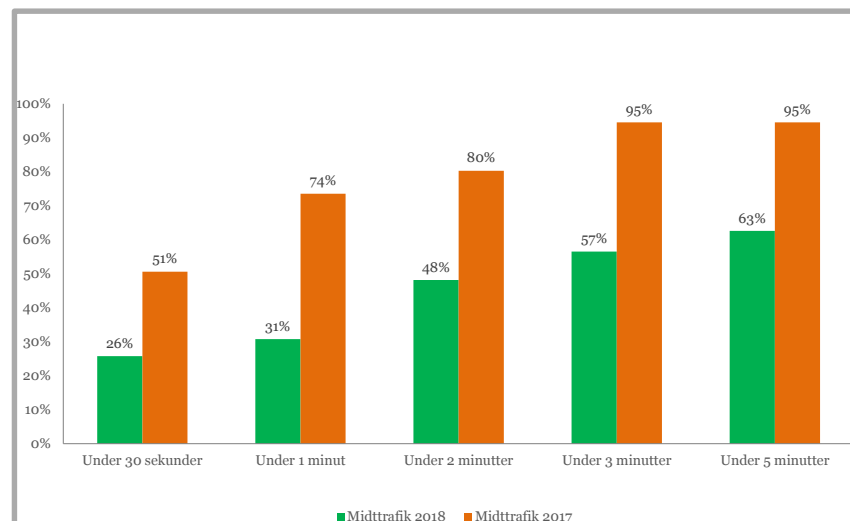
Medianventetiden hos Midttrafik var ca. 2 minutter mod blot ca. 10 sekunder for gennemsnittet af de øvrige selskaber. Dermed indtager Midttrafik sidstepladsen for ventetid blandt de 8 deltagende selskaber.

Hovedårsagen er at ventetiden var 5 minutter eller derover for 10 af de 30 gennemførte opkald, mens blot 7 lå på eller under 10 sekunder.

Sammenlignet med 2017 er der tale om et markant dårligere resultat, da Midttrafik i 2017 lå blandt de bedste med en median ventetid på ca. 30 sekunder.



Figur 6A: Ventetid, inden der opnås kontakt til en medarbejder i kundeservice. 2018. (Værdier er andele i procenter af det totale antal opkald, hvor der opnås kontakt til en medarbejder inden for et givet tidsinterval. Højeste procentsats er bedst.)



Figur 6B: Ventetid, inden der opnås kontakt til en medarbejder i kundeservice. 2017-2018. (Værdier er andele i procenter af det totale antal opkald, hvor der opnås kontakt til en medarbejder inden for et givet tidsinterval. Højeste procentsats er bedst.)

11. Telefonisk kundeservice – Midttrafik hittegods

Midttrafik har valgt at udlicitere håndteringen af sager om hittegods til de busselskaber, der står for driften af de forskellige buslinjer. Det var også tilfældet i 2015, 2016 og 2017.

Det er vigtigt, at Midttrafik er opmærksom på, at kunderne ikke altid er klar over, at hittegodssager håndteres direkte af det enkelte busselskab. Denne information bør tydeliggøres, når der ringes op til Midttrafiks kundecenter.

Midttrafik kunne overveje allerede at oplyse i IVR slusen, at man i hittegodssager kan gå ind på hjemmesiden og finde de relevante kontaktoplysninger. Det ville betyde, at man som kunde ikke bruger unødigt tid på at vente i telefonkø.

Det ville også være en fin service, hvis Midttrafiks medarbejdere kunne stille direkte om til det relevante busselskab, frem for at kunden skal lægge på og foretage et nyt opkald.

Positivt:

Midttrafiks medarbejdere er flinke til at give oplysninger om, hvilket busselskab kunden skal kontakte i forbindelse med tabte sager.

Negativt:

Det er besværligt og forvirrende for kunderne, at de ikke kan efterlyse tabte sager direkte hos Midttrafik. I stedet skal de kontakte det busselskab, der står for driften af den buslinje, hvor sagerne er mistet.



11. Telefonisk kundeservice – Midttrafik

Rådgivning om priser og rejseplanlægning er forbedret

I 2017 blev der i nogle tilfælde oplevet problemer med rådgivning om priser og rejseplanlægning. Dette var ikke tilfældet i 2018, hvor 11 af 14 forespørgsler om priser og rejseplanlægning blev oplevet positivt.

"Medarbejderen var engageret i den personlige case og undersøgte alle mulighedernes fordele og ulemper samt forklarede disse detaljeret for mig."

(Spørgsmål om hvordan et barn på 12 år billigst kan rejse fra Horsens til Ry tur/retur, hvis der rejses ca. 3 gange ugentligt)

Det er kendetegnende for de fleste opkald, at Midttrafiks medarbejdere opleves som engagerede og villige til at yde den bedst mulige service.



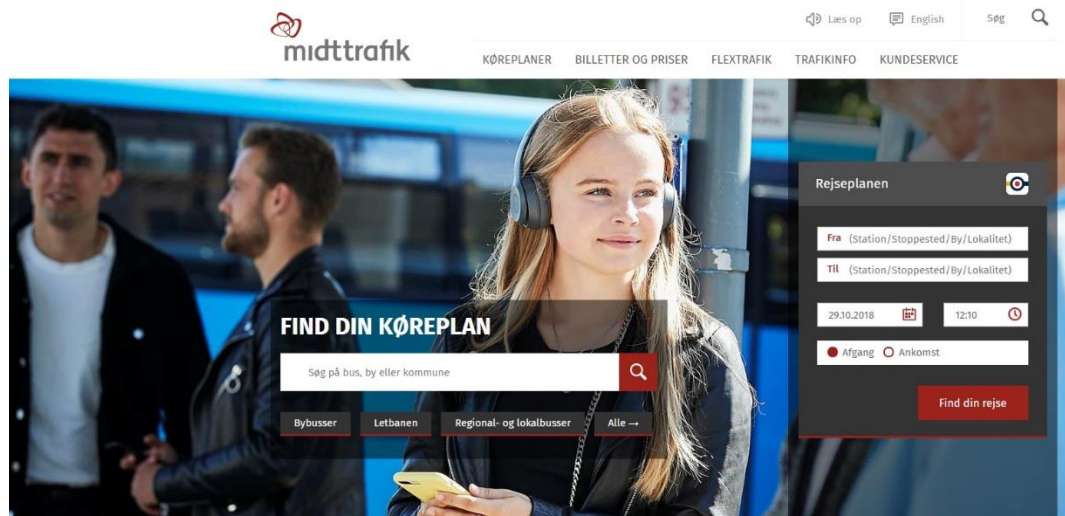
Copyright: iStock



Copyright: iStock

11. Telefonisk kundeservice – Midttrafik

Positivt at der henvises direkte til Flextrafik på 70 210 230



Det er positivt, at der nu henvises direkte til Flextrafiks nummer, når man ringer op på 70 210 230.

Det ville være endnu bedre, hvis der kunne stilles direkte videre til Flextrafik vha. et tastetryk frem for, at man skal lægge på og ringe op igen.

11. Telefonisk kundeservice

Gode og dårlige oplevelser med Midttrafiks kundeservice

Gode oplevelser:

En behagelig og hjælpsom medarbejder der spurgte yderligere ind for at sikre sig, at jeg fik den bedste mulige løsning.

Medarbejderen var meget god til at give mig en god løsning på min forespørgsel. Også en alternativ løsning, som gav mere mening. Meget god i telefonen, og hjælpsom - gav sig god tid til at forklare hvad jeg kunne gøre.

Flink og venlig medarbejder, der virkede glad for at hjælpe. Kunne svare på mit spørgsmål og gav mig yderligere hjælpsom information: at jeg selv skulle være i stand til at løfte barnevognen et par trin op i bussen.

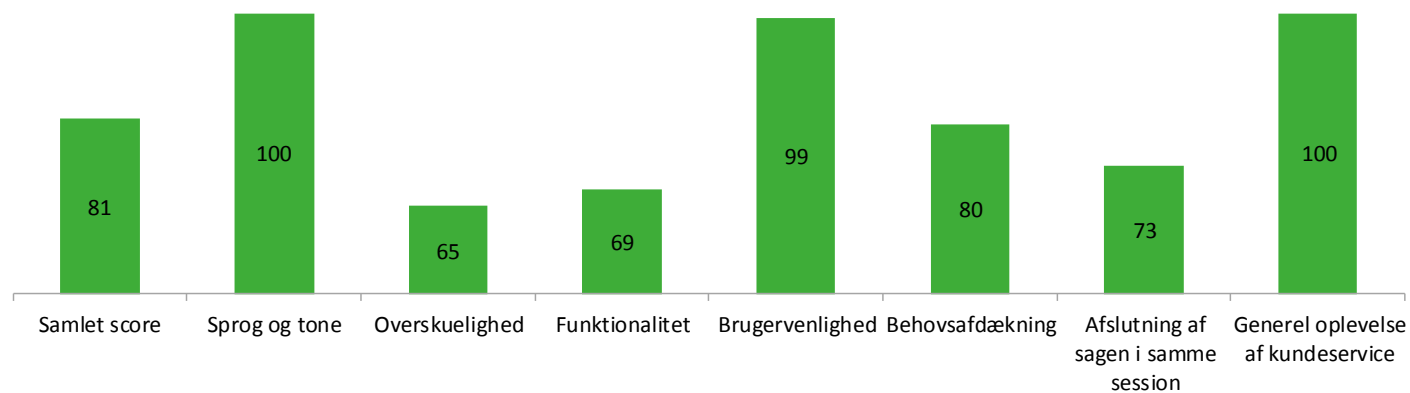
Dårlige oplevelser:

Fik at vide at jeg skulle skifte bus i Aarhus, dog ikke hvilken bus jeg skulle skifte til. Det var noget jeg selv måtte spørge ind til.

Ventetiden gjorde det en negativ oplevelse. Der var ikke ventemusik, og jeg blev kun oplyst min plads i telefonkøen hvert minut. Så den ringede bare, og det fik en til at tro, at den bare ringede forgæves.

Nævnte at rejsekort ville være billigere, men ikke i forhold til hvad andre muligheder ville koste

12. Online kundeservice Resultat for Midttrafik



	Samlet score	Sprog og tone	Overskuelighed	Funktionalitet	Brugervenlighed	Behovsafdækning	Afslutning af sagen i samme session	Generel oplevelse af kundeservice
Midttrafiks placering	3	1	5	5	2	9	8	1
Vægt pr. område	100%	15%	20%	16%	15%	14%	15%	5%
Bedste score blandt de 14 selskaber	84	100	85	75	99	95	98	100
Dårligste score blandt de 14 selskaber	61	86	35	46	79	67	44	42
Gennemsnitlig score for de 14 selskaber	75	94	57	63	90	81	69	81

12. Online kundeservice – Midttrafik Søgetid

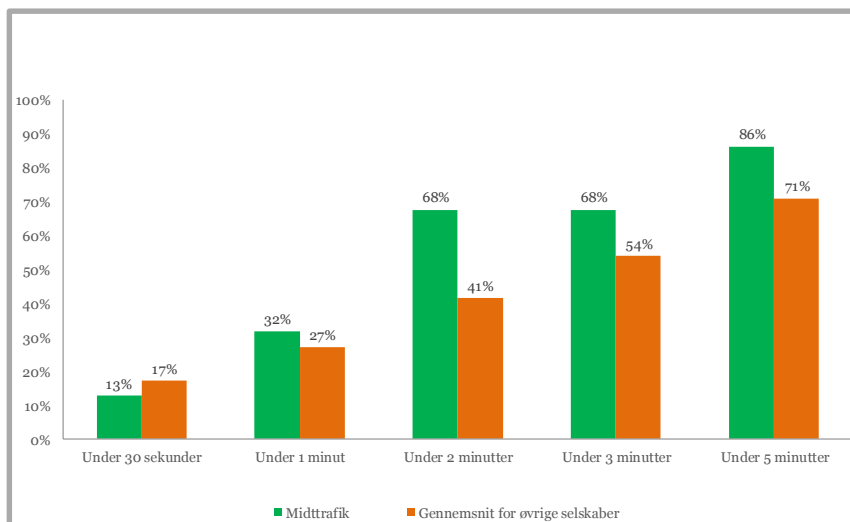
Positivt: Lavere søgetider end gennemsnittet

Også i 2018 udmærker Midttrafik sig ved lavere gennemsnitlige søgetider, for de relevante informationer findes på hjemmesiden.

Mediansøgetiden for Midttrafik var på 1 ½ minut mod ca. 2 minutter for gennemsnittet af de øvrige selskaber.

Midttrafik har især lav søgetid, når det gælder rejseplanlægning (ca. 1 minut i mediansøgetid), prissøgninger (ca. 1 ½ minut i mediansøgetid) og hittegods (ca. 30 sekunder).

Størst udfordringer har Midttrafiks hjemmeside, når det gælder vejledning i billettyper, hvor mediansøgetiden var ca. 3 minutter. Det gælder dog også for flere af de andre regionale trafikselskaber og togoperatører, og hænger sammen med komplicerede takst- og billetstrukturer.



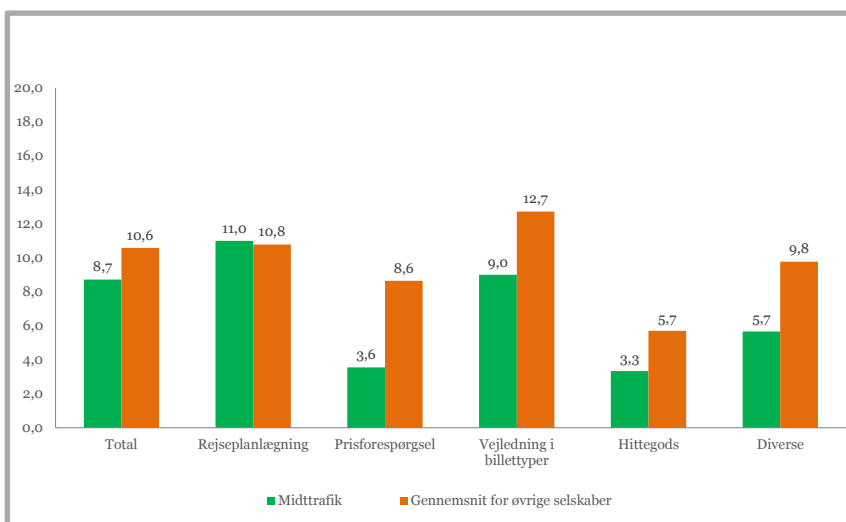
Figur 7: Søgetid, inden de relevante oplysninger bliver fundet på hjemmesiden.
(Værdier er andele i procent af det totale antal hjemmesidebesøg, der finder de relevante oplysninger inden for et givet tidsinterval. Højeste procentsats er bedst.)

12. Online kundeservice – Midttrafik Navigation

Positivt: Generelt nemmere navigation på Midttrafiks hjemmeside end gennemsnittet

Midttrafiks hjemmeside er generelt karakteriseret ved nemmere navigation end gennemsnittet af de øvrige selskaber.

Det gælder især prisforespørgsler (3,6 klik i gennemsnit) takket være billetguide og prisberegner, samt hittegods (3,3 klik) via søgningsfunktion på linjenummer.

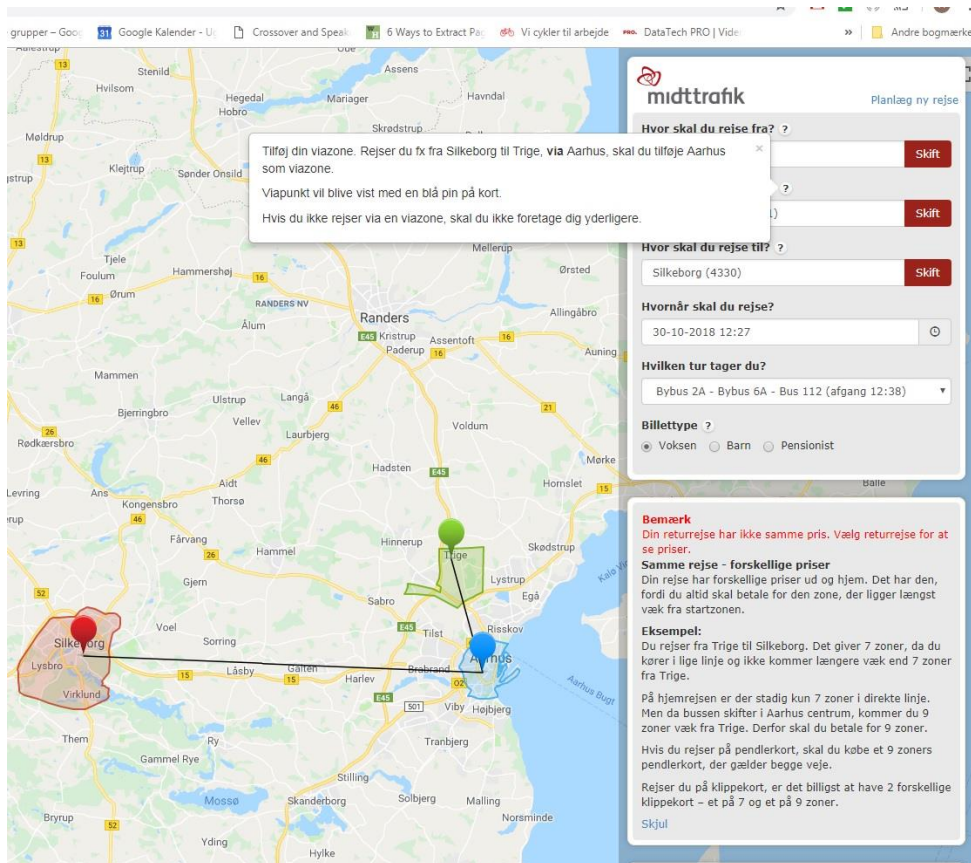


Note til figuren til venstre:

Figuren viser, hvor mange klik mystery shopperne bruger, inden de finder de relevante oplysninger på hjemmesiden, totalt og fordelt på informationstype.

Figur 8: Gennemsnitlige antal klik, inden de relevante oplysninger bliver fundet på hjemmesiden.
(Laveste værdi er bedst.)

12. Online kundeservice – Midttrafik God rejseplanlægger



Bemærk
Din returrejse har ikke samme pris. Vælg returrejse for at se priser.

Samme rejse - forskellige priser
Din rejse har forskellige priser ud og hjem. Det har den, fordi du altid skal betale for den zone, der ligger længst væk fra startzonen.

Eksempel:
Du rejser fra Trige til Silkeborg. Det giver 7 zoner, da du kører i lige linje og ikke kommer længere væk end 7 zoner fra Trige.
På hjemrejsen er der stadig kun 7 zoner i direkte linje. Men da bussen skifter i Aarhus centrum, kommer du 9 zoner væk fra Trige. Derfor skal du betale for 9 zoner.
Hvis du rejser på pendlerkort, skal du købe et 9 zoners pendlerkort, der gælder begge veje.
Rejser du på klippekort, er det billigst at have 2 forskellige klippekort - et på 7 og et på 9 zoner.
Skjul

Det er glædeligt at Midttrafiks rejseplanlægger ikke længere er beta, og samtidig er blevet forbedret siden 2017.

Et af vores få kritikpunkter i 2017 var, at muligheden "via zone" var dårligt beskrevet, men det er der nu heldigvis blevet rettet op på.

Det er også rigtig fint, at prisberegneren gør opmærksom på forskelle i pris på ud- og hjemrejse, da det ofte er noget passagererne ikke er vidende om, når de køber billet.

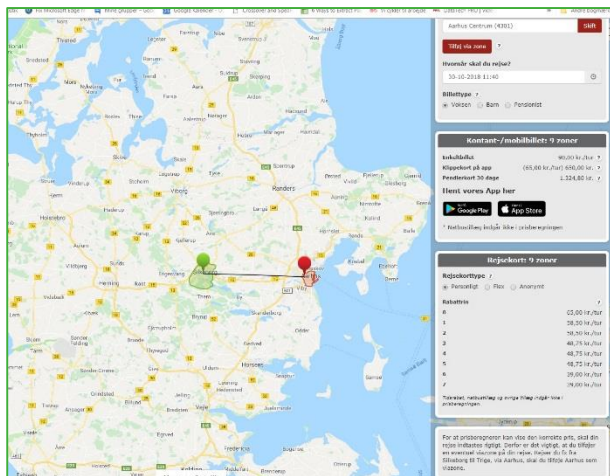
Forbedringsforslag:

Er man ikke kendt i Midttrafiks område, kan det være en udfordring at bruge prisberegneren, idet man kan have svært ved at finde afrejse- og ankomststed på kortet, og heller ikke vil være bekendt med Midttrafiks zonesystem.

Rejseplanlæggeren kunne derfor blive endnu bedre, hvis søgefunktionen i prisberegneren blev udvidet fra kun at acceptere takstzoner til også at understøtte adresser.

12. Online kundeservice – Midttrafik

Bedre integration af rejsekort rabattrin ønskelig i prisberegner



Det er fint, at rejseplanlæggeren inkluderer information om rabattrin på rejsekort.

Desværre savnes information om, hvordan man beregner disse rabattrin, hvilket betyder, at man må en ekstra tur forbi Rejseplanens hjemmeside.

Det kunne derfor være fint, hvis der blev linket direkte til den relevante side på Rejseplanen, https://www.rejseplanen.dk/bin/help.exe/mn?L=vs_rkfc&tpl=prisblad#bilag3

Eller endnu bedre:

Indsæt informationen om beregning af rabattrinene direkte på prisberegnerens hjemmeside, når man klikker på spørgsmålstegnet (?) til højre for "Rabattrin".

Generelt har passagererne vanskeligt ved at overskue pris-, zone- og billetsystemer i den kollektive transport. Det er derfor vigtigt, at trafiksselskaberne, herunder Midttrafik, giver god information, så passagererne kan træffe et oplyst valg. Det er heldigvis også generelt tilfældet, når det gælder Midttrafiks hjemmeside.

Støttestøtte - find den billet, der er billigst. https://www.rejseplanen.dk/bin/help.exe/mn?L=vs_rkfc&tpl=prisblad#bilag3

Rabattrin beregnes hver måned. Et rejsekort gælder den 10. januar, beregnes rabattrin første gang den 10. februar, næste gang den 10. marts osv. Det er altid det højeste rabattrin, der først indgår i beregningen af din rabat i næste måned.

Howdan bestemmes rabattrinene?

Rejser ned for Storebælt

For rejser ned for Storebælt foretages følgende beregning:

Rabatpoint = (antal rejser x 35)

En måned med 44 rejser i to zoner på et rejsekort flex giver:

Rabatpoint = 44 rejser x 35 = 1540

Rejser vest for Storebælt

For rejser vest for Storebælt foretages følgende beregning:

Rabatpoint = (antal rejser x 35)

En måned med 44 rejser i to zoner på et rejsekort flex giver:

Rabatpoint = 44 rejser x 35 = 1540

Rejser over Storebælt

For rejser over Storebælt foretages følgende beregning:

Rabatpoint = (antal rejser x 35)

En måned med 44 rejser i to zoner på et rejsekort flex giver:

Rabatpoint = 44 rejser x 35 = 1540

Omsættelse fra rabatpoint til rabattrin

Rabattrin for de beregnede rabatpoint kan ses op i nedenstående tabeller.

Rabatpoint	Rabattrin
0 (0,00 - 99,99)	1
100 (100,00 - 199,99)	2
200 (200,00 - 299,99)	3
300 (300,00 - 399,99)	4
400 (400,00 - 499,99)	5
500 (500,00 - 599,99)	6
600 (600,00 - 699,99)	7
700 (700,00 - 799,99)	8
800 (800,00 - 899,99)	9
900 (900,00 - 999,99)	10
1000 (1000,00 - 1099,99)	11
1100 (1100,00 - 1199,99)	12
1200 (1200,00 - 1299,99)	13
1300 (1300,00 - 1399,99)	14
1400 (1400,00 - 1499,99)	15
1500 (1500,00 - 1599,99)	16
1600 (1600,00 - 1699,99)	17
1700 (1700,00 - 1799,99)	18
1800 (1800,00 - 1899,99)	19
1900 (1900,00 - 1999,99)	20
2000 (2000,00 - 2099,99)	21
2100 (2100,00 - 2199,99)	22
2200 (2200,00 - 2299,99)	23
2300 (2300,00 - 2399,99)	24
2400 (2400,00 - 2499,99)	25
2500 (2500,00 - 2599,99)	26
2600 (2600,00 - 2699,99)	27
2700 (2700,00 - 2799,99)	28
2800 (2800,00 - 2899,99)	29
2900 (2900,00 - 2999,99)	30
3000 (3000,00 - 3099,99)	31
3100 (3100,00 - 3199,99)	32
3200 (3200,00 - 3299,99)	33
3300 (3300,00 - 3399,99)	34
3400 (3400,00 - 3499,99)	35
3500 (3500,00 - 3599,99)	36
3600 (3600,00 - 3699,99)	37
3700 (3700,00 - 3799,99)	38
3800 (3800,00 - 3899,99)	39
3900 (3900,00 - 3999,99)	40
4000 (4000,00 - 4099,99)	41
4100 (4100,00 - 4199,99)	42
4200 (4200,00 - 4299,99)	43
4300 (4300,00 - 4399,99)	44
4400 (4400,00 - 4499,99)	45
4500 (4500,00 - 4599,99)	46
4600 (4600,00 - 4699,99)	47
4700 (4700,00 - 4799,99)	48
4800 (4800,00 - 4899,99)	49
4900 (4900,00 - 4999,99)	50
5000 (5000,00 - 5099,99)	51
5100 (5100,00 - 5199,99)	52
5200 (5200,00 - 5299,99)	53
5300 (5300,00 - 5399,99)	54
5400 (5400,00 - 5499,99)	55
5500 (5500,00 - 5599,99)	56
5600 (5600,00 - 5699,99)	57
5700 (5700,00 - 5799,99)	58
5800 (5800,00 - 5899,99)	59
5900 (5900,00 - 5999,99)	60
6000 (6000,00 - 6099,99)	61
6100 (6100,00 - 6199,99)	62
6200 (6200,00 - 6299,99)	63
6300 (6300,00 - 6399,99)	64
6400 (6400,00 - 6499,99)	65
6500 (6500,00 - 6599,99)	66
6600 (6600,00 - 6699,99)	67
6700 (6700,00 - 6799,99)	68
6800 (6800,00 - 6899,99)	69
6900 (6900,00 - 6999,99)	70
7000 (7000,00 - 7099,99)	71
7100 (7100,00 - 7199,99)	72
7200 (7200,00 - 7299,99)	73
7300 (7300,00 - 7399,99)	74
7400 (7400,00 - 7499,99)	75
7500 (7500,00 - 7599,99)	76
7600 (7600,00 - 7699,99)	77
7700 (7700,00 - 7799,99)	78
7800 (7800,00 - 7899,99)	79
7900 (7900,00 - 7999,99)	80
8000 (8000,00 - 8099,99)	81
8100 (8100,00 - 8199,99)	82
8200 (8200,00 - 8299,99)	83
8300 (8300,00 - 8399,99)	84
8400 (8400,00 - 8499,99)	85
8500 (8500,00 - 8599,99)	86
8600 (8600,00 - 8699,99)	87
8700 (8700,00 - 8799,99)	88
8800 (8800,00 - 8899,99)	89
8900 (8900,00 - 8999,99)	90
9000 (9000,00 - 9099,99)	91
9100 (9100,00 - 9199,99)	92
9200 (9200,00 - 9299,99)	93
9300 (9300,00 - 9399,99)	94
9400 (9400,00 - 9499,99)	95
9500 (9500,00 - 9599,99)	96
9600 (9600,00 - 9699,99)	97
9700 (9700,00 - 9799,99)	98
9800 (9800,00 - 9899,99)	99
9900 (9900,00 - 9999,99)	100

12. Online kundeservice

Gode og dårlige oplevelser med Midttrafiks kundeservice

Gode oplevelser:

Jeg synes, at det fungerede godt med 5 overskuelige menupunkter. Efter at have valgt "Billetter og priser" kunne man se undermenuen i venstre side, hvor man hurtigt kunne finde "Billetguide". Hjemmesiden var overskueligt opbygget og med præcise, korte informationer.

At man kunne skræddersy billet/kort efter sine behov i forhold til hvor ofte man rejser, og at den er let at navigere rundt på.

Meget overskueligt og nemt at finde informationer. Da jeg indtastede rute og tidspunkt kom der forskellige rejser frem, og når man kikkede ind på disse rejser kunne man se priser for voksne, børn, pensionister, med rejsekort, uden rejsekort mm. Så meget meget nemt at finde de informationer, man har brug for.

Dårlige oplevelser:

Den kan være lidt forvirrende, fordi man både kan kigge på individuelle billetpriser, men man kan også få den til at komme med det bedste tilbud, der passer på ens rejsebehov.

Man skulle enten klikke på kortet eller indtaste zonenummer i stedet for at indtaste bynavn, hvilket kan være besværligt hvis man ikke ved præcis hvor byen ligger. Prislisten var god, dog måtte lommeregneren frem for at beregne hvad pendlerkortet ca. ville koste pr. tur.

At man ikke kunne blive på hjemmesiden når man søgte på en bestemt rejse, men derimod blev videresendt til rejseplanen.

13. Bilagstabeller

På de næste sider gennemgår vi i detaljer, hvordan Midttrafiks samlede kundetilfredshedsscore er fremkommet.

Resultaterne for telefonisk kundeservice vises på side 33 til 39.

Resultaterne for online kundeservice vises på side 40 til 46.

Smiley'erne angiver den generelle tilfredshed med hver dimension. Se også kommentarerne.

13. Telefonisk Kundeservice – Midttrafik IVR-sluse

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Da du ringede op, blev du oplyst om, hvor der var ringet til?	10 %	😊	29 af 30 fik oplyst, hvor der var ringet til.
IVR sluse*	70 %	😊	3 kom direkte i telefonkø, 26 blev stillet videre til tast-selv-omstilling, mens en enkelt aldrig kom igennem.
<u>Tast selv omstilling:</u> * Var instruktionerne let forståelige?	10 %	😊	Alle 26 synes instruktionerne var forståelige
<u>Tast selv omstilling:</u> * Hvor mange menupunkter blev der læst op?	10 %	😊	Der er under 4 punkter i Midttrafiks tast-selv-omstilling og ingen niveauinddeling.

*) Disse 3 forhold vurderes samlet.

13. Telefonisk Kundeservice - Midttrafik Ventetid

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Omstilling efter IVR sluse	25 %	☹	7 af 26 kom videre til en medarbejder, mens 18 kom i telefonkø. En enkelt blev henvist til et andet nummer (Hittegods).
<u>Mens du ventede i telefon kø:</u> Fik du at vide hvor du var i køen og hvor længe du cirka skulle vente?	15 %	☺	Alle 21 fik oplyst placering i telefonkø.
<u>Mens du ventede i telefon kø:</u> Var der serviceoplysninger i ventetiden ?	10 %	☹	I 7 ud af 21 tilfælde blev der givet serviceoplysninger i ventetiden. Af de 14 der ventede 2 minutter eller derover fik kun 6 serviceoplysninger i ventetiden
Hvor lang tid gik der alt i alt fra du ringede op, inden du kom igennem til en kundeservicemedarbejder?	50 %	☹	Medianventetiden var ca. 2 minutter, hvilket er markant længere tid end gennemsnittet for de øvrige selskaber, hvor den er ca. 10 sekunder. Kun 26 % kom igennem inden for 30 sekunder mod 61 % for gennemsnittet af de øvrige selskaber. 48 % kom igennem inden for 2 minutter mod 76 % for gennemsnittet for de øvrige selskaber.

13. Telefonisk Kundeservice - Midttrafik Velkomst

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Blev du budt velkommen, og præsenterede medarbejderen sig selv?	100 %	😊	26 af 28 oplevede, at medarbejderen bød velkommen og præsenterede sig selv.

13. Telefonisk Kundeservice - Midttrafik Viderestilling

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Blev du under samtalen stillet videre til en anden medarbejder?	100 %	😊	Ingen oplevede at blive stillet videre under samtalen.
Hvor mange gange blev du stillet videre?	*	-	-

*) Der gives ekstra point, hvis der kun stilles om 1 gang.

13. Telefonisk Kundeservice - Midttrafik

Behovsafdækning og service

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Var kundeservicemedarbejderen venlig og imødekommende?	10 %	😊	25 af 28 syntes, at medarbejderen var venlig og imødekommende.
Var kundeservicemedarbejderen hjælpsom i forhold til at besvare dit spørgsmål / løse dit problem?	40 %	😊	25 af 28 syntes, at medarbejderen var hjælpsom ift. at løse problemet.
Kunne kundeservice-medarbejderen svare på alle dine spørgsmål?	40 %	😊	24 ud af 28 syntes, at medarbejderen kunne svare på alle spørgsmål.
Tilbød kundeservice-medarbejderen at gøre tingene for dig?	10 %	😊	11 ud af 28 oplevede, at medarbejderen tilbød at gøre tingene for en.

13. Telefonisk Kundeservice - Midttrafik

Afslutning af sagen

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Blev dit problem løst i løbet af opkaldet?	100 %	😊	21 ud af 28 oplevede, at deres problem blev løst under opkaldet.
<u>Hvis problem ikke blev løst:</u> Fik du anvist en alternativ løsning på, hvordan du kunne få svar på din henvendelse	*	😊	6 af 7 fik anvist en alternativ løsning
<u>Hvis der foreslås selvbetjening:</u> Modtog du vejledning i brug af selvbetjeningsløsningen?	*	-	-

Scenarie	Spm10. Blev dit problem løst / fik du svar på din henvendelse i løbet af opkaldet? - Nej, uddyb:
Planlægning	Vedkommende var ikke super præcis i sin forklaring og kunne ikke uddybe rejsetiden eller hvor jeg skulle skifte bus
Hittegods	Jeg blev bare viderestillet til selve busselskabet, så jeg kunne ikke få oplysninger om hvor jeg kunne afhente hættetrøjen.
Hittegods	Jeg blev henvist til Brande buslinjer.
Hittegods	Jeg blev bedt op at ringe et andet nummer op, for at høre om de havde fundet min jakke.
Diverse	Medarbejder henviste mig til Arrivas kundecenter og gav mig nummeret dertil, da Midttrafik ikke har ansvaret for denne trafikterminal.
Diverse	Deres system var nede, og medarbejderen kunne derfor ikke undersøge noget for mig.
Diverse	Kunne ikke fortælle mig, hvor jeg kunne finde et toilet i nærheden af stoppestedet i Vrold hvor bus 21 har endestation, i stedet sagde medarbejderen, at kommunen stod for det. Sagde ikke direkte at jeg kunne ringe til kommunen.

13. Telefonisk Kundeservice - Midttrafik

Generel oplevelse af kundeservice

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Følte du dig godt behandlet?	50 %	😊	26 af 28 følte sig godt behandlet.
Oplevede du som passager at blive sat i centrum?	50 %	😊	24 ud af 28 følte sig sat i centrum.
Svarede den leverede kundeservice til dine forventninger?	u.b.	😊	21 ud af 28 syntes ikke, at den leverede kundeservice levede op til deres forventninger.

13. Online Kundeservice - Midttrafik

Sprog og tone

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Var der venlig tone og stil på hjemmesiden?	100 %	😊	Alle oplevede en venlig tone og stil på hjemmesiden.

13. Online Kundeservice - Midttrafik Overskuelighed

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Blev du guidet videre fra forsiden til den relevante infoside / kontaktformular?	100 %	😊	16 ud af 20 oplevede at blive guidet godt videre fra forsiden.

Scenarie	Spm.5: Blev du guidet videre fra forsiden til den relevante infoside / kontaktformular?
Prisforespørgsel - kompliceret	Jeg blev guidet videre til en side med billetmulighederne: enkeltbillet, klippekort, rejsekort, pendlerkort og print-selv-billet, men jeg fandt ikke det jeg søgte ift. gruppebilletter.
Diverse	Det tog flere fejlklik at finde den rigtige side
Diverse	Brugte søgemaskine Bing, kom på DSB hjemmeside: https://www.dsb.dk/kundeservice/stationer/skive/
Diverse	Jeg fandt ikke svar på spørgsmålet

13. Online Kundeservice - Midttrafik Funktionalitet

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Blev hele hjemmesiden vist på den skærm, som du benyttede for at komme ind på hjemmesiden?	25 %	☺	16 ud af 20 fik vist hele hjemmesiden.
Kunne du læse typografierne og teksten på knapperne på dit skærbillede?	25 %	☺	Alle kunne læse typografier og tekst på skærbilledet.
Hvor mange klik tog det at komme fra hjemmesidens forside til den rigtige infoside / kontaktside / kontaktformular?	50 %	☺	Det tog i gennemsnit 8,7 klik at finde den rigtige side mod 10,6 for gennemsnittet af de øvrige selskaber. Midttrafik klarer sig i forhold til de øvrige selskaber især godt for "prisforespørgsler" (3,6 mod 8,6), "vejledning i billettyper" (9 mod 12,7) og "diverse" (5,7 mod 9,8)

13. Online Kundeservice - Midttrafik Brugervenlighed

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Hvor lang tid tog det at finde frem til frem til den rigtige infoside / kontaktside / kontaktformular?	50 %	😊	Mediansøgetiden på tværs af henvendelsesårsag var halvandet minut, hvilket er kortere end gennemsnittet for alle selskaber, hvor median søgetiden er ca. 2 minutter.
Var infosiden / kontaktsiden / kontaktformularen formuleret i et klart og forståeligt sprog?	25 %	😊	Alle 18 der fandt en relevant side syntes, at den relevante webside var formuleret i et klart og forståeligt sprog.
Blev du i kontaktformularen afkrævet uklare og/eller unødvendige informationer?	25 %	-	Der blev ikke udfyldt kontaktformularer.

13. Online Kundeservice - Midttrafik Behovsafdækning

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Indeholdt infosiden / kontaktsiden / kontaktformularen tilstrækkelig med information til at du kunne få løst dit problem / får svar på dine spørgsmål? <u>Udfyldelse af kontaktformular:</u>	100 % / 50 %	☺	13 ud af 20 syntest, at siden indeholdt tilstrækkeligt med information til at få løst deres problem.
Var der på kontaktsiden / i kontaktformularen en klar forventningsafstemning af omfang og tid for det videre forløb?	25 %	-	-
<u>Udfyldelse af kontaktformular:</u> Fik du svar på din henvendelse?	25 %	-	-

Scenarie	Spm.10: Indeholdt infosiden / kontaktsiden / kontaktformularen tilstrækkelig med information til at du kunne få løst dit problem / får svar på dine spørgsmål?
Prisforespørgsel - kompliceret	Jeg fandt ud af, at der ikke var nogen relevant søgning og prisliste vedr. den gruppebillet jeg søgte fra Skive til Nykøbing Mors
Prisforespørgsel - simpel	Det var ikke muligt at finde en relevant infoside på hjemmesiden. Man blev derimod sendt videre til en anden Rejseplanen.dk
Prisforespørgsel - simpel	Prisberegnerfunktionen, som jeg skulle bruge, virker tilsyneladende ikke på en iPad. Derfor kunne jeg ikke foretage den relevante søgning.
Rejseplanlægning	Jeg blev sendt videre til Rejseplanen.
Rejseplanlægning	Jeg måtte bruge søgefunktionen i stedet for at finde frem til den rette side.
Hittegods	Jeg blev henvist til Arriva's hjemmeside, da det er deres selskab der har den angivne busrute
Diverse	Jeg var forskellige steder på hjemmesiden men kunne ikke finde noget med toiletter generelt

13. Online Kundeservice - Midttrafik

Afslutning af sagen i samme session

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Fik løst dit problem / svar på dit spørgsmål i løbet af dit besøg på hjemmesiden?	100 %	😊	12 ud af 20 fik løst deres problem på hjemmesiden.
Hvis problem ikke blev løst: Fik du anvist alternative løsningsmuligheder?		😊	I 7 af 8 tilfælde blev der anvist en alternativ løsning.

Scenarie	Spm.13a: Fik løst dit problem / svar på dit spørgsmål i løbet af dit besøg på hjemmesiden?
Prisforespørgsel - kompliceret	Jeg fik ikke løst mit problem vedr. en gruppebillet til 6 personer fra Skive til Nykøbing Mors, men jeg fik svar på mit spørgsmål - det kan ikke lade sig gøre.
Prisforespørgsel - simpel	Prisberegnerfunktionen på hjemmesiden virker ikke på min ipad og jeg kunne derfor ikke få svar på mit spørgsmål.
Prisforespørgsel - simpel	Jeg blev sendt videre til Rejseplanens hjemmeside for at finde priser på periodekort
Rejseplanlægning	Det var ikke muligt at få svar på mit spørgsmål på hjemmesiden. Jeg blev henvist til Rejseplanen.
Rejseplanlægning	Jeg blev sendt videre til rejseplanen, hvor jeg kunne se pris.
Hittegods	Jeg kunne ikke udfylde en formular, men blev bedt om at ringe til busselskabet.
Hittegods	Jeg blev henvist til Arriva
Diverse	Kunne ikke finde noget med toiletter generelt

13. Online Kundeservice - Midttrafik

Generel oplevelse af kundeservice

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Følte du dig godt behandlet?	50 %	😊	Alle følte sig godt behandlet.
Oplevede du som passager at blive sat i centrum?	50 %	😊	Alle følte sig sat i centrum.
Svarede den leverede kundeservice til dine forventninger?	u.b.	😊	16 ud af 20 syntes, at den leverede kundeservice levede op til deres forventninger.

14. Om Passagerpulsen

Passagerpulsen er passagerernes uafhængige stemme i bus, tog og metro. Vi er en del af Forbrugerrådet Tænk, og er sat i verden for at forbedre den kollektive transport for passagererne. Vi informerer om passagerernes rettigheder og hjælper dem til at træffe et godt valg. I Passagerpulsen lytter vi til passagererne, laver undersøgelser og indsamler viden på tværs af transportformer, selskaber og geografi. Udgangspunktet er altid passagerernes samlede rejse, deres ønsker, behov og rettigheder.

Forbedringer skaber vi ved at synliggøre passagerernes oplevelser og behov, og gå i dialog med selskaber, operatører og politikere om dem.

Passagerpulsen blev etableret 1. oktober 2014.

Tidligere undersøgelser:

- Passagerernes ønsker til kundeservice (oktober 2018)
- Unge og kollektiv transport (september 2018)
- Driftsforstyrrelser og årsager i Metroen (august 2018)
- Ansvar for og årsager til togforsinkelser (august 2018)
- Ældre passagerers ønsker og behov for faciliteter ved stationer og i tog/metro, juli 2018
- Ældre passagerers ønsker og behov for faciliteter ved busstoppesteder og i busser, juli 2018
- Passagerernes oplevelser med sporarbejder på rejsen (juni 2018)
- Udviklingen i togpassagerers tilfredshed i Danmark og UK (juni 2018)
- 5. Nationale Passagertilfredshedsundersøgelse (tog) (juni 2018)
- Passagerernes brug af og tilfredshed med rejsekortet (maj 2018)
- Passagerernes brug af andre billettyper end rejsekort (april 2018)
- Passagerernes oplevelse af sammenhæng i køreplaner (februar 2018)
- 4. Nationale Passagertilfredshedsundersøgelse (tog) (december 2017)
- Buspassagerers rettigheder ved forsinkelser (oktober 2017)
- Punktlighed for tog og metro (oktober 2017)
- Rettidighed for busser (september 2017)

Redaktion

Analyseansvarlig: Lars Wiinblad

Analysemedarbejder: Anders Albrechtsen

Kommunikationsmedarbejder: Astrid Grunert Rantorp

Studertermedarbejder: Casper Frøkjær Juhl

Ansvarshavende redaktør: Laura Kirch Kirkegaard

Foto: Anette Sønderby Madsen

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk

Fiolstræde 17B

Postboks 2188

1017 København K

Tlf.: +45 7741 7741

Mail: passagerpulsens@fbr.dk

Web: passagerpulsens.taenk.dk

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets j. nr. 2018-956

Udkast af 24. oktober 2018

Forslag
til
Lov om ændring af lov om trafikselskaber
(Fremme af digitale mobilitetsløsninger, forenkling af afstandskrav til fjernbuskørsel m.v.)

§ 1

I lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, som ændret ved § 3 i lov nr. 657 af 8. juni 2016, § 22 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, lov nr. 1560 af 19. december 2017 og lov nr. 315 af 25. april 2018, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 3 a. indsættes:

»**§ 3 b.** Private virksomheder kan efter aftale med et trafikselskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden.«

2. I § 5 indsættes efter stk. 7 som nyt stykke:

»**Stk. 8.** Trafikselskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en busterminal, der anvendes til fjernbuskørsel.«

Stk. 8-14 bliver herefter til stk. 9-15.

3. § 19, stk. 4, affattes således:

»**Stk. 4.** Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, jf. stk. 2, skal der udføres mindst én daglig dobbelttur 5 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder.«

4. § 22, stk. 2, affattes således:

»**Stk. 2.** Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem stoppesteder beliggende med mindre end 75 kilometers afstand, hvis der indgås aftale herom med de berørte trafikselskaber, Bornholms Regionskommune eller udmeldte økommuner.«

5. § 23 affattes således:

»**§ 23.** Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om tilladelsesindehavers, jf. § 20, afgivelse af oplysninger om antal afgang, antal passagerer og andre oplysninger om buskørselens omfang og udøvelse, tilladelsesindehavers varsel om ophør af en rute før tilladelsesperiodens udløb, pligt for tilladelsesindehaver til at fortsætte med kørslen indtil det tidspunkt, hvor den pågældende lovligt kan ophøre med kørslen og vilkår for tilladelsen.«

6. § 27 affattes således:

»§ 27. Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal i et aktieselskab drive og udvikle et elektronisk rejseplanssystem for oplysning om rejsetider, rejseplanlægning og priser m.v., samt et elektronisk rejsekortssystem for billettering og betaling m.v.

Stk. 2. Stiftelsen af aktieselskabet, jf. stk. 1, kan i regnskab- og skattemæssig henseende ske med virkning fra den 1. januar i stiftelsesåret.

Stk. 3. Det i stk. 1 nævnte aktieselskab betegnes Rejsekort & Rejseplan A/S, dog står det ejerne af selskabet frit for at ændre selskabets navn.

Stk. 4. Rejsekort & Rejseplan A/S ledes af en bestyrelse, som udpeges af ejerne, jf. stk. 1. Derudover udpeger transport-, bygnings- og boligministeren et bestyrelsesmedlem. Endvidere udpeger ejerne, jf. stk. 1, og transport-, bygnings- og boligministeren i fællesskab et eksternt bestyrelsesmedlem, som skal være formand for bestyrelsen.

Stk. 5. Såfremt det ikke er muligt at blive enige om bestyrelsens størrelse og fordelingen af bestyrelsesposter ejerne imellem, jf. stk. 4, 1.pkt., fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren antallet af bestyrelsesmedlemmer og hvor mange medlemmer hver ejer får ret til at udpege.

Stk. 6. Såfremt det ikke er muligt at blive enige om en bestyrelsesformand, jf. stk. 4, 3.pkt., udpeger transport-, bygnings- og boligministeren en formand.

Stk. 7. Rejsekort & Rejseplan A/S skal give udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, og jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med stat eller region mulighed for at indgå i samarbejdet om at drive og udvikle det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem.

Stk. 8. Rejsekort & Rejseplan A/S skal give tredjepart adgang til at få vist deres transportdata i rejseplan- og rejsekortsystemet.

Stk. 9. Rejsekort & Rejseplan A/S skal udarbejde en forretningsplan, som bl.a. skal indeholde, en strategi for:

1. at samle det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem i én mobilitetstjeneste,
2. at skabe de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester og
3. at skabe optimale muligheder for tredjeparts videresalg af billetter.

Stk. 10. Rejsekort & Rejseplan A/S skal en gang årligt indsende en redegørelse til transport-, bygnings- og boligministeren, hvor selskabet redegør for implementeringen af pkt. 1-3 i selskabets forretningsplan, jf. stk. 8.

Stk. 11. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om Rejsekort & Rejseplan A/S' krav til tredjeparts adgang til rejseplan- og rejsekortsystemet, herunder hvilke objektive kriterier, der som minimum skal forudsættes ved tilslutning af tredjepart til det fælles rejseplan- og rejsekortssystem.

7. Efter § 27 indsættes:

»§ 27 a. Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal vederlagsfrit stille transportdata til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S.

Stk. 2. Jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller en region, skal vederlagsfrit stille data til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om

1. transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal stille til rådighed for tredjepart
2. standardformater for deling af transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S, skal anvende.

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemets datastyresystem.

§ 27 b. Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå aftaler i tilknytning til rejseplan- og rejsekortsystemet og dets funktioner, herunder om kommerciel anvendelse af adgang til systemet og om integration af

rejsekortsystemets funktioner med andre elektroniske systemer, hvor rejsekortet kan anvendes som betaling, rejsehjemmel samt øvrige funktioner i forlængelse heraf, jf. dog § 27 a, stk. 1-2 og § 28, stk. 1.

Stk. 2. Overskud, der er oppebåret efter stk. 1, kan udbetales som udbytte til ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S.«

8. § 28 affattes således:

»**§ 28.** Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille enkeltbilletter og periodekort, jf. § 6 b, stk. 3, til rådighed for videresalg gennem tredjepart til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til udvalgte billetter, herunder rejsekort og kommercielle billetter, som trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille til rådighed for videresalg gennem tredjepart til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Stk. 3. Tredjeparts videresalg af billetter skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen i de offentlige salgskanaler.

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til standard billetteringsformater.«

9. Efter § 28 b indsættes i kapitel 4:

»**§ 28 c.** Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om rettigheder for passagerer, som benytter trafikselskabernes almindelige rutekørsel med bus samt kørsel på privatbanestrækninger.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler for en frivillig mærkningsordning om rettigheder for passagerer, som benytter fjernbuskørsel.«

10. § 29, stk. 3, affattes således:

»*Stk. 3.* Kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 samt fordringer tilhørende trafikselskaber eller jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller en region, som opstår i forbindelse med anvendelse af rejsekort, som anført i § 6 b, stk. 4, kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.«

11. § 30, stk. 1, affattes således:

»Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den der

1. overtræder § 20, stk. 1,
2. kører uden en kontrakt, som følger af regler fastsat efter § 20, stk. 3, eller
3. overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse, godkendelse eller kontrakt i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven.«

12. I § 30 indsættes, som *stk. 5*:

»*Stk. 5.* Der kan ved udmåling af straffen efter stk. 1 lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster, der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse, og karakteren af den begåede overtrædelse. «

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2019.

Stk. 2. Allerede udstedte tilladelser til fjernbuskørsel efter § 22, stk. 1, forbliver i kraft indtil udløb af deres gyldighedsperiode. Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at der i henhold til disse tilladelser fremover udføres kørsel efter reglerne i § 19, stk. 4 samt § 22, stk. 2 og 3. § 30, stk. 5, finder ligeledes anvendelse på disse tilladelser.

Indhold

1. 1. Indledning	6
2. 2. Lovforslagets hovedpunkter.....	8
2.1. Private virksomheders mulighed for at indgå aftale med et trafikselskab	8
2.1.1. Gældende ret	8
2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	8
2.2. Mulighed for at et trafikselskab kan varetage drift af en fjernbusterminal.....	8
2.2.1. Gældende ret	8
2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	9
2.3 Forenkling af afstandskrav for fjernbuskørsel	9
2.3.1. Gældende ret	9
2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	9
2.4. Et fælles selskab for rejsekort- og rejseplanssystemet.....	10
2.4.1. Gældende ret	10
2.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	11
2.5 Rejseplan- og rejsekortsystemets funktioner og anvendelse.....	14
2.5.1. Gældende ret	14
2.5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	14
2.5.2.1. Videresalg af udvalgte billetter	15
2.5.2.2. Standardbilletteringsformater.....	16
2.5.2.3. Videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet og etablering af datavarehus	16
2.5.2.4. Tilslutning af privat aktører på rejseplan- og rejsekortsystemet.....	17
2.5.2.5. Integration af rejseplan- og rejsekortssystemets funktioner med andre digitale tjenester	
2.5.2.6. Deling af udvalgte transportdata	17
2.6. Ensretning af buspassagerrettigheder og mærkningsordning	19
2.6.1. Gældende ret	19
2.6.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	19
2.7. Rejsekortfordringer	20
2.7.1. Gældende ret	20
2.7.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	21

2.8. Forholdet til persondataloven.....	22
3. 3. Økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige	22
4. 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.....	24
5. 5. Administrative konsekvenser for borgerne	24
6. 6. Miljømæssige konsekvenser	25
7. 7. Forholdet til EU-retten	25
8. 8. Hørte myndigheder, organisationer mv.	25
9. 9. Sammenfattende skema.....	26

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Nærværende lovforslag har til formål at muliggøre en modernisering af vilkårene for passagervendte transport- og mobilitetsløsninger, herunder at sikre optimale rammer for udviklingen af digitale mobilitetsløsninger.

Et sammenhængende transportsystem er afgørende for en velfungerende kollektiv trafikinfrastruktur og for mobiliteten i samfundet. Digitaliseringen udvisker grænsen mellem traditionel offentlig kollektiv trafik og privat. Videre har digitaliseringen muliggjort udviklingen af digitale mobilitetstjenester, der kobler rejseplanlægning med betaling og billettering på tværs af offentlige og private transportformer. Det er et naturligt led i den digitale udvikling på transportområdet, som skal understøttes og fremmes.

Ved at gøre brug af digitaliseringens muligheder bliver det nemmere at være passager i den kollektive trafik, fx vil rejsen kunne planlægges, bookes og betales i én app. På den måde kan passagerens valgmuligheder øges og koblingen af de forskellige transporttilbud bidrage til et mere sammenhængende transportsystem samt en øget og mere effektiv mobilitet i samfundet.

Det kunne for eksempel være muligt at starte sin rejse med en taxi til stationen i Kalundborg og herefter fortsætte med regionaltoget til København for at tage det sidste stykke med en delecykel eller en delebil frem til destinationen. Alt sammen planlagt, booket og betalt i en enkelt app på smartphonen, hvor der i øvrigt også er realtidsinformation om trafikken undervejs.

Hvad enten man som rejsende foretrækker den hurtigste, den mest komfortable eller den billigste rejse, så kan digitale mobilitetstjenester gøre det nemmere at finde, planlægge og betale rejsen. Mobilitetstjenester forbedrer de rejsendes vilkår, de øger passagerers mobilitetsmuligheder og valgfrihed.

Af regeringsgrundlaget fra november 2016 fremgår desuden, at ”Regeringen ønsker – blandt andet med udgangspunkt i forsøget i Nordjylland – at fremme digitale løsninger i andre dele af landet, som samtænker det kollektive trafiktilbud med f.eks. taxi og delebiler”.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har på den baggrund fået foretaget en analyse af, hvordan digitale mobilitetsløsninger kan fremmes i Danmark. Analysen har vist et behov for at genbesøge incitamentsstrukturerne for trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB (herefter benævnt de offentlige trafikvirksomheder), i den måde sektoren har indrettet sig på, i forhold til at videreudvikle og optimere sektorens eksisterende løsninger, Rejsekort og Rejseplanen. Endvidere fremhæves i analysen datadeling og videresalg af den offentlige kollektive trafiks billetter som nødvendigt for, at digitale løsninger kan udvikles og drives i privat regi.

Lovforslagets har således til formål at opdatere lovgivningen, så det bliver muligt for såvel den offentligt finansierede kollektive trafik at følge med den teknologiske udvikling og tilbyde passagererne tidssvarende løsninger, og så det bliver mulig for markedet at udvikle og drive nye og innovative digitale løsninger til gavn for brugerne.

De offentlige trafikvirksomheder bevæger sig allerede i den rigtige retning, og trafikvirksomhederne har med den hidtidige udvikling og drift af Rejseplanen og Rejsekort formået at skabe en styrkeposition for den kollektive trafik i Danmark og et solidt digitalt udgangspunkt for den videre udvikling til gavn for forbrugerne. Den digitale udvikling har dog muliggjort, at der er mere at hente på dette område for både den enkelte rejsende og mobiliteten i samfundet. Hensigten med lovforslaget er derfor at understøtte de gode takter, der er under opsejling i sektoren, ved at fremme en videreudvikling af tjenesternes funktioner, så de på sigt kan fungere som én fælles tjeneste.

Med lovforslaget foreslås det således, at Rejsekortets og Rejseplanens funktioner samles i én digital mobilitetstjeneste under ét selskab med én fælles bestyrelse. Formålet er at sikre en målrettet og fælles strategi for en samlet digital tjeneste og en samlet prioritering af udviklingstiltag for begge produkter.

Tillige foreslås, at de offentlige trafikvirksomheder vederlagsfrit skal stille udvalgte statiske og dynamiske transportdata til rådighed for tredjepart. Med transportdata menes hovedsageligt oplysninger, der relaterer sig til de pågældende transportmidler, herunder bl.a. i forhold til kapacitet og lokalisering, som gør det muligt at udvikle digitale mobilitetstjenester, hvor brugeren kan fremsøge, planlægge, booke og betale for den samlede rejse. Derudover lægges der op til at de offentlige trafikvirksomheder vederlagsfrit skal stille udvalgte billetter til rådighed for videresalg gennem tredjepart. Dette for at muliggøre fremkomsten af private digitale løsninger.

Med lovforslaget foreslås det endvidere at forenkle og sænke afstandskravene for fjernbuskørsel til 75 km og øge betjeningskravet fra én gang fire dage ugentligt til mindst en dobbelttur fem dage ugentligt. Samtidig foreslås det, at skærpe tilsynsgrundlaget og sanktionssystemet over for branchen med det formål at sikre lige markeds- og brugervilkår for operatører og passagerer. Hensigten med kortere afstandskrav og højere betjeningskrav er at skabe de retlige rammer for flere fjernbusruter i Danmark, herunder i yderområder.

Lovforslaget indeholder yderligere forslag om, at private virksomheder efter aftale med et trafikselskab kan yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på en rute til og fra virksomheden.

Derudover har lovforslaget også til formål at sikre fælles buspassagerrettigheder i den offentligt finansierede kollektive trafik, uanset hvor i landet man rejser og med hvilket trafikselskab.

Endelig foreslås med lovforslaget at muliggøre, at kontrolafgifter, der opstår i forbindelse med anvendelse af rejsekort, også kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Private virksomheders mulighed for at indgå aftale med et trafikselskab

2.1.1. Gældende ret

I henhold til den gældende lov om trafikselskaber er det udelukkende kommuner og regioner, der kan bestille trafik hos et trafikselskab. Trafikselskaberne har i dag ikke mulighed for at tilbyde private virksomheder hjælp med at oprette nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter.

En privat virksomhed har i dag mulighed for selv at bestille eller operere forskellige former for rutekørsel, fx speciel rutekørsel med arbejdstagere mellem bopæl og arbejde. En sådan kørsel kræver tilladelse, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, i bekendtgørelse nr. 477 af 2. maj 2017 om rutekørsel. I forbindelse med vurderingen af, om en ansøgning om rutekørsel kan imødekommes, tages der hensyn til, om behovet for kørslen allerede er dækket eller vil kunne dækkes af eksisterende offentlig servicetrafik.

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det vurderes at ville være hensigtsmæssigt, hvis trafikselskaberne fik mulighed for at kunne hjælpe de private virksomheder, der retter henvendelse til trafikselskaberne om mulighederne for en bedre busbetjening til og fra deres virksomhed, mod at virksomhederne finansierer den øgede betjening.

Trafikselskaberne må i dag henvise virksomhederne til at rette henvendelse til den kommune, hvor virksomheden er beliggende. Det må formodes, at kommunerne som udgangspunkt gerne vil tilrettelægge trafikken, så den så vidt muligt tilgodeser en lokal virksomheds behov.

Det er imidlertid ikke altid, at kørslen er begrænset til én kommune. Kørslen strækker sig måske over flere kommuner eller der kan være tale om en regional rute. I sådanne tilfælde er det ikke sikkert, at en kommune vil kunne imødekomme en virksomheds ønsker, idet andre hensyn og de øvrige kommuners ønsker til trafikken kan medføre, at betjeningsomfanget til virksomheden ikke stemmer overens med virksomhedens ønsker.

På den baggrund foreslås det, at der gives mulighed for, at private virksomheder kan indgå aftale med et trafikselskab om at finansiere nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden. De ruter eller ekstra afgang, der oprettes i henhold til en aftale mellem en privat virksomhed og et trafikselskab, vil være en del af den øvrige offentlige servicetrafik, som trafikselskabet stiller til rådighed for alle mod betaling af de til enhver tid gældende takster.

Den private virksomhed forpligter sig i henhold til den indgåede aftale med trafikselskabet til at betale den marginale merudgift, som en ny rute eller ekstra afgang på en eksisterende rute medfører for trafikselskabet.

2.2. Mulighed for at et trafikselskab kan varetage drift af en fjernbusterminal

2.2.1. Gældende ret

Trafikselskaberne er som fælleskommunale selskaber ikke omfattet af kommunalfuldmagtsreglerne og de må derfor alene varetage lovbundne opgaver. Trafikselskabernes opgaver fremgår af § 5 i den gældende lov om trafikselskaber.

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

En kommune må i henhold til kommunalfuldmagtsreglerne bidrage til infrastrukturprojekter, herunder etablere og vedligeholde anlæg af betydning for den kollektive trafik, blot må den kommunale støtte ikke gå længere end kommunens interesse tilsiger.

Der har bl.a. i Københavns Kommune været overvejelser om at etablere en fjernbusterminal, men kommunen ønsker ikke selv at drive en eventuel terminal, idet kommunen ikke er besiddelse af den fornødne viden om driften. Stort set al viden om drift af kollektiv trafik er med den nuværende struktur samlet i trafikselskaberne. Derfor er der et ønske om at kunne overdrage driftsopgaven vedrørende en eventuel fjernbusterminal til et trafikselskab. Kommunen vil skulle betale trafikselskabet for at varetage opgaven.

Det foreslås derfor, at der i § 5 indsættes en hjemmel til, at et trafikselskab efter aftale med en kommune kan varetage opgaver vedrørende driften af en fjernbusterminal. En fjernbusterminal er kendetegnet ved at være en station, hvor vognmænd med fjernbustilladelser afsætter og medtager passagerer i deres busser. Uagtet at driftsopgaven overdrages til et trafikselskab, er det ikke ensbetydende med, at selskabet vælger selv at udføre de enkelte driftsopgaver, der er forbundet med driften, men trafikselskabet vil oftest vælge at udbyde de forskellige driftsopgaver.

2.3 Forenkling af afstandskrav for fjernbuskørsel

2.3.1. Gældende ret

I henhold til den gældende bestemmelse i § 19, stk. 4 i lov om trafikselskaber forstås fjernbuskørsel som rutekørsel, der forløber over mere end to trafikselskabers område, over mere end området for trafikselskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område.

Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan efter § 22, stk. 2, i lov om trafikselskaber, tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafikselskabs område, inden for Bornholms Regionskommunes og udmeldte økommuner, områder eller mellem to trafikselskabers områder på betingelse af, at der indgås overenskomst med de berørte trafikselskaber herom.

I henhold til § 30 i lov om trafikselskaber kan et selskab (juridisk person) straffes med bøde, hvis denne kører rutekørsel uden tilladelse eller overtræder vilkårene for en udstedt tilladelse til rutekørsel. Der er med de gældende regler ikke fastsat vejledende bødestørrelser.

2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Fjernbusmarkedet har gennem det seneste årti oplevet en betydelig vækst i antallet af passagerer. Væksten vurderes at være et udtryk for en stigende efterspørgsel blandt brugerne af kollektiv trafik på en billig transportform.

De gældende afstandsregler på fjernbusområdet fungerer dog som en begrænsning for markedets udvikling regionalt, da fjernbusserne i henhold til gældende bestemmelser skal krydse regionale trafikselskabsgrænser. Afstandsgrænsningen er på den måde til hinder for udviklingen i det samlede mobilitetsudbud i Danmark.

De nuværende bestemmelser om krydsning af en eller flere trafikselskabsgrænser, afhængigt af hvor i Danmark man befinder sig, forekommer vilkårlige og ulogiske, idet en fjernbus, som starter eller slutter i trafikselskabet på Sjællands eller Bornholms Regionskommunes område kun skal krydse én trafikselskabsgrænse, mens man for fjernbuskørsel i den øvrige del af landet skal krydse to trafikselskabsgrænser. En justering af kravene til fjernbuskørsel, til et fast landsdækkende kilometerkrav, vil forenkle reglerne og på den måde skabe samme landsdækkende vilkår for alle operatører og brugere af fjernbus.

Det foreslås at ændre og forenkle de gældende geografiske afstandskrav til fjernbuskørsel, så fjernbuskørsel fremadrettet vil forstås som rutekørsel, hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning. Med forslaget foreslås således en forenkling af reglerne for fjernbuskørsel i Danmark.

Forslaget vurderes at ville medføre et øget transportudbud på kortere strækninger, som vil komme brugerne, heraf mange studerende og pensionister, af den landsdækkende og regionale trafik til gode i form af flere transportmuligheder og lavere billetpriser. Endvidere vurderes det, at forslaget vil gøre det mere attraktivt at udbyde fjernbuskørsel i yderområder, idet det lavere afstandskrav på minimum 75 kilometer gør det muligt at tilbyde kortere ture med mindre risiko for tomkørsel.

Den foreslåede afstandsgrense på 75 kilometer er fastsat ud fra et hensyn til at ensarte afstandskravene for fjernbuskørsel på tværs af landet og for at understøtte fjernbusmarkedets videre udvikling og vækst som en del af det regionale mobilitetsudbud til gavn for brugerne.

De ændrede afstandskrav til fjernbusserne vil på sigt kunne føre til en ændring af dimensioneringsbehovet i togtrafikken. Det skyldes, at en andel af passagerne, som ellers ville have rejst med tog, fremadrettet forventes at ville benytte sig af fjernbussen. På det mellemlange og lange sigt kan de ændrede fjernbusregler således mindske dimensioneringen af togmateriellet m.v. og på den måde reducere omkostningerne.

En forenkling af reglerne for fjernbuskørsel forventes at øge antallet af rejsende med fjernbus. Det foreslås derfor at indføre et forbedret tilsyns-, kontrol- og sanktionsgrundlag, som skal sikre lige markeds- og brugervilkår for operatører og passagerer.

Det foreslås endeligt, at det af lovforslagets bemærkninger fremgår anbefalinger til bødesatser, der bør gælde for de enkelte typer af overtrædelser. Der henvises til bemærkningerne til § 30, stk. 1, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 11

2.4. Et fælles selskab for rejsekort- og rejseplanssystemet

2.4.1. Gældende ret

Idéen til rejsekort opstod i midten af 1990'erne, og var oprindeligt et samarbejde mellem DSB, Ørestadsselskabet I/S (nu Metroselskabet I/S) og HT (nu Movia). Rejsekort A/S blev dog først officielt stiftet i august 2003 som et joint venture-selskab, der blev godkendt af Konkurrencestyrelsen. Aktionærerne i Rejsekort A/S var ved stiftelsen i 2003 DSB, HUR (nu Movia), Ørestadsselskabet I/S, Vestsjællands Trafikselskab, Storstrøms Trafikselskab, Vejle Amts Trafikselskab og Nordjyllands Trafikselskab.

Aktionærerne bag Rejsekort A/S udgøres i dag af Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus, Bornholms Trafikselskab, Metroselskabet I/S samt DSB. Bestyrelsen består af 13 medlemmer og 12 suppleanter, mens den daglige ledelse varetages af direktøren for Rejsekort A/S.

Rejseplanen blev officielt lanceret 1. oktober 1998, mens Rejseplanen A/S blev stiftet 1. januar 2003 som et joint venture-selskab, der blev godkendt af Konkurrencestyrelsen. Selskabets ejere bestod på det pågældende tidspunkt af DSB, samtlige trafikselskaber og de daværende amtskommuner og kommuner, hvor der ikke var oprettet et trafikselskab. Bestyrelsen i Rejseplanen A/S består af 9 medlemmer, mens den daglige ledelse varetages af en direktør.

Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er ikke oprettet i medfør af lov, men lovgiver gav ved ændringen af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik fra 2005 (lov nr. 580 og lov nr. 581 af 24. juni 2005) hjemmel til, at Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S kan indgå aftale om kommerciel anvendelse af adgangen til systemet og desuden udbetale udbytte til parterne i samarbejdet. Bestemmelserne blev videreført uændret i §§ 27 og 28 i lov om trafikselskaber (lov nr. 582 af 24. juni 2005).

Rejsekortet fungerer i dag som et elektronisk billetsystem til bus, tog, metro og letbane, der binder stort set alle landsdele og offentlige trafikvirksomheder sammen i ét fælles billetsystem. Rejsekortet virker som både billetmedie og betalingsmiddel.

2.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Rejsekortet er i dag en udbredt og hyppigt anvendt rejsehjemmel i den offentlige servicetrafik, og er derved med til at understøtte en sammenhængende og tilgængelig offentlig servicetrafik for passagererne.

Rejsekort A/S har siden opstarten udstedt over 2,5 millioner rejsekort, hvilket har medført, at rejsekortet i dag står for knap 10 millioner rejser om måneden og en omsætning i rejsekortsystemet på omkring 3 mia. kr. årligt. Antallet af udstedte rejsekort svarer i dag til, at 7 ud af 10 brugere af den offentlige servicetrafik har et rejsekort til rådighed.

Rejseplanen er i dag en af de mest benyttede services i Danmark og er den fjerde mest populære app til mobiltelefoner i landet. 90 pct. af den danske befolkning kender rejseplanen, og rejseplanen viser dagligt over 1 mio. rejser til kunderne. Rejseplanen bidrager således til at gøre den kollektive trafik mere tilgængelig og til at gøre det lettere og mere overskueligt for passagererne at planlægge en rejse. Endvidere er det i dag muligt på rejseplanen at få vist rejsens pris samt dynamiske oplysninger om rejsens forløb. Derfor lægges der op til at bygge videre på det unikke digitale udgangspunkt, der allerede eksisterer i den kollektive trafik både hvad angår rejseplanen og rejsekortet.

Den digitale udvikling inden for transportområdet bevæger sig imidlertid i en retning, hvor transportsektorens forskellige tilbud til passagerne i højere grad tænkes sammen frem for at være en traditionelt opdelt sektor med et offentligt og privat transporterhverv. Den digitale udvikling muliggør således udviklingen af multimodal rejse-planlægning, -betaling og -billettering på tværs af det samlede offentlige hhv. private transporterhverv, hvilket igen kan bidrage til en mere effektiv mobilitet i samfundet.

Det foreslås, at samarbejdet om rejseplan- og rejsekortsystemet lovfæstes og samtidig samles i ét selskab, som foreslås at skulle hedde Rejsekort & Rejseplan A/S. Det skyldes, at rejsekortet og rejseplanen i dag udgør en essentiel del af den kollektive infrastruktur, som skal opretholdes og styrkes.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ønsker at støtte udviklingen af rejseplan- og rejsekortsystemet, så disse produkter også i fremtiden kan levere en troværdig, kundeoptymeret, fuldt integreret og let anvendelig service til gavn for brugerne af rejseplanen og rejsekortet.

Det er ministeriets opfattelse, at der ligger et stort potentiale i at sammenkæde den videre udvikling af rejseplanen og rejsekortet for på sigt at fremme initiativer, hvor rejseplanlægning, booking, betaling og billettering af forskellige former for transportydelser integreres i én digital mobilitetsservice, som kan tilgås på tværs af landet, når som helst behovet måtte opstå.

Et centralt mål er således på sigt at etablere en tjeneste, der så vidt muligt fusionerer summen af rejsekortets og rejseplanens nuværende produkter og tjenester, samt de kommende produkter og tjenester, der udvikles.

Det foreslås på den baggrund indsat en ny § 27, hvorefter aktiviteterne i Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S samles i ét nyt aktieselskab. Det nye selskab skal ledes under én samlet bestyrelse og direktion.

Der er en lang række forskellige forhold, der skal afklares i forbindelse med sammenlægningen, herunder selskabsretlige og skattemæssige forhold, momsmæssige konsekvenser osv.

Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S blev begge oprettet i 2003 med nærmest identisk ejerkredse, men med en lille variation i ejerandele. Med tiden er det erfaret, at der er væsentlige snitflader mellem de to selskaber, hvilket blandt andet betyder, at der anvendes unødigt mange ressourcer på eksempelvis mødeaktivitet og koordinering selskaberne imellem. Tilsvarende besværliggøres beslutningsstrukturerne i begge organisationer af overlap organisationerne imellem.

Formålet med forslaget er at oprette et nyt selskab, som fremadrettet skal rumme alle de offentlige trafikvirksomheders aktiviteter relateret til rejseplan- og rejsekortsystemet. Ved at samle opgaverne er det forventningen, at viden, kompetencer og ledelsesmæssig kapacitet kan anvendes bedre, og at der samtidig sikres en højere grad af synergi og sammenhæng i de vedtagne beslutninger.

Ved at samle aktiviteterne for hhv. rejseplan og rejsekort i ét selskab er det også forventningen, at der sikres en bedre koordination mellem aktiviteterne, ligesom der etableres et bedre grundlag for en samlet prioritering af udviklingstiltag for begge produkter. Ved en sammenlægning kan der også opnås synergier på tværs af de to nuværende it-driftsorganisationer bag rejseplanen og rejsekortet, herunder ikke mindst i forhold til driftseffektivitet og mere professionel leverandør- og kontraktstyring.

Trafikvirksomhederne har hidtil også varetaget en række fælles funktioner i regi af det såkaldte Bus&Tog-samarbejde. Det drejer sig om den løbende koordinering af en række fælles kunderelaterede spørgsmål, forhold omkring indtægtsdelingen og sekretariatsbetjening af fælles funktioner som fx Ankenævnet for bus tog og metro samt arbejdet med en takstreform i Vestdanmark.

Det har i trafikvirksomhedernes arbejde med at forenkle og effektivisere samarbejdet blandt trafikvirksomhederne været forudsat, at Bus&Tog-samarbejdet nedlægges, og at det vurderes hvilke funktioner, der fremadrettet bør varetages i regi af et nyt fælles selskab.

Lovforslaget ændrer ikke ved disse overvejelser, men etableringen af Rejsekort & Rejseplan A/S vil understøtte grundlaget for at gå videre i den retning.”

Det er også hensigten med forslaget, at rejseplanen og rejsekort som produkter og tjenester i højere grad skal integreres, så det over for brugerne af den offentlige servicetrafik fremstår som et samlet multifunktionelt produkt, der på en og samme tid leverer blandt andet rejserelateret information samt relevant billettering og betalingsmulighed.

Det foreslås, at Rejsekort & Rejseplan A/S' bestyrelses størrelse og sammensætningen af denne skal fastsættes af ejerne. Desuden får transport-, bygning- og boligministeren ret til at udpege et medlem af bestyrelsen.

Begrundelsen for statens indtræden i bestyrelsen for det nye selskab er blandt andet, at både rejseplanen og rejsekort i dag er en integreret del af det at rejse med offentlig servicetrafik. Det er en høj prioritet, at den fremtrædende position, som både rejseplan og rejsekort har, forankres og udbygges i de kommende år, så disse produkter også i fremtiden kan levere en tilfredsstillende, tidssvarende og landsdækkende service, der følger med den teknologiske udvikling og lever op til brugernes forventninger.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at der ligger et stort udviklingspotentiale i forhold til udvikling af digitale infrastrukturløsninger i Danmark, og at rejseplan- og rejsekortsystemet i dets grundstruktur ikke er langt fra i én samlet løsning at kunne håndtere booking, betaling og billettering af andre former for transporttilbud. Den teknologiske udvikling går stærkt, og nye muligheder for produktudvikling opstår hurtigt.

Det har dog i nogle henseender vist sig vanskeligt for parterne i den kollektive trafiksektor at nå til enighed om udviklingstiltag for de fælles løsninger, da disse til tider kan afvige fra de offentlige trafikvirksomheders specielle interesser.

Det er imidlertid af afgørende betydning for brugernes tilfredshed med rejseplan- og rejsekortsystemet, at det løbende overvejes, om og hvordan systemerne kan udvikles i både form og indhold, herunder hvordan rejsekortet – på linje med resten af samfundet – skal gå mod øget digitalisering.

Det er derfor hensigten med forslaget, at staten med en plads i bestyrelsen kan bidrage til at sikre de offentlige trafikvirksomheders fokus på udviklingen henimod større åbenhed over for nye teknologiske muligheder, samt at åbne for at flere, nye kollektive transportudbydere tilsluttes det fælles rejseplan- og rejsekortsystem.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan med sin bestyrelsespost blandt andet bidrage med en helhedsorienteret tilgang, der understøtter langsigtede og overordnede visioner for transportsektoren. Ministeriet vil således blandt andet kunne bidrage med at fokusere på tværs af trafiksselskaber og på tværs af landsdele

Med en bestyrelsespost får staten medindflydelse på den retning, som det nye selskab for rejseplan- og rejsekortsystemet skal udvikle sig i – uden at denne medindflydelse bliver bestemmende i forhold til bestyrelsens øvrige medlemmer.

Desuden indføres en pligt for Rejsekort & Rejseplan A/S til at udarbejde en implementeringsplan, som selskabet en gang om året skal indsende til transport-, bygnings- og boligministeren.

Implementeringsplanen skal forholde sig til de initiativer, der fremgår af Transport-, Bygnings- og Boligministeriets udspil fra september 2018 om nemmere kollektiv trafik, herunder hvordan selskabets funktioner mest hensigtsmæssigt samles i én mobilitetsløsning, hvor der både kan foretages en søgning på en relevant rejse ift. kundens ønsker, foretages en bestilling af rejsen og endelig en betaling af rejsen. Implementeringsplanen skal også forholde sig til private og deleøkonomiske platformes mulighed for at få adgang til den fælles mobilitetstjeneste. Endelig skal implementeringsplanen også forholde sig til muligheden for videresalg af billetter.

Et yderligere aspekt er den nye Dataforordning, der trådte i kraft 25. maj 2018. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ønsker med en indtræden i selskabets bestyrelse at støtte op om arbejdet med efterlevelse af de regler, der gælder på området.

2.5 Rejseplan- og rejsekortsystemets funktioner og anvendelse

2.5.1. Gældende ret

I henhold til § 27 i den gældende lov om trafikkselskaber kan aktionærerne bag Rejsekort A/S indgå aftaler i tilknytning til samarbejdet om at udvikle og drive elektroniske systemer for billettering, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til billetteringssystemet. Endvidere kan overskud udbetales som udbytte til aktionærerne i samarbejdet.

Det samme gør sig gældende i § 28 i den gældende lov om trafikkselskaber for så vidt angår aktionærerne bag Rejseplanen A/S, der ligeledes har hjemmel til at indgå aftaler i tilknytning til samarbejdet om at udvikle og drive elektroniske systemer for oplysning om rejsetider og rejseplanlægning, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til systemet. Ligeledes kan overskud udbetales som udbytte til aktionærerne i samarbejdet.

Bestemmelserne blev indført, fordi det ikke er muligt at indgå sådanne aftaler efter de almindelige kommunalretlige grundsætninger om kommuners opgavevaretagelse (den såkaldte kommunalfuldmagt).

Ejerkredsen bag Rejsekort A/S kan således indgå aftaler med private om udnyttelse af rejsekortet til andet end rejsehjemmel, og de kan i den forbindelse oppebære en indtjening i form af en omsætningsafgift for en sådan benyttelse.

Ligeledes kan ejerne bag Rejseplanen A/S indgå samarbejdsaftaler med private om fx integration med andre elektroniske systemer, og kan i den forbindelse oppebære en indtjening i form af en omsætningsafgift for en sådan benyttelse.

2.5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det overordnede formål med dette forslag er at sikre, at rejseplan- og rejsekortsystemernes landsdækkende og tværgående funktioner følger med udviklingen af digitale og multimodale tjenester, der også rummer private og deleøkonomiske transportformer.

Der lægges derfor med forslaget op til at understøtte en videreudvikling af rejseplanssystemets funktioner med henblik på i forening med rejsekortsystemets funktioner at kunne yde en fælles digital mobilitetsløsning, hvor rejseplanlægning, booking, billettering og betaling kan tilgås via én samlet løsning på tværs af offentlige og private transportformer og –udbydere. Den offentlige servicetrafik udgør rygraden i den kollektive trafik, hvor rejser i den fælles mobilitetsløsning kobles på tværs af offentlige og private transportformer til en samlet rejse.

Samtidig har lovforslaget til formål at understøtte udviklingen af digitale mobilitetsløsninger generelt, dvs. både offentligt og privat initierede mobilitetsløsninger, der muliggør passagerens behov for nemt at kunne planlægge, booke og betale for den samlede rejse. Private aktørers mulighed for at udvikle digitale mobilitetsløsninger forudsætter, at dele af rejseplanens og rejsekortets funktioner og data skal åbnes for øvrige aktører i transportsektoren.

De ovenfor nævnte formål behandles uddybende nedenfor.

2.5.2.1. Videre salg af udvalgte billetter

Blandt de foreslåede initiativer i lovforslaget er formålet blandt andet at understøtte det private markedes mulighed for selvstændigt at udvikle digitale mobilitetsløsninger.

Det foreslås derfor, at de offentlige trafikvirksomheder og rejseplan- og rejsekortselskabet skal stille enkeltbilletter og periodekort til rådighed for videre salg gennem tredjepart. På sigt vil rejsekortbilletter ligeledes skulle stilles til rådighed for videre salg gennem tredjepart. I takt med at det nye rejseplan- og rejsekortselskab arbejder henimod en øget digitalisering af rejseplanens og rejsekortets funktioner, ventes rejsekortet som rejsehjemmel – ud over det fysiske rejsekort - også at kunne tilgås på mobiltelefonen som et naturligt led i udviklingen af det offentlige mobilitetstilbud.

Med forslaget om videre salg af de offentlige trafikvirksomheders billetter gennem tredjepart bliver det muligt for private at udvikle digitale mobilitetstjenester, der går på tværs af transporttilbud samtidig med, at de offentlige trafikvirksomheders billetter vil kunne nå bredere ud via større tilgængelighed.

Det foreslås endvidere, at tredjepart skal have adgang til at købe billetter fra offentlige trafikvirksomheder til en pris, som modsvarer prisen tilbudt slutkunderne i de offentlige salgskanaler. Krav om videre salg af billetter til tredjepart, til højst samme pris som slutkunderne tilbydes, sikrer, at de offentlige trafikvirksomheder, der skal kunne videresælge deres billetter, fortsat bevarer eksisterende fortjeneste ved salget, og at der ikke opstilles uhensigtsmæssige barrierer for tredjeparts forretningsmodeller, som vil kunne besvære eller umuliggøre etableringen af private digitale mobilitetsløsninger.

Der lægges videre op til med lovforslaget, at tredjeparts videre salg af de offentlige trafikvirksomheders billetter skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen for billetten solgt i de offentlige salgskanaler. Dette for at sikre gennemsigtighed for forbrugeren, samt at billetter til den offentlige kollektive trafik ikke sælges til overpris og derved reducerer incitamentet hos forbrugeren til at benytte den offentligt kollektive trafik.

Tredjepart kan være private operatører af digitale mobilitetsløsninger, øvrige transportudbydere eller andre aktører med interesse i at videresælge billetter.

Endvidere foreslås det, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om minimumskrav til, hvilke kommercielle billetter, trafikvirksomhederne skal stille til rådighed for videre salg gennem tredjepart, som fx DSB's Orangebilletter, der også vil figurere via rejseplanssystemets funktioner, samt i hvilket omfang kommercielle billetter skal stilles til rådighed i forhold til trafikvirksomhedens samlede billetudbud.

2.5.2.2. Standardbilletteringsformater

Med muligheden for at tredjepart kan videresælge udvalgte billetter til den offentlige kollektive trafik, kan der potentielt opstå nye, forskellige billettyper.

Det foreslås derfor at give transport-, bygning- og boligministeren hjemmel til at fastsætte nærmere regler for standardbilletteringsformater, der lægger sig op ad den offentlige kollektive trafiks formater, således at nye billetter udvikles i et maskinelt læsbart format, der kan aflæses og valideres af gængse kontrolenheder.

2.5.2.3. Videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet og etablering af datavarehus

Validering af billetters gyldighed forudsætter også et bagvedliggende datastyresystem. De enkelte transportudbydere har i dag særskilte interne datastyresystemer, der er i stand til at validere egne billetters gyldighed. Med muligheden for videresalg af billetter og tilslutning af private aktører på rejsekortets funktioner, er det nødvendigt med et datastyresystem, der kan validere eksternt udstedte billetter. Dette gør sig ligeledes gældende i tilfælde, hvor én samlende billet udstedes på tværs af transportformer.

De typer af billetter, der stilles til rådighed for videresalg gennem tredjepart skal gøres disponible gennem en platform med et styresystem, der kan lagre information om fx udstedte og aktive billetter, for at sikre, at de offentlige trafikvirksomheders billetter kan nå bredt ud på tværs af eksterne aktører, der måtte have interesse i at videresælge de offentlige trafikvirksomheders billetter.

Det vil derfor være hensigtsmæssigt at udvikle et centralt datavarehus, der vil kunne lagre information om udstedte billetter, aktive billetter og sammenholde modtagne informationer fra kontrolplatforme med fx oplysninger om tid og sted. Et datavarehus vil blandt andet også kunne anvendes til indtægtsdeling trafikvirksomhederne imellem.

Rejsekortet har i dag delvist etableret et såkaldt datavarehus, der med fordel vil kunne videreudvikles til et centralt, nationalt datavarehus med henblik på at kunne integrere private aktører i rejsekortets funktioner. Det centrale datavarehus vil ligeledes kunne anvendes af tredjepart, der videresælger offentlige transportvirksomheders billetter, som valideringstjeneste uden krav om, at tredjepart skal være tilsluttet rejseplan- og rejsekortsystemet og anvende rejsekortet som rejsehjemmel eller betalingsmiddel.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets ønske, at denne udvikling i overvejende grad skal drives af trafikvirksomhederne selv, da det er forventningen, at sektoren har det bedste udgangspunkt for at udvikle de teknisk mest optimale løsninger for videreudvikling af de allerede eksisterende løsninger.

Det har dog i nogle henseender vist sig vanskeligt for parterne at nå til enighed om tiltag, der er foreneligt på tværs af trafikvirksomhedernes særlige interesser og udviklingspotentialet i de fælles løsninger.

Det foreslås derfor, at transport-, bygning- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om videreudvikling af rejsekortets datavarehus, som vil kunne udmøntes i det tilfælde, at selskabet ikke selv

formår at drive videreudviklingen af datavarehuset i retningen mod et centralt datavarehus, hvor private aktører kan integreres.

2.5.2.4. Tilslutning af privat aktører på rejseplan- og rejsekortsystemet

Det er lovforslagets formål at fremtidssikre både Rejseplanen og Rejsekort ved at understøtte en videreudvikling af disse to mod en fælles rejseplan- og rejsekorttjeneste, hvor den offentlige servicetrafik udgør rygraden i den samlede rejse, hvor brugerne også kan fremsøge, booke og betale for private og deleøkonomiske transporttilbud.

Private og deleøkonomiske aktører skal således også have mulighed for at indgå i og få sit transporttilbud vist på det samlede rejseplan- og rejsekortsystem. Det er ministeriets ønske, at det fælles selskab skal stå for at indgå tilslutningsaftaler med eksterne aktører samt stå for at definere indholdet af tilslutningsaftalerne.

Det foreslås dog, at Transport-, Bygnings- og Boligministeren kan fastsætte nærmere regler om selskabets krav til tredjepart ved tilslutning i det tilfælde, at tilslutning af tredjepart til det fælles rejseplan- og rejsekortssystem ikke sker eller hindres. Det foreslås, at ministeren kan fastsætte objektive kriterier for, hvad tredjepart skal efterleve for at opnå tilslutning til det fælles rejseplan- og rejsekortsystem.

Hensigten er at sikre private aktører rimelige vilkår ved tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet med henblik på at understøtte muligheden for videreudviklingen mod et offentligt funderet digitalt mobilitetssystem, hvor flere private og deleøkonomiske mobilitetstilbud tilknyttes, således at brugerne får flere valgmuligheder og et større samlet mobilitetstilbud.

2.5.2.5. Integration af rejseplan- og rejsekortssystemets funktioner med andre digitale tjenester

Endvidere lægges der op til at videreudvikle rejsekortsystemets billet- og betalingsfunktioner mod digitaliserede versioner af rejsekortsystemet, der muliggør, at rejsekortsystemet fremadrettet også vil kunne indgå i øvrige digitale løsninger.

Det foreslås derfor, at rejseplan- og rejsekortselskabet kan indgå aftaler om integration af rejsekortsystemet og dets funktioner med andre elektroniske systemer og tjenester for kombinerede rejser, hvor rejsekortsystemet også vil kunne anvendes som betalingskanal og rejsehjemmel, fx på digitale platforme, der kan tilgås via mobiltelefoner.

Muligheden for at kunne være leverandør af en betalingsløsning i digitale mobilitetsløsninger, der rækker bredere ud end den offentlige kollektive trafiksektor alene, kan ligeledes bidrage til at øge rejsekortsystemets volumen og give det adgang til nye markeder, hvor flere transportudbydere på tværs af offentlige, deleøkonomiske og private aktører er tilsluttet.

2.5.2.6. Deling af udvalgte transportdata

Udvikling af tværgående digitale mobilitetsløsninger – både for så vidt angår det fælles rejseplan- og rejsekortsystem og øvrige mobilitetsløsninger der potentielt ville kunne opstå i privat regi - afhænger

imidlertid også af tilgængelighed af transportdata og digitale formater for at kunne sammenkoble forskellige transportformer og de dertilhørende digitale infrastrukturer i én samlet løsning. Det skal derfor være muligt at opstille en række minimumskrav til sektoren.

Det foreslås derfor at indføre en beføjelse hos ministeren til at fastsætte nærmere regler om minimumskrav vedrørende deling af transportdata fra rejseplan- og rejsekortssystemet - dels til nye parter i rejseplanssystemet, dels til tredjepart uden for systemet. Med transportdata menes hovedsageligt oplysninger, der relaterer sig til de pågældende transportmidler, herunder bl.a. i forhold til kapacitet og lokalisering, som gør det muligt at udvikle digitale mobilitetstjenester, hvor brugeren kan fremsøge, planlægge, booke og betale for den samlede rejse.

Rejseplanen stiller allerede i dag udvalgte transportoplysninger frit til rådighed for tredjepart gennem en åben platformsadgang. Det er positivt at sektoren allerede tænker i de baner, men mere kan gøres på området for at muliggøre fremkomsten af digitale mobilitetsløsninger – både i offentlig og privat regi. Formålet er derfor først og fremmest at lovfæste denne allerede eksisterende praksis, og dernæst at fremme at yderligere relevante transportdata deles, herunder udvalgte dynamiske transportdata. Dette med henblik på at videreudvikle og øge de aktuelle muligheder for det kommercielle transporterhvervs adkomst til at oprette særskilte digitale løsninger - uafhængigt af tilkobling til den offentligt initierede digitale mobilitetsløsning i form af det fælles rejseplan- og rejsekortsystem. Deri ligger således også et ønske om at understøtte en fortsat innovation og nytænkning på området.

Dertil kommer også hensynet til det europæiske ITS-direktiv fra 2010, der bemyndiger EU-kommissionen til at vedtage seks delegerede restakter, hvoraf den ene, Retsakt A, blev vedtaget 31. maj 2017 og vedrører datadeling på transportområdet med henblik på fremme af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester. Retsakt A stiller således krav om type og format af data, som skal deles, samt hvordan de skal deles. Konkret stiller retsakt A krav om et nationalt adgangspunkt for datadeling, fastlagte standarder for dataformater baseret på formater defineret i retsakt A samt krav til hvilke specifikke typer af data fra både fartplans- og efterspørgselsbaseret transport, der skal deles. Disse krav skal over de kommende år finde anvendelse i dansk kontekst.

EU-kravene til datadeling vedrører deling af statisk data, så som stoppestedsdata, køreplan- og driftsplaner og billet- og prisinformationer. I Retsakt A ligger ligeledes end hensigtserklæring om, at medlemslandene skal arbejde for, at der fremadrettet også sker deling af dynamiske data, som fx forsinkelser, aflysninger og anslåede afgangs- og ankomsttider. Der stilles ikke i ITS-direktivet krav om, at dynamisk data skal deles på nuværende tidspunkt.

Med dette forslag, hvor der foreslås én samlende digital løsning på tværs af rejseplan- og rejsekortsystemets funktioner, foreslås det at understøtte sektoren i at gå skridtet videre med deling af transportdata, således at udvalgte dynamiske transportdata, så som fx forsinkelser og aflysninger og dynamisk information om udstedte og aktive billetter, også stilles vederlagsfrit til rådighed for tredjepart. Dette for at sikre, at private digitale mobilitetsløsninger kan opstå og udvikles og derved øge valgfriheden hos forbrugerne.

Indeværende forslag stiller alene krav til de offentlige trafikvirksomheder og Rejsekort & Rejseplan A/S om deling af transportdata og udvikling af standardformater, men ikke til private aktører. Dette sker af hensynet til ikke at pålægge det private erhvervsliv unødige byrder. Har private aktører et ønske om at tilslutte sig det fælles rejseplan- og rejsekortssystem og få deres transporttilbud vist på den fælles brugerplatform, vil det være en teknisk forudsætning for en sådan tilslutning, at relevante data deles og

kompatible dataformater udvikles. Dette vil fremgå af tilslutningsaftalen, som indgås mellem selskabet Rejsekort & Rejseplan A/S og de private aktører.

Det er ikke nok at sikre ensretning af, hvilke typer af transportdata, der bør deles. Et fælles dataformat er afgørende for, hvor nemt transportdata er at tilgå for tredjepart, og sikring af et standardformat for datadelingen er dermed også en forudsætning for at kunne understøtte fordelagtige rammevilkår for markedsaktører, der er interesserede i at udvikle særskilte digitale mobilitetsløsninger.

Det foreslås derfor, at transport-, bygnings- og boligministeren i en bekendtgørelse kan fastsætte nærmere regler om krav til standardformater for deling af transportdata.

Heri ligger ligeledes et hensyn om at sikre overensstemmelse med de EU-krav og den dertilhørende Retsakt A om standardiserede formater for datadelingen, som over de kommende år skal implementeres i dansk kontekst. Det er derfor hensigtsmæssigt at sikre, at de formater, der vil skulle udvikles er i overensstemmelse med de kommende EU-krav herom.

2.6. Ensretning af buspassagerrettigheder og mærkningsordning

2.6.1. Gældende ret

Der er i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder fastsat en række regler om buspassagerers rettigheder. Forordningens regler finder udelukkende anvendelse på rejser over 250 km. Reglerne omfatter bl.a. ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget bagage m.v.

I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser er der ligeledes fastsat regler om passagerers rettigheder ved jernbanekørsel. Forordningens regler finder i Danmark anvendelse på al passagertransport med jernbane. Reglerne omfatter bl.a. ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget bagage, ret til erstatning og rettigheder ved forsinkelse m.v.

Trafikselskaber har i dag på frivillig basis fastsat en række rettigheder for deres kunder, som fx omhandler rejsetidsgaranti, information, bagage, erstatning m.v., som gælder for ruter, der er kortere end 250 km.

2.6.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I EU-retten er der fastsat regler om rettigheder for passagerer inden for de fleste former for kollektiv trafik, dog med undtagelse af buskørsel på ruter under 250 km. Der findes dog kun relativt få busruter i Danmark, som er på over 250 km, og trafikselskaberne har derfor selv fastsat en række konkrete rettigheder for deres passagerer, som primært omhandler rejsetidsgaranti, og som gælder for alle bus- og privatbanerejser med de enkelte trafikselskaber.

Flere undersøgelser har dog vist, at kendskabet til trafikselskabernes egne rettigheder er lavt, ligesom det skaber forvirring hos passagererne, at rettighederne er forskellige fra selskab til selskab.

Det foreslås derfor, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at kunne fastsætte regler om passagerers grundrettigheder ved kørsel med trafikselskabernes almindelige åbne rutekørsel med bus. Det kan fx være regler om rettigheder ved forsinkelse, krav til billetudstedelse, erstatning ved

beskadiget bagage eller personskade, regler om medtagning af cykler, krav til information om rejsen m.v.

Da trafikselskaberne ligeledes varetager privatbanekørsel flere steder i landet, og da trafikselskabernes egne passagerrettigheder både gælder for deres bus og privatbanekørsel, foreslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren tillige får bemyndigelse til at fastsætte regler om grundrettigheder for passagerer, som benytter privatbanekørsel. Dermed sikres det, at reglerne for trafikselskabernes bus- og togkørsel fortsat er ens, og trafikselskaberne dermed ikke skal administrere forskellige regler.

Det er alene i det tilfælde, at det ikke er muligt for trafikselskaberne selv at nå til enighed om et passende niveau af ensartede grundrettigheder for deres passagerer, at transport-, bygnings- og boligministeren vil benytte bemyndigelsen til at fastsætte regler.

De regler, som transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at kunne fastsætte, vil være et supplement til reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og pligter.

Endvidere foreslås det, at der etableres en mærkningsordning for de fjernbusselskaber, der vælger at yde deres kunder de samme passagerrettigheder som de offentlige trafikselskaber. Dette bidrager til at øge gennemsigtigheden hos brugerne af de kollektive transporttilbud, og det øger incitamentet hos de private kollektive transportudbydere til at stille deres kunder på samme vis som på busrejser foretaget med trafikselskaberne.

Med forslaget bemyndiges transport-, bygnings- og boligministeren derfor til at fastsætte nærmere regler om passagerers grundlæggende rettigheder ved kørsel med trafikselskabernes almindelige åbne rutekørsel med bus og privatbane, samt fastsætte regler for en frivillig mærkningsordning om rettigheder for passagerer, som benytter fjernbuskørsel.

2.7. Rejsekortfordringer

2.7.1. Gældende ret

I henhold til § 29, stk. 1, i lov om trafikselskaber, kan et trafikselskab fastsætte kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel. I henhold til jernbanelovens § 14, stk. 1, kan jernbanevirksomheder opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel.

Af begge ovennævnte bestemmelser følger således også, at passagerer, der benytter sig af bus- og togtransport, skal erhverve sig gyldigt rejsehjemmel. I § 6 i lov om trafikselskabers fastlægges det, hvordan takstkompetencen deles mellem trafikselskaberne og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten.

For så vidt angår rejsehjemmel, følger det af § 6 b, stk. 4, i lov om trafikselskaber, at rejsekort skal kunne anvendes på samtlige rejser, som foregår med bus, privatbane, letbane, metro og tog eller ved en kombination af disse transportformer samt at trafikselskabet skal indgå aftale med jernbanevirksomhederne herom, jf. §§ 6 og 6 a.

Af den gældende lov om trafikselskabers § 29, stk. 3, følger, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Af jernbaneloven § 14, stk. 2

fremgår det ligeledes, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Både trafikselskaber, som defineret i lov om trafikselskaber, og jernbanevirksomheder, både offentligt ejede og private, har således specifik hjemmel til at inddrive kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

DSB er dog som selvejende institution, der ejes af det offentlige, helt generelt omfattet af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lovens § 1, stk. 1. Alle DSB's fordringer, hvad enten de er offentligretlige eller civilretlige, herunder fordringer vedrørende rejsekort, er derfor omfattet af denne lov, hvorfor SKAT skal inddrive disse, hvis de overdrages til SKAT til inddrivelse.

Derimod er trafikselskaber samt private jernbanevirksomheder ikke omfattet af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, da de ikke hører under definitionen i lovens § 1, stk. 1, 1. pkt. Andre fordringer end kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer, fx fordringer vedrørende rejsekortet, kan derfor ikke inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, da der ikke er hjemmel hertil.

Lov om inddrivelse af gæld til det offentlige § 1, stk. 1, 2. pkt. indeholder imidlertid en mulighed for, at skatteministeren kan fastsætte regler om, at loven finder anvendelse på fordringer, der er fastsat ”ved lov eller i henhold til lov”. Af lov om trafikselskaber og jernbaneloven fremgår det som nævnt, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Skatteministeren har således fastsat regler om, at ”fordringer på kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer fra jernbanevirksomheder og trafikselskaber”, omfattes af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. bekendtgørelse nr. 576 af 29. maj 2018 om inddrivelse af gæld til det offentlige. Da fordringer vedrørende rejsekortet ikke er fastsat ”ved lov eller i henhold til lov”, kan skatteministeren således ikke ved bekendtgørelse fastsætte regler om, at denne type fordringer skal være omfattet af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

2.7.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Baggrunden for forslaget er et ønske om at ensrette reguleringen for operatører, der opererer under sammenlignelige forhold. DSB har således mulighed for at lade både deres offentligretlige og privatretlige fordringer inddrive efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, modsat trafikselskaber og private jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. Dermed kan DSB lade eksempelvis fordringer, der opstår i forbindelse med tank-op aftaler af rejsekort inddrive efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Forslaget lægger op til, at trafikselskaber og jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller med en region, skal have mulighed for at lade fordringer, som opstår i forbindelse med rejsekort inddrive efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Med forslaget sikres, at ikke-statsligt ejede operatører ikke stilles ringere end statsligt ejede operatører, når disse udfører offentlig servicetrafik, for så vidt angår inddrivelse af fordringer fra rejsekort. Et trafikselskab eller en privat jernbanevirksomhed vil således have mulighed for at vælge imellem inddrivelse efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, og civilretlig inddrivelse.

Med den foreslåede bestemmelse vil eksempelvis fordringer tilhørende trafikselskaber eller jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller med en region,

der opstår når en rejsekortkunde med automatisk optankning skifter kreditkort uden at opdatere kreditkortoplysninger hos rejsekort, kunne inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

2.8. Forholdet til persondataloven

Persondataloven, jf. lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger, gælder for behandling af personoplysninger, som helt eller delvist foretages ved hjælp af elektronisk databehandling, og for ikke-elektronisk behandling af personoplysninger, der er eller vil blive indeholdt i et register, jf. persondatalovens § 1, stk. 1. Ved behandling forstås enhver operation eller række af operationer med eller uden brug af elektronisk databehandling, som oplysninger gøres til genstand for, jf. persondatalovens § 3, nr. 2.

Det fremgår af persondatalovens § 5, at oplysninger skal behandles i overensstemmelse med god databehandlingsskik. Indsamling af oplysninger skal ske til udtrykkeligt angivne og saglige formål, og senere behandling må ikke være uforenelig med disse formål. Endvidere skal de oplysninger, der behandles, være relevante og tilstrækkelige og må ikke omfatte mere, end hvad der kræves til opfyldelse af de formål, hvortil oplysningerne indsamles, og de formål, hvortil oplysningerne senere behandles. Behandlingen af oplysningerne skal derudover tilrettelægges således, at der foretages fornøden ajourføring og kontrol for at sikre, at der ikke behandles urigtige eller vildledende oplysninger. Urigtige eller vildledende oplysninger skal snarest muligt slettes eller berigtiges. Endvidere fremgår det, at de indsamlede oplysninger ikke må opbevares på en måde, der giver mulighed for identificering af den registrerede i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt af hensyn til de formål, hvortil oplysningerne behandles.

Endvidere fremgår det af persondatalovens § 6, stk. 1, nr. 1 og 6, at behandling af oplysninger kan finde sted, hvis denne er nødvendig af hensyn til udførelsen af en opgave, der henhører under offentlig myndighedsudøvelse, eller hvis den registrerede har givet samtykke til dette.

Samtykket skal være en frivillig, specifik og informeret viljestilkendegivelse, jf. persondatalovens § 3, nr. 8.

Lovforslaget omhandler deling af transportdata i form af statiske og dynamiske data om transportmidler, stoppesteder, afgangstidspunkter osv., men ikke rejsedata om de enkelte passagerer. Der er således hovedsageligt tale om oplysninger, der relaterer sig til de pågældende transportmidler, herunder bl.a. i forhold til kapacitet og lokalisering, som gør det muligt at udvikle og drive digitale mobilitetstjenester, hvor slutbrugeren kan fremsøge, planlægge, booke og betale for den samlede rejse.

Dog kan der i tilfælde af videresalg af de offentlige trafikvirksomheders billetter i visse tilfælde ske en udveksling af behandling af personoplysninger mellem de offentlige trafikvirksomheder og de virksomheder, der videresælger billetterne med henblik på, at der kan ske en validering af billetterne ved billetkontrol. I sådanne tilfælde vil der skulle indhentes samtykke fra kunden i forbindelse med køb af billetten og behandlingen af oplysningerne vil skulle slettes så snart rejsen er foretaget.

Persondataloven er i sin helhed iagttaget i lovforslaget.

3. Økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har, ved hjælp af konsulenthuset Incentive, foretaget en analyse af de økonomiske og passagermæssige effekter af forslaget om at forenkle reglerne for fjernbuskørsel. Analysens resultater baserer sig delvist på skøn og er derfor behæftet med nogen usikkerhed.

Analysen viser, at en justering af de gældende krav til fjernbuskørsel, så fjernbuskørsel fremadrettet forstås som rutekørsel der forløber over mindst 75 kilometer, og hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning, vil medføre et årligt bruttobilletindtægtstab for de regionale trafikselskaber og togoperatører på i alt ca. 29 mio. kr., fordelt på ca. 25 mio. kr. for togoperatørerne og ca. 4 mio. kr. for de regionale trafikselskaber.

Det bemærkes, at ovenstående konsekvenser er opgjort i bruttoindtægtstab, som viser trafikselskabernes og togoperatørernes estimerede tabte billetindtægter ved en gennemførelse af forslaget, idet det vurderes, at der vil ske en delvis overflytning af passagerer fra disse transportformer til fjernbus med lovforslaget.

Bruttoindtægtstabets afspejler således ikke det forhold, at offentlige trafikudbydere kan spare driftsomkostninger ved eksempelvis at dimensionere en betjent bus- eller togrute efter forholdene, hvor en ny fjernbusrute opstår. Det er med andre ord overvejende sandsynligt, at de samlede afledte økonomiske konsekvenser for både togoperatører og regionale trafikselskaber, ved en gennemførelse af forslaget, vil være mindre end de beregnede bruttoindtægtstab.

Dertil kommer drifts- og investeringsbesparelser. Det må således forventes, at de ændrede afstandskrav til fjernbusserne vil medføre en ændring af dimensioneringsbehovet i togtrafikken. Det skyldes, at en andel af passagerne, som ellers ville havde rejst med tog, fremadrettet vil benytte sig af fjernbussen. På det lidt længere sigt kan det betyde en driftsbesparelse i togtrafikken, da der ikke vil være behov for de samme, men derimod mindre dimensioneringer i det materiel, som anvendes af togoperatørerne.

Staten kompenserer fjernbusoperatørerne mod, at operatørerne yder sociale rabatter til pensionister, studerende og børn. En gennemførelse af forslaget vil, ifølge analysen, medføre en stigning i antallet af fjernbusrejser, hvilket vil påvirke det statslige tilskudsbehov til fjernbussernes compensation. De årlige økonomiske konsekvenser for staten estimeres at stige med omkring en fjerdedel i forhold til forbruget i 2017, svarende til en stigning i de statslige udgifter til tilskud til fjernbusoperatører på ca. 4 mio. kr.

Lovforslagets del om rejseplanens og rejsekortets funktioner samt datadeling og billetvideresalg er tænkt som en videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemets bagvedliggende styresystemer henimod et såkaldt datavarehus med transportudbyderes mulighed for at tilslutte sig det fælles rejseplan- og rejsekortsystem. Udviklingen af systemets evne til at kunne håndtere tilslutning af både offentlige og private transportudbydere og i den forbindelse agere datavarehus vurderes at være et naturligt og nødvendigt udviklingsskridt i retningen mod at fremtidssikre de eksisterende funktioner og tjenester i Rejsekort og Rejseplanen og en fortsat udbredt anvendelse af disse samtidig med at der fastholdes en tidssvarende kvalitet i tilbuddet.

Dertil kommer, at der med forslaget lægges op til, at de offentlige trafikvirksomheder kan gennemføre de naturlige udviklingsskridt mod øget digitalisering af den kollektive trafiksektor i fællesskab ved videreudvikling af de eksisterende digitale kanaler – rejseplan og rejsekort - frem for at de enkelte

trafikvirksomheder skulle gennemføre hver deres systemer individuelt. Ved at samle ressourcerne i ét selskab, hvor de fælles kræfter arbejder på én løsning, der omhandler den samlede rejse, vil der være besparelser at hente både for passagerne og for det offentlige. Kunderne vil opleve, at det bliver lettere at være passager i den kollektive trafik. Samtidig vil der være økonomiske gevinster at hente for trafikvirksomhederne ved at samle de udviklingstiltag - der uanset nærværende lovforslag ville skulle ske i en digitaliseret verden - i én samlet kanal.

Endvidere ventes den kollektive trafiks billetter at kunne nå bredere ud som følge af at lade tredjepart videresælge disses billetter, hvorved den kollektive trafik vil benyttes i højere grad. Dertil kommer, at udviklingen af integrerede mobilitetsløsninger vil kunne gavne den kollektive trafik, idet rejsende i dag ikke i samme grad kan være sikre på, at koblede rejser med flere skift og/eller transportformer fungerer tilfredsstillende, hvilket kan føre til fravalg af den kollektive trafik. Med udviklingen af integrerede digitale mobilitetsløsninger bliver det nemmere for passagererne at finde og foretage den samlede rejse, som vil bidrage til at begrænse førnævnte usikkerhed og derved potentielt føre til øget brug af den kollektive trafik.

For så vidt angår videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemerne vil der være behov for, at systemerne kan samle og konvertere transportudbydernes delte transportdata til NeTeX/SIRI-formater, der er de standardformater, der er defineret i kravene fra ITS-direktivets Retsakt A. De skal ligeledes kunne eksportere data videre gennem et åbent API-format, der er et digitalt værktøj, der muliggør kommunikation, så som udveksling af data, mellem computerbaserede systemer. Udviklingen af disse forhold er nødvendigt for at indfri kravene i ITS-direktivets Retsakt A, hvorfor trafikvirksomhedernes udvikling af disse vil skulle ske uagtet nærværende lovforslag.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

En ensretning af afstandskravene fjernbuskørsel vil give mulighed for, at fjernbusoperatører kan forbedre deres indtjening ved at kunne befordre passagerer på strækninger, hvor det hidtil ikke har været tilladt. De estimerede konsekvenser for fjernbusselskaberne vil være på ca. 22 mio. kr. som følge af indtægter fra nye passagerer.

Lovforslaget indebærer en regelforenkling for fjernbusoperatørerne, da forslaget vil forenkle afstandskravet til fjernbuskørsel, som fremover bliver mere simpelt.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes at have positive økonomiske konsekvenser for borgerne, idet en øget konkurrence på markedet for fjernbusser forventes at indebære lavere billetpriser på berørte ruter. De direkte gevinster for borgerne, i forbindelse med en ensretning af reglerne på fjernbussernes afstandskrav, forventes at udgøre samlet set ca. 23 mio. kr som følge af lavere billetpriser.

Forslaget vurderes at have positive konsekvenser for borgerne, da der med én samlet rejseplan- og rejsekortløsning etableres én indgang til et samlet mobilitetstilbud på tværs af transportformer, hvor det både vil være muligt at planlægge, bestille og betale for sin rejse ét sted.

Endvidere vil lovforslaget muliggøre det private markedes adkomst til at udvikle og drive digitale mobilitetsløsninger, med henblik på at markedet kan drive udviklingen af nye og innovative løsninger til gavn for forbrugerne.

Trafikselskaberne vil som følge af lovforslaget fælles grundlæggende buspassagerrettigheder på tværs af landet, således at passagernes rettigheder er ens uanset hvor de rejser og med hvilket trafikselskab. Det gør det nemmere for borgerne at forstå og anvende passagerrettighederne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Med lovforslagets formål om større tilslutning af private og deleøkonomiske aktører til rejseplan- og rejsekortssystemet ventes forslaget at medføre et mere sammenhængende kollektiv trafiksystem, der kan bidrage til at gøre det mere attraktivt at benytte sig af kollektiv trafik. En effektivisering af mobiliteten kan samtidig medføre kortere rejsetid og rejseveje. Begge kan nedbringe forurening fra trafik.

7. Forholdet til EU-retten

ITS-direktiv fra 2010 og bestemmelserne i den dertilhørende delegerede Retsakt A, der blev vedtaget 31. maj 2017 handler om muligheden for at dele data vedrørende rejseplanlægning på tværs af transportformer.

Retsakt A stiller krav om typen og format af data, som skal deles, samt hvordan de skal deles. Retsakten stiller også krav om et nationalt adgangspunkt for datadeling, fastlagte standarder for dataformater baseret på formater defineret i retsakten samt krav til hvilke specifikke typer af data fra både fartplans- og efterspørgselsbaseret transport, der skal deles.

EU-kravene til datadeling vedrører deling af statisk data, så som stoppestedsdata, køreplan- og driftsplaner og billet- og prisinformationer, men i retsakten ligger også en hensigtserklæring om, at der fremadrettet skal ske deling af dynamiske data, som fx forsinkelser, aflysninger og anslåede afgangs- og ankomsttider. Deling af dynamisk data er dog ikke et krav i retsakten, se også de almindelige bemærkninger afsnit 2.5.2.

Lovforslaget forholder sig til kommende EU-krav foranlediget af ITS-direktivets Retsakt A. For så vidt angår deling af data, går indeværende lovforslag dog længere end retsaktens krav, idet der også med forslaget lægges op til deling af de offentlige transportvirksomheders dynamiske data.

8. Hørte myndigheder, organisationer mv.

Et udkast til lovforslaget har i perioden 25. oktober 2018 til 22. november 2018 været sendt i høring hos de myndigheder og organisationer m.v.:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for kollektiv trafik, Arriva, BAT, Bornholms Regionskommune, Bus & Tog-samarbejdet, By- og Pendlercyklen, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Handicapforbund, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Dansk Jernbane Forbund, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Datatilsynet, DI Transport, DSB, Fynbus, Hovedstadens

Letbane I/S, KL, Metroselskabet I/S, Midttrafik, Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Passagerpuls, Rejsekort A/S, Rejseplanen A/S, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sydtrafik, Trafikforbundet og Trafikselskaberne i Danmark.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Lavere driftsomkostninger for trafikselskaber og togoperatører ved ensretning af fjernbusreglerne. De offentlige trafikvirksomheder ventes at få flere kunder og dermed højere billetindtægter, idet deres billetter vil nå bredere ud som følge af muligheden for, at tredjepart kan videresælge billetter og som følge af videreudviklingen af hhv. rejseplanen og rejsekortet.	Bruttoindtægtstab for offentlige trafikvirksomheder i form af tabte billetindtægter ved ensretning af fjernbusreglerne. Forhøjelse af tilskud til refusion af sociale rabatter ved fjernbuskørsel ved ensretning af fjernbusreglerne. Implementeringsomkostninger for de offentlige trafikvirksomheder i forbindelse med videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemets datastyresystemer.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner		En forenkling af de gældende regler for fjernbuskørsel kan forventes at medføre, at Færdselsstyrelsen vil modtage et stigende antal ansøgninger om nye fjernbusruter.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Øget indtjening fra salg af fjernbusbilletter	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ensretning af afstandskravene til fjernbusser indebærer mere enkle og gennemskuelige regler for erhvervet.	Virksomhederne skal løbende og systematisk indberette relevante passager- og afgangsplysninger til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Grundlæggende buspassagerrettigheder indebærer at buspassagerrettighederne bliver lettere at forstå og anvende for borgerne.	
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige	

	aspekter.	
Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt x)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

I henhold den gældende § 3 i lov om trafikselskaber finansieres et trafikselskab gennem indtægter fra salg af kort og billetter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og regioner.

Det foreslås, at der indsættes en ny paragraf § 3 b, hvorefter private virksomheder efter aftale med et trafikselskab kan yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden.

Den foreslåede bestemmelse giver private virksomheder mulighed for at indgå aftale med et trafikselskab om en bedre busbetjening til og fra den pågældende virksomhed, mod at virksomheden yder et tilskud til den øgede busbetjening.

Den private virksomheds tilskud vil skulle dække de øgede udgifter, der er forbundet med at etablere enten en ny rute til og fra virksomheden eller flere afgang på en eksisterende rute. Tilskuddet skal dække både de direkte udgifter, der er forbundet med den øgede betjening fratrasket passagerindtægterne og en forholdsmæssig andel af trafikselskabets administrationsomkostninger, som er forbundet med indgåelse af den konkrete aftale og administration af denne.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 2

Trafikselskaberne opgaver er udtømmende beskrevet i lov om trafikselskaber, idet trafikselskaberne som fælleskommunale selskaber ikke kan bruge kommunalfuldmagtsreglerne som hjemmelsgrundlag.

Der er således ikke i dag hjemmel til, at et trafikselskab kan varetage driften af en busterminal, der udelukkende eller primært anvendes til fjernbuskørsel.

Det foreslås, at et trafikselskabet efter aftale med en kommune kan varetage opgaver vedrørende driften af en busterminal, der anvendes til fjernbuskørsel. En kommune vil således kunne bede et trafikselskab om at varetage driften af en busterminal, der udelukkende eller primært anvendes til fjernbuskørsel mod at kommunen afholder de udgifter, der er forbundet med opgaven.

Det er vurderingen, at i de tilfælde, hvor en kommune vælger at anlægge en ny busterminal til betjening af bl.a. fjernbuskørsel, vil kommunen oftest ikke være interesseret i selv at skulle stå for driften af terminalen og derfor vil det være nærliggende at bede trafikselskabet om at varetage denne opgave, idet

trafikselskaberne har erfaringer med drift af andre busterminaler o.lign. På denne måde udnyttes eksisterende kompetencer bedst muligt.

Trafikselskabet vil ikke nødvendigvis selv skulle varetage alle driftsopgaverne, men vil oftest vælge at udbyde diverse driftsopgaver til private.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 3

I henhold til den gældende § 19, stk. 4 i lov om trafikselskaber, forstås fjernbuskørsel som rutekørsel, der forløber over mere end to trafikselskabers områder, over mere end området for trafikselskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område.

Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

Det foreslås, at § 19, stk. 4, i lov om trafikselskabernaaffattes, således at der ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel og hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning.

Det foreslås endvidere, at hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, så skal der udføres mindst én daglig dobbelttur gange 5 dage ugentligt i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder, forkortes.

Det faste landsdækkende kilometerkrav på mindst 75 kilometer medfører, at der skabes ens vilkår for alle operatører og brugere af fjernbus overalt i Danmark, idet kravet om at krydse to trafikselskabsgrænser, eller at kørslen overskrider enten trafikselskabet på Sjælland eller Bornholms Regionskommunes område, fjernes.

Den foreslåede grænse på 75 kilometer er fastlagt på baggrund af forslag fra busbranchen og er udtryk for, at en kørsel skal strække sig over en vis distance, for at den kan betegnes som fjernbuskørsel. Almindelig rutekørsel på distancer, der er kortere end 75 kilometer er som udgangspunkt forbeholdt trafikselskaberne. Andre end trafikselskaberne har mulighed for at få tilladelse til almindelig rutekørsel, der er kortere end 75 kilometer, men i givet fald foretages der en behovsvurdering i forbindelse med udstedelsen af tilladelsen, jf. § 21, stk. 1.

Kravet om mindst en daglig dobbelttur 5 dage ugentligt i en periode af mindst 6 måneder foreslås af hensyn til, at offentligheden skal kunne regne med, at en fjernbusrute, der er åben for alle, er en forbindelse, der afvikles med en fast frekvens og at ruten vil blive opretholdt igennem en længere periode.

Det foreslås, at fjernbussen skal tilbagelægge de 75 km via rutens naturlige og effektive forløb. Hermed tilsigtes det, at den pågældende rute skal være mindst 75 km. Fjernbussen må således ikke køre væsentlige omveje for at leve op til det nye afstandskrav, men skal derimod køre de 75 km naturligt og effektivt. Ved opgørelsen af afstandskravet og i udstedelse af tilladelsen skal der ikke tages udgangspunkt i opmåling via en direkte luftlinje, men i et naturligt forløb ad de oplagte veje. Såfremt fjernbussen benytter sig af en færgerute medregnes færgens sejlroute i opgørelsen af, hvorvidt fjernbussen har kørt minimum 75 kilometer mellem passagerens på- og afstigning.

Den foreslåede ændring af, hvornår der er tale om fjernbuskørsel til en afstandskriterium på minimum 75 kilometer forventes at øge udbuddet af fjernbusser til gavn for passagererne i den kollektive trafik.

Til nr. 4

I henhold til den gældende bestemmelse i § 22, stk. 2, i lov om trafikselskaber, kan transport-, bygnings- og boligministeren tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafikselskabs område, inden for Bornholms Regionskommunes og udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, områder eller mellem to trafikselskabers områder, hvis der indgås overenskomst herom med de berørte myndigheder.

Som en konsekvens af forslaget til nr. 3, den foreslåede ændring af § 19, stk. 4, foreslås § 22, stk. 2, ændret således, at transport-, bygnings- og boligministeren fremadrettet vil kunne tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem stoppesteder beliggende med mindre end 75 kilometers afstand, hvis der indgås aftale herom med de direkte berørte trafikselskaber, Bornholms Regionskommune eller udmeldte ø-kommuner. En fjernbusoperatør skal således indgå en aftale med det eller de berørte trafikselskaber, Bornholms Regionskommune eller berørte udmeldte ø-kommuner for at kunne befordre passagerer på ruter med mindre end 75 km mellem den enkelte passagers på- og afstigning.

Til nr. 5

I henhold til den gældende § 23 i lov om trafikselskaber, kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler om afgivelse af indberetninger om buskørselens omfang og udøvelse, varsel om ophør, hvis tilladelsens indehaver inden tilladelsesperiodens udløb vil ophøre med at drive ruten, pligt for indehaveren af tilladelsen til at fortsætte kørslen indtil det tidspunkt, hvor den pågældende lovligt kan ophøre med kørslen, samt øvrige vilkår for tilladelsen, herunder om rute, køreplan, takster og befordringspligt. Hjemlen er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 477 af 2. maj 2017 om rutekørsel.

Der foreslås en nyaffattelse af § 23 i lov om trafikselskaber, således at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om antal afgang, antal passagerer og andre oplysninger om buskørselens omfang og udøvelse, tilladelsesindehavers varsel om ophør af en rute før tilladelsesperiodens udløb, pligt for tilladelsesindehaver til at fortsætte med kørslen indtil, det tidspunkt, hvor den pågældende lovligt kan ophøre med kørslen, og vilkår for tilladelsen.

Der er tale om en skærpelse i forhold til den gældende bestemmelse. Det bliver obligatorisk for transport-, bygnings- og boligministeren at fastsætte regler i henhold til den foreslåede bestemmelse.

I henhold til bestemmelsen vil der blive fastsat regler, der forpligter indehaveren af en tilladelse til at afgive relevante oplysninger om antal afgang, antal passagerer og øvrige oplysninger om buskørselens omfang og udøvelse. Det kan fx være oplysninger om fordelingen af forskellige passagertyper såsom pensionister, voksne, studerende og børn.

Forpligtelsen vil blive pålagt indehavere af tilladelser til fjernbuskørsel, idet tilladelser til trafikselskabernes rutekørsel ikke vil blive underlagt samme indberetningskrav, da det er trafikselskaberne, der fører kontrol med den kørsel, trafikselskaberne indkøber eller selv udfører.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er således at forbedre tilsyns-, kontrol- og sanktionsmuligheder over for fjernbusbranchen med det sigte at sikre lige markeds- og brugervilkår for operatører, og dermed sikre passagererne de bedste muligheder for et godt udbud af fjernbusruter.

Til nr. 6

Rejsekort A/S blev stiftet i august 2003 som et joint venture-selskab godkendt af Konkurrencestyrelsen. Aktionærerne i Rejsekort A/S var dengang DSB, HUR, Ørestadsselskabet I/S, Vestsjællands Trafikselskab, Storstrøms Trafikselskab, Vejle Amts Trafikselskab og Nordjyllands Trafikselskab.

Rejseplanen A/S blev stiftet 1. januar 2003 som et joint venture-selskab godkendt af Konkurrencestyrelsen. Selskabets ejere bestod på det pågældende tidspunkt af DSB, samtlige trafikselskaber og de daværende amtskommuner og kommuner, hvor der ikke var oprettet et trafikselskab.

Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er således ikke oprettet ved lov, men har hidtil baseret sig på et frivilligt joint venture samarbejde.

Det foreslås i § 27, stk. 1, at trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB i ét aktieselskab skal samarbejde om at drive og udvikle et elektronisk rejseplanssystem for oplysning om rejsetider, rejseplanlægning og priser m.v., samt drive og udvikle et elektronisk rejsekortsystem for billettering og betaling.

Med den foreslåede bestemmelse lovfæstes det, at parterne skal samarbejde om at drive og udvikle et fælles rejseplan- og rejsekortsystem i ét selskab. Rejseplanen og rejsekortet har vundet bredt indpas hos passagerne i den offentlige servicetrafik på tværs af landet, og det er forventningen, at man ved at samle aktiviteterne i ét fælles selskab bedre kan fastholde og udvikle systemerne i takt med den teknologiske udvikling.

Med betegnelsen "rejseplanssystem" menes, at de offentlige trafikvirksomheder skal tilbyde et rejseplanlægningssystem, der som minimum er tilsvarende det elektroniske rejseplanssystem, som Rejseplan A/S i dag driver på vegne af de offentlige trafikvirksomheder i Danmark.

Med betegnelsen "rejsekortssystem" menes, at de offentlige trafikvirksomheder skal tilbyde et billetteringssystem, der som minimum er tilsvarende det elektroniske rejsekortssystem, som Rejsekort A/S i dag driver på vegne af de offentlige trafikvirksomheder i Danmark.

Med den foreslåede bestemmelse lovfæstes, at de to systemer skal udvikles og drives i ét fælles selskab.

Det nye aktieselskab oprettes ved en sammenlægning af de to nuværende selskaber Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S. Hvordan sammenlægningen skal ske, er op til parterne i de to nuværende selskaber at bestemme. Det er afgørende at finde den bedst mulige model for etableringen af det nye selskab, herunder at ejerfordelingen parterne imellem i det nye selskab samlet set svarer til summen af ejerandelene i de to nuværende selskaber, medmindre parter aftaler noget andet.

Ved valg af model for sammenlægningen af de to selskaber er der en lang række forskellige forhold, der skal afklares, herunder selskabsretlige og skattemæssige forhold, momsmæssige konsekvenser osv. Det er trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB, der skal sørge for afklaring af de forskellige forhold i forbindelse med sammenlægningen.

En mulig model kunne være, at Rejseplanen A/S indskydes i Rejsekort A/S. Rejseplanen A/S opløses således uden likvidation ved overdragelse af selskabets aktiver og forpligtelser som helhed til Rejsekort A/S. I forbindelse med fusionen skal der foretages en værdiansættelse af de to nuværende aktieselskaber med henblik på fastlæggelsen af ejerandelene i det fortsættende selskab. Den foreslåede fusion berører således ikke de deltagende parter værdier, idet disse tildeles aktier i det fortsættende selskab i forhold til den beregnede ejerandel i det fortsættende selskab. Det modtagende selskab, som her er Rejsekortet A/S, indtræder således i samtlige det indskydende/ophørende selskab – her Rejseplanen A/S' – aktiver og passiver samt rettigheder og pligter.

Civilretligt indebærer en fusion den fordel, at der – medmindre andet specifikt er aftalt – gælder såkaldt universalsuccession både i forhold til medarbejdere og øvrige aftaleparter. Det betyder, at det modtagende/fortsættende selskab i fusionen automatisk indtræder i samtlige det indskydende/ophørende selskabs aktiver og forpligtelser. Overdragelserne kan således gennemføres uden kreditorernes samtykke.

Der er tale om en ny bestemmelse.

I § 27, *stk. 2* foreslås, at stiftelsen af det i stk. 1 nævnte aktieselskab i regnskab- og skattemæssig henseende ske kan med virkning fra den 1. januar i stiftelsesåret. Det foreslås, at stiftelsen kan ske med tilbagevirkende kraft fra den 1. januar i det år, hvor stiftelsen finder sted. Dette foreslås af hensyn til, at værdiansættelser fra årsrapporterne vil kunne danne udgangspunkt for sammenlægningen og af hensyn til at lette den skatte- og momsmæssige behandling. Dog vil det være værdierne på tidspunktet for sammenlægningen, der bruges til at beregne den enkelte ejers forholdsmæssige ejerandel i det nye selskab.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er oprettet af de deltagende trafikkselskaber, som selv har besluttet navnene på de to selskaber.

I § 27, *stk. 3* foreslås, at det i stk. 1 nævnte aktieselskab betegnes Rejsekort & Rejseplan A/S, dog står det ejerne frit for at ændre selskabets navn. Det foreslåede navn Rejsekort & Rejseplan A/S er dækkende for selskabets formål nemlig at drive og udvikle et elektronisk rejsekortsystem samt et elektronisk rejseplansystem. Ejerne af selskabet kan vælge at ændre det foreslåede navn.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er ikke oprettet ved lov, men har hidtil baseret sig på et frivilligt joint venture samarbejde, derfor er sammensætningen af de to selskaber bestyrelse fastsat ved en ejeraftale. I Rejsekort A/S er der 13 bestyrelsesmedlemmer og 12 suppleanter, og i Rejseplanen A/S er der 9 bestyrelsesmedlemmer.

Det foreslås i § 27, *stk. 4*, at Rejsekort & Rejseplan A/S ledes af en bestyrelse, som udpeges af ejerne, jf. stk. 1. Trafikkselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S og DSB skal således selv beslutte, hvor mange medlemmer, der skal være i bestyrelsen og hvor mange medlemmer, hver enkelt ejer skal udpege

Det foreslås endvidere i § 27, stk. 4, at transport-, bygnings- og boligministeren udpeger et bestyrelsesmedlem. Det er forventningen, at ministeren vil udpege en embedsmand til bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan. I dag har ministeren udpeget en embedsmand til en observatørpost i Rejsekort A/S' bestyrelse

Endelig foreslås det i § 27, stk. 4, at ejerne, jf. stk. 1, og transport-, bygnings- og boligministeren i fællesskab udpeger et eksternt bestyrelsesmedlem, som skal være formand for bestyrelsen. Bestyrelsesformanden skal således være en professionel erhvervsmand/kvinde, der har de fornødne kompetencer til at påtage sig hvervet som bestyrelsesformand for det nye fælles selskab.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 27, *stk. 5*, at såfremt det ikke er muligt for ejerne at blive enige om bestyrelsens størrelse og fordelingen af bestyrelsesposter ejerne imellem, jf. stk. 4, 1.pkt., fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren antallet af bestyrelsesmedlemmer og hvor mange medlemmer hver ejer får ret til at udpege. Den foreslåede bestemmelse skal kun anvendes såfremt, det ikke er muligt for ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S at blive enige om bestyrelsens størrelse og sammensætning. Transport-, bygnings- og boligministeren vil ved fastsættelsen af bestyrelsens størrelse og sammensætning tage udgangspunkt i den nuværende sammensætning af Rejsekort A/S' bestyrelse. Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 27, *stk. 6*, at såfremt det ikke er muligt at blive enige om en formand, jf. stk.4 udpeger transport-, bygnings- og boligministeren en formand.

Den foreslåede bestemmelse skal kun anvendes såfremt, det ikke er muligt at blive enige om udpegningen af bestyrelsesformanden. Transport-, bygnings- og boligministeren vil ved udpegningen vælge en kandidat, der har de rette kompetencer og den fornødne erfaring til at bestride formandsposten for Rejsekort & Rejseplan A/S' bestyrelse.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 27, *stk. 7*, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal give udmeldte ø-kommuner, jf. § 1, stk. 3, og jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med stat eller region mulighed for at indgå i samarbejdet om at drive og udvikle det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem. Det er op til parterne i Rejsekort & Rejseplan A/S at bestemme, hvordan et samarbejde med jernbanevirksomheder og udmeldte ø-kommuner skal foregå, fx i form af tilslutningsaftaler o. lign., men parterne i selskabet har pligt til at finde en løsning således, at de nævnte parter kan tilgå det landsdækkende system for rejsekort og rejseplanen, såfremt de ønsker en sådan aftale.

Der er tale om en ny bestemmelse.

I dag stilles der ikke krav til, at Rejseplanen A/S skal give tredjepart mulighed for at få vist data på rejseplanen, selvom det i en vis udstrækning allerede er tilfældet i dag.

Det foreslås i § 27, *stk. 8*, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal give tredjepart adgang til at få vist deres transportdata i rejseplan- og rejsekortsystemet. Det kan fx være fjernbusoperatører, rederier, deleøkonomiske platforme, kørselskontorer m.fl., der ønsker, at deres transportdata også skal fremgå af rejseplan- og rejsekortsystemet, således at oplysninger om disse transporttilbud når ud til fleste mulige

potentielle kunder. Tredjepart skal betale Rejsekort & Rejseplan A/S' omkostninger ved denne ydelse, således at selskabet ikke pålægges udgifter ved at skulle stille denne adgang til rådighed for tredjepart. Der er tale om en ny bestemmelse.

Eftersom Rejsekort & Rejseplan A/S endnu ikke er oprettet, stilles der ikke i dag krav til selskabet.

Det foreslås i § 27, *stk. 9*, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal udarbejde en forretningsplan, som bl.a. skal indeholde, en strategi for:

1. at samle det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem i én mobilitetstjeneste,
2. at skabe de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester og
3. at skabe optimale muligheder for tredjeparts videresalg af billetter.

For det første skal planen indeholde en strategi for at samle det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem i én mobilitetstjeneste, samt arbejde henimod digitaliserede versioner af funktionerne. Strategien skal indeholde milepæle for arbejdet med at implementere de to nuværende systemer – rejsekort og rejseplan – til én samlet løsning, hvor passagerne kun skal have én indgang.

For det andet skal forretningsplanen indeholde en strategi for selskabets arbejde med at skabe de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester. Der skal bl.a. tages stilling til, hvordan de konkrete vilkår skal være for at blive tilsluttet rejseplan- og rejsekortsystemet m.v.

For det tredje skal selskabet forretningsplan forholde sig til, hvorledes der skabes de optimale muligheder for tredjeparts videresalg af billetter. Der skal bl.a. tages stilling til hvordan eventuelle barrierer for videresalget fjernes, hvilke vilkår, der skal være for tilslutningsaftaler osv. Der er tale om en ny bestemmelse.

De opstillede krav til forretningsplanen er mindstekrav, som planen skal indeholde, derudover kan den indeholde andre punkter, som selskabet bestemmer. Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 27, *stk. 10*, at Rejsekort & Rejseplan A/S en gang årligt skal indsende en redegørelse til transport-, bygnings- og boligministeren, hvor selskabet redegør for implementeringen af pkt. 1-3 i selskabets forretningsplan, jf. *stk. 6*.

Selskabet skal således over for transport- bygnings- og boligministeren skriftligt redegøre for, hvordan de arbejder hen imod én samlet mobilitetsløsning for rejseplanlægning, booking, betaling og billettering, hvordan de arbejder med at skabe optimale rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester og hvordan de arbejder henimod at skabe bedre rammer for tredjeparts videresalg af billetter.

Redegørelsen skal indeholde en tidsplan for de milepæle, som selskabet har besluttet i forhold til de tre punkter, som redegørelsen skal forholde sig til. Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 27, *stk. 11*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om Rejsekort & Rejseplan A/S' krav til tredjeparts adgang til rejseplan- og rejsekortsystemet, herunder hvilke objektive kriterier, der som minimum skal forudsættes ved tilslutning af tredjepart til det fælles rejseplan- og rejsekortssystem.

Eftersom tredjeparter har mulighed for at få vist deres transportdata på rejseplan- og rejsekortssystem, jf. det foreslåede § 27, stk. 4 ovenfor, så forudsættes det, at Rejsekort & Rejseplan A/S udarbejder nogle retningslinjer for hvilke formkrav o. lign., som de der ønsker, at få deres transportdata med ind i rejseplan- og rejsekortssystemet, skal leve op til.

Private og deleøkonomiske aktører skal således have mulighed for at indgå i og få sit transporttilbud vist på det fælles rejseplan- og rejsekortssystem. Det er hensigten, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal stå for at indgå tilslutningsaftaler med private og deleøkonomiske transportudbydere samt stå for at definere indholdet af tilslutningsaftalerne.

Bestemmelsen er således alene tænkt anvendt i det tilfælde, at tilslutning af tredjepart på det fælles rejseplan- og rejsekortssystem ikke sker eller hindres. Det foreslås da, at ministeren gives hjemmel til at kunne fastsætte nogle objektive kriterier for, hvad tredjepart skal efterleve for at opnå tilslutning til det fælles rejseplan- og rejsekortssystem.

Hensigten er at sikre private aktører rimelige vilkår ved tilslutning til rejseplan- og rejsekortssystemet med henblik på at understøtte muligheden for videreudviklingen mod et fælles digitalt mobilitetssystem, hvor flere private og deleøkonomiske mobilitetstilbud tilknyttes. Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 7

I den gældende lov om trafikselskaber er der ikke pligt for trafikselskaberne til at stille transportdata til rådighed for deling med andre. Der sker imidlertid i vidt omfang en deling af data via Rejseplanen.

Med transportdata i lovforslaget menes hovedsageligt oplysninger, der relaterer sig til de pågældende transportmidler, herunder bl.a. i forhold til kapacitet og lokalisering, som gør det muligt at udvikle digitale mobilitetstjenester, hvor brugeren kan fremsøge, planlægge, booke og betale for den samlede rejse.

I ITS direktivet og den dertilhørende delegerede Retsakt A er der defineret krav om type og format af transportdata, som de offentlige trafikvirksomheder skal dele og stille til rådighed gennem et fælles nationalt adgangspunkt. EU-kravet vedrører statisk data, fx stoppesteds-, køreplans-, billet- og prisinformationer. Disse krav skal over de kommende år implementeres i dansk kontekst.

Rejseplanen har i dag en åben data-politik og stiller allerede data til rådighed for tredjepart. Den type af data, som i praksis allerede er gjort tilgængeligt til ekstern brug hidrører primært statisk data, som fx køreplans- og stoppestedsdata.

Det foreslås i § 27 a, stk. 1, at trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille transportdata vederlagsfrit til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S. Tilrådgighedsstillelsen over for tredjepart skal ske vederlagsfrit, således at tredjepart får fri mulighed for at trække på transportdata fra rejsekort- og rejseplans datalager med henblik på, at tredjepart fx kan skabe sin egen mobilitetstjeneste.

Med den foreslåede bestemmelse lægges der op til at lovfæste den allerede anvendte praksis i rejseplanssystemet om deling af statistiske transportdata, som fx oplysninger om forsinkelser, aflysninger og aktive billetter. Hensigten med dette forslag er – under hensynstagen til bl.a. beskyttelse af personfølsomme oplysninger m.v. – at sikre, at der også i privat regi, på baggrund af tilgængelighed

af førnævnte relevante transportdata, kan udvikles digitale mobilitetsløsninger til gavn for passagerer og samfund.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Se i øvrigt de almindelige bemærkninger i afsnit 2.5.2.

Der foreslås indsat en § 27 a, *stk. 2*, som pålægger jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med stat eller region at stille transportdata vederlagsfrit til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S. Bestemmelsen er begrundet i, at alle der udfører offentlig servicetrafik i Danmark skal være forpligtet til at stille transportdata til rådighed for tredjepart.

Med § 27 a, *stk. 3, nr. 1*, foreslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal stille vederlagsfrit til rådighed for tredjepart.

Der vil blive stillet krav om, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal dele såvel statiske som dynamiske transportdata. Det kunne fx være oplysning om hvilke stoppesteder, der på en given busrute og oplysning om flytning af stoppesteder i tilfælde af fx vejarbejde.

Bestemmelsen er alene tænkt anvendt i det tilfælde, at Rejsekort & Rejseplan A/S ikke stiller relevant statisk og dynamisk transportdata til rådighed for tredjepart.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 27 a, *stk. 3, nr. 2*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om standardformater for deling af transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal anvende.

Såfremt der fastsættes regler om standardformater vil disse blive fastsat i overensstemmelse med de EU-krav og den dertilhørende Retsakt A om standardiserede formater for datadelingen, som over de kommende år skal implementeres i dansk kontekst. Det er derfor hensigtsmæssigt at sikre, at de formater, der vil skulle udvikles er i overensstemmelse med de kommende EU-krav herom.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 27 a, *stk. 4*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler for videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemets datastyresystem.

Validering af billetters gyldighed forudsætter foruden anvendelsen af standardiserede billetformater, også et bagvedliggende datastyresystem. Et datastyresystem kan være centreret om enkelte transportudbyderes eget billetudbud. Det kan også udvikles som et såkaldt datavarehus, der kan integrere billetrelaterede informationer - som fx udstedte billetter og dynamisk information om aktive billetter - fra øvrige transportudbydere tilknyttet rejsekortsystemets funktioner.

Et centralt datavarehus vil ligeledes kunne anvendes af tredjepart, der videresælger offentlige transportvirksomheders billetter, som valideringstjeneste uden krav om, at tredjepart skal være tilsluttet rejsekortsystemet eller skal bruge rejsekortet som rejsehjemmel eller betalingsmiddel.

Rejsekortet har i dag etableret et datavarehus, som det er teknisk muligt at videreudvikle til et centralt datavarehus, der kan operere på tværs af offentlige og private transportudbydere.

Det foreslås, at ministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om videreudvikling af rejsekortet eksisterende datavarehus.

Bemyndigelsen ventes udmøntet i det tilfælde, at Rejsekort & Rejseplan A/S' bestyrelse ikke selv formår at drive videreudviklingen af datavarehuset i retningen mod et centralt datavarehus, hvor private aktører kan integreres.

Der er tale om en ny bestemmelse.

§§ 27 og 28 i den gældende lov om trafikselskaber giver hjemmel til, at ejerne kan indgå aftaler om kommerciel adgang til billetterings- og rejseplanssystemet samt hjemmel til at udbetale udbytte til sine ejere. Bestemmelserne er en fravigelse af de kommunalretlige principper og giver aktionærerne hjemmel til at foretage sig noget, der ellers i udgangspunktet ikke ville mulighed for.

Det foreslås i § 27 b, stk. 1, at Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå aftaler i tilknytning til rejsekort- og rejseplanssystemet og dets funktioner, herunder om kommerciel anvendelse af adgang til systemet, jf. dog § 28, stk. 1, hvorefter selskabet skal stille visse billetter til rådighed.

Den foreslåede bestemmelse giver mulighed for kommerciel anvendelse af rejsekort- og rejseplanssystemet og dets funktioner, således at selskabet kan få mulighed for at tjene penge på, at andre ønsker at benytte systemet. Dog må selskabet ikke opnå fortjeneste på stille transportdata til rådighed – dette skal ske gratis, jf. den foreslåede § 27 a, stk. 1 og 2. samt ved at stille billetter til rådighed for videresalg gennem tredjepart, jf. den foreslåede § 28, stk. 1.

Den kommercielle udnyttelse skal have en tilknytning til rejsekort- og rejseplanssystemet og dets funktioner, det kan fx være salg af annoncer på systemet, eller anvendelse af systemet til salg af transportrelaterede ydelser.

Det foreslås i § 27 b, stk. 2, at Overskud, der er oppebåret efter stk. 1, kan udbetales som udbytte til ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S. Udbetaling af udbytte er i henhold til denne bestemmelse begrænset til tilfælde, hvor overskuddet stammer fra kommerciel anvendelse af rejsekort- og rejseplanssystemet og dets funktioner.

Bestemmelsen er en fravigelse af kommunalfuldmagtens lokalitetsprincip. Et overskud, der genereres, som følge af den almindelige drift, vil være acceptabel i henhold til de principper, der er indeholdt i kommunalfuldmagten.

Til nr. 8

Det foreslås i § 28, stk. 1, at trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB, skal stille enkeltbilletter og periodekort til rådighed for videresalg gennem tredjepart.

Bestemmelsen skal sikre markedets mulighed for at udvikle digitale mobilitetsløsninger på tværs af det offentlige, deleøkonomiske og private transporterhverv til gavn for passagererne. Samtidig skal bestemmelsen sikre, at de offentlige trafikvirksomheders billetter kan indgå i sådanne løsninger og derved nå bredere ud gennem flere salgskanaler. Se i øvrigt de almindelige bemærkninger i afsnit 2.5.

Tredjepart kan være private operatører af digitale mobilitetsløsninger, øvrige transportudbydere eller andre aktører med interesse i at videresælge billetter.

Det foreslås, at videresalget skal ske ved, at tredjepart får adgang til at købe de udvalgte billetter fra offentlige transportvirksomheder til en pris, som modsvarer prisen tilbudt til slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 28, *stk. 2*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere krav til udvalgte billetter, herunder rejsekort og kommercielle billetter, som trafikskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille til rådighed for videresalg gennem tredjepart, fx digitale rejsekortsbilletter, DSB's Orangebilletter, festivalbilletter o.lign., til en pris der ikke er højere end til slutbrugere.

I takt med, at det nye rejseplan- og rejsekortselskab arbejder henimod en øget digitalisering af rejseplanens og rejsekortets funktioner, ventes rejsekortet som rejsehjemmel at kobles på mobiltelefonen som et naturligt led i udviklingen.

Med bestemmelsen bemyndiges ministeren til i en bekendtgørelse at fastsætte minimumskrav til, hvilke typer af kommercielle billetter, og ligeledes i hvilket omfang kommercielle billetter skal stilles rådighed i forhold til de offentlige trafikvirksomheders samlede billetudbud.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 28, *stk. 3*, at tredjeparts videresalg af de offentlige trafikvirksomheders billetter skal ske til en pris, der ikke må være højere end den pris, som billetten koster i de offentlige salgskanaler.

Hensigten med denne bestemmelse er på den ene side at sikre gennemsigtighed for forbrugeren samt på den anden side at afbøde, at billetter til den offentlige kollektive trafik sælges til overpris og derved risikoen for, at det offentlige kollektive transporttilbud bliver mindre attraktivt at benytte for forbrugeren.

Det foreslås i § 28, *stk. 4*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om minimumskrav til standard billetteringsformater.

Med forslaget om bestemmelserne § 28, *stk. 1 og 2*, om videresalg af billetter fra de offentlige trafikvirksomheder, til tredjepart, kan der potentielt opstå et marked af unikke billettyper og billetterformater, som kan være vanskelige at validere for de enkelte transportudbyderes billetkontrollører.

Det foreslås derfor at give ministeren hjemmel til at fastsætte nærmere regler for standardbilletteringsformater, således at nye billetter udvikles i et tidssvarende og maskinelt læsbart format, der kan aflæses og valideres af gængse kontrolenheder.

Af hensyn til at sikre, at reglerne for standardbilletteringsformater er tidssvarende i forhold til den løbende teknologiske udvikling på området, foreslås det, at bestemmelsen i lov om trafikskaber giver mulighed for, at reglerne herfor kan fastsættes ved bekendtgørelse.

Dertil kommer hensynet til at sikre overensstemmelse med det europæiske ITS-direktiv af 2010, der bl.a. stiller krav om fælles dataformater og software-standarder

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 9

Der er i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder fastsat en række regler om buspassagerers rettigheder. Forordningens regler finder næsten udelukkende anvendelse på rejser over 250 km, og dermed er der kun relativt få rejser med bus i Danmark, som er omfattet af forordningen. Reglerne omfatter bl.a. ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget bagage m.v.

I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser er der ligeledes fastsat regler om passagerers rettigheder ved jernbanekørsel. Forordningens regler finder i Danmark anvendelse på al passagertransport med jernbane. Reglerne omfatter bl.a. ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget bagage, ret til erstatning og rettigheder ved forsinkelse m.v.

Med forslaget til § 28 c, stk. 1 kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler om rettigheder for passagerer, som benytter trafikkselskabernes almindelige rutekørsel med bus samt kørsel på privatbanestrækninger.

Rutekørsel, som udføres som speciel rutekørsel, samt individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede eller kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser, er ikke omfattet af bemyndigelsen.

Bemyndigelsen kan anvendes til at fastsætte regler om passagerers grundlæggende rettigheder ved fx forsinkelse, krav til billetudstedelse, erstatning ved beskadiget bagage, medtagning af cykler og krav til information om rejsen. Der kan endvidere fastsættes en række definitioner, fx hvornår der tidsmæssigt anses at være optrådt forsinkelse, samt i hvilke tilfælde rettighederne ikke finder anvendelse, herunder force majeure.

Bemyndigelsen tænkes alene anvendt i det tilfælde, at det ikke er muligt for trafikkselskaberne selv at nå til enighed om et passende niveau af ensartede grundrettigheder for deres passagerer. Det vil være op til transport-, bygnings- og boligministeren at vurdere, hvornår det ikke længere vurderes muligt for trafikkselskaberne at opnå enighed om grundrettigheder, samt hvornår rettighederne har et passende indhold.

De regler, som transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at kunne fastsætte, vil være i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og pligter. Dette skyldes, at der udelukkende vil blive fastsat regler i det omfang, at EU ikke har lovgivet på området.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med forslaget til § 28 c, stk. 2, kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler for en frivillig mærkningsordning om rettigheder for passagerer, som benytter fjernbuskørsel.

Bemyndigelsen forventes anvendt til at etablere en frivillig mærkningsordning, som giver fjernbusselskabernes mulighed for i deres markedsføring at anvende et mærke, som viser, at de tilbyder deres kunder de samme passagerrettigheder, som trafikkselskaberne tilbyder deres kunder.

Såfremt der fastsættes rettigheder efter § 28 c, stk. 1, er det hensigten, at disse rettigheder også skal indeholdes i mærkningsordningen. Såfremt trafiksselskaberne selv fastsætter et ensartet niveau af grundrettigheder for deres passagerer, så vil ordningen blive tilpasset disse rettigheder.

Med bemyndigelsen kan transport-, bygnings- og boligministeren endvidere fastsætte regler om mærkets grafiske udtryk, vilkår og tilsyn for anvendelse af mærket m.v.

Det forventes, at etablering og tilsyn med mærkningsordningen delegeres til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 10

Af § 29, stk. 1, i lov om trafiksselskaber fremgår et trafiksselskabs mulighed for at fastsætte kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel. I henhold til § 29, stk. 3, kan kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

I henhold til jernbanelovens § 14, stk. 1, kan jernbanevirksomheder opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel. Af jernbaneloven § 14, stk. 2 fremgår det, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer som nævnt i stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Både trafiksselskaber, som defineret i lov om trafiksselskaber, og jernbanevirksomheder, både offentligt ejede og private, har således specifik hjemmel til at inddrive kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Derimod er det kun DSB, der som selvejende institution helt generelt er omfattet af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lovens § 1, stk. 1. Alle DSB's fordringer, hvad enten de er offentligretlige eller civilretlige, herunder fordringer vedrørende rejsekort, er derfor omfattet af denne lov, hvorfor SKAT skal inddrive disse, hvis de overdrages til SKAT til inddrivelse.

Derimod er trafiksselskaber samt private jernbanevirksomheder ikke omfattet af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, da de ikke hører under definitionen i lovens § 1, stk. 1, 1. pkt. Andre fordringer end kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer, fx fordringer vedrørende rejsekortet, kan derfor ikke inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, da der ikke er hjemmel hertil.

Det foreslås i § 29, stk. 3, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 samt fordringer tilhørende trafiksselskaber eller jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller en region, der opstår i forbindelse med rejsekort, jf. § 6 b, stk. 4, kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Det foreslås således, at ikke alene kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer, men også fordringer, der opstår i forbindelse med rejsekort, jf. § 6 b, stk. 4, kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Desuden foreslås det, at denne udvidelse også skal gælde for jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller med en region.

Med ændringen muliggøres, at inddrivelse af fordringer, der bl.a. stammer fra tank-op aftaler af rejsekort, kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige som supplement til den

nuværende mulighed, der gælder for kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer. Desuden udvides bestemmelsen til også at omfatte private jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller med en region.

Med ændringen vil eksempelvis fordringer, der opstår ved, at en kunde tilmelder sig rejsekort med et betalingskort, for derefter at deaktivere betalingskortet og forsat anvende rejsekortet i perioden indtil rejsekortkontoen bliver lukket, kunne inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Til nr. 11

Efter den gældende lov § 30, stk. 1, straffes med bøde den, der kører uden tilladelse til eller kontrakt om kørsel, som følger af regler fastsat efter § 20, stk. 3, eller overtræder vilkår, der følger heraf.

Der foreslås i § 30, stk. 1, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den der overtræder § 20, stk. 1, kører uden en kontrakt, som følger af regler fastsat efter § 20, stk. 3 eller overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse, godkendelse eller kontrakt i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af § 20, stk. 3.

Der er tale om en nyaffattelse af bestemmelsen. Formålet med forslaget er udover en sproglig præcisering, at komme med anbefalede bødeniveauer for overtrædelse af bestemmelsen på samme måde som det er sket i henholdsvis bus- og godskørselsloven samt i taxiloven, jf. lov om buskørsel, lovebekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012 med senere ændringer, lov om godskørsel, jf. lovebekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 med senere ændringer, samt taxiloven, lov nr. 1538 af 19. december 2017.

Det foreslås således at fastsætte så betydelige bøder for overtrædelse af reglerne, at det forventes, at det ikke kan betale sig at bryde reglerne.

Der foreslås indført anbefalede bødeniveauer på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og på 35.000 kr. for de mest alvorlige overtrædelser.

Som udgangspunkt skal bøden ved skærpende omstændigheder afspejle det undtagne beløb eller den uberettigede vinding, som er opnået ved overtrædelsen. Dette vil kunne medføre, at bøden for en overtrædelse, hvor der foreligger skærpende omstændigheder, fx hvis den ulovlige virksomhed er blevet udført gennem længere tid, eller hvis der er tale om gentagne overtrædelser, vil kunne fordobles eller tredobles.

I tilfælde, hvor der foreligger flere overtrædelser til samtidig bedømmelse, skal der nedlægges en samlet bødepåstand ud fra en konkret vurdering.

Fastsættelsen af straffen beror på domstolenes konkrete vurdering. Det angivne strafniveau kan således fraviges i både op- og nedadgående retning, hvis der i en konkret sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 30, stk. 1, nr. 1, om at udføre rutekørsel uden at være meddelt tilladelse hertil straffes med en bøde på 35.000 kr. Overtrædelsen anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet opfyldelse af kravene for at få udstedt en tilladelse til rutekørsel er et grundlæggende

krav til udførelse af rutekørsel. Overtrædelse heraf vil påføre de virksomheder, der har fået udstedt en tilladelse og som følge heraf lever op til de krav, der stilles for at få tilladelsen, en uretmæssig konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 30, stk. 1, nr. 2, om at udføre rutekørsel uden at have oprettet en skriftlig kontrakt om kørslen med transportkøberen efter de regler og med det indhold, der er fastsat i bekendtgørelse om rutekørsel, straffes med en bøde på 35.000 kr. Overtrædelsen anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet opfyldelse af kravet om en skriftlig kontrakt om kørslen med transportkøberen er et grundlæggende krav til udførelse af rutekørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse. Overtrædelse heraf vil påføre de virksomheder, der har oprettet en skriftlig kontrakt om kørslen med transportkøberen og som følge heraf lever op til de krav, der stilles for at udføre kørsel tilladelsen, der er undtaget kravet om tilladelse, en uretmæssig konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 30, stk. 1, nr. 3, ved at overtræde vilkår for tilladelsen til fjernbuskørsel ved at befordre passagerer, der ikke er fjernbuspassagerer, straffes med en bøde på 15.000 kr. Overtrædelsen anses som en alvorlig overtrædelse, idet befordring af passagerer, der ikke er fjernbuspassagerer, kan sidestilles med at udføre rutekørsel uden at have tilladelse hertil.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 30, stk. 1, nr. 3, ved at overtræde vilkår for en tilladelse til rutekørsel ved at optage og afsætte passagerer ved et stoppested, der ikke fremgår af tilladelsen, straffes med en bøde på 15.000 kr. En sådan overtrædelse anses som en alvorlig overtrædelse, idet det vil påføre de virksomheder, der har tilladelse til at optage og afsætte passagerer ved det pågældende stoppested, en uretmæssig konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 30, stk. 1, nr. 3, ved at overtræde vilkår for en tilladelse til rutekørsel ved på en eller flere afgang ikke at betjene alle de stoppested, der fremgår af tilladelsen, straffes med en bøde på 5.000 kr. En sådan overtrædelse anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet der ikke påføres andre virksomheder uretmæssig konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 30, stk. 1, nr. 3, ved at overtræde vilkår for en tilladelse til fjernbuskørsel ved ikke at udføre mindst én daglig dobbelttur fem dage ugentligt på ruten straffes med en bøde på 35.000 kr. En sådan overtrædelse anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet dette er et grundlæggende krav for at få udstedt tilladelse til fjernbuskørsel. Overtrædelse heraf vil påføre virksomheder med tilladelse til fjernbuskørsel, som følger kravet om at udføre mindst én daglig dobbelttur fem dage ugentligt, en uretmæssig konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 30, stk. 1, nr. 3, ved at overtræde vilkår for en tilladelse til rutekørsel om, at kørsel på ruten ikke må stoppes uden godkendelse fra Færdselsstyrelsen straffes med en bøde på 5.000 kr. En sådan overtrædelse anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet der ikke påføres andre virksomheder uretmæssig konkurrence.

Til nr. 12

Det foreslås i § 30, stk. 5, at der ved udmåling af straffen efter stk. 1 kan lægges vægt på hvilke økonomiske gevinster, der er opnået eller søgt opnået ved den pågældende overtrædelse, og karakteren af den begåede overtrædelse.

De foreslåede bødesatser, der fremgår af bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 11 ovenfor, vil kunne fordobles eller tredobles, hvis der foreligger skærpende omstændigheder i forbindelse med overtrædelse af bestemmelser i denne lov.

Der bør ved udmåling af bødestraf tillige tages hensyn til omfanget af unddragne beløb og uberettiget vinding i forbindelse hermed.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til § 2

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. juli 2019.

Det foreslås i *stk. 2*, at allerede udstedte tilladelser til fjernbuskørsel forbliver i kraft indtil udløb af deres gyldighedsperiode. Det foreslås endvidere, at transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at der i henhold til disse tilladelser fremover udføres kørsel efter reglerne i § 19, stk. 4 samt § 22, stk. 2 og 3. § 30, stk. 5, finder ligeledes anvendelse på tilladelser efter 2. pkt.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at indehavere af allerede udstedte tilladelser til fjernbuskørsel kan vælge at få ombyttet deres gamle tilladelse til en ny tilladelse, baseret på indeværende lovforslags nye foreslåede afstandsregler, frekvensbetingelser, afgivelse af oplysninger m.v.

Den foreslåede overgangsordning skal fremme, at fjernbuskørsel udføres ensartet, således at passagererne og virksomhederne har lige markeds- og brugervilkår.

Bilag 1**Lovforslaget sammenholdt med gældende lov***Gældende formulering**Lovforslaget***§ 1**

I lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, som ændret ved § 3 i lov nr. 657 af 8. juni 2016, § 22 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, lov nr. 1560 af 19. december 2017 og lov nr. 315 af 25. april 2018, foretages følgende ændringer:

§ 3 a.---**1. Efter § 3 a. indsættes:**

»§ 3 b. Private virksomheder kan efter aftale med et trafikselskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden.«

§ 5.---*Stk. 2-7 ---***2. I § 5 indsættes efter stk. 7 som nyt stykke:**

»Stk. 8. Trafikselskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en busterminal, der anvendes til fjernbuskørsel.«

Stk. 8-14---

Stk. 8-14 bliver herefter til stk. 9-15.

§ 19.---*Stk. 1-3---*

Stk. 4. Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, der forløber over mere end to trafikselskabers områder, over mere end området for

3. § 19, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig

trafikskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

§22.---

Stk. 1---

Stk. 2. Transportministeren kan tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafikskabs område, inden for Bornholms Regionskommunes og udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, områder eller mellem to trafikskabers områder, hvis der indgås overenskomst her- om med de berørte myndigheder.

Stk. 3. ---

§ 23.

Transportministeren kan fastsætte regler om

- 1) afgivelse af indberetninger om buskørselens omfang og udøvelse,
- 2) varsel om ophør, hvis tilladelsens indehaver inden tilladelsesperiodens udløb vil ophøre med at drive ruten,
- 3) pligt for indehaveren af tilladelsen til at fortsætte kørslen indtil det tidspunkt, hvor den pågældende lovligt kan ophøre med kørslen, samt

rutekørsel, jf. stk. 2, skal der udføres mindst én daglig dobbelttur 5 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder.«

4. § 22, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem stoppesteder beliggende med mindre end 75 kilometers afstand, hvis der indgås aftale herom med de berørte trafikskaber, Bornholms Regionskommune eller udmeldte økommuner.«

5. § 23 affattes således:

»§ 23. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om tilladelsesindehavers, jf. § 20, afgivelse af oplysninger om antal afgang, antal passagerer og andre oplysninger om buskørselens omfang og udøvelse, tilladelsesindehavers varsel om ophør af en rute før tilladelsesperiodens udløb, pligt for tilladelsesindehaver til at fortsætte med kørslen indtil det tidspunkt, hvor den pågældende lovligt kan ophøre med kørslen og vilkår for tilladelsen.«

4) øvrige vilkår for tilladelsen, herunder om rute, køreplan, takster og befordringspligt.

§ 27.

Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, og Metroselskabet I/S samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for billettering, kan indgå aftaler i tilknytning hertil, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til billetteringssystemet. Overskud kan udbetales som udbytte til parterne i samarbejdet.

6. § 27 affattes således:

»§ 27. Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal i et aktieselskab drive og udvikle et elektronisk rejseplanssystem for oplysning om rejsetider, rejseplanlægning og priser m.v., samt et elektronisk rejsekortssystem for billettering og betaling m.v.

Stk. 2. Stiftelsen af aktieselskabet, jf. stk. 1, kan i regnskab- og skattemæssig henseende ske med virkning fra den 1. januar i stiftelsesåret.

Stk. 3. Det i stk. 1 nævnte aktieselskab betegnes Rejsekort & Rejseplan A/S, dog står det ejerne af selskabet frit for at ændre selskabets navn.

Stk. 4. Rejsekort & Rejseplan A/S ledes af en bestyrelse, som udpeges af ejerne, jf. stk. 1. Derudover udpeger transport-, bygnings- og boligministeren et bestyrelsesmedlem. Endvidere udpeger ejerne, jf. stk. 1, og transport-, bygnings- og boligministeren i fællesskab et eksternt bestyrelsesmedlem, som skal være formand for bestyrelsen.

Stk. 5. Såfremt det ikke er muligt at blive enige om bestyrelsens størrelse og fordelingen af bestyrelsesposter ejerne imellem, jf. stk. 4, 1.pkt., fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren antallet af bestyrelsesmedlemmer og hvor mange medlemmer hver ejer får ret til at udpege.

Stk. 6. Såfremt det ikke er muligt at blive enige om en bestyrelsesformand, jf. stk. 4, 3.pkt., udpeger transport-, bygnings- og boligministeren en formand.

Stk. 7. Rejsekort & Rejseplan A/S skal give udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, og jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med stat eller region mulighed for at indgå i samarbejdet om at drive og udvikle det elektroniske rejseplan- og

rejsekortssystem.

Stk. 8. Rejsekort & Rejseplan A/S skal give tredjepart adgang til at få vist deres transportdata i rejseplan- og rejsekortssystemet.

Stk. 9. Rejsekort & Rejseplan A/S skal udarbejde en forretningsplan, som bl.a. skal indeholde, en strategi for:

4. at samle det elektroniske rejseplan- og rejsekortssystem i én mobilitetstjeneste,
5. at skabe de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester og
6. at skabe optimale muligheder for tredjeparts videresalg af billetter.

Stk. 10. Rejsekort & Rejseplan A/S skal en gang årligt indsende en redegørelse til transport-, bygnings- og boligministeren, hvor selskabet redegør for implementeringen af pkt. 1-3 i selskabets forretningsplan, jf. stk. 8.

Stk. 11. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om Rejsekort & Rejseplan A/S' krav til tredjeparts adgang til rejseplan- og rejsekortssystemet, herunder hvilke objektive kriterier, der som minimum skal forudsættes ved tilslutning af tredjepart til det fælles rejseplan- og rejsekortssystem.

7. Efter § 27 indsættes:

»**§ 27 a.** Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal vederlagsfrit stille transportdata til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S.

Stk. 2. Jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller en region, skal vederlagsfrit stille data til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om

3. transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal stille til rådighed for tredjepart
4. standardformater for deling af transportdata, som Rejsekort &

Rejseplan A/S, skal anvende.

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemets datastyresystem.

§ 27 b. Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå aftaler i tilknytning til rejseplan- og rejsekortsystemet og dets funktioner, herunder om kommerciel anvendelse af adgang til systemet og om integration af rejsekortsystemets funktioner med andre elektroniske systemer, hvor rejsekortet kan anvendes som betaling, rejsehjemmel samt øvrige funktioner i forlængelse heraf, jf. dog § 27 a, stk. 1-2 og § 28, stk. 1.

Stk. 2. Overskud, der er oppebåret efter stk. 1, kan udbetales som udbytte til ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S.«

§ 28.

Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, og Metroselskabet I/S samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for oplysning om rejsetider og rejseplanlægning, kan indgå aftaler i tilknytning hertil, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til systemet. Overskud kan udbetales som udbytte til parterne i samarbejdet.

8. § 28 affattes således:

»**§ 28.** Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille enkeltbilletter og periodekort, jf. § 6 b, stk. 3, til rådighed for videresalg gennem tredjepart til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til udvalgte billetter, herunder rejsekort og kommercielle billetter, som trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille til rådighed for videresalg gennem tredjepart til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Stk. 3. Tredjeparts videresalg af billetter skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen i de offentlige salgskanaler.

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til standard billetteringsformater.«

§ 28 b.---**9. Efter § 28 b indsættes i kapitel 4:**

»§ 28 c. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om rettigheder for passagerer, som benytter trafikselskabernes almindelige rutekørsel med bus samt kørsel på privatbanestrækninger.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler for en frivillig mærkningsordning om rettigheder for passagerer, som benytter fjernbuskørsel.«

§ 29.----**Stk. 1-2----**

Stk. 3. Kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Restanceinddrivelsesmyndigheden kan endvidere inddrive skyldige beløb efter stk. 1 ved modregning i overskydende skat.

10. § 29, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 samt fordringer tilhørende trafikselskaber eller jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller med en region, som opstår i forbindelse med anvendelse af rejsekort, som anført i § 6 b, stk. 4, kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.«

§ 30.

Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lov, straffes med bøde den, der kører uden tilladelse til eller kontrakt om kørsel, som følger af regler fastsat efter § 20, stk. 3, eller overtræder vilkår, der følger heraf.

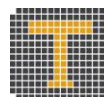
Stk. 2-4----**11. § 30, stk. 1, affattes således:**

»Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den der

1. overtræder § 20, stk. 1,
2. kører uden en kontrakt, som følger af regler fastsat efter § 20, stk. 3 eller
3. overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse, godkendelse eller kontrakt i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven.«

12. I § 30 indsættes, som *stk. 5*:

»*Stk. 5.* Der kan ved udmåling af straffen efter *stk. 1* lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster, der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse, og karakteren af den begåede overtrædelse. «



Høringssvar: Ændring af lov om trafikselskaber

Høringssvar

Det bemærkes indledningsvist, at:

22. november 2018

- Trafikselskaberne ønsker naturligvis at arbejde for en bedre kollektiv transport – og en god driftssikker digital infrastruktur kan understøtte dette og sikre god sammenhæng mellem kollektive og individuelle transportformer i multimodale transportløsninger med udgangspunkt i den kollektive trafik
- Udvikling af nye tekniske løsninger er ganske dyre, og det er vigtigt, at der er klarhed om både mål og omkostninger, når der igangsættes offentlige IT-udviklingsopgaver. Trafikselskaberne anbefaler, at der etableres et samarbejde mellem staten, KL og Danske Regioner i lighed med beslutninger om Nem-ID mv. om, hvilke nye opgaver det samlede Rejsekort- og Rejseplanselskab skal løfte
- Det er en stor udfordring at sikre god mobilitet både på landet og i byerne. Trafikselskaberne anbefaler derfor, at der med nærværende lovforslag sikres fokus på både sammenhængende mobilitet på landet og i byerne.

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Overordnede bemærkninger

Finansiering: At samle og udvikle funktionerne i Rejsekort og Rejseplanen i ét system samt at åbne for 3. part fordrer en større IT udviklingsopgave. Trafikselskaberne har på baggrund af lovforslaget ikke mulighed for at konkretisere de afledte omkostninger af sammenlægning og videreudvikling. Der skønnes at være betydelige udviklingsomkostninger (et mindre trecifret millionbeløb) samt driftsomkostninger (et mindre tocifret millionbeløb pr. år) ved at samle og åbne funktionerne. Midler, som trafikvirksomhederne, der finansierer Rejsekort

og Rejseplanen, ikke besidder. Trafikselskaberne vil opfordre til, at en analyse nærmere afdækker omfanget af og udgifter ved regeringens mål, samt at målfastsættelsen suppleres af en tilsvarende finansieringsvilje.

Organisering: Trafikselskaberne vil opfordre til, at der gives størst mulig handlefrihed til den mest hensigtsmæssige organisering af det fælles selskab, herunder at der ikke nødvendigvis skal etableres et nyt selskab endsige at det skal være et aktieselskab, jf. bemærkninger hvoraf fremgår, at 'det foreslås på den baggrund indsat en ny § 27, hvorefter aktiviteterne i Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S samlet i ét nyt aktieselskab.'

Governance: Der opfordres til at hente inspiration fra den fællesoffentlige digitaliseringsstrategi indgået af stat, kommuner og regioner. Governancemodellen betoner, at "realiseringen af strategien handler både om at udvikle nye it-løsninger, arkitektur og datamodeller samt om at sikre en mere konsekvent og systematisk udbredelse af de fælles løsninger, men ikke mindst om at igangsætte analyser, så vi ved, om det er den rigtige vej at gå."¹

I dag fungerer Rejseplanen og Rejsekort efter to forskellige governance-modeller, hvor beslutninger træffes efter hhv. konsensus og indtægtsandel. Trafikselskaberne vil henlede opmærksomheden på, at man i en ny governancestruktur bør sikre mindretalsbeskyttelse. 90 pct. af rejserne i den kollektive trafik ligger lokalt, og kundernes rejsemønstre og -behov kan i tyndt befolkede områder være væsensforskellige fra storbyområderne.

Formålsbeskrivelse – og mobilitet uden for de større byer: Trafikselskaberne vil opfordre til, at der udarbejdes en samlet formålsbeskrivelse for det nye selskab – samt at denne klargør, hvilke drifts- og kerneopgaver der er meget vigtige for en velfungerende kollektiv trafik og derfor skal videreføres af det sam-

¹ <https://digst.dk/strategier/digitaliseringsstrategien/governance/>

lede Rejsekort- og Rejseplanselskab, og hvad karakteren af de nye opgaver vedrørende udvikling og drift af MaaS og data er.

Formålsbeskrivelsen kunne tydeliggøre, at det er en særlig opgave at sikre mobiliteten uden for de større byer. Det kunne prioriteres, at Rejsekort/en fælles app-løsning bliver et betalingsmiddel for kollektiv trafik, der frigøres fra den fysiske infrastruktur og som kan finde anvendelse som betalingsmiddel for kollektiv trafik hos kunden i tyndt befolkede områder, der anvender Flextur, Plustur, Teletaxi el.lign.

Buspassagerrettigheder: Trafikselskaberne finder, at det er en god ide, at der udarbejdes fælles minimumsbuspassegerrettigheder. Trafikselskaberne forventer at have sådanne minimumsrettigheder i drift primo januar 2019.

Fjernbusser er en del af det samlede kollektive mobilitetsudbud og har med den nuværende lovgivning vundet stor udbredelse. Yderligere liberaliseringer kan imidlertid medføre udfordringer for den lokale og regionale kollektive trafik. En min. rejselængde på 75 km, kan medføre risiko for:

- At fjernbusser kører på attraktive ruter/tidspunkter, hvilket forringer økonomien i den resterende kollektive trafik grundet et lavere antal passagerer på de bedst indbringende ruter.
- Manglende helhedssyn: Fjernbusser er ikke begrænset af et helhedssyn og overordnet ansvar for en sammenhængende kollektiv trafikservice og fx transport til ungdomsuddannelser el.lign.

På denne baggrund opfordrer trafikselskaberne til, at:

- Grænsen ændres til 100 km
- Der kræves tre dobbeltture pr. dag
- Afstandskravet tager udgangspunkt i den direkte kørsel mellem rutens start og slut destinationer, ekskl. evt. omveje. Dermed hindres det, at en privat aktør kan køre en omvej for at leve op til afstandskravet.

- Fjernbusser tilsluttes Rejseplanen og tilbyder betaling med Rejsekort mhp. øget integrationen med øvrig kollektiv trafik og forbedret passagerservice.

De jyske trafikselskaber forventer et indtægtstab som følge af en evt. liberalisering med en 75 km grænse. Alene for rute 912X (Aarhus-Billund) forventer Midttrafik et indtægtstab større end det, der fremgår af bemærkningerne til lovforslaget på 4 mio. kr., samt at rutens eksistens bringes i fare. Øvrige ruter med risiko for indtægtstab som følge af den foreslåede liberalisering er 900X (Sønderborg-Vejle), 952X (Ringkøbing-Aarhus), 960X (Silkeborg-Viborg-Aalborg) og 970X (Aalborg-Viborg-Silkeborg).

Trafikselskaberne bemærker endvidere, at en grænse på 75 km kan betyde ændret adfærd, hvor lange pendlerrejser overflyttes til fjernbusser, hvilket vil øge indtægtstabet yderligere.

Salgskanaler: Rejsekort blev med gennemførelsen af Takst Sjælland og Takst Vest defineret som standardprodukt. Det blev samtidigt fastslået, at selskaberne kan vælge billetmedier – dog således at Rejsekortet altid er billigere end enkeltbilletter, mens pendlerkort kan være billigst ved mange rejser på samme strækning. Trafikselskaberne betoner, at muligheden for fortsat at kunne vælge regionale billetmedier opretholdes.

Juridiske bemærkninger

Persondata: Afsnittet i pkt. 2.8 opfordres ajourført, så der henvises til gældende lovgivning.

Det fremgår videre, at der skal indhentes samtykke fra kunden til udveksling af oplysninger i forbindelse med billetkøb. Trafikselskaberne gør opmærksom på, at hjemmelsgrundlaget for denne udveksling ofte ikke vil være kundens samtykke, men andre hjemler i Databeskyttelsesforordningens artikel 6, herunder f.eks. litra b) eller litra e). Under alle omstændigheder bør der ikke henvises til ét specifikt hjemmelsgrundlag for behandlingen af personoplysninger. Dette beror på den dataansvarliges konkrete vurdering i det enkelte tilfælde.

Videre fremgår, at oplysninger om billetkøb skal slettes så snart rejsen er foretaget. Dette er vi ikke enige i, da både trafikvirksomhederne og eventuelle tredjeparter er underlagt regler, der medfører, at sådanne oplysninger i vidt omfang *skal* opbevares, bl.a. af hensyn til overholdelse af krav om opbevaring af regnskabsmateriale, ligesom der kan være andre saglige hensyn, der begrundet opbevaring. Det er den enkelte dataansvarlige, der fastsætter opbevaringstidens længde. Bemærkningen om sletning bør derfor udgå.

Gældsinddrivelse: Det fremgår, at trafikselskaber og Rejsekort A/S i dag ikke anses for omfattet af definitionen "det offentlige" i § 1 i lov om inddrivelse af gæld til det offentlige ("gældsinddrivelsesloven").

Trafikvirksomhederne er ikke enige i denne opfattelse. Trafikselskaberne anser sig og Rejsekort A/S for omfattet af definitionen "det offentlige" i lovens § 1, stk. 1. For så vidt angår Rejsekort A/S, er dette bekræftet af SKAT i et skriftligt svar til selskabet. Det er på den baggrund trafikselskabernes opfattelse, at trafikselskaberne og Rejsekort A/S i dag er forpligtede til at sende alle typer fordringer til inddrivelse hos SKAT. Bemærkningerne bør derfor tilpasses.

Vi er enige i, at bestemmelsen kommer til at omfatte private jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik.

Pakkerejselov: Quartz peger i MaaS-rapporten til Transportministeriet på, at staten må tage stilling til aktørernes ansvar for rejsen. Trafikselskaberne forstår, at Transportministeriet vil afdække, om der er udfordringer i forhold til pakkerejseloven.

Øvrige bemærkninger

Tredjepart - entre, betaling og provision: Quartz peger i MaaS-rapporten til Transportministeriet på en branchenorm om, at der tages 5-10 pct. i kommission ved videresalg af billetter. Af § 28 stk. 3 følger, at 3. parts videresalg af billetter skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen i de offentlige salgskanaler. På denne baggrund forekommer det tvivlsomt, at 3. partsudbydere ønsker at gøre entre på markedet og gøre brug af den public service, som det fælles selskab skal stille til rådighed.

Trafikselskaberne er enige i, at data skal stilles til rådighed i videst muligt omfang. Imidlertid bør der være mulighed for, at trafikvirksomhederne kan få dækket omkostninger, der direkte måtte være forbundet med tilrådighedsstillelse af data. De gældende regler i Lov om videreanvendelse af det offentlige informationer (PSI-loven), stiller allerede krav til det offentlige deling af data, og der er heri fastsat bestemmelser, der giver mulighed for at få dækket eventuelle omkostninger ved at stille data til rådighed. Der henvises til PSI-lovens § 8. Det er vores opfattelse, at trafikvirksomhederne – og det nye selskab – skal følge reglerne i PSI-loven, når de stiller data til rådighed, herunder at man kan anvende reglerne om opkrævning af omkostninger.

Trafikselskaberne finder, at det er tilfredsstillende af hensyn til betjeningen af de rejsende, at der ikke skal betales provision til 3. part for salg af billetter.

Varetagelse af valideringsfunktion: I bemærkningerne til § 27a, stk. 4 lægges op til, at det fælles selskab skal udvikle det fælles system til at sætte data til rådighed og give tredjeparter muligheder for at validere deres billetter gennem det fælles system.

Det bør afklares, om denne facilitet nødvendigvis skal være placeret i det fælles selskab. Det foreslås at opgaven med varetagelse af valideringsfunktionen pålægges trafikselskaberne, der dog ikke nødvendigvis behøver at løse den via det fælles kommende selskab.

Videresalg af billetter: Der kan være en udfordring i, at kunder og chauffører skal forholde sig til flere leverandørers forskellige billetter. Et øget behov for at kontrollere billetter – eller krav om at fx kontantbilletter kontrolleres maskinelt – kan få negativ indflydelse på den kollektive trafiks kvalitet. Dertil kommer nye administrative opgaver i forhold til indgåelse af aftaler, afregning og kontrol af brugen af 3. parts billetter, som vil medføre større administrative udgifter i trafiksselskaberne, som ikke antages af kunne finansieres gennem øget billetsalg.

Kommunal hjemmel til at varetage mindre opgaver for trafiksselskaberne: Der opfordres til, at etablere/præcisere en hjemmel til, at kommuner kan varetage mindre opgaver efter aftale med trafiksselskaberne, herunder udstedelse og op-tankning af Rejsekort til gavn for bl.a. ældre og IT-svage borgere. Tanken er at forenkle, effektivisere og samle opgaveløsningen sammen med andre kommunale opgaver i fx Borgerservice eller på biblioteket. Der vil være tale om en kommunal udgift om det sker i regi af trafiksselskabet eller kommunen. I det kommunale regi vil opgaveløsningen kræve færre ressourcer, idet der vil kunne drages nytte af de ansatte, som i forvejen yder service på mange andre områder. Derudover vil det være en hjælp og støtte til de borgere, der ikke er selvhjulpne og derfor har brug for personlig betjening.

Hjemmel til kørsel for offentlige virksomheder: Af lovforslagets punkt 1 (§ 3 b) foreslås, at private virksomheder kan efter aftale med et trafiksselskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden.

Det foreslås, at denne hjemmel udvides til også at omfatte en tilsvarende hjemmel til kørsel for offentlige virksomheder – som fx forsvaret. Ved at indarbejde denne kørsel i trafiksselskabernes øvrige opgaveløsning gives potentiale for yderligere stordriftsfordele, koordinationsmuligheder og effektiviseringer.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

22/11/2018

Høringssvar: Ændring af lov om trafikelskaber

Det bemærkes indledningsvist, at:

- Trafikelskaberne i Vestdanmark støtter ordlyden og budskaberne i det fælles høringssvar afgivet af foreningen Trafikelskaberne i Danmark. I tillæg hertil, har de vstdanske trafikelskaber nedenstående særskilte bemærkning til den foreslåede ændring af lov om trafikelskaber.

I lovforslagets punkt 1 (§ 3 b) foreslås, at "private virksomheder kan efter aftale med et trafikelskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden".

I forlængelse af ovenstående foreslår de vstdanske trafikelskaber, at der gives hjemmel til, at trafikelskaber kan udbyde, finansiere og/eller indgå samarbejde med leverandører af delebilstjenester, samkørsel, eller anden form for privat mobilitetsydelse. I yderområder kunne trafikelskabet på denne måde være med til at frembringe et økonomisk attraktivt supplement til rutekørsel eller Flextrafik. Trafikelskabet kunne eksempelvis medfinansiere en borgers rejse med en samkørselstjeneste eller i en opstartsperiode give incitament til etablering af tjenesten i lokalsamfund. Internationalt er der stadig flere eksempler på, at trafikelskaber har denne mulighed, som anvendes i områder/tidspunkter, hvor traditionelle kollektive transportløsninger ikke er økonomisk bæredygtige. En betingelse for subsidiering kunne være, at rejsen er fremsøgt og betalt via tjenesten fra det kommende fælles Rejsekort- og Rejseplanselskab.

Med venlig hilsen

Jens Erik Sørensen
Midttrafik
jes@midttrafik.dk
87 40 82 02

Lars Berg
Sydtrafik
lab@sydtrafik.dk
21 67 72 31

Carsten Hyldborg Jensen
Fynbus
ch@fynbus.dk
30 67 11 53

Thomas Øster
Nordjyllands Trafikelskab
to@ntmail.dk
22 19 50 73



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K.

Dokumentnummer

556971

Dato

20.11.2018

Sagsbehandler:

MLL

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Movias høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om trafikselskaber

Movia fremsender hermed bemærkninger til udkast til Forslag til lov om ændring af lov om trafikselskaber.

Movia ser forslaget om at etablere et fælles selskab for rejsekort- og rejseplanssystemet som lovforslagets centrale og mest vidtgående element. Forslaget ligger, som det også antydes i bemærkningerne, i tråd med trafikvirksomhedernes allerede igangværende arbejde med at samle aktiviteterne i Rejsekort, Rejseplanen og Bus &Tog i et selskab under én fælles ledelse. Movia er enig i, at der i forslaget ligger et stort potentiale for den videre udvikling af tilgængeligheden af den offentlige transport til gavn for både passagerer og trafikvirksomheder. Den offentlige transport vil dermed bedre kunne bidrage til at håndtere den forventede store trafikvækst i de kommende år.

Rejsekortet og Rejseplanen er to unikke landsdækkende digitale løsninger. 32 pct. af befolkningen på over 11 år har på landsplan i dag et rejsekort, og 66 pct. er tilfredse med løsningen. Ser man på Sjælland alene har 51 pct. af befolkningen over 11 år et rejsekort. Rejseplanen er downloadet over 3,7 mio. gange, og har over 1 mio. opslag pr. dag. Trafikselskaberne på Sjælland, hvor 70 pct. af den kollektive transport afvikles, satser i vores fælles paraplyorganisation DOT på Rejsekortet, som den bærende rejsehjemmel, og på Rejseplanen, som den bærende platform for trafikinformation.

Gennemførelsen af de store reformer af priserne i den kollektive transport i Østdanmark fra januar 2017 og i Vestdanmark fra marts 2018 har haft rejsekortet som centralt omdrejningspunkt. Movia bruger allerede rejsekortdata aktivt til at tilrettelægge erstatningskørsel ved større infrastrukturarbejder, som f.eks. sporarbejder på Frederikssundsbanen, og vi forventer også at gøre det i forbindelse med anlæggelsen af den kommende letbane i Ring 3. De større infrastrukturarbejder vil præge den kollektive transport de næste 5-10 år. Gode data er sammen med god sammenhængende planlægning afgørende for at reducere generne for passagerer og trafikanter i øvrigt, mens anlægsarbejderne pågår.

Det er således to offentlige digitale succeser, som udgør rygraden i den digitale infrastruktur i den kollektive transport i hele Danmark, der med lovforslaget lægges sammen i et selskab med henblik på, at de to løsninger på sigt også kan smelte sammen til en fælles it-løsning. I den proces er det afgørende, at driftsstabilitet, forsyningssikkerhed og ansvaret for kundeløftet til forbrugerne af den kollektive transport tilgodeses i forbindelse med den teknologiudvikling, der også vil være behov for.

Med lovforslaget gøres det obligatorisk for kollektiv trafikvirksomhederne i sektoren at være en del af systemet, og Rejsekort og Rejseplanen defineres som en "essentiell del af den kollektive infrastruktur, som skal opretholdes og styrkes".

Det betyder, at det fælles selskab derfor i realiteten er et public service data-infrastrukturselskab, der på grundlag af statsligt fastsatte rammer skal stille ydelser til rådighed for private parter på et ikke-diskriminerende grundlag. Alt med henblik på at øge serviceudbuddet i markedet over for borgerne. Hermed ændrer selskabet grundlæggende karakter i forhold til Rejsekortets og Rejseplanens nuværende roller som leverandører af kommercielle støttefunktioner, som parterne kan vælge at løse på anden vis end via de to selskaber. Movia finder, at dette skift med fordel kan præciseres i lovforslaget.

Det kalder samtidig på, at det kunne være hensigtsmæssigt, at lovforslaget angiver en samlet formålsbeskrivelse for det nye selskab, som også Trafikselskaberne i Danmark, TiD, bemærker i deres høringssvar.

Movia konstaterer, at det nye selskab med den skitserede forretningsplan forventes at inddrage strategiske samfundshensyn, som vil kunne ligge ud over, hvad der forretningsmæssigt ligger til grund for driften af den offentlige servicetrafik. Det finder Movia er positivt, da trafikselskaberne som led i den generelle digitalisering af servicen i den offentlige sektor, også er optaget af at styrke den kollektive transport med god sammenhæng mellem kollektive og individuelle transportformer i multimodale transportløsninger, der både vil kunne bidrage til at øge serviceniveauet der, hvor der ikke er megen service i forvejen, og reducere trængsel ind mod de større byer.

Den samlede digitalisering af den offentlige sektor er imidlertid et fælles kommunalt, regionalt og statsligt anliggende, og Movia foreslår derfor, at de overordnede samfundsmæssige hensyn fastlægges i et samspil mellem selskabet, kommuner, regioner og staten jf. ovenstående bemærkning om en samlet formålsbeskrivelse.

Heri bør tages højde for de afgørende drifts- og kerneopgaver, der skal til for at sikre en velfungerende kollektiv transport, og derfor skal videreføres af det samlede nye selskab, og hvad karakteren er af de nye opgaver vedrørende udvikling og drift af multimodale løsninger og data-delning. Der kan med fordel hentes inspiration fra den fællesoffentlige digitaliseringsstrategi, der ledes i samarbejde mellem de relevante ministerier, KL og Danske Regioner, f.eks. om udviklingen af NemID.

Tilsvarende bemærkes, at udvikling af nye tekniske løsninger er særdeles omkostningstunge, hvorfor det er centralt, at der er klarhed om både mål og omkostninger, når der igangsættes offentlige IT-udviklingsopgaver.

Movia bemærker i den forbindelse, at lovforslaget ikke er videre specifikt, hvad angår finansieringen af de betydelige udviklingsomkostninger og afledte driftsomkostninger, der følger af ambitionen om at integrere Rejsekortets og Rejseplanens funktioner og videreudvikle systemet til også at kunne håndtere tredjeparter. Det bemærkes i den sammenhæng, at der internationalt endnu ikke er udviklet en sådan samlet MaaS-løsning, som har kunne finde et tilstrækkeligt bæredygtigt kommercielt grundlag, herunder idet der ikke har været en tilstrækkelig brugertilslutning.

Movia noterer, at det i det sammenfattede skema i afsnit 9 angives, at der vil være implementeringsomkostninger for de offentlige trafikvirksomheder i forbindelse med videreudviklingen af rejseplan- og rejsekortsystemets datastyresystemer. Movia er enig i vurderingerne fra TiD, Danske Regioner og KL, hvori der redegøres for, at der vil være betydelige udviklingsomkostninger (et mindre trecifret millionbeløb) samt driftsomkostninger (et mindre tocifret millionbeløb pr. år) ved at samle og åbne funktionerne, og at trafikvirksomhederne ikke har de krævede midler. Movia støtter tillige TiDs opfordring til at iværksætte en analyse, som nærmere afdækker omfanget af og udgifter til realisering af lovforslagets ambitioner.

Bemærkninger til lovforslagets øvrige dele

Movia finder, at behovet for, at private virksomheder skal kunne yde tilskud til nye ruter eller ekstra afgange på eksisterende ruter, også kan være til stede for ikke-private virksomheder, som derfor bør have lignende mulighed for at tilkøbe offentlig servicetrafik.

Vedrørende liberalisering af regler for fjernbusser henviser Movia til høringssvaret fra TiD.

Movia finder det positivt, at lovforslaget lægger op til, at ejerne selv fastlægger sammensætningen af bestyrelsen, men bemærker samtidig det usædvanlige forhold, at ministeren de facto får vetoet i forhold til udpegning af bestyrelsens formand uden i øvrigt selv at være medejer af selskabet.

Andre forhold

Movia opfordrer til at præcisere en hjemmel til, at trafikselskaber kan indgå aftale med kommuner om at varetage mindre opgaver mod betaling, herunder udstedelse og optankning af Rejsekort til gavn for blandt andet digitalt svage borgere. I mange dele af Movias område kan der forventes behov for at etablere nye muligheder for at servicere kunder i den kollektive transport, f.eks. med optankning på deres rejsekort, svarende til det nogle salgssteder tilbyder kunderne efter aftale med f.eks. Movia.

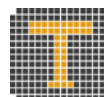
Movia støtter, at der udarbejdes fælles minimumsbuspassegerrettigheder og bemærker, at et sådant harmoniseringsarbejde mellem trafikselskaberne pågår med forventet færdiggørelse i januar 2019. Reglerne vil sikre, at kunderne i den kollektive bustransport i hele Danmark får ens minimumsstandarder og dermed får klarhed over, hvad de som minimum har ret til ved større forsinkelser eller udeblivelser. Det betyder, at alle buskunder som minimum vil have mulighed for at få kompenseret udgifter til en taxi til nærmeste stoppested på 300 kr. ved forsinkelser på over 20 minutter. Samtidig vil det være muligt for de enkelte trafikselskaber at give kunderne inden for deres område en bedre stilling, hvor dette måtte ønskes.

Movia skal endelig bemærke, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis det gennem loven fastlægges, at Rejseplanen ikke skal finansieres af indtægter fra reklamesalg. Dels undgås konkurrence med andre private rejseplanlæggere. Dels er den faktiske indtægt allerede i dag meget begrænset, fordi trafikselskaberne har besluttet, at trafikinformation – og ikke f.eks. reklamer – bør være i fokus i forbindelse med kundernes brug af rejseplanens app.

Venlig hilsen

Camilla Struckmann

Transport-, bygnings- og boligminister
Ole Birk Olesen
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K



TRAFIKSELSKABERNE

Kære Ole Birk Olesen

Brev

Vedlagt er trafikselskabernes forslag til fælles minimumsbuspassegerrettigheder, der har til formål at sikre passagerne det samme sæt af minimumsrettigheder i hele landet.

26. november 2018

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Buspassagerrettigheder nævnes i regeringens afbureaukratiseringsudspil, i udspillet Nemmere kollektiv trafik samt udkast til lov om ændring af lov om trafikselskaber, som netop har været i høring.

Trafikselskaberne betoner at behandle passagerne godt. Den generelle opmærksomhed på buspassagerrettighederne har været anledning til, at vi i trafikselskaberne har formuleret et sæt regler, som vi alle fremdeles vil leve op til. Med minimumsrettighederne sikrer vi bl.a. en landsdækkende og ensartet beskrivelse af, hvornår der er tale om forsinkelse, forbikørsel og kørsel før tid.

De enkelte trafikselskaber kan beslutte at give bedre passagerrettigheder end dem, der følger af de nye minimumsrettigheder. Det er vigtigt, da den kollektive trafik er et regionalt/lokalt anliggende, og forskellige forhold gør sig gældende for bustrafikken rundt om i landet.

Vi forventer, at de nye fælles buspassagerrettigheder vil være gældende fra 1. januar 2019, som grundlag for de rettigheder, som NT, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus, Movia og BAT tilbyder buspassagerne ved uplanlagte hændelser i trafikken. Det vil være glædeligt, hvis også fjernbusoperatørerne tilslutter sig de nye minimumsrettigheder. Derfor vil Trafikselskaberne i Danmark orientere DI og Danske Busvognmænd om dette initiativ.

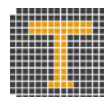
Vi ser frem til et fortsat godt samarbejde om en bedre kollektiv trafik.

Med venlig hilsen

Claus Wistoft

Formand for Trafikselskaberne i Danmark, formand for Midttrafik og 1. viceborgmester i Syddjurs Kommune (V)

Trafikselskaberne i Danmark • Gammel Køge Landevej 3 • 2500 Valby



Fælles buspassagerrettigheder

Notat

Af Nemmere kollektiv transport-udspillet fra d. 20.9.18 fremgår, at fælles grundlæggende buspassagerrettigheder bør omfatte følgende:

23. november 2018

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

- *Rejsegarantiens indhold, dvs. indholdet i rejsegarantien om ret til erstatningskørsel eller kompensation.*
- *I hvilke tilfælde passagererne kan anvende rejsegarantien, herunder hvornår en forsinkelse skal anerkendes.*
- *I hvilke tilfælde grupperejsende kan anvende rejsegaranti, herunder hvor lang tid inden gruppebilletten skal være købt, og hvornår der er tale om en gruppe.*
- *Hvordan force majeure skal fortolkes, og hvornår en aflysning er sket i god tid.*
- *Behandling af refusion af passagerens udgifter, herunder at det altid skal være muligt at anvende elektronisk ansøgningsskema.*
- *Håndtering af mindre erstatningskrav ved beskadiget bagage.*
- *Information om rettigheder til passagererne, f.eks. bør der på holdepladser, terminaler og privatbanestationer informeres om passage- rernes rettigheder.*

Ministeriet orienterede d. 1.10.2018 om, at de fælles grundlæggende buspassagerrettigheder bør udformes, så de ikke giver trafikselskaberne meromkostninger og bekræftede i forlængelse heraf, at en løsning med laveste fællesnævner med mulighed for at tilbyde mere, lever op til forventningerne. Ministeriet bemærkede endvidere, at fokus er på buspassagerrettighederne og ikke rejseregler.

Ministeriet tog positivt imod et forslag om, at trafikselskaberne kommer med et oplæg på en sådan mindste fællesnævner – der ikke medfører øgede udgifter

for trafikselskaberne, og hvor det sikres, at forslaget lever op til kommende lovkrav.

Trafikselskabernes anbefaling til fælles buspassagerrettigheder

Trafikselskabernes forslag er struktureret i følgende tre afsnit:

1. Rejsegaranti
2. Trafikinformation
3. Beskadiget bagage og cykler

AD 1: Rejsegaranti

De regionale trafikselskaber stiller alle en rejsegaranti til rådighed for kunderne i tilfælde af forsinkelser og aflysninger. Rejsegaranti har til formål at sikre, at kunden kan nå sin destination via en erstatningsrejse.

DSB og Arriva opererer med en rejsetidsgaranti,¹ hvor fokus er på økonomisk kompensation. Baggrunden for denne forskel relaterer sig bl.a. til det forhold, at der i såvel tog som S-tog kan sidde et potentielt større antal personer, hvilket afstedkommer en række praktisk begrænsninger i forhold til at levere en erstatningsrejse via fx taxi. Derfor er togselskabernes fokus økonomisk kompensation, mens de regionale trafikselskaber har fokus på at tilbyde kunden en erstatningsrejse og dermed nå frem til destinationen.

Trafikselskaberne tilbyder kunderne følgende rejsegaranti og information herom – bemærk at trafikselskaberne kan vælge at tilbyde bedre betingelser:

¹ Kilde: Fælles rejseregler, s.21-22

A: Dækning	Bemærkninger
Forsinkelse: Hvis bussen er minimum 20 min. forsinket.	Det enkelte selskab kan have yderligere situationer, der dækkes.
Forbikørsel: Hvis bussen kører forbi stoppestedet uden at standse, og der er minimum 20 min. til næste afgang.	Forbikørsel dækkes ikke, hvis årsagen er at bussen er fyldt. Selskaberne garanterer ikke en plads i bussen.
Kørsel før tid: Hvis bussen kører minimum 2 min. før tid, og der er minimum 20 min. til næste afgang.	

B: Dækningsomfang - beløb	Bemærkninger
Kunderne har som minimum krav på dækning af kørsel i taxa op til 300 kr. Kørsel skal ske fra stoppested til stoppested. Andre omkostninger dækkes ikke, herunder udgifter til mistede forbindelser, fx fly-, færge- og togbilletter, tabt arbejdsfortjeneste, afledte omkostninger til fx teaterbilletter og koncertbilletter.	Flere selskaber tilbyder højere dækning eller dækning af kørsel i egen bil.

C: Grupperejser	Bemærkninger
For selskaber, der tilbyder grupperejser, gælder følgende: - Bestilling af grupperejse skal være foretaget minimum 10 dage før rejsen - En gruppe består i denne sammenhæng af minimum 14 personer.	Bemærk at DOT ikke tilbyder gruppebillet. Gruppebilletter udstedt af DSB giver ikke pladsreservation på de regionale trafikselskabers rutenet.

D: Information om rejsegaranti	Bemærkninger
Information om rejsegaranti ved forsinkelse skal være let tilgængelig for kunderne.	Digitale kanaler er i dag den relevante platform for information om rejsegaranti.
Trafikselskaberne stiller som minimum digital information om rejsegaranti til rådighed for kunderne på egne hjemmesider og for Movias tilfælde på DOTs hjemmeside.	I udspillet anføres, at der skal forefindes information om rettigheder ved bl.a. holdepladser. Dette er ikke medtaget, da det vil give meromkostninger og kan være i konflikt med bestræbelserne om digitalisering af det offentlige information. De fleste trafikselskaber stiller information om rejsegaranti til rådighed på større busholdepladser, terminaler og knudepunkter.

E: Digital ansøgning	Bemærkninger
Kunderne kan indgive ansøgning om rejsegarantien elektronisk.	Alle selskaber tilbyder i dag digital ansøgningsmulighed, enten via formular eller e-mail.

F: Force majeure	Bemærkninger
Rejsegarantien dækker ikke i tilfælde af force majeure, hvorved forstås forhold, som trafikselskabet ikke har indflydelse på, herunder; arbejdsnødlæggelser, blokader, politiet og andre myndigheders afspærringer og anvisninger, vejrlig (dårligt vejr som betyder, at trafikken generelt ikke kan afvikles normalt).	Det enkelte selskab kan i konkrete situationer bestemme, at rejsegarantien alligevel skal gælde.

G: Begrænsninger	Bemærkninger
Rejsegarantien gælder ikke ved plan-	Planlagte ændringer annonceres på

lagte ændringer af trafikken, køreplansændringer m.v. som er varslet mindst 24 timer før.	selskabernes respektive kanaler, herunder via Rejseplanen.
Rejsegarantien dækker kun trafiksselskabets egne forsinkelser. Forsinkelser der skyldes et andet transportmiddel/transportør dækkes ikke.	

AD 2: Trafikinformation

Trafikselskaberne sikrer og stiller aktuel trafikinformation til rådighed for kunderne – fx i form af digitale køreplaner.

Trafikselskaberne leverer endvidere alle realtidsinformation til Rejseplanen samt stiller mobile tjenester til rådighed, hvilket giver mulighed for bl.a. at hente information om aktuel afgangstid fra stoppesteder. Der er således med Rejseplanen etableret en landsdækkende løsning, hvormed trafikselskaberne stiller realtidsinformation om bl.a. evt. forsinkelser til rådighed for kunderne, der derved får mulighed for at tilpasse deres rejse ved vejarbejder el.lign.

Dertil kommer, at trafikselskaberne kan vælge at levere egne digitale services til kunderne baseret på realtidsinformation.

AD 3: Beskadiget bagage og cykler

Det følgende punkt er medtaget, da håndtering af mindre erstatningskrav ved beskadiget bagage nævnes i udspillet.

Ansaret for skader som et motorkøretøj (herunder bus) forvolder, påhviler ejeren/brugeren eller føreren, jf. færdselslovens kapitel 16. Ansaret efter færdselsloven påhviler således operatøren. Eventuelle erstatningskrav for håndbagage i busser er dækket af operatørens lovpligtige ansvarsforsikring, i dennes egenskab af ejer af motorkøretøjet og arbejdsgiver for chaufførerne, jf. færdselslovens ordning. Det vil sige, at trafikselskaberne ikke bærer ansaret for disse skader.

Erstatningskrav, herunder for håndbagage, håndteres derfor i praksis af operatøren og dennes ansvarsforsikringsselskab. Ansvarsforsikringen dækker med de summer, der er fastsat i færdselslovens § 105, stk. 2.

Trafikselskaberne er altid behjælpelige med at sikre, at kunden opnår kontakt til rette operatør, med henblik på at sikre, at sagen anmeldes til forsikringsselskabet på behørig vis.

Det er trafikselskabernes opfattelse, at skader på håndbagage i praksis forekommer relativt sjældent.

Angående cykler bemærkes, at medtagning af cykler er nævnt i forslag til lov om ændring af lov om trafikselskaber under afsnit om ensretnings af buspassagerrettigheder og ministeriets overvejelser (s. 19f). Det er trafikselskabernes opfattelse, at regler om medtagning af cykler henhører under rejseregler. Såfremt buspassagerrettigheder skal omfatte cykler, vil de indebære fordyrelser af driften for selskaberne.

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 41780295
Fax 7262 6790
sam@tbst.dk
www.tbst.dk

Notat

Dato 20. november 2018

Oversigt over udmøntede projekter i 2. runde af Pulje til investeringer i kollektiv busstrafik

Ansøger	Titel	Tildelt beløb
Køge Kommune	Bussluse ved Karlemosevej/Lyngvej	150.000
Køge Kommune	+Way stoppesteder ved Køge Stadion	560.000
Esbjerg Kommune	Busfremkommelighed og elbus i Esbjerg Nord	10.000.000
Nyborg Kommune	Ny busterminal ved Nyborg Banegård	3.410.000
Movia	Etablering af U-vending for linje 5C i Københavns Lufthavn	400.000
Movia	Fremkommelighed for buslinje 375R	5.155.000
Movia	+Way på linje 500S mellem Glostrup Station og Avedøre Holme	23.420.000
Movia	Forundersøgelser om førerløs BRT i erhvervsområdet Lautrupgård	1.000.000
Silkeborg Kommune	Cykelbus i Silkeborg	486.250
Odense Kommune	Bedre busfremkommelighed i Odense	9.100.000
Roskilde Kommune	Forbedringer for linje 123 i Roskilde Kommune	1.750.000
Roskilde Kommune	Forbedringer for linje 600S i Roskilde Kommune	3.000.000
I alt		58.431.250