



Aarhus, 25. oktober 2018

**Bilagssamling til Åben dagsorden
til møde i bestyrelsen for Midttrafik
den 2. november 2018 kl. 09.30
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg**

Takstforslag 2019

Perioderkort

Zoner	Takst 18	Takst 19	Stigning
1-2	375,00	380,00	1,33%
3	500,00	510,00	2,00%
4	650,00	660,00	1,54%
5	800,00	822,00	2,75%
6	950,00	972,00	2,32%
7	1.075,00	1.098,00	2,14%
8	1.200,00	1.230,00	2,50%
9	1.325,00	1.350,00	1,89%
10	1.450,00	1.480,00	2,07%
11	1.575,00	1.610,00	2,22%
12	1.800,00	1.860,00	3,33%
13	2.025,00	2.040,00	0,74%
14	2.250,00	2.250,00	0,00%
15	2.450,00	2.460,00	0,41%
16	2.600,00	2.610,00	0,38%
17	2.700,00	2.700,00	0,00%
18	2.800,00	2.820,00	0,71%
19	2.900,00	2.910,00	0,34%
20	3.000,00	3.000,00	0,00%
21	3.100,00	3.120,00	0,65%
22	3.200,00	3.210,00	0,31%
23	3.300,00	3.300,00	0,00%

Kundetyperabat

Rabat	Børn	Pensionister
Perioderkort	50%	25%
Rejsekort/klippe kort	50%	25%
Kontantbillet	50%	0%

Rabatter til børn og pensionister er fastlagt via Takst Vest, og er uændret i forhold til nuværende takster

Rabatter på Rejsekort

Rabattrin	Rejser/md.	Rabat
0	0-3	0%
1	4-15	10%
2	16-33	25%
3	34+	40%
Off-peak rabat		20%

Rabatsatser på Rejsekort er fastlagt via Takst Vest, og er uændret i forhold til nuværende takster.

Off-peak rabat ydes ved rejser på hverdage mellem 11-13 samt efter 18 - samt lørdag, søn- og helligdage.

Rejsekort/klippe kort

Zoner	Takst 18	Takst 19	Stigning
1-2	17,00	17,00	0,00%
3	27,00	27,00	0,00%
4	33,00	33,00	0,00%
5	40,00	40,00	0,00%
6	47,00	47,00	0,00%
7	54,00	54,00	0,00%
8	59,00	59,00	0,00%
9	65,00	65,00	0,00%
10	71,00	71,00	0,00%
11	77,00	77,00	0,00%
12	87,00	87,00	0,00%
13	96,00	96,00	0,00%
14	106,00	106,00	0,00%
15	118,00	118,00	0,00%
16	124,00	124,00	0,00%
17	130,00	130,00	0,00%
18	135,00	135,00	0,00%
19	140,00	140,00	0,00%
20	144,00	144,00	0,00%
21	153,00	153,00	0,00%
22	157,00	157,00	0,00%
23	161,00	161,00	0,00%

Kontanttakster

Zoner	Takst 18	Takst 19	Stigning
1-2	20,00	22,00	10,00%
3	30,00	32,00	6,67%
4	40,00	42,00	5,00%
5	50,00	52,00	4,00%
6	60,00	62,00	3,33%
7	70,00	72,00	2,86%
8	80,00	82,00	2,50%
9	90,00	92,00	2,22%
10	100,00	102,00	2,00%
11	110,00	112,00	1,82%
12	120,00	122,00	1,67%
13	130,00	132,00	1,54%
14	140,00	142,00	1,43%
15	150,00	152,00	1,33%
16	160,00	162,00	1,25%
17	170,00	172,00	1,18%
18	180,00	182,00	1,11%
19	190,00	192,00	1,05%
20	200,00	202,00	1,00%
21	210,00	212,00	0,95%
22	220,00	222,00	0,91%
23	230,00	232,00	0,87%
Tilkøb - 1 zone	10,00	12,00	20,00%

Direktionen

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
13. september 2018		Martin B. Tams	mbt@midttrafik.dk	8740 8318

Undersøgelse ifm. mulig takststigning

Direktionen har ønsket, at det blev undersøgt om:

1. Billetautomaterne i Aarhus bybusser forventes at kunne håndtere en takstændring
2. Chauffører i regionalbusser vil opleve store udfordringer i.f.m. en taskstigning
3. Hvilke erfaringer har man fra operatører i andre trafikselskaber

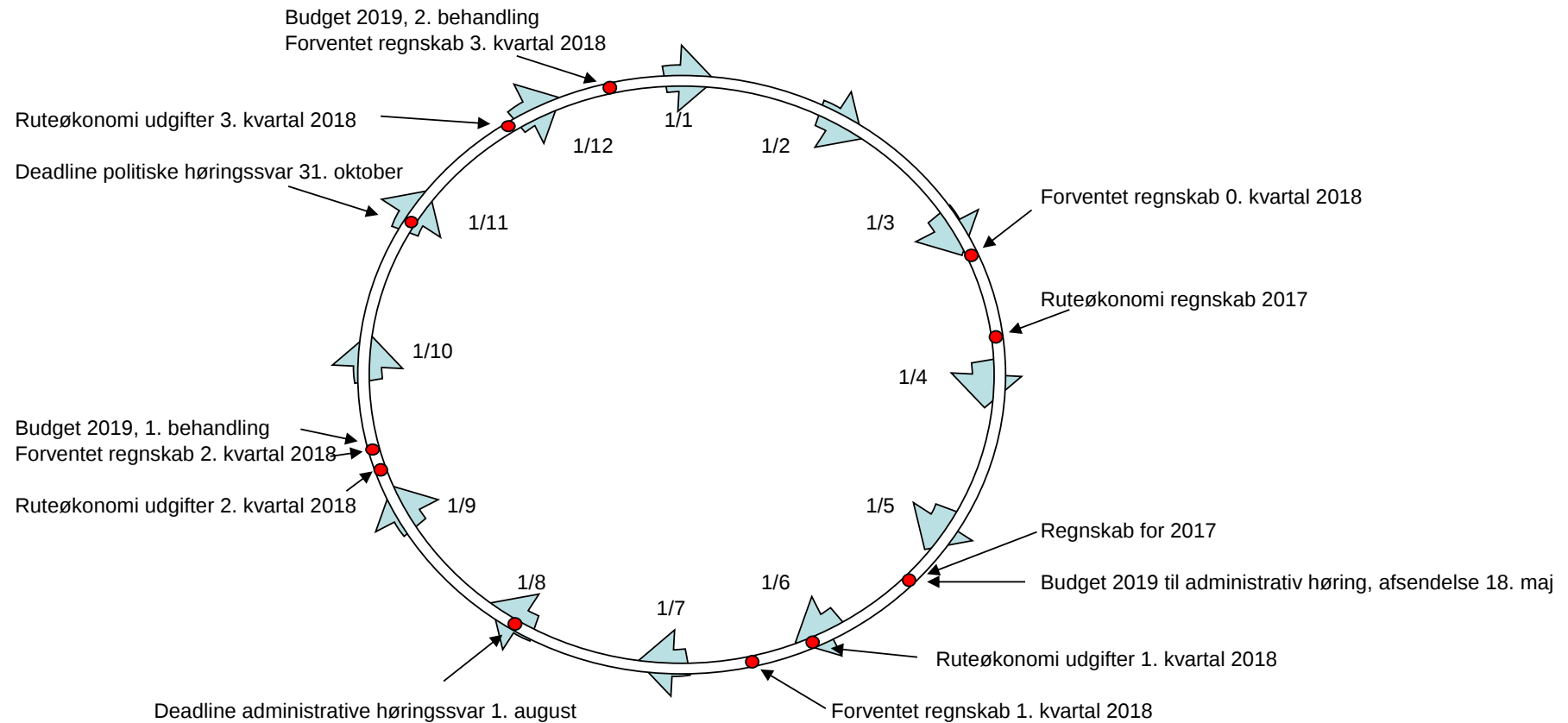
I dag koster en kontaktbillet et rundt beløb dvs. 20, 30, 40 kr. osv. Ved at ændre taksterne til eks. 22, 32, 42 kr. osv. kunne der opstå nye problematikker såsom ekstra brug af tid ved billettering ved chaufføren, udfordring for billetautomater i Aarhus bybusser ved øget antal returmønter ved hvert billetkøb. Administrationen har undersøgt disse forhold.

1. Biletautomaterne i Aarhus bybusser har været udsat for test og stresstest ved køb af 450 billetter indenfor få dage med varierende størrelse af betaling og varierende billettype(pris). Testene er forløbet uden problemer og uden fejl. Automaterne er bygget til at håndtere beløb af ulige karakter og den serviceansvarlige ser ingen umiddelbare udfordringer ved at priserne bliver justeret. På sigt kan der skulle skiftes reservedele ofte på billetmaskinerne da øget returmønt giver mere slid på mekaniske dele. Automaterne har ved driftsstart fuld beholdning af returmønter samt et reservelager. Det forventes derfor ikke, at en kunde ikke vil kunne få returmønt selv om man ændrer på prissætningen.
Inden en evt. justering af taksterne vil Midttrafik sørge for ekstraordinær rengøring og service af billetmaskinerne således de er fuldstændig funktionsdygtige.
2. Administrationen har bedt om udtalelse fra Arriva Østjylland vedr. hvilke udfordringer de tænker der ville kunne være i.f.m. en takststigning. Arriva har peget på, at man ved større arrangementer, måske, vil kunne opleve en forlænget betjeningstid i kontantsalg hos chaufføren. Chaufføren vil efter en takststigning skulle have større mængder returmønt med sig. Herudover har Arriva ikke peget på negativer ved en takststigning.
3. Arriva står for kollektiv i øvrige trafikselskaber såsom NT. I NT kører man allerede i dag med "ulige" takster. Derfor har Arriva spurgt deres afdeling i NT om hvilke udfordringer den ulige takst har givet. Svaret fra Arriva NT var, at efter en kort indkøringsproces har der ikke været nogen udfordringer ved en ulige takst. Ved større arrangementer minder Arriva NT heller ikke at der har været peget på udfordringer. Arriva NT oplyser, at efter indkøringsproces koster det ikke ekstra tid ved billettering.

På baggrund af ovenstående finder administrationen, at en takststigning ikke burde give større udfordringer for chauffører og billetautomater. Det anbefales, at en stigning kommunikeres ud til kunder og chauffører i god tid inden ikrafttrædelse.

ÅRETS HJUL 2018

Tidsplanen for udarbejdelse af budget/forventet regnskab, der indgår som en del af årets hjul 2018.



Bilag 1

Ad Fakta ark 8 – om kommercielle produkter (Takst Vest):

"Særlige periodekort gældende kun til bus, kan udbydes som kommercielt produkt, såfremt det er afgrænset til den konkrete kundetype pensionist (67+ eller tilsvarende) eller til unge mellem 15 og 26 år. Desuden skal det udstedes til et begrænset geografisk område forstået som et konkret afgrænset bybus-net eller højst én kommune".

"I tilfælde hvor trafikvirksomhederne er i tvivl om, hvorvidt et produkt er et standardprodukt eller et kommercielt produkt, bør trafikvirksomhederne høre Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen".

Bilag 2

Kilde: Danmarks Statistik (DST.dk)

Folke -og førtidspensionister pr. januar 2018						
Myndighed	Indbyggere	Antal		Total	Aktive pensionistkort 2018	% -andel af total
		Folkepensionister	Førtidspensionister			
Favrskov	48.271	8.691	1.428	10.119	506	5%
Hedensted	46.616	9.080	1.377	10.457	523	5%
Horsens	89.598	15.739	3.565	19.304	1.320	7%
Norddjurs	38.197	8.850	1.753	10.603	530	5%
Odder	22.626	4.981	783	5.764	288	5%
Randers	98.265	19.322	4.310	23.632	5.910	25%
Silkeborg	92.024	17.375	2.880	20.255	1.013	5%
Skanderborg	61.158	10.536	1.692	12.228	611	5%
Syddjurs	42.468	10.109	1.571	11.680	584	5%
Aarhus	340.421	47.681	13.490	61.171	1.730	3%
Herning	88.733	16.446	3.823	20.269	1.013	5%
Holstebro	58.418	11.397	2.022	13.419	717	5%
Ikast-Brande	41.191	8.025	1.673	9.698	485	5%
Lemvig	20.133	4.905	848	5.753	288	5%
Ringkøbing-Skjern	57.005	12.184	2.393	14.577	729	5%
Skive	46.599	10.453	2.237	12.690	635	5%
Struer	21.270	5.152	899	6.051	59	1%
Viborg	96.883	18.450	4.096	22.546	1.127	5%

- Gult markeret: Reelt antal aktive pensionistkort i de fem kommuner, som har indført kortet
- Øvrig "%-andel af total" er baseret på, at 5 % benytter sig af tilbuddet

Bilag 1

Fakta

Befolkning

- Antal borgere i Region Midtjylland Q2 2018 +15 år: **Ca. 1.090.168**
- Mænd/kvinder i Region Midtjylland: **Ca. 50/50 %**
- Andel borgere over 70 år i Region Midtjylland: **Ca. 173.156 (ca. 16 %)**

Kommunernes procentandel borgere over 70 år ligger på mellem 15-21 %.

- Kommuner med højeste andel borgere over 70 år: **Syddjurs, Lemvig og Struer**
- Procentandel borgere over 70 år i Aarhus Kommune: **12 %**

Digitale borgere

NemID

- Antal borgere med NemID i Danmark i 2018: **Ca. 4.612.537**
- Antal borgere med NemID i Region Midtjylland: **Ca. 1.037.074**
- Andel borgere uden NemID i Region Midtjylland: **Ca. 5 %**

Digital Post (DP)/E-boks

- Antal borgere tilmeldt DP i Region Midtjylland: **Ca. 989.103 (ca. 91 %)**
- Antal borgere ej tilmeldt DP i Region Midtjylland: **Ca. 99.567 (ca. 9 %)**
- Aldersfordeling på andel borgere ej tilmeldt DP i hele Danmark (tabel 7):
 - 15-24 år: **2 %**
 - 35-44 år: **2 %**
 - 55-64 år: **7 %**
 - 75-84 år: **41 %**
 - 85-94 år: **71 %**

Procentandel borgere i kommunerne, som ikke er tilmeldt DP, ligger på mellem 7-12 %.

- Kommuner med højeste andel borgere ej tilmeldt DP: **Norrdjurs, Lemvig og Skive (12 %)**
- Procentandel borgere ej tilmeldt DP i Aarhus Kommune: **7 %**



Wilke

København
Overgaden Neden Vandet 9C
1414 København K

Odense
Jens Benzens Gade 54B
5000 Odense C

CVR: 21830445

+45 70 10 20 80
wilke@wilke.dk
www.wilke.dk

Notat: Kundetilfredshed Midttrafik

1.0 Baggrund

Midttrafik arbejder i sine buskontrakter med flere incitamenter overfor busselskaberne. Buskontrakterne giver dog ikke tilstrækkeligt incitament for busselskaberne til at arbejde målrettet, for at forbedre kundernes rejseoplevelse.

I strategiplanen frem mod 2020 er der vedtaget, at incitamenter for glattere kunder skal være et særligt fokusområde for Midttrafik.

Gennem simple og transparente målinger skal det afgøres, hvilke busselskaber, der leverer en så god service, at det retfærdiggør en bonus, samt bonussens størrelse for det enkelte busselskab.

Modellen skal indarbejdes i kommende udbud af A-kontrakter på 15.000 køreplantimer eller derover.

1.1 Hovedprincipper og anvendelse

Wilke har i august og september/oktober 2018 gennemført undersøgelser, for at måle kundernes tilfredshed med en række forhold i forbindelse med deres rejse og dermed skabe et udgangspunkt for bonusmodellen – det nuværende tilfredshedsniveau. Fremadrettet tjener målingen som sammenligningsgrundlag for fremtidige målinger og opgørelse af bonus til busselskaberne.

Det er et mål for Midttrafik til stadighed at levere et godt produkt, der lever op til kundernes kvalitetskrav. Wilkes forslag til en bonusmodel for busselskaberne under Midttrafik bygger derfor på kundernes oplevelse af kvaliteten på en række parametre som busselskaberne har mulighed for at påvirke.

Regnemodellen, der ligger til grund for bonusudbetalingerne, er baseret på viden omkring, hvilke parametre som betyder mest ift. tilfredsheden med bus- og togrejser.

Wilke har i analysen udvalgt de 7 parametre med den største betydning for tilfredsheden, som fremadrettet anvendes til kvalitetsmålingerne.



1.2 Wilkes baseline undersøgelse

I august 2018 har Wilke gennemført 838 repræsentative interviews og i september/oktober har Wilke gennemført 863 interviews blandt kunderne hos busselskaberne under Midttrafik.

Interviewene er planlagt så de dækker et repræsentativt udsnit af linier.

Interviews er foretaget som personlige interviews med tablet. Varigheden er ca. 5 minutter og der blev maksimalt interviewet 1 person pr. rejsegruppe.

Deltagere er udvalgt simpelt tilfældigt i bussen (spredning på forrest, midt og bagerst i bussen).

Skemaet omfatter 24 tilfredshedsspørgsmål der er stillet på en skala fra 1 til 5 (meget utilfreds til meget tilfreds), 1 til 7 og 0 til 10, samt en række baggrundsspørgsmål. De 24 spørgsmål er indikatorer som enten kan påvirkes af den enkelte operatør eller er fastsat af Midttrafik. I nedenstående tabel er vist en oversigt over de 24 spørgsmål.

Indikatorer markeret med rødt i tabellen ligger uden for det enkelte busselskabs kontrol og er ikke medtaget i modellen.

Spørgsmål vedrørende den overordnede tilfredshed med busrejsen (markeret med grønt i tabellen) er den primære afhængige variabel hvor vigtigheden af de øvrige spørgsmål er fundet vha. korrelationsanalyse.

Parametre markeret med hvid er busselskabernes ansvar alene eller et fælles ansvar, hvor busselskaberne har mulighed for at forbedre sig og give kunderne en bedre rejseoplevelse.

Q6 og Q13 har meget begrænset effekt på den overordnede tilfredshed og medtages derfor ikke i modellen. Q8, Q16 og Q17 er i grænseområdet ift. ansvar og medtages ikke i modellen. Spørgsmål vedrørende hhv. udvendig og indvendig rengøring og vedligeholdelse er efterfølgende slået sammen i 2 spørgsmål, der dækker både rengøring og vedligehold.

Ser man på kundernes svarafgivelse er der stor samvariation for både indvendige og udvendige forhold. 91 % af de som er meget tilfredse eller tilfredse med den indvendige rengøring er også meget tilfreds eller tilfreds med den indvendige vedligeholdelse. Det samme gælder for de udvendige forhold, hvor samvariationen er 92 %. Hvorfor det giver mening at sammenlægge disse målpunkter til 1 spørgsmål for hhv. indvendig og udvendig rengøring/vedligehold.

Værdierne i kolonnen 'Vægt' angiver hvor meget svarene fra det enkelte spørgsmål betyder i forhold til kundens samlede tilfredshed. Værdierne i kolonnen 'Indeks' angiver midelværdien for det enkelte skala spørgsmål omregnet til 0-100.



	Spørgsmål Hvor tilfreds er du med ...	Index 5 punkt	Vægt 5 punkt	Vægt 7 punkt	Vægt 11 punkt
Q1	den bus, du sidder i lige nu?	83	17 %	16 %	16 %
Q2	den indvendige rengøring i bussen?	79	15 %	14 %	14 %
Q3	den indvendige vedligeholdelse i bussen?	79			
Q4	den udvendige rengøring af bussen?	78	11 %	11 %	12 %
Q5	den udvendige vedligeholdelse af bussen?	79			
Q6	indeklimaet i bussen?	66			
Q7	støj i bussen?	68	12 %	13 %	10 %
Q8	bussens interiør?	76			
Q9	indretningen af denne bus?	75			
Q10	pladsen i denne bus?	76			
Q11	komforten i denne bus?	77	15 %	14 %	13 %
Q12	specielle muligheder i denne bus?	61			
Q13	opbevaringsmuligheder for bagage i denne bus?	66			
Q14	chaufførens kørsel på denne tur?	80	16 %	17 %	18 %
Q15	chaufførens fremtræden overfor kunderne i denne bus?	82	14 %	15 %	17 %
Q16	chaufførens uniform i denne bus?	82			
Q17	chaufførens overholdelse af stop på denne rejse?	81			
Q18	rejsetiden i denne bus?	69			
Q19	informationer om forsinkelser og aflysninger?	57			
Q20	overordnet med den busrejse, du foretager lige nu?	81			
Q21	antallet af afgang på denne buslinje?	56			
Q22	muligheden for at købe billetter?	78			
Q23	forholdene ved stoppestederne på denne buslinje?	69			
Q24	antal stop på denne buslinje?	78			

1.3 Resultater

Undersøgelsen giver en vægtet tilfredshedsscore på 78 (ud af 100 mulige) på 5 punkt skalaen. Tilfredshedsscoren blev 83 på 7 punkts og 83 på 11 punkts skalaen.

Et gennemsnit af de tre scorer vil fremadrettet være udgangspunkt for det enkelte busselskabs tilfredshedsscore.

Ser man på de busselskaber der indgår i baselinemålingen er afstanden fra laveste til højeste målte index 8 point, men der er for få antal interview på de enkelte operatører til at tolke om der er tale om en reel forskel eller blot stikprøveusikkerhed.

Ser man på pendler og fritidsrejsende har de samme tilfredshedsindex.

Der er ret begrænset variation i tilfredshedsindexet på tværs af by- og regionalbusser. Bybusser har en score på 77, mens regionalbusser har 80 i baseline målingen.



Ovenstående bevirker at det er vores anbefaling at Midttrafik kun implementerer ét tilfredshedsindex som udgangspunkt for bonusudbetaling og ikke laver forskellige for by/land eller pr. operatør.

2. Brug af modellen i praksis

2.1 Gennemførelse af målinger

Busselskabernes kvalitet skal fremadrettet måles på i alt 7 målepunkter (parametre). Alle måles ved personlige interviews af kunderne i busserne.

Det samlede antal interview der skal gennemføres når modellen er fuldt implementeret i nuværende udbud anbefaler Wilke gennemføres med nedenstående stikprøver:

Antal køretimer	Andel	Udbud	Interviews	Frekvens
15.000-34.999	12 %	9	400	Månedlig
35.000-49.999	12 %	6	400	Månedlig
50.000-100.000	23 %	7	600	Ugentlig
100.000+	27 %	2	600	Ugentlig
Samlet	74 %	24	11.400	

Stikprøve (interview) graderet efter køreplantimer i 2 niveauer

Målinger fordeles repræsentativt på relevante karakteristika (driftsdøgn og ruter) indenfor kontraktenhed fordelt på køreplanstimer.

Vi anbefaler:

- At tildeling af bonus opgøres og tildeles baseret på kontraktenhed og ikke performance på linje eller spørgsmålsniveau.
- At busselskaber opnår én gang årligt baseret på samlede data.
- At der implementeres en fast måleperiode – 12 måneder med opstart primo eller medio året.
- At Midttrafik har mulighed men ikke pligt til at nulstille enkelte målinger eksempelvis ved trafikforsøg, force majeure situationer og kværlanter.

Kvalitetsresultatet, der er afgørende for opnåelse af bonus, skal kommunikeres til busselskaberne forud for de første målinger. På denne måde får de mulighed for proaktivt at forbedre oplevelsen og dermed tilfredsheden.

Der skal sikres repræsentativitet ved at anvende kvoter i indsamlingen af data, som tager højde for:

- Fordeling hverdag/weekend
- Naturlig spredning på tidsbånd
- Maksimalt 10 interviews pr. tur (så enkeltafgange ikke får for stor betydning i det samlede billede)
- Fordeling af interviews over hele kalenderåret (så forskelle ikke skyldes sæsonudsving)
- Der foretages kun målinger på A-buskontrakter – min. 15.000 timer

Derudover skal følgende krav opfyldes for at sikre tilstrækkelig kvalitet og validitet i data:

- Interviews skal foretages som personlige interviews med tablet



- Varigheden pr. interview skal være ca. 5 minutter
- Der må maksimalt interviewes 1 person pr. rejsegruppe
- Der skal anvendes tilfældighedsprincippet i bussen (spredning på forrest, midt og bagerst i bussen)
- Der skal være entydig kobling med materiel, tur og busnummer (Scanning eller indtastning + GPS validering)
- Skalaen skal være en 7-punktskala (Fra Meget utilfreds til Meget tilfreds) + en mulighed for at svare ved ikke (hvis et punkt ikke har været aktuelt for den pågældende kunde)

2.2 Måleresultaternes anvendelse

Kvalitetsmålingerne skal anvendes som grundlag for en periodevis opgørelse af den leverede kvalitet og danne grundlag for udbetalingen af kvalitetsbonus.

Det anbefales at resultaterne løbende gøres elektronisk tilgængelige for busselskaberne – via internettet - til brug for deres eget kvalitetsarbejde.

Ved at arbejde mere datadrevet, vil det enkelte busselskab i højere grad kunne justere løbende og optimere rejseoplevelsen for deres kunder.

Der fastsættes et krav om en tilfredshedsscore, som minimum skal være bedre end gennemsnit af de tre benchmark (80) minus 3 indexpoint for at udløse en bonus for busselskaberne.

3. Forklaring af modellen

3.1 Modellen

I nedenstående tabeller ses indikatorerne, disses vægte og tilfredshedsindex.

5 punkts skala

Rangering	Spørgsmål Hvor tilfreds er du med ...	Tilfredsheds- index 5 punkt	Vægt
1	den bus, du sidder i lige nu?	83	17%
2	chaufførens kørsel på denne tur?	80	16%
3	komforten i denne bus?	77	15%
4	den indvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?	79	15%
5	chaufførens fremtræden overfor kunderne i denne bus?	82	14%
6	støj i bussen?	68	12%
7	den udvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?	79	11%
Samlet	Kundetilfredshedsindex	78	100%

7 punkts skala

Rangering	Spørgsmål Hvor tilfreds er du med ...	Tilfredsheds- index 7 punkt	Vægt
1	den bus, du sidder i lige nu?	88	17%



2	chaufførens kørsel på denne tur?	85	16%
3	komforten i denne bus?	89	15%
4	den indvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?	80	14%
5	chaufførens fremtræden overfor kunderne i denne bus?	78	14%
6	støj i bussen?	69	13%
7	den udvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?	86	11%
Samlet	Kundetilfredshedsindex	83	100%

11 punkts skala

Rangering	Spørgsmål Hvor tilfreds er du med ...	Tilfredsheds- index 11 punkt	Vægt
1	den bus, du sidder i lige nu?	86	18%
2	chaufførens kørsel på denne tur?	88	17%
3	komforten i denne bus?	84	16%
4	den indvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?	80	14%
5	chaufførens fremtræden overfor kunderne i denne bus?	80	13%
6	støj i bussen?	85	12%
7	den udvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?	73	10%
Samlet	Kundetilfredshedsindex	83	100%

Tilfredshedsindeks er beregnet ud fra hver enkelt indikator gennemsnitsscore på en 5-punkts, 7-punkts og 11-punkts tilfredsskala (fra Meget utilfreds til Meget tilfreds). Ved at gange tilfredsindekset for hver indikator med de individuelle vægte fås en vægtet score for hver indikator. Disse vægtede scorer summeres til en samlet tilfredshedsscore. Alle spørgsmål starter med formuleringen: "Hvor tilfreds er du med ...".

Da vægtningen er meget lidt afvigende for de tre forskellige skalamålinger, vurderes det at vægtingen udgår, så alle spørgsmål tilegnes en lige stor vægtning for den samlede tilfredshedsscorer.



3.2 Tilfredshed

Kunderne angiver tilfredsheden på en skala med syv muligheder, der efterfølgende "oversættes" til kvalitetssystemets indeksscorer for at finde frem til tilfredshedsscoren som sammenlignes med benchmark. Dette benchmark er valgt til at være 80 (som et gennemsnit imellem baseline for de forskellige anvendte skalaer i de 3 undersøgelser, som ligger til grund for modellen).

Nedenfor er vist et eksempel på, hvordan beregningen foretages. Vi forestiller os at der er indsamlet data på de 7 udvalgte spørgsmål, hvor alle spørgsmål vægtes lige højt:

Spørgsmål	Gennemsnit på en 7-punktskala	Tilfredshedsindeks
den bus, du sidder i lige nu?	6,1	85
chaufførens kørsel på denne tur?	5,8	80
komforten i denne bus?	7,0	100
den indvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?	5,2	70
chaufførens fremtræden overfor kunderne i denne bus?	6,1	85
støj i bussen?	5,4	73
den udvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?	5,6	77
Total tilfredshedsscore		81

Tilfredsheden med chaufførens kørsel på turen har et gennemsnit på 5,8 ud af 7 (7-punktskala). Et gennemsnit på 5,8 giver et tilfredsindeks på 80. Der laves et gennemsnit af alle tilfredshedsindeks, som giver tilfredsscoren 81, som sammenlignes med benchmark på 80:

Resultatet betyder at den pågældende operatør vil være berettiget til bonus, fordi denne har en tilfredshedsscore på 81 og dermed performer bedre end benchmark.

Måden hvorpå et gennemsnit omregnes til indeksscore ses i nedenstående:

$Gns \cdot (100 / (7 - 1)) - (100 / (7 - 1)) = \text{indeksscore}$.

3.3 Vigtighed

Vigtigheden af hver enkel indikator kunne repræsenteres i vægten som er fremkommet ved at undersøge, hvilke indikatorer som betyder mest for tilfredsheden på en busrejse. Da der ikke var stor varians i vigtighed imellem indikatorerne, er det besluttet at droppe vægten og i stedet gøre modellen nemmere at forstå og bruge. Der er udvalgt de 7 vigtigste indikatorer til bonusmodellen og fremtidige undersøgelser.



4. Beregning af kvalitetsbonus

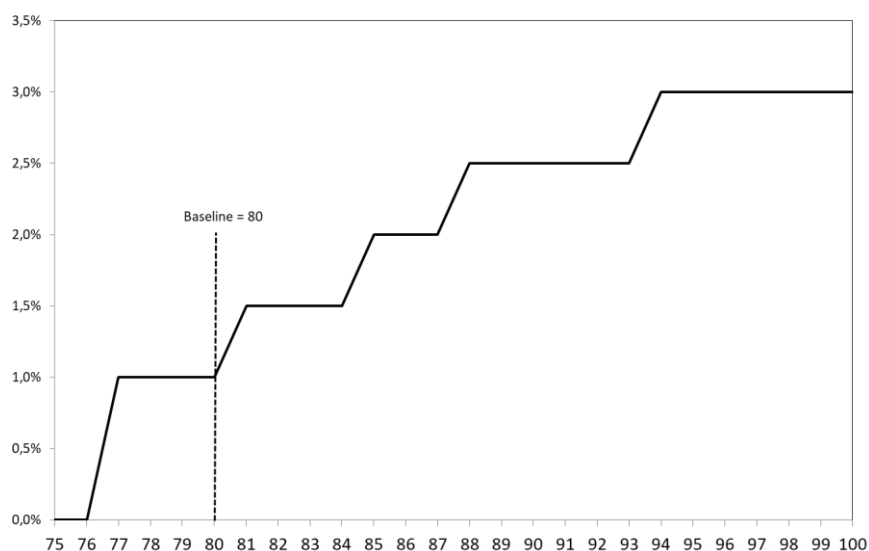
4.1 Beregning af kvalitetsbonus for busselskaber

Kvalitetsbonus beregnes individuelt for det enkelte busselskab jf. den kontrakt, der er indgået med busselskabet. Forudsætningen for at få udbetalt kvalitetsbonus er, at den aftalte tilfredshedsscore er opnået i udbetalingsperioden. Sker dette, udbetales en bonus svarende til det niveau tilfredshedsscoren foreskriver.

Bonus procenten er variabel og afhænger af tilfredshedsscoren.
Vi anbefaler at bonus tildeles efter nedenstående tabel

Kundetilfredsheds index Bonusprocent

Under 77	0 %
77-80	1,0 %
81-84	1,5 %
85-87	2,0 %
88-93	2,5 %
94+	3,0 %



Ovenstående figur og tabel illustrerer, at Midttrafiks totale bonuspulje maksimalt kan udgøre 3 % af kontraktsummen ved opnåelse af index 94 eller derover.

Principperne der ligger til grund for vores anbefaling til model er:

Det nuværende niveau giver bonus. Kundernes tilfredshed varierer efter en række forhold, herunder sæson – når det er hhv. koldt og varmt vejr er det sværere at styre klimaet i busserne og tilfredsheden er lavere. For at imødegå den bias der kunne være i at målingen blandt andet er gennemført i anden halvdel af august, anbefaler vi at bonustildeling starter ved 77, altså 3 indexpoint under gennemsnittet af de målte baseline for hver af de tre skalamålinger.

Lettere i starten, men progressivt sværere. Det kræver indledningsvist færre indexpoint at opnå et højere bonustrin. I takt med at tilfredsheden stiger, bliver det sværere.



Realistisk og fair. Busselskaberne skal have en realistisk chance for at opnå bonus. Wilke har arbejdet med kundetilfredshed og incitamentsmodeller i kollektiv trafik igennem de seneste 20 år og det er vores erfaring at tilfredshedsindex på 90 og derover er endog særdeles svære at opnå.

Bonus beregnes efter følgende formel: (Kontraktsum * beregnet bonusrate), hvor den beregnede bonusrate fremkommer som resultat af tilfredshedsscoren.

Eksempel:

Kontraktsummen for en operatør på 10 mio. kr. Den opnåede tilfredshedsscore er 81, hvilket giver en bonusrate på 1,5 %. Beregningen af bonus for målepunktet vil være som følger:

$$10.000.000 \text{ kr.} \times 0,015 = 150.000 \text{ kr.}$$

Nærværende notat er udarbejdet af:

Wilke A/S
Adm. dir Jakob Fiellau
40 97 10 55
jfn@wilke.dk

Kasse- og Regnskabsregulativ for Midttrafik

CVR 29943176

Godkendt på bestyrelsesmøde den 2. november 2018

INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord	2
1 Indledning	3
2 Opgaver og ansvar	5
3 Budget	7
4 Regler for indkøb, disponering og bilagsbehandling	9
5 Regnskabsgrundlag og effektivering af betalinger	13
6 Likviditetsstyring og finansfunktioner	15
7 Regnskabsaflæggelse m.m.	16
8 Øvrige bestemmelser	18
9 Bilagsfortegnelse	19

Forord

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

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

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

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

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

Midttrafik laver ikke kun det lovpligtige årsregnskab, der skal også laves en informativ og overskuelig regnskabsopgørelse for hver af kommunerne samt regionen. En sådan opgørelse laves ved kvartalernes afslutning samt i forbindelse med årsregnskabet.

Digitalisering skal udnyttes til at fremme systematik og effektivitet i arbejdsgange og forretningsprocesser på økonomiområdet, og det kræver klare rammer og velbeskrevne procedurer for den daglige økonomiske forvaltning.

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

Jens Erik Sørensen
Direktør

Claus Wistoft
Bestyrelsesformand

1 Indledning

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

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

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

Bestyrelsen fastsætter, med godkendelse af Kasse og- og regnskabsregulativet, de overordnede regler for regnskabsvæsen, økonomistyring og administrative forretningsgange og interne kontroller.

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

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

1.1 Forhold til lovgivning

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

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

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

1.2 Formål

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

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

1.3 Bilagsmateriale til regulativet

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

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

Økonomifunktionen fastsætter minimumskraverne i disse retningslinjer, forretningsgange og kontroller i samarbejde med direktionen.

1.4 Gyldighed og ændringer

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

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

2 Opgaver og ansvar

2.1 Repræsentantskab

Midttrafiks repræsentantskab skal godkende bestyrelsens beslutning om byrdefordelingsprincipper, mens bestyrelsens godkendelse af årets budget samt årsregnskabet tages til efterretning.

2.2 Bestyrelse

Bestyrelsen for Midttrafik har det overordnede ansvar for selskabets administration, herunder for varetagelse af en økonomisk forsvarlig drift og forhold i øvrigt, der vedrører Midttrafiks regnskabsvæsen samt løn- og personaleforhold.

2.3 Daglig ledelse

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

Direktionen har ansvaret for udmøntningen af bestyrelsens beslutninger, og Direktionssekretariatet fører kontrollen hermed.

Direktør og vicedirektør

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

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

Se endvidere bilag 1 for organisationsdiagram og ledelsesfortegnelse over Midttrafik.

Gruppeleder

Gruppelederne har det overordnede ansvar inden for deres respektive områder for:

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

2.4 Økonomifunktionen

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

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

Økonomifunktionen har ansvar for samarbejdet med Midttrafiks valgte revisionsfirma.

2.5 Revisionen

Administrationen antager en sagkyndig revision der skal godkendes af bestyrelsen.

Revisionen skal udføres i overensstemmelse med de krav der følger af lov om kommuners styrelse, revisorlovgivningen, danske og internationale revisionsstandarder samt standarder for offentlig revision.

Bestyrelsen fastsætter derudover nærmere præciseringer og krav i Revisionsregulativet.

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

2.6 It-systemer og digitalisering

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

For anvendelse af It-systemer med relation til kasse- og regnskabsvæsenet gælder efterfølgende bestemmelser:

- ✓ Bestyrelsen skal godkende administrationens beslutning om valg af økonomisystem
- ✓ Bestyrelsen skal godkende administrationens beslutninger vedrørende eventuel anvendelse af hostingpartner
- ✓ Gruppeleder for økonomi har ansvaret for at tilrettelægge forretningsgange som sikrer uddatamaterialets korrekte sammenhæng til inddata, ind- og udbetaling samt tilhørende bogføringer.

Forholdene er detaljeret beskrevet i it-sikkerhedspolitikken.

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

Midttrafik sikrer, at interne processer er i overensstemmelse med persondataforordningen, og kasse- og regnskabsregulativet skal med sine retningslinjer underbygge håndteringen af og adgangen til enhver form for personoplysninger. Midttrafiks Informationssikkerhedshåndbog angiver gældende retningslinjer for håndtering af regler i persondataforordningen.

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

3 Budget

3.1 Gældende regler

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

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

3.2 Budget – indhold, tidsplan og proces

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

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

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

3.2 Bevillingsmyndighed

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

3.3 Tillægsbevillinger

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

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

3.4 Budgettets funktion

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

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

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

3.5 Budgetansvar

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

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

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

3.6 Budgetopfølgning

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

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

Budgetopfølgningen skal som minimum indeholde oversigt med oplysning om det vedtagne budget, forbrug til og med den aktuelle periode, samt oplysning om årets forventede samlede forbrug. Gruppeleder for økonomi har ansvaret for, at budgetopfølgningen ledsages af relevante og nødvendige forklaringer.

Bilag 3 har en nærmere beskrivelse af budgetopfølgningen.

3.7 Offentliggørelse

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

4 Regler for indkøb, disponering og bilagsbehandling

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

Bilag 4 har en mere detaljeret beskrivelse af bilagsbehandlingen

4.1 Begrebsafklaring

Tegningsregler og delegering

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

Delegering af tegningsretten fremgår af bilag 2

Indkøb af varer og tjenesteydelser

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

Midttrafiks indkøbspolitik godkendes af bestyrelsen.

Der henvises til den gældende indkøbspolitik.

Disponering

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

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

Varemodtagelse

Størsteparten af Midttrafiks udgifter er kontraktbaserede og kræver derfor ikke en registreret varemodtagelse i økonomisystemet.

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

Den der kvitterer for varemodtagelsen, indestår for:

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

Kontering

Ved konteringen påføres finanskontonummer til efterfølgende bogføring, og informativ posteringstekst tilføjes. Den der varetager konteringen skal sikre, at formålet med udgiften

hhv., indtægten svarer til formålet med den valgte konto, under hensyntagen til kontoplanens grupperingsstruktur.

Attestation

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

Den der attesterer et bilag, står inde for:

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

Godkendelse af store udbetalinger

Såfremt en betaling til en leverandør overstiger en administrativt fastsat beløbsgrænse, kræves der godkendelse inden udbetaling. Denne godkendelse skal ske ved en budgetansvarlig leder, og godkender skal være særligt opmærksom på om der udbetales til et kendt kreditorforhold, samt at beløbet ikke synes atypisk stort.

Ledelsestilsyn

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

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

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

Økonomaafdelingen skal via centralt opfølgende tilsyn sikre, at alle konti udsættes for kontrol gennem ledelsestilsynet.

4.3 Betalinger med særlig risiko

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

Brug af betalingskort

Udvalgte medarbejdere i Midttrafik kan med direktionens tilladelse få udstedt et betalingskort. Det påhviler kreditkortindehaveren at sikre, at der i forbindelse med enhver anvendelse af kortet foreligger et bilag for transaktionen. Bilaget afleveres til økonomaafdelingen til brug for afstemning og bogføring af bankkonto.

Til betaling af abonnementsydelser m.v. via internettet forefindes et kreditkort ved gruppeleder for økonomi. I forbindelse med køb af ydelser via internettet gælder samme krav for sikring af bilagsmateriale som ved brug af betalingskortet i fysisk handel.

Udbetaling af rejsegaranti

Udbetaling af rejsegaranti sker i henhold til Midttrafiks gældende rejsebestemmelser, og kræver en forudgående gennemgang af kundens oplevede hændelse. Såfremt kunden

vurderes berettiget til rejsegaranti anmodes kunden om at udfylde blanket til formålet via Midttrafiks hjemmeside. Kunden afgiver i den forbindelse oplysning om cpr-nummer til brug for den efterfølgende udbetaling til NemKonto. Der noteres journalreference på bilaget i økonomisystemet.

Kørselsbilag

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

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

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

Kørslen skal være foretaget i egen bil.

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

Udbetaling af løn

Midttrafiks beregning af løn til ansatte samt honorar til bestyrelsesmedlemmer foretages i systemet SD-Løn. Udbetalingerne sker automatisk fra Midttrafiks bankkonto til medarbejderens NemKonto via en systemopsætning i lønsystemet. Lønforbruget for den enkelte afdeling i Midttrafik godkendes månedligt af afdelingsleder for lønfunktionen og kvartalsvist af gruppeleder for Økonomi.

Hver måned vil en ansat i Midttrafik iværksætte lønkørsel som indeholder lønudbetalingen til medarbejderen selv, og afdelingsleder for lønfunktionen fører derfor løbende en specifik kontrol med størrelsen af den udbetalte løn til de pågældende medarbejdere. Kontrollen sker umiddelbart efter månedens lønkørsel

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

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

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

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

Udgifter til repræsentation m.m.

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

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

Materialet til direktørens godkendelse skal indeholde følgende oplysninger:

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

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

5 Regnskabsgrundlag og effektivering af betalinger

5.1 Regnskabsgrundlag og registrering

Midttrafiks regnskab føres i ét økonomisystem på grundlag af enten:

- ✓ Modtagne elektroniske fakturaer
- ✓ Afregning til vognmænd indenfor bus – eller flextrafikområdet
- ✓ Automatisk indlæst afregnings- eller faktureringsgrundlag.
- ✓ Kørselsgodtgørelse eller refusion af udlæg oprettes på særlige bilag i økonomisystemet og udbetales herfra efter ledergodkendelse
- ✓ Indlæsning af lønposter fra lønsystem

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

Aktivitetssystemer

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

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

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

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

Anvendelse af IT-systemer, som håndterer betalinger, medfører risici for svig, og der skal tilrettelægges kontrol som sikrer medarbejderne mod uberettiget mistanke. Gruppeleder for økonomi er ansvarlig for tildeling af den rettighed i økonomisystemet som giver adgang til redigering af kreditoroplysninger, samt at rettigheden ikke tildeles medarbejdere med adgang til kreditorbogføring.

5.2 Betalingseffektivering

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

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

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

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

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

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

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

6 Likviditetsstyring og finansfunktioner

6.1 Kontantkasser og bankkonti

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

Alle bankkonti oprettes i Midttrafiks navn og cvr-nummer. Bankkonti til Midttrafik må kun oprettes og ophæves af Midttrafiks økonomifunktion, Busselskabet Aarhus Sporveje administrerer dog selv oprettelse og ophævelse af bankkonti. Der må kun oprettes bankkonti ved det pengeinstitut, som Midttrafik har banksamarbejde med.

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

Der tildeles alene fuldmagter med to-i-forening til Midttrafiks bankkonti, og således det alene er gruppeleder for Økonomi, som kan godkende en udbetaling direkte fra banken.

6.2 Afstemninger

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

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

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

Midttrafik app afstemmes månedligt, mens Ungdomskort afstemmes kvartalsvist.

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

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

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

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

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

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

Der henvises til den til enhver tid gældende finanspolitik.

7 Regnskabsaflæggelse m.m.

7.1 Aflæggelse af årsregnskab

Midttrafiks regnskabsår er kalenderåret.

Bestyrelse og direktion har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen m.v. Bestyrelse og direktion har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som bestyrelse og direktion anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Årsregnskabet indeholder:

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

Anvendt regnskabspraksis og principper for byrdefordeling godkendes af bestyrelsen.

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

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

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

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

7.2 Finansfunktioner, afstemninger m.m.

Midttrafiks økonomifunktion skal i forbindelse med regnskabsaflæggelsen sikre at årsregnskabet er aflagt uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. I tilknytning hertil skal økonomifunktionen sikre at:

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

Direktionen beslutter Midttrafiks afskrivningspolitik vedr. tab på debitorer samt den tilhørende byrdefordeling med kommuner og region.

Der henvises til Bilag 5 for nærmere beskrivelser.

7.3 Aflæggelse af projektrenskaber

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

7.4 Afregning af byrdefordeling med kommuner og region

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

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

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

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

8 Øvrige bestemmelser

8.1 Adkomstpapirer m.v.

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

8.2 Garantier og sikkerhedsstillelser

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

8.3 Postindgang

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

8.4 Forsikringspolitik

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

8.5 Ikrafttrædelse og opdatering

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

9 Bilagsfortegnelse

Bilag 1: Midttrafiks organisation

Bilag 2: Tegnings og delegeringsregler

Bilag 3: Administrative retningslinjer for budgetopfølgning

Bilag 4: Administrative retningslinjer for bilagsbehandling og ledelsestilsyn

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

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

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

Bilag 8: Anvendt regnskabspraksis for Midttrafik

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

Dato: /

Dato: /

Jens Erik Sørensen, Direktør

Claus Wistoft, Bestyrelsesformand

BILAGSSAMLING
til
Kasse- og Regnskabsregulativ for Midttrafik
CVR 29943176

Godkendt på bestyrelsesmøde den 2. november 2018

INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord	2
Bilag 1: Midttrafiks organisation	3
Bilag 2: Tegnings og delegeringsregler	5
Bilag 3: Administrative retningslinjer for budgetopfølgning	6
Bilag 4: Administrative retningslinjer for bilagsbehandling og ledelsestilsyn	7
Bilag 5: Administrative retningslinjer for afstemninger, de tilhørende ledelsestilsyn heraf samt øvrige finansfunktioner i relation til regnskabet	10
Bilag 6: Administrative retningslinjer for afregning af byrdefordeling med bestillere af Middtrafiks ydelser	12
Bilag 7: Administrative procedurer for håndtering og sletning af debitorforhold samt importfiler til Middtrafiks økonomisystem.....	13
Bilag 8: Anvendt regnskabspraksis for Middtrafik	14

Forord

Midttrafiks bestyrelse har godkendt "Kasse- og Regnskabsregulativ for Midttrafik" sammen med nærværende bilagssamling, og i den forbindelse er det godkendt, at bilag 1 samt bilagene 3-7 kan vedligeholdes i henhold til udviklingen i administrative retningslinjer eller processer og kan godkendes af direktionen.

Bilag 2 kan kun ændres med bestyrelsens godkendelse.

Bestyrelsen har på bestyrelsesmødet den 2. november godkendt, at bilagssamlingen består af nedenstående liste, der ikke kan ændres uden fornyet fremlæggelse af Kasse- og Regnskabsregulativet for bestyrelsen

Bilag 1: Midttrafiks organisation

Bilag 2: Tegnings og delegeringsregler

Bilag 3: Administrative retningslinjer for budgetopfølgning

Bilag 4: Administrative retningslinjer for bilagsbehandling og ledelsestilsyn

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

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

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

Bilag 8: Anvendt regnskabspraksis for Midttrafik

Ikrafttrædelse og opdatering

Det oprindelige Kasse- og Regnskabsregulativ trådte i kraft den 1. januar 2007.

Regulativet opdateres i det omfang det er nødvendigt som følge af ændret lovgivning eller tilsvarende, og behovet for opdateringer, herunder omfanget af bilagsmateriale, skal vurderes mindst en gang om året.

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

Dato: /

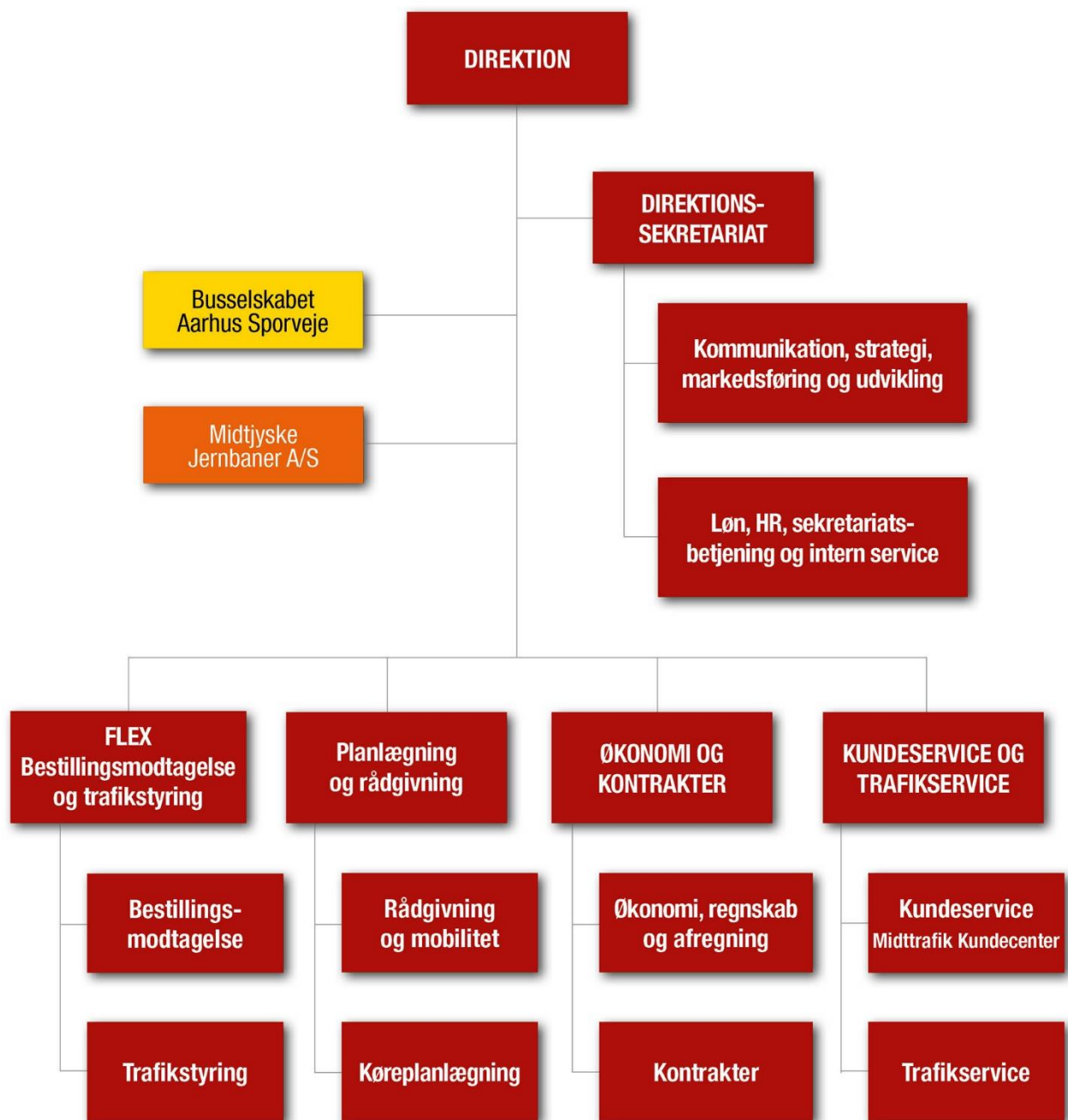
Dato: /

Jens Erik Sørensen, Direktør

Claus Wistoft, Bestyrelsesformand

Bilag 1: Midttrafiks organisation

Midttrafiks organisation fremgår af nedenstående diagram:



Ledelsesfortegnelse for Midttrafiks organisation:

Direktør: Jens Erik Sørensen, ansvar overfor bestyrelsen for Økonomi, Flextrafik, Letbanesekretariat samt Mobilitet og rådgivning, samt ansvaret for bus- og togselskaber og bestillerne.

Vicedirektør: Mette Julbo-Nielsen, har under ansvar overfor direktøren ansvaret for Direktionssekretariatet, Kundeservice, Trafikservice, Kommunikation og Løn og Personale samt ansvaret for mediehåndtering og organisations- og forretningsudvikling.

Organisatorisk enhed	Gruppeleder	Funktionsleder
Direktionssekretariat	Mette Julbo-Nielsen	
Kommunikation, Strategi, Markedsføring og Udvikling		Mette Julbo-Nielsen
Løn, HR, sekretariatsbetjening og Intern Service		Bodil L. Møller
Flex, Bestillingsmodtagelse og Trafikstyring	Jens Erik Sørensen	
Bestillingsmodtagelse		Merete Lundgaard
Trafikstyring		Frank Christensen
Planlægning og Rådgivning	Ole Sørensen	
Rådgivning og Mobilitet		Ole Sørensen
Køreplanlægning		Poul Masud
Økonomi og Kontrakter	Lone Litvak	
Økonomi, Regnskab og Afregning		Lone Litvak
Kontrakter		Thomas Dalgaard Mikkelsen
Kundeservice og Trafikservice	Mette Julbo-Nielsen	
Kundeservice, Midttrafik Kundecenter		Laura Thomsen
Trafikservice		Martin Boisen Tams

Opdateret september 2018

Bilag 2: Tegnings og delegeringsregler

Ifølge Midttrafiks vedtægter, § 22, stk. 4, tegnes selskabet af bestyrelsens formand, eller en af bestyrelsens næstformænd i forening med selskabets direktør eller af den samlede bestyrelse.

Nedenstående delegering af tegningsretten er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet den 7. september 2016.

Afdeling	Underskriftsret	Navn
Bestyrelse	Køb og salg af fast ejendom, optagelse af lån, påtagelse af garantiforpligtelser	Formand eller næstformand sammen med direktøren
Direktion	Tegningsret Kontrakter over 5 mio. kr.	Direktør sammen med Vicedirektør
Direktion	Kontrakter på eller under 5 mio. kr.	Direktør eller Vicedirektør
Gruppeledere	Kontrakter på eller under 5 mio. kr.	Direktør eller vicedirektør sammen med en relevant gruppeleder
Gruppeledere	Fornyelse af kontrakter der er indgået i samspil med Direktør eller Vicedirektør, samt kontrakter på eller under 1 mio. kr.	Gruppeledere i henhold til gældende organisering
Funktionsleder	Ingen	Ingen
Medarbejder	Ingen	Ingen

Underskriftsretten kan uddelegeres, når de underskriftberettigede har godkendt kontrakter jf. overstående skema. Funktionsledere, koordinatore og medarbejdere kan herefter underskrive kontrakter fysisk/ elektronisk.

Enhver form for uddelegering fritager ikke delegaten fra ansvar.

Bilag 2 om delegeringsregler kan ikke ændres uden bestyrelsen forudgående godkendelse. Nærværende bilag 2 er godkendt af bestyrelsen på møde den 7. september 2016, og er fremlagt igen den 2. november i forbindelse med godkendelse af Kasse- og Regnskabsregulativet.

Dato: /

Dato: /

Jens Erik Sørensen, Direktør

Claus Wistoft, Bestyrelsesformand

Bilag 3: Administrative retningslinjer for budgetopfølgning

Midttrafiks økonomiafdeling har ansvaret for budgetopfølgning både eksternt i forhold til kommuner og regionen og internt i relation til budgetansvarlige ledere i administrationen.

B3.1 Intern budgetopfølgning vedrørende administrationen

Økonomiafdelingen laver kvartalsvis opfølgning på årets forventede forbrug i administrationen, på baggrund af forbruget til og med seneste kvartalsskifte.

Der laves et udtræk til den enkelte budgetansvarlige leder på kontoniveau, og heraf ses dels årets budget, dels akkumuleret forbrug samt forbrugsprocenten. Den budgetansvarlige leder skal herefter angive forventningen til årets samlede forbrug på hver enkelt konto.

Svarene fra de enkelte ledere summeres og resultatet for administrationen prognosticeres, idet byrdefordeling af administrationen svarer til budgettet og ikke til det faktiske forbrug.

B3.2 Ekstern budgetopfølgning i forhold til kommuner og region

Midttrafiks økonomiafdeling er ansvarlig for budgetopfølgning overfor kommuner og region 3 gange årligt, hvor der prognosticeres over årets forventede forbrug:

- ✓ Efter første, anden og tredje kvartal. Formålet med disse budgetopfølgninger er at prognosticere det forventede regnskab i regnskabsåret og dette sammenholdes med vedtagne budget, forbrug til og med kvartalet der rapporteres for, samt seneste prognose for forventet regnskab. Rapporten indeholder dels tabel for hele Midttrafik, samt for de enkelte kommuner og regionen, og ledsages af uddybende forklaringer hvor det er relevant.

Rapporten med kvartalsrapportering og forventet regnskab fremlægges af direktion til godkendelse ved Midttrafiks bestyrelse, og materialet for den enkelte kommune er efterfølgende tilgængeligt via Midttrafiks ekstranet.

Den enkelte kommunes eller regionens specifikke forbrug fremgår af bogføringen

Størsteparten af Midttrafiks forbrug bogføres direkte på konti der via afledte dimensioner i kontoplanen kan henføres til den enkelte kommune eller regionen som er bestiller af den pågældende aktivitet. Øvrige udgifter opgøres i forbindelse med budgetopfølgningen og via fordelingsnøgler beregnes andelen til de respektive kommuner eller regionen, hvorefter der bogføres på fordelingskonti til kommunerne og regionen efter et nøje fastlagt princip.

I forbindelse med den formelle kvartalsvise budgetopfølgning er det således muligt, via et udtræk af en rapport i økonomisystemet, at vise den enkelte kommunes eller regionens præcise andel af Midttrafiks forbrug. På øvrige tidspunkter af regnskabsåret vil samme rapport kunne vise 90-95 % af kommunens eller regionens udgifter.

Bilag 4: Administrative retningslinjer for bilagsbehandling og ledelsestilsyn

Midttrafik er som § 60-selskab omfattet af lov om offentlige betalinger og modtager og behandler dermed kun fakturaer i OIOMUXL og OIOUBL-format til indlæsning i økonomisystemet. Eneste undtagelse herfra gælder udenlandske leverandører som sender faktura pr. mail.

Der betales ikke fakturaer via en direkte bankoverførsel.

Udbetaling af refusion eller kørselsgodtgørelse til Midttrafiks medarbejdere minder om flowet for elektroniske fakturaer, dog er bilaget konteret og attesteret når det oprettes i økonomisystemet til bilagsbehandling.

Bilagsbehandlingen for elektroniske fakturaer i Midttrafik omfatter følgende delprocesser:

- ✓ Indlæsning af modtagne fakturaer via Nem-Handelssystemet
- ✓ Varemodtagelse og evt. kontering
- ✓ Attestation samt kontering hvis det ikke er foretaget ved varemodtagelsen
- ✓ Bogføring i finans- og kreditormodul
- ✓ Godkendelse af store udbetalinger
- ✓ Udbetaling
- ✓ Ledelsestilsyn, kontrol og anvisning

En væsentlig del af Midttrafiks udgifter er baseret på et kontraktligt forhold med omvendt fakturering, hvor udbetalingens størrelse fastsættes på baggrund af et eller flere aktivitetssystemer. Udbetalinger af rejsegaranti og lignende fra Midttrafiks Kundeservice følger samme proces. Bilagsbehandlingen i disse tilfælde omfatter følgende delprocesser:

- ✓ Udtræk fra aktivitetssystem, og oprettelse af finanskladde – enten manuelt eller via snitflade
- ✓ Bogføring i finans- og kreditormodul
- ✓ Godkendelse af store udbetalinger
- ✓ Udbetaling
- ✓ Ledelsestilsyn, kontrol og anvisning

B4.1 Behandling af elektroniske fakturaer

Hver afdeling i Midttrafik, samt andre mindre, eksempelvis projektrelaterede, enheder kan tildeles et ean-nummer, hvortil der kan sendes en elektronisk faktura.

Når der bestilles en vare eller indgås aftale om tjenesteydelser, er det den enkeltes ansvar at sikre, der er oplyst korrekt ean-nummer til sælger.

Fra ultimo 2018 udpeges minimum én bruger for hvert ean-nummer som er ansvarlig for at sikre varemodtagelsen i økonomisystemet samt eventuelt angive kontering for bilaget. Ved varemodtagelsen godkendes det, at de på fakturaen angivne mængder og priser er i overensstemmelse med den indgåede aftale og svarer til den modtagne vare eller tjenesteydelse. Varemodtagelsen sker således decentralt. Økonomisystemet sender avis mails til bilagsbehandleren så længe der forekommer bilag til behandling i fakturapuljen.

Varemodtagelsen sker ved at udfylde feltet Notat med ordene: "Varemodtagelse OK".

Økonomiafdelingen har det videre ansvar for bilagsbehandlingen, og bilaget overdrages mellem afdelingerne via udfyldelse af feltet Kategori, som udfyldes med en af nedenstående muligheder:

- ✓ OK – kategorien angiver, at bilaget er ok og varemottaget og skal effektueres til betaling
- ✓ Afventer – kategorien angiver, at bilaget ikke er ok, og afventer nærmere afklaring, eksempelvis med sælger
- ✓ Hjælp – kategorien angiver, at den ansvarlige for varemottagelsen ikke kender til bilaget eller har andre udfordringer og behøver hjælp fra økonomiafdelingen til det videre forløb. Efter dialog om problemstillingen overtager økonomiafdelingen den videre proces med bilaget.

Økonomiafdelingen kvalitetssikrer herefter det påførte finanskontonummer eller påfører selv finanskonto i overensstemmelse med kontoplanens grupperingsstruktur samt momsregler. Herefter attesteres bilaget, som opsamles til bogføring i finans- og kreditormodul.

Såfremt beløbet til udbetaling overstiger en administrativt fastsat beløbsgrænse, skal det godkendes af budgetansvarlig leder forud for udbetalingen. Direktionen kan beslutte, at denne godkendelse af store udbetalinger foretages for alle Midttrafiks afdelinger af gruppeleder for økonomi, og i dennes fravær uddelegeres godkendelsen til en af de øvrige budgetansvarlige ledere.

Bilag der er bogført i finans- og kreditormodul samt godkendt efter reglerne om store udbetalinger, opsamles af økonomisystemet på valørdagen og sendes til betaling vil nem-handelssystemet. Der udbetales til de betalingsoplysninger der er fremgået af den elektroniske faktura.

Dagen efter betalingen indlæses kvitteringssvar automatisk i økonomisystemet, hvoraf det fremgår om betalingen er gennemført.

B4.2 Behandling af bilag som følge af kontraktbaseret omvendt fakturering

Bilagsbehandling vedrørende den kontraktbaserede omvendte fakturering varetages af dedikerede afregningsmedarbejdere som dels har kendskab til de grundlæggende aktivitetssystemer, dels kender reglerne for afregning på området.

Manuel oprettelse af finanskladde

På afregningstidspunktet laves et udtræk fra aktivitetssystemet, som kvalitetstjekkes inden indtastning i finanskladde i økonomisystemet. Inden finanskladden attesteres afstemmes indtastningen med udtrækket fra aktivitetssystemet. Relevant dokumentation om afregningen vedhæftes til finanskladden.

Når finanskladden attesteres, bogføres bilagene i finans- og kreditormodul og udbetalingen godkendes i henhold til reglerne om store udbetalinger. Herefter opsamles bilaget på valørdagen økonomisystemet og der udbetales til leverandørens NemKonto via nem-handels systemet.

Indlæsning af afregningsfil til finanskladde

I forbindelse med afregning på busområdet effektueres der ultimo 2018 automatisk indlæsning af afregningsfil til finanskladde vedrørende modregning af billetindtægter m.m.

Afregningsfilen er baseret på:

- ✓ udtræk fra Rejsekort A/S vedrørende periodens solgte billetindtægter,
- ✓ udtræk fra Rejsekort A/S vedrørende optankning på rejsekort foretaget ved buschaufføren
- ✓ øvrige indtægter til afregning
- ✓ periodens a conto-indtægter

Når regnearket er opdateret for afregningsperioden, oversættes det indtastede på baggrund af regnearkets opsætninger til koden for indlæsning via snitfladen, og filen indlæses i økonomisystemet via menupunktet Finans/Periodisk/Indlæsning fra eksterne systemer.

Den indlæste finanskladde kvalitetssikres og bogføres.

B4.3 Behandling af bilag vedrørende Kundeservices udbetaling af rejsegaranti og lignende

I henhold til Midttrafiks rejseregler træffer Kundeservice afgørelse om udbetaling af rejsegaranti m.m. på baggrund af en henvendelse fra kunden.

Der oprettes finanskladde hvor beløbene til udbetaling indtastes, og såfremt kunden ikke tidligere har modtaget rejsegaranti fra Midttrafik oprettes kunden automatisk i kreditorregisteret efter indtastning af cpr-nummer. Udbetalingen sker via nem-handelssystemet til kundens NemKonto, som fastsættes på baggrund af det oplyste cpr-nummer. Bilagsbehandleren har i denne forbindelse ikke direkte adgang til Midttrafiks kreditorregister, herunder registerets tabel for bankkonti.

Finanskladden bogføres i finans- og kreditormodul, den godkendes efter reglerne om store udbetalinger og udbetalingen opsamles automatisk på valørdagen.

De dagligt modtagne kvitteringssvar fra nem-handel angiver om betalingen har kunnet gennemføres, og er dette undtagelsesvist ikke tilfældet kontaktes kunden med henblik på oplysning af brugbar bankkonto. Denne registreres efterfølgende af dedikerede medarbejdere på kundens kreditor-konto i økonomisystemet.

B4.4 Ledelsestilsyn

Direktøren har uddelegeret ledelsestilsyn og anvisning af forbrug til Midttrafiks budgetansvarlige ledere. En gang månedligt, dog fælles for månederne juni og juli, udsendes link på mail til økonomisystemets standardrapport "Ledelsestilsyn".

Med udgangspunkt i kontoplanen er hver rapport afgrænset til den enkelte leders ansvarsområde indenfor Midttrafiks drift og administration. Af rapporten fremgår månedens forbrug, 1/12 af årets budget, det samlede forbrug til og med sidste månedsskifte, samt årets godkendte budget.

Den enkelte leder har til opgave at gennemgå forbruget og herunder foretage specifik kontrol af en andel af bilagene fastlagt i samarbejde med direktionen under hensyn til risikoprofil og således alle konti er dækket indenfor regnskabsåret.

Når et bilag er kontrolleret, skal det markeres med flueben for gennemført kontrol, hvorefter det fremgår af bilagets historik, at det pr. dato og med bruger-id specifikt er kontrolleret via ledelsestilsynet. Den enkelte leder beskriver herefter med egne ord hvorledes de af bilagene er udsøgt, der kvitteres med lederens konklusion af det gennemførte ledelsestilsyn og der klikkes på knappen "Anvis rapport", hvorefter en kopi af rapporten med det gennemførte ledelsestilsyn gemmes i økonomisystemet.

Bilag 5: Administrative retningslinjer for afstemninger, de tilhørende ledelsestilsyn heraf samt øvrige finansfunktioner i relation til regnskabet

Midttrafiks økonomiafdeling varetager løbende en kvalitetssikring af regnskabsgrundlaget via afstemninger, og gruppeleder for økonomi har ledelsestilsynet dermed.

Midttrafiks kontantbeholdninger på henholdsvis Kundecenteret og Billetkontrollen opgøres og bogføres minimum en gang ugentligt. Kontanter tilvejebragt ved take-away ordningen på Søren Nymarks Vej registreres via Billetkontrollens kontantbeholdning. Der laves ledelsestilsyn for kontantbeholdningerne samtidigt med det månedlige ledelsestilsyn for bankkonti.

Alle bankkonti i pengeinstitutter afstemmes og bogføres dagligt. For konti i Jyske Bank sker dette via afstemningsmodul i økonomisystemet, idet posteringer fra banken indlæses via batchjob.

En gang månedligt afleveres afstemning for månedens sidste dag til ledelsestilsyn.

Der foretages månedlig afstemning og ledelsestilsyn af saldi i debitorregisteret mod kortfristede tilgodehavender i finansmodulet.

I forbindelse med årsregnskabet skal værdien af åbne fordringer på regnskabstidspunktet opgøres i henhold til Midttrafiks afskrivningspolitik, og eventuelle reguleringer skal registreres i regnskabet og indregnes i byrdefordelingen.

Saldi i kreditormodulet afstemmes med saldo på venteremitteringskontoen en gang månedligt, og afstemningen afleveres til ledelsestilsyn.

Den bogførte løn afstemmes månedligt til lønposter registreret i SD-løn, og mellemregningskonti vedrørende løn registreret på balancekonti afstemmes samtidigt.

I forhold til Midttrafiks aktivitetssystemer afstemmes Midttrafik app, og flextrafik selvbetjening månedsvist forud for bogføring af fordeling på henholdsvis billetprodukter og kommuner. Afstemningen sker mellem aktivitetssystemet og bogført omsætning i økonomisystemet. Likviditet genereret via rejsekort afstemmes månedligt i henhold til omsætning registreret i Rejsekortsystemets datawarehouse "Infoweb". Afstemningen afleveres dels til ledelsestilsyn ved gruppeleder for økonomi, og dels til Rejsekort A/S.

Den kontraktbaserede omvendte fakturering for henholdsvis bus- og flextrafikområdet, afstemmes månedligt mellem aktivitetssystemerne Perdis henholdsvis Websol og bogført afregning i økonomisystemet.

Omsætning på periode- og Ungdomskort afstemmes kvartalsvist

Saldi på balancekonti vedrørende kommunernes og regionens finansiering af investering i rejsekortet vurderes kvartalsvist og afstemmes årligt.

Beholdninger af materielle, immaterielle og finansielle anlægsaktiver afstemmes og reguleres en gang årligt.

Balancekonti vedrørende deposita, tjenestemandspensioner, langfristet gæld, hensættelser samt egenkapital afstemmes og vurderes årligt i forbindelse med årsregnskabet.

De operationelle vejledninger til afstemning af Midttrafiks regnskabsposter fremgår af forretningsgangsbeskrivelsen som ajourføres årligt i 3. kvartal.
Der henvises i øvrigt til bilag 8 vedrørende anvendt regnskabspraksis for Midttrafik.

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

I henhold til lov om trafikselskaber finansieres Midttrafik af indtægter fra passagerer samt bidrag for de deltagende kommuner og regioner. Ingen kommune eller region kan forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafikselskabets ydelser, samt de hertil svarende administrationsudgifter.

Det vedtagne budget for et regnskabsår faktureres med en månedlig andel som a conto-betaling for kommunens eller regionens andel af Midttrafiks ydelser. I forbindelse med årsregnskabet opgøres, via byrdefordelingen, den andel af Midttrafiks ydelser som hver finansierende part har bestilt, og værdien heraf sammenholdes med årets indbetalte a conto-beløb. Bestyrelsens godkendelse af årsregnskabet godkender samtidigt årets byrdefordeling til endelig afregning med kommuner og region.

For at øge budgetsikkerheden i kommuner og region er det på bestyrelsesmødet 4. november 2016 besluttet, at afregning af byrdefordelingen sker primo næstkommende regnskabsår, således et eventuelt mer- eller mindreforbrug kan indarbejdes i kommunernes eller regionens budget for året.

I praksis følges nedenstående plan:

- ✓ I perioden januar-december faktureres det månedlige a conto-beløb
- ✓ Primo 20x1 opgøres byrdefordeling i relation til årets indbetalte a conto-beløb
- ✓ Bestyrelsen godkender årsregnskabet på møde i 2. kvartal 20x1. Endelig byrdefordeling og beløb til afregning som følge heraf fremgår af materiale til årsregnskabet
- ✓ Der sendes besked til de enkelte kommuner og regionen vedrørende endelig afregning af byrdefordelingen og er der tale om et mindreforbrug, eks. ved ikke-realiserede projekter, kan kommunen eller regionen anmode om, at beløbet forbliver i Midttrafik's regnskab.
- ✓ Såfremt der er tale om et merforbrug oprettes der umiddelbart efter godkendelse af årsregnskabet en engangsafregning i Midttrafiks faktureringsmodul, således der dannes en automatisk opkrævning som udsendes med a conto-opkrævning for januar 20x2.

Modellen har en direkte indflydelse på Midttrafiks likviditet, og såfremt der akkumuleres likviditet henover regnskabsåret som følge af kommunernes og regionens mindreforbrug, skal de overskydende midler placeres i henhold til Midttrafiks finanspolitik.

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

Midttrafik modtager dagligt filer til import i økonomisystemet. Flere af disse filer indeholder personoplysninger, herunder cpr-nummer.

Filerne indlæses fra specifikke mapper på importdrevet, og efter endt indlæsning gemmes alle filer i mappen "Gem" på importdrevet. Det er kun ansatte som arbejder med indlæsninger til økonomisystemet samt Prisme-administratorer der har adgang til mappen.

Når en fil er indlæst i Midttrafiks økonomisystem, er data fra filen blevet til bogført regnskabsmateriale og oplysninger kan herefter findes ved opslag i økonomisystemet. Det kan dog forekomme, at originalfilen skal gennemgås, og derfor opbevares importfiler i Gem-mappen, således der altid findes filer fra indeværende og seneste kvartal.

Midttrafiks administratorer af økonomisystemet har ansvaret for at sikre filerne slettes ved hvert kvartalsskifte.

Efter bestyrelsens godkendelse af årsregnskabet arkiveres afsluttede debitorforhold i et specifikt arkiv i økonomisystemet, således disse forhold kun kan tilgås af brugere med særlige rettigheder hertil.

Der henvises i øvrigt i it-sikkerhedshåndbogens forskrifter om arkivering.

Bilag 8: Anvendt regnskabspraksis for Midttrafik

Årsregnskabet aflægges i henhold til Budget- og regnskabssystemet for kommuner, fastsat af Økonomi- og Indenrigsministeriet. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

Udgiftsbaseret resultatopgørelse

Det udgiftsbaserede resultat omfatter indtægter og udgifter i det år, hvor transaktionen finder sted, og den primære funktion er at sammenholde regnskabet med budgettet, der også er opgjort efter udgiftsbaserede principper.

Årets investeringer (anlægsudgifter) afholdt i regnskabsåret udgiftsføres i resultatopgørelsen. Finansielle leasingaftaler registreres alene i resultatopgørelsen med de leasingydelse, der er forfaldne til betaling i regnskabsåret.

Forskydninger i tjenestemandsansatte medarbejders optjening af ret til pension, varebeholdninger m.v. registreres ikke i den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

Omkostningsbaseret regnskab

Det omkostningsbaserede resultat omfatter årets periodiserede indtægter fratrasket årets periodiserede ressourceforbrug. Kriteriet for indregning af indtægter i resultatopgørelsen er, at levering har fundet sted inden regnskabsårets udløb. I resultatopgørelsen indregnes endvidere forskydning i varebeholdninger, samt regulering af hensættelser til tjenestemandspensioner i takt med at disse optjenes. Årets investeringer indregnes i resultatopgørelsen i form af afskrivninger fordelt over en årrække svarende til aktivets forventede brugstid.

Resultatopgørelse, balance og pengestrømsopgørelse er opstillet ud fra omkostningsbaserede regnskabsprincipper. Balancen viser virksomhedens aktiver, herunder værdien af anlægsinvesteringer og virksomhedens gældsforpligtelser.

Immaterielle anlægsaktiver

Indretning af lejede lokaler samt anskaffelser af software over 100.000 kr. indregnes under immaterielle anlægsaktiver. Immaterielle anlægsaktiver måles ved første indregning til kostpris.

Immaterielle aktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstid:

Indretning af lejede lokaler 3-10 år
Software over 100.000 kr. 3-6 år

Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver, herunder materielle anlægsaktiver under opførelse, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Materielle anlægsaktiver til en kostpris mindre end 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse indregnes i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret. Dog aktiveres og afskrives flere ensartede mindre aktiver, eksempelvis IT-udstyr og inventar på kontorarbejdspladser, såfremt den samlede anskaffelse overstiger 100.000 kr.

Materielle anlægsaktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Tekniske installationer bygninger	10 år
Tekniske anlæg, rejsekortudstyr m.v.	7 - 15 år
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	4-5 år
Inventar	4-5 år

It-udstyr

3-5 år

Rejsekortudstyr forventes at have en brugstid på 15 år og afskrives over perioden 2013 til 2028. Efterfølgende tilgang afskrives over hovedaktivets resterende brugstid.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen i det år, hvori bindende aftale indgås.

Leasingkontrakter

Ydelser i forbindelse med operationel leasing og øvrige lejeaftaler indregnes i resultatopgørelsen over kontraktens løbetid.

Selskabets samlede forpligtelse vedrørende operationelle leasing- og lejeaftaler oplyses under eventualposter m.v.

Finansielle anlægsaktiver

Kapitalandele i selskaber som Midttrafik har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi jf. senest foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Midttrafiks ejerandel ultimo regnskabsåret.

Langfristet udlån måles til nominel værdi.

Varebeholdninger

Råvarer, hjælpematerialer og biprodukter samt varer indkøbt til eget brug indregnes i balancen til kostpris og udgiftsføres i takt med, at beholdningerne forbruges. Der foretages nedskrivninger for eventuel ukurans.

Tilgodehavender

Tilgodehavender indregnes til nominel værdi. Der foretages nedskrivning til imødegåelse af forventet tab, såfremt det vurderes, at der er risiko for at tilgodehavendet ikke kan inddrives.

Tilgodehavender, der forfalder til betaling efter 1 år indregnes som langfristede tilgodehavender under omsætningsaktiver.

Langfristede tilgodehavender vedrørende tjenestemandspension relaterer sig til den årlige byrdefordeling af regulering i pensionsforpligtelsen.

Langfristede tilgodehavender vedrørende rejsekort svarer beløbsmæssigt til det optagne Kommunekreditlån til finansiering af investeringen i rejsekort. Tilgodehavende afvikles i takt med betaling af afdrag på Kommunekreditlånet.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter omfatter forudbetalte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

Pensionsforpligtelser

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenstemandsansatte og medarbejdere på tjenstemandslignende vilkår optages i balancen under hensatte forpligtelser. Den årlige hensættelse er fra 2010 bestillerfordelt som et tilgodehavende hos bestillerne.

Kapitalværdien af forpligtelsen bliver ultimo hvert regnskabsår beregnet ved hjælp af en aktuar beregning. Beregningen baseres på forudsætninger om den fremtidige udvikling i lønniveau, rente, inflation og dødelighed.

20,3 % af årets pensionsgivende løn for tjenestemandsansatte byrdeforddeles til bestillerne. Den resterende del af årets regulering af hensættelser til pension til tjenestemænd reguleres i det omkostningsbaserede resultat.

Andre forpligtelser, eksempelvis miljøforpligtelser, garantiforpligtelser m.v. indregnes, når Midttrafik som følge af en tidligere begivenhed har en retlig forpligtelse, som forventes at medføre et forbrug af økonomiske ressourcer.

Leasinggæld

Forpligtelser vedrørende operationelt leasede aktiver oplyses under eventualforpligtelser.

Øvrige langfristede gældsforpligtelser

Finansielle gældsforpligtelser indregnes ved lånoptagelse til det modtagne provenu og måles efterfølgende til nettorealisationsværdien.

Kortfristede gældsforpligtelser

Under kortfristet gæld er indregnet gæld til pengeinstitutter (driftskreditter), skyldige omkostninger, forudbetalinger fra kunder m.v. Forudbetalinger for rejser på rejsekort og periodekort optages til nominel værdi.

Busselskabet Aarhus Sporveje

Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af trafikskabet i Region Midtjylland og Aarhus Kommune skal Busselskabet Aarhus Sporveje udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Busselskabet skal således være organisatorisk, budget- og regnskabsmæssig adskilt fra Midttrafik. Direktøren for busselskabet refererer dog til Midttrafiks direktør.

Ifølge aftalen indgår busselskabet principielt som operatør i Midttrafik på lige fod med Midttrafiks øvrige operatører, dvs. via kontrakter om kørsel m.v. Driften af busselskabet finansieres af Aarhus Kommune via kontrakter med Midttrafik om buskørsel i Aarhus Kommune.

Den sammenfattende konsekvens af aftalen indebærer, at Midttrafik betaler for buskørsel leveret af busselskabet. Aarhus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdefordelingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab.

Busselskabet har egen bogføring og aflægger et internt årsregnskab for selskabets udgifter og indtægter. Hvis busselskabets resultatområde nedlægges, skal restværdien af busselskabets aktiver tilbageføres til Aarhus Kommune.

Med henvisning til den indgåede aftale er busselskabets drift og balance ikke indarbejdet i Midttrafiks årsregnskab.

Bruttokatalog - maj 2018

Rute	Strækning	Forslag til kommunal finansiering	Bemærkninger	Kørsel som bortfalder	Regionens reducerede nettoudgift
0	Norddjurs	Rute 120, 211, 213, 214, 319, 351 og 352 overgår helt eller delvist til kommunal finansiering	Ændringen er en del af Trafikplan Djursland, som skal ses i en helhed.	0	4.542.837
0	Syddjurs	Rute 120, 121, 212, 351 overgår delvist til kommunal finansiering	Ændringen er en del af Trafikplan Djursland, som skal ses i en helhed.	0	4.133.539
0	Syd- og Norddjurs	Der sker en nettoreduktion af kørsel køreplantimer på Djursland	Ændringen er en del af Trafikplan Djursland, som skal ses i en helhed.	3.818.350	3.818.350
11	Herning - Arnborg - Skarrild - Karstoft	Ruten ændrer finansiering, da den kun kører i Herning Kommune	Hele ruten ændrer finansiering, da den kun kører i Herning Kommune på skoledage.	0	384.909
12	Herning-Aulum-Holstebro	Ruten ændrer finansiering, da strækningen er togbetjent	Hele ruten ændrer finansiering, da strækningen er togbetjent	0	1.761.404
19	Herning - Hammerum - FASTERHOLT	Ruten ændrer finansiering, da den kun kører i Herning Kommune	Hele ruten ændrer finansiering, da den kun kører i Herning Kommune på skoledage.	0	351.123
23	Holstebro-Struer	Ruten ændrer finansiering, da strækningen er togbetjent.	Ruten ændrer finansiering, da strækningen er togbetjent. Ruten har 103 passagerer på hverdage.	0	734.742
50	Viborg-Løgstrup-Skive	Ruten ændrer finansiering, da der overvejende er tale om lokalkørsel i Viborg Kommune.	Ruten har sekundær regional betydning, idet kun 7 procent af kunderne rejser regionalt. 78 procent rejser internt i Viborg Kommune og 15 procent rejser internt i Skive kommune. Ruten har 517 passagerer på en hverdag. Det bemærkes endvidere, at der er en lokalrute 740 Viborg-Stoholm-Skive og X-bus 940X - endvidere er strækningen togbetjent.	0	4.195.556
59	Viborg-Møldrup-Aalestrup	Ruten ændrer finansiering, da der overvejende er tale om lokalkørsel i Viborg Kommune.	Ruten har sekundær regional betydning, idet kun 13 procent af kunderne rejser regionalt. 87 procent rejser internt i Viborg Kommune. Ruten har 297 passagerer på en hverdag. Det bemærkes endvidere, at rute 960X betjener Aalestrup og Viborg.	0	1.611.300
69	Skjern-Tarm-Nr.Nebel	Ruten ændrer finansiering, da der overvejende er tale om lokalkørsel i Ringkøbing -Skjern Kommune	Ruten har sekundær regional betydning, idet kun 9 procent af kunderne rejser regionalt. 91 procent rejser internt i Ringkøbing-Skjern Kommune. Ruten har 347 passagerer på en hverdag. Det bemærkes Skjern-Tarm er togbetjent.	0	1.457.420
75	Bjerringbro-Rødkjærsbro-Kjellerup	Ruten ændrer finansiering, da der overvejende er tale om lokalkørsel i Viborg Kommune.	Ruten har sekundær regional betydning. Strækningen Bjerringbro-Rødkjærsbro er togbetjent. Endvidere kører der lokalruter i området helt eller delvist parallelt med rute 75. Ruten har kun få indtægter. 97 passagerer benytter ruten på en hverdag. Kun 10 kunder krydser kommunegrænsen i hver retning. Det skønnes, at den kørsel som regionen finansierer udgør ca. 20 procent i Silkeborg og 80 procent i Viborg.	0	1.028.979
77	Herning-Ikast-Bording-Silkeborg	Ruten ændrer finansiering. Herning-Ikast-Bording-Silkeborg betjenes af tog og desuden betjener rute 116 (Herning - Nr. Snede - Horsens) strækningen Herning - Ikast. Rute 952X (Ringkøbing - Hering - Silkeborg - Aarhus) betjener byerne Herning-Ikast-Silkeborg.	Kun få kunder rejser mellem Ikast og Silkeborg. Kun 11 kunder krydser kommunegrænsen i hver retning. Strækningen Pårup-Bording-Ikast betjenes af lokalrute, som dækker transportbehovet for uddannelses-søgende. Det er gratis at køre med de lokale ruter i Ikast-Brande Kommune. Der fastholdes 600 køreplantimer til styrkelse af rute 116 med flere ture.	0	1.778.705
103	Odder-Hou	Kun færgerne i Hou til/fra Samsø betjenes. Der nedlægges 11 dobbeltture ma-fre samt 2 dobbeltture lø og sø. Det skønnes at de berørte afgang har en selvfinansiering på ca. 35 %	Ture som ikke har færgeforbindelse, har kun sekundær regional betydning. Med kørsel til/fra færgerne vil der fortsat blive kørt 7 dobbeltture mellem Odder og Hou ma-fr og 6 dobbeltture lø og sø. Der sker ingen ændring af de ture, som kører helt til/fra Aarhus (og som også har færgeforbindelse). Selvfinansieringen er anslået til 35 %.	0	629.525
104	Horsens - Glud - (Snaptun) - Juelsminde	Ruten ændrer finansiering, da Horsens-Juelsminde også er betjent af rute 105 Horsens-Hornshyld-Juelsminde.	Ruten har kun sekundær regional betydning, da Horsens-Juelsminde også er betjent af rute 105 Horsens-Hornshyld-Juelsminde. De to ruter skal ses under ét.	0	1.893.797

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.	Ruten har sekundær regional betydning, idet kun 17 procent af kunderne rejser regionalt. 60 procent rejser internt i Horsens Kommune og 23 procent rejser internt i skanderborg Kommune. Ruten har 855 passagerer på en hverdag. Det bemærkes endvidere, at Horsens-Skanderborg er togbetjent.	0	2.972.998
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. Regionen finansierer kørsel for ca. 150 timer mellem Lethsmindevej og Jeksen i Skanderborg Kommune.	Ændringen vil skabe 10 minutters drift mellem Stilling og Aarhus i myldretiden, hvilket vil styrke regulariteten på rute 200 og give flere muligheder for kunder mellem Stilling og Aarhus. Der kan blive gode korrespondance-muligheder i Hørning til/fra rute 309 (som måske skal styrkes?). Kunderne på rute 200 vil samlet set få et mere forenklet og letforståeligt system med 10 minutters drift gennem "Hørning ved landevejen" i myldretiden.	0	82.500
110	Horsens-Brædstrup-Silkeborg	Ruten ændrer finansiering, da der overvejende er tale om lokalkørsel i Horsens Kommune.	Ruten har sekundær regional betydning, idet kun 16 procent af kunderne rejser regionalt. 71 procent rejser internt i Horsens Kommune og 13 procent rejser internt i Silkeborg Kommune. Ruten har 983 passagerer på en hverdag.	0	1.904.066
111	Hinnerup-Sabro-Aarhus	Ruten ændrer finansiering, da Hinnerup-Aarhus er betjent af rute 200. Endvidere er Sabro-Aarhus betjent af rute 114 (Viborg - Hammel - Aarhus). Rute 111 og 116 (Galten - Sabro - Aarhus) skal se under ét, hvor ruterne primært fungerer som "bybus mellem Sabro by og Aarhus.	Ruten må betegnes som en sekundær regional rute der primært betjener lokal trafik i Aarhus Kommune. Der er talt 780 passagerer på en hverdag, hvoraf knap 70 % er lokalt rejsende i Aarhus Kommune. Det bør i givet fald overvejes at Sabro-Aarhus betjenes med bybus i Aarhus Kommune (forlængelse af bybuslinje fra Tilst med 10 minutters kørsel til Sabro) og etablere tilbringetrafik fra Hinnerup til Sabro med skifteforbindelser til rute 114 og evt. bybus. Evt. kan bybusafgange forlænges til Hinnerup ved tilkøb fra Favrskov Kommune.	0	2.779.857
112	Silkeborg-Sorring-Aarhus	Ruten ændrer finansiering, da Silkeborg-Aarhus er betjent af rute 113 (Aarhus - Galten - Silkeborg) - endvidere har ruten et parallellforløb med rute 114 (Viborg - Hammel - Aarhus) i Aarhus Kommune fra Tilst til Aarhus .	Forbindelsen mellem Silkeborg og Aarhus via Sorring må betegnes som en sekundær regional rute, der på den mellemliggende strækning kun betjener mindre bysamfund. Der er talt ca 700 passagerer på ruten på en hverdag. 37% af passagererne er lokalt rejsende i Silkeborg Kommune mens 31% er lokalt rejsende i Aarhus Kommune Skanderborg Kommune betjener allerede nu Herskind, Sjelle og Skjærring med rute 309 (uddannelsesøgende til Skanderborg). Skanderborg kommune vil kunne etablere tilbringetrafik til hhv. Sabro og Galten, hvor der er gode forbindelser til/fra Aarhus med hhv rute 114 og 113. Silkeborg Kommune kan etablere gode skifteforbindelser til/fra rute 113 i Galten (ca. 5 minutters kørsel fra Silkeborg Kommune til Galten). Borum i Aarhus Kommune mister sin betjening - kan måske løses med bybus?	0	3.857.333
114	Aarhus-Hammel-Viborg	Ruterne ændrer finansiering mellem Fårvang og Viborg. Strækningen Viborg-Rødkjærsbro-Aarhus er togbetjent. Rejsetiden Aarhus-Viborg med tog er på ca. 1 time og 10 minutter - med rute 114 er den 1 time og 25 minutter.	Ruten har sekundær regional betydning gennem Silkeborg og Viborg kommuner. Mellem Favrskov og Silkeborg er der ca. 44 kunder, som krydser kommunegrænsen i begge retninger. Ved Truust rejser kun ca. 28 kunder igennem i begge retninger (svarende til ca. 3 kunder i hver bus i gennemsnit). Det foreslås at opretholde betjeningen mellem Fårvang og Aarhus med fokus på strækningen Aarhus-Hammel. Se rute 914X.	0	1.056.100
116	Galten-Sabro-Aarhus	Ruten ændrer finansiering, da Galten-Skovby-Aarhus er betjent med rute 113 (Aarhus - Galten - Silkeborg) - Endvidere er Sabro-Aarhus betjent af rute 114 (Viborg - Hammel - Aarhus). Rute 111 (Hinnerup-Sabro-Aarhus) og 116 skal se under ét, hvor ruterne primært fungerer som "bybus mellem Sabro by og Aarhus.	Ruten må betegnes som en sekundær regional rute der primært betjener lokal trafik i Aarhus Kommune. Der er talt 670 passagerer på en hverdag, hvoraf knap 80 % er lokalt rejsende i Aarhus Kommune. Det bør i givet fald overvejes at Sabro-Aarhus betjenes med bybus i Aarhus Kommune (forlængelse af bybuslinje fra Tilst med 10 minutters kørsel til Sabro) og etablere tilbringetrafik fra Galten til Sabro med skifteforbindelser til rute 114 og evt. bybus. Evt. kan bybusafgange forlænges til Galten ved tilkøb fra Skanderborg Kommune.	0	3.415.633
130	Ikast - Hammerum - Gjellerup - Sunds - Ilskov - Simmelkær	Ruten ændrer finansiering, da strækningen Herning-Ikast-Hammerum er betjent af tog samt rute, se rute 77 (Herning-Ikast-Bording-Silkeborg) og 116 (Herning - Nr. Snede - Horsens). Betjeningen af Gjellerup, Sunds, Ilskov og Simmelkær har stærk lokal karakter.	Ruten har kun sekundær regional betydning, da strækningen Herning-Ikast-Hammerum er betjent af tog samt rute 77 og 116. Der er til/fra Gjellerup, Sunds, Ilskov og Simmelkær ca. 23 passagerer pr. dag - af disse rejser ca. 4 kunder regionalt - øvrige kunder rejser lokalt i Herning Kommune. Simmelkær er betjent af rute 13, Sunds og Ilskov af rute 53 (953X). I Gjellerup er der ca. 2-3 kunder pr. dag (ikke andre busruter) Rute 130 kører kun skoledage.	0	333.682

200	Hammel-Hinnerup	Ruten ændrer finansiering mellem Hammel og Hinnerup og hele strækningen overgår til kommunal finansiering.	Ruten har mellem Hammel-Foldby og Hinnerup stærk lokal karakter. Der er gode alternative busforbindelser til regionale rejsemål i Aarhus med rute 114 fra Hammel og fra Hinnerup til Aarhus med rute 200. Både rute 114 og 200 kører hyppigt i myldretiden og der kan i Aarhus skiftes til A-busser til de væsentligste arbejdspladser og uddannelsessteder i hele Aarhus (linje 6A vil fra K17 køre fra Ringvejen til Skejby Sygehus på hver anden tur og Letbanen vil også køre til Sygehuset). 4 dobbeltture ændrer finansiering. Selvfinansiering er anslået til 30 procent.	0	333.667
220	Horsens - Uldum - Ølholm - Tørring	Ruten ændrer finansiering, da ruten har karakter af at være uddannelsesrute.	Ruten har sekundær regional betydning, da den ikke forbinder større bycentre i hver sin kommune. Ruten har karakter af at være uddannelsesrute.	0	1.302.957
230	Nørbæk-Fårup-Bjerregrav-Kousted-Ørrild-Randers	Rute 230 har to ruteforløb. Det ene er "regionalt" og det andet "lokalt" i Randers Kommune. Det lokale ruteforløb ændrer finansiering.	Rute 230 har to forskellige ruteforløb, hvor det ene er "regionalt" - dvs. Hobro-Fårup-Randers, mens det andet kun kører lokalt i Randers Kommune fra Nørbæk til Randers. Den lokale del af rute 230 Nørbæk-Fårup-Bjerregrav-Kousted-Ørrild-Randers foreslås at ændre finansiering.	0	647.833
302	(Aarhus-Beder-Byager)-Malling-Norsminde-Odder	Ruten ændrer finansiering mellem Malling-Norsminde og Odder, da Odder-Aarhus er betjent af både Letbane og rute 100 (Odder - Aarhus - Hornslet). Det bemærkes, at rute 302 mellem Malling, Beder og Aarhus, støtter rute 100 i myldretiden, og fastholdes som en del af rute 100.	Ruten må betegnes som en sekundær regional rute mellem Odder-Saksild-Norsminde-Ajstrup-Malling-(Aarhus). Der er primært tale om lokaltrafik, da kun 14 procent af kunderne krydser kommunegrænsen. 38 procent rejser lokalt i Odder Kommune og 48 procent rejser lokalt i Aarhus Kommune. Ruten har en væsentlig funktion mellem Malling og Aarhus, hvor den supplerer rute 100 i myldretiden. Denne funktion styrkes yderligere fra K17, hvor rute 302 i myldretiden er forlænget fra Beder til Malling via Byager. (Køreplantimerne pr. år er stort set i overensstemmelse med K17).	0	2.581.807
311	Skanderborg-Ry-Silkeborg	En dobbelttur ændrer finansiering mellem Skanderborg og Silkeborg, da strækningen Skanderborg-Ry-Silkeborg er togbetjent.	Ruten har kun sekundær regional betydning, da strækningen er togbetjent. Den ene tur fra Skanderborg til Silkeborg har lokalkarakter bortset fra at der i Gl. Ry i Skanderborg Kommune stiger 10 kunder på til Silkeborg. I den modsatte retning fra Silkeborg til Skanderborg har ruten udelukkende lokal karakter.	0	248.126
502	Brædstrup-Skanderborg	Ruten ændrer finansiering, da strækningen Brædstrup-Skanderborg har karakter af lokalbetjening og kørsel mellem to mindre byer.	Forbindelsen mellem Brædstrup og Skanderborg må betegnes som en sekundær regional rute, der primært løser lokale rejsebehov i Skanderborg Kommune. Antallet af passagerer på en hverdag er opgjort til 266 og ca. 40 passagerer rejser alene mellem Skanderborg Station og Campus Skanderborg. 21% af passagererne er regionalt rejsende der krydser kommunegrænsen mellem Skanderborg og Horsens. 58% rejser lokalt i Skanderborg Kommune mens 21% rejser lokalt i Horsens Kommune	0	2.054.530
914X	Aarhus-Hammel-Viborg	Ruten nedlægges. Strækningen Viborg-Rødkjærsbro-Aarhus er togbetjent. Rejsetiden Aarhus-Viborg med tog er på ca. 1 time og 10 minutter - med rute 914X er den 1 time og 25 minutter.	Ruten har kun én tur til Aarhus om morgenen på hverdage. Den øvrige kørsel består af eftermiddagskørsel fredag samt kørsel i weekenden. Turen fra Viborg til Aarhus om morgenen har i alt 5 påstigere i Viborg, Ans og Fårvang (1 kunde står af i Hammel). Den øvrige kørsel sker fredag eftermiddag samt lørdag og søndag. Om fredagen rejser ca. 20 kunder til/fra Viborg og ca. 3-5 kunder i alt rejser til/fra Ans og Fårvang. 3-7 af disse kunder stiger af eller på i Hammel. Der er talt 4 afgang i hver retning. Passagerer som ønsker at rejse mellem Aarhus og Viborg kan benytte tog. Der fastholdes ca. 1.000 timer til styrkelse af rute 114 - herunder fastholdelse af enkelte lyn-ture Hammel-Aarhus samt supplerende kørsel i weekenden (pga. bortfald af 914X).	345.099	345.099
926X	Viborg-Vejle	Rute 926X nedlægges og ressourcerne overflyttes til at forlænge rute 960X (Aalborg)- Viborg - Silkeborg - Horsens	Ruten har 4 dobbeltture på hverdage, og søn- og helligdage, samt yderligere 2 dobbeltture på fredage. Ruten benyttes overvejende af rejsende mellem Viborg og Vejle hvor der er mulighed for skift til/fra tog til bl.a. København. På mellem-destinationerne er ruten svagt benyttet. Ressourcerne foreslås overflyttet til at styrke og forlænge rute 960X Viborg - Silkeborg til Horsens , med mulighed for Lyn- /IC-forbindelser til bl.a. København.	0	0
I alt				4.163.449	52.238.374
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 Regions nettoudgift. Udgiften til administration og rejsekort udgør dermed ca. 15,2 procent af nettoudgiften til buskørsel.				646.378	8.110.034
Samlet nettoudgift til buskørsel+udgifter til administration og rejsekort				4.809.827	60.348.408

Forudsætninger i øvrigt: For Djursland er ruteøkonomi for 2014 anvendt. For øvrige ruter er regnskab for 2016 anvendt.

Midttrafiks køreplanår

En normal proces med revidering og udarbejdelse af nye køreplaner følger et fast årshjul bestående overordnet af 3 faser med forskellige hovedfokus og arbejdsopgaver. Overordnede mål for planlægningen er tilfredse bestillere, dygtige leverandører og tilfredse kunder. Planlægningsprocessen sigter mod at sikre en god køreplanproces og gode køreplaner.

Planlægningsperioden (varighed: 6 måneder - Juli til december)

I årshjulet er der afsat ca. 5 måneder til planlægningsarbejdet. Hovedmålet i processen er at udarbejde forslag til nye transportløsninger med konkrete køreplanforslag, overslag på de økonomiske konsekvenser samt beskrivelser af konsekvenser for betjeningen af kunder.

I arbejdet inddrages bestillere, kunder og busselskaber samt fakta, fx pendlingsdata, kundeundersøgelser og analyse af passagerbenyttesen på eksisterende ruter. Målet er at udarbejde konkrete udkast til nye driftssikre køreplaner, som sikrer optimal betjening af kunders behov indenfor bestilleres økonomiske og servicemæssige rammer.

I processen er der indlagt en periode til administrativ/politisk behandling og godkendelse af forslag frem til den offentlige høring. Der afsættes halvdelen måned til behandling hos kommuner, som omfatter, at Midttrafik udarbejder grundlaget til behandlingen i kommunerne (beskrivelse af forslag og konsekvenser) og den efterfølgende behandling og beslutning. Typisk foregår denne del i november og december.

Offentlig høring (varighed: 3 måneder - januar til marts)

Hvert år i januar måned sendes resultatet af planlægningsarbejdet i offentlig høring. Høringen handler om de væsentlige ændringer i køreplaner, fx nedlæggelse af betjening eller væsentlig omlægning af betjening, som er foreslået i køreplanerne til kommende køreplansskifte. Høringen handler om borgerinddragelser, og når forslag til væsentlige køreplanændringer sendes i offentlig høring, så er det fordi kunder skal have mulighed for både at se og komme med deres bemærkninger og synspunkter til nye køreplaner – man skal kunne forholde sig til de konsekvenser ændringer måtte have for de daglige rejser. Høringssvarene skal primært bruges til to formål. Dels skal kundernes bemærkninger indgå videre i kommuners/regionens politiske behandling, så de kan træffe den endelige beslutning på et fuldt oplyst grundlag. Dels skal Midttrafik bruge dem til at fange mindre uhensigtsmæssigheder, fx mistede korrespondancer eller for sent ankomst til en ringetid, altså forhold og bindinger, som Midttrafik ikke umiddelbart har kendskab til eller har været opmærksomme på. Alle henvendelser vurderes og indgår i den videre proces med udarbejdelsen af de endelige køreplaner.

Offentliggørelse (varighed 3 måneder - april til juni)

Den sidste fase i planlægningsprocessen handler om at offentliggøre resultatet af de nye køreplaner. Kontraktmæssigt skal Midttrafik aflevere de endelige køreplaner til busselskaber, som udfører kørslen, senest 3 måneder inden køreplansskiftet. Sædvanligvis skal det ske ultimo marts. Busselskaber skal herefter omsætte den planlagte kørsel til konkrete vagtplaner med frister i henhold til overenskomster.

For Midttrafik handler perioden om at udgive "de trykte" køreplaner på Midttrafiks hjemmeside samt dannelsen, udskrift og opsætning af stoppestedstavler til alle stoppestedsstandere i regionen. I perioden skal Midttrafik også sikre det endelige systemmæssige arbejde med klargøring af data til rejseplanen, rejsekort, realtidssystemer, elektroniske tavler m.m. Kravet til dataarbejdet er blevet betydning større i takt med nye digitale muligheder, fx elektroniske afgangstavler, rejsekort og Midttrafik live. Der er i processen afsat 1½ til 2 måneders dataarbejde for at sikre at nye køreplaner er driftsklare til de elektroniske platforme.

Notat om omfordeling af ruter

Region Midtjylland reducerer i løbet af 2019 sine udgifter til busdrift med ca. 60 mio.kr. I den forbindelse ønsker en række kommuner at overtage dele af buskørslen. Indeværende faktaark har til hensigt at besvare nogle af de spørgsmål, bestillerne har i forbindelse med denne omfordeling af ruter.

Sagsfremstilling

Region Midtjylland (RM) reducerer sine udgifter til busdrift, administreret via Midttrafik, med cirka 60 mio.kr. RM har udmeldt, at reduktionen finder sted fra 1. april 2019. I den forbindelse har Midttrafik udarbejdet et bruttokatalog over mulige reduktioner, indenfor de rammer, RM har udstukket.

Omfordeling af ruter og delt finansiering

En række kommuner undersøger aktuelt mulighederne for at overtage dele af den kørsel, som fremgår af bruttokataloget. Midttrafik har modtaget positive tilkendegivelser fra en række bestillerkommuner.

Der er i den forbindelse blevet spurgt til, hvilke dele af kørslen en kommune kan overtage fra RM, og om der er juridiske udfordringer forbundet herved.

Da Midttrafiks rolle som trafikselskab er at koordinere den kollektive bustrafik ud fra, hvad der er mest optimalt, både ud fra et kundehensyn og et økonomisk perspektiv, arbejder Midttrafik allerede i dag med delt finansiering på nogle kontrakter. Disse kontrakter indeholder både kommunale og regionale ruter men administreres under ét i forhold til busselskabet. En enkelt rute kan også have delt bestillerfinansiering, hvor hver bestiller betaler ud fra sin andel af kørslen på ruten.

Da kontrakterne er indgået mellem busselskabet og Midttrafik, har det dermed ingen betydning, om det er kommunen eller RM, der er den bagvedliggende bestiller, og dermed finansierer kontrakten.

Altså kan der godt foretages en omfordeling af bestilleransvaret, hvor en kommune overtager dele af den kørsel, som hidtil har været finansieret af RM. Kommunen kan både overtage hele kontrakter, en eller flere ruter i kontrakten eller enkelte ture.

Regler for reduktion i kontrakter

Der er fra nogle bestillere spurgt til rammerne for compensationen til busselskaberne, såfremt RM reducerer i kørslen og en kommune ønsker at overtage dele heraf.

Midttrafiks kontrakter indeholder to regler for reduktion i kørselsomfanget (køreplantimer). En "7½ %-regel" og en "20 %-regel".

- 7½ %-reglen fastslår, at et busselskab skal kompenseres økonomisk, såfremt kørselsomfanget reduceres med mere end 7½ % mellem to køreplanår.

- 20 %-reglen fastslår, at et busselskab skal kompenseres økonomisk, såfremt kørselsomfanget reduceres med mere end 20 % i forhold til det antal køreplantimer, som kontrakten er udbudt efter (udgangspunktet).

Der ydes alene compensation for det største af de to tal efter 20 %-reglen eller 7½ %-reglen.

Kontrakterne indeholder desuden en regel om, at busselskaberne skal kompenseres, såfremt Midttrafik reducerer i antallet af busser i forhold til det antal, som kontrakten er udbudt efter. Der betales compensation ud fra følgende regel:

- 1-4 busser ved kontraktstart: compensation for hver bus.
- 5-9 busser ved kontraktstart: gratis reduktion af 1 bus, herefter compensation.
- 10-14 busser ved kontraktstart: gratis reduktion af 2 busser, herefter compensation.

I alle tilfælde skal busselskabet kompenseres for en periode på 52 uger kørselsomfang, svarende til 12 måneder.

I forbindelse med de forestående regionale reduktioner per 1. april 2019, afholder RM alle udgifter til compensation af busselskaberne. Det er estimeret, at de samlede udgifter vil beløbe sig til cirka 6 mio.kr. Beløbet afhænger i høj grad af, hvor stor en del af kørslen, kommunerne ønsker at overtage.

Samtidig har RM garanteret, at kommunerne vil blive kompenseret 1:1 for det tilfælde, at en kommune senere i en kontraktperiode ønsker at reducere i den kørsel, kommunen har overtaget fra RM. Altså vil kommunen ikke skulle kompensere busselskabet økonomisk i tilfælde af senere reduktioner i kørselsomfang eller busser. Denne udgift påtages af RM.

Problematikker ved større reduktioner

Der kan være juridiske problemer forbundet med at reducere kørselsomfanget i en kontrakt betydeligt over de 20 %. Dette skyldes, at busselskaberne ikke har kunnet tage højde for en betydelig reduktion ved tilbudsafgivelsen, hvormed kontrakten er ændret grundlæggende fra sit udgangspunkt.

Hvornår denne problematiske grænse for reduktion opstår, skal fastlægges ved en konkret vurdering for den enkelte kontrakt, da grænsen i høj grad er afhængig af, hvordan reduktionen er gennemført i praksis. Fx kan det være et stort problem for busselskabet at opretholde et større antal busser, spredt over et større geografisk område, fordelt på et begrænset antal køreplantimer.

Omfordeling

Nogle kommuner har spurgt til muligheden for at opretholde ruter eller ture ved at flytte kørslen til en kontrakt, som kommunen i forvejen er enebestiller på. Dermed flyttes kørslen fra kontrakt A, som RM helt eller delvist finansierer, til kontrakt B, som kommunen alene finansierer. Kommunen kan således undgå delt finansiering med andre bestillere.

Det er Midttrafiks holdning, at kommunen som udgangspunkt ikke kan flytte en tur eller rute fra den regionale kontrakt, hvorfra kørslen reduceres, til en anden kontrakt, som kommunen finansierer. Udgangspunktet er, at en rute forbliver i den kontrakt, som den er udbudt i, og derved forbliver ved det busselskab, som rettelig har vundet kørslen.

Der kan dog forekomme undtagelser til ovenstående. For eksempel i det tilfælde hvor kommunen ønsker oprettelse af et nyt ruteforløb, som ikke er identisk med den regionale rute, der

nedlægges. Eller såfremt kørslen flyttes til en kontrakt, der i forvejen har et identisk ruteforløb med den kørsel, der nedlægges. I alle tilfælde vil dette bero på en konkret vurdering.

Når en kommune overtager kørsel fra RM, fortsætter afregningen til de betalingssatser, busselskabet har vundet kontrakten på baggrund af. Samtidig vil kontraktperioden forblive uændret, hvormed kommunen er bundet af kontrakten, indtil dens udløb. Kommunen vil dog få mulighed for at påvirke, om en kontrakt skal forlænges eller genudbydes, samt under hvilke vilkår.

Midttrafiks arbejde

Når Midttrafik opnår et større overblik over, hvilke dele af RMs kørsel, kommunerne ønsker at overtage, kan administrationen arbejde på at afbøde nuværende og kommende effekter af eventuelle reduktioner i kørselsomfanget, hvor muligt.

Dette kan for eksempel ske ved at

- Nedlægge kontrakter ved kontraktudløb og overføre resterende kørsel til andre kontrakter i stedet for at genudbyde
- Forhandle lempeligere reduktionsbestemmelser med busselskaber
- Indgå førtidige aftaler med busselskaber om kontraktudløb mod ændrede vilkår
- Indgå førtidige aftaler med busselskaber om kontraktforlængelser mod ændrede vilkår

Fra Midttrafik bliver den overordnede koordinering omkring omfordelingen af ruter varetaget af følgende medarbejdere:

- Køreplan: Ole Sørensen (os@midttrafik.dk) og Frits Hedegaard (fnh@midttrafik.dk)
- Økonomi: Lone Litvak (lli@midttrafik.dk)
- Kontrakter: Thomas Dalgaard Mikkelsen (tdm@midttrafik.dk)

Jens Erik Sørensen
Direktør
Midttrafik

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
tbst.dk

Sagsnr.: TS50604-00067
Dato: 18-10-2018
Sagsbehandler: STM

Ungdomskort på App og rejsekort

Midttrafik har d. 5. oktober 2018 henvendt sig til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST).

Midttrafik ønsker, at kunderne kan få udstedet deres Ungdomskort på rejsekort med pendler kombi samt app, og kan ikke tilslutte sig en løsning, hvor rejsekort med pendler kombi, erstatter alle andre medier til Ungdomskort.

Midttrafik ønsker i deres brev følgende afklaret:

Midttrafik foreslå, at det bliver op til trafikselskaberne at vælge supplerende medier til pendler kombi-løsningen, herunder app-mediet. Kunderne, som måtte vælge pendler kombi, kan danne grundlaget for refusion af fritidsrejser på øvrige medier.

Ungdomskort udstedes i dag på pap/plast-kort, App og på rejsekort. Der er således ikke noget i vejen for, at Midttrafik introducere en App-version som supplement til de nuværende Ungdomskort-medier.

Som Midttrafik er bekendt med, er der påbegyndt et arbejde om at undersøge muligheden for, at indføre Ungdomskort på rejsekort med pendler kombi og dermed ændre Ungdomskortets fritidsområde så det ikke længere knyttes op på de lokale takstområder.

Ved at indføre Ungdomskort på rejsekort med pendler kombi med krav om check ind/ud og skifte check ind, ændres der i afregningen til det enkelte trafikselskab, som vil være aktivitetsbestemt afregning, og ikke afregning efter stikprøve, som i dag.

Bliver det politisk besluttet at indføre Ungdomskort på rejsekort med pendler kombi, vurderer TBST, at rejsekortet vil blive anvendt som medie for Ungdomskort og at rejsekort erstatter alle andre medier til Ungdomskort.

TBST forventer, at der vil være en overgangsfase, hvor Midttrafik kan benytte eksisterende løsninger og App indtil Ungdomskort er fuldt implementeret på rejsekort med pendler kombi.

TBST kan orientere om, at brevet fra LUR-gruppen vedr. udeståender og udfordringer ved at tilbyde kortet som en pendler kombi kort, er modtaget.

Med venlig hilsen



Jan Albrecht
Kontorchef

Til
Jeppe Færgegaard Sørensen
Direktionssekretariatet, Midttrafik

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
tbst.dk

Sagsnr.: TS50604-00067
Dato: 25-05-2018

Ungdomskort på App og rejsekort

Midttrafik har d. 24. maj 2018 henvendt sig til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST).

Midttrafik spørger:

"Vi er fortsat ved at undersøge mulighederne vedr. Ungdomskort på App. I den forbindelse er jeg interesseret i at vide konkret, hvilke krav, der stilles til system samt udstedelse på nuværende tidspunkt. Er der fx krav om, at kunderne skal kunne få kortet fysisk – eller må man udstede udelukkede på App."

Ungdomskort udstedes i dag på pap/plast-kort, henholdsvis på App/smartphone, samt på rejsekortet. Der er således ikke noget i vejen for, at Midttrafik introducere en App-version som supplement til de nuværende Ungdomskort-medier.

Såfremt spørgsmålet skal forstås således, om Ungdomskort udelukkende må udstedes på App, og dermed at borgerens ret til at få et Ungdomskort bliver afskåret, hvis de ikke har en smartphone med et bestemt styresystem mv., så ser styrelsen en række problemstillinger, som skal undersøges nærmere.

TBST kan orientere om, at Ungdomskortet i dag udsteds på forskellige medier. Sydtrafik udsteder Ungdomskort på Rejsekort, DSB på App og Nordjyllands Trafikselskab på det traditionelle Ungdomskort medie.

TBST kan orientere om, at der er påbegyndt et arbejde om at undersøge muligheden for, at indføre Ungdomskort på rejsekort pendler kombi og dermed ændre Ungdomskortets fritidsområde så det ikke længere knyttes op på de lokale takstområder.

Med venlig hilsen

Jan Albrecht
Kontorchef

Til
Jens Erik Sørensen
Direktør, Midttrafik

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
tbst.dk

Sagsnr.: TS50604-00067
Dato: 23-02-2018

Ungdomskort på App og rejsekort

Midttrafik har d. 1. februar 2018 henvendt sig til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST), vedr. ønske om at få tilsagn om, at Midttrafik fortsat kan få refusion ved brug af app-mediet på Ungdomskort, samt at Ungdomskort i fremtiden kommer på rejsekort. Baggrunden for henvendelsen er, at Midttrafik er ved at undersøge muligheden for at tilbyde Ungdomskort på rejsekort samt på app.

TBST kan orientere om, at der er påbegyndt et arbejde om at undersøge muligheden for, at indføre Ungdomskort på rejsekort pendler kombi og dermed ændre Ungdomskortets fritidsområde så det ikke længere knyttes op på de lokale takstområder. Det er en politisk beslutning om Ungdomskort skal indføres på rejsekort pendler kombi.

Bliver det politisk besluttet at indføre Ungdomskort på rejsekort pendler kombi, er det TBST umiddelbare vurdering, at rejsekortet vil blive anvendt som et generelt medie for Ungdomskort tidligst medio 2019.

TBST forventer endvidere, at der vil være en overgangsfase, hvor selskaberne vil kunne benytte eksisterende løsninger indtil den nye Rejsekort løsning er fuldt implementeret. Uden at kunne udstede en egentlig garanti, så er det TBST's forventning, at Midttrafiks app som minimum vil kunne benyttes frem til sommeren 2020.

Med venlig hilsen

Jan Albrecht
Kontorchef

Trafiksselskab	Garantivogn nummer	Antal timer over 4 år	Tildelt selskab	Timepris	Tildelingspris	Vogn-type
Midttrafik	3900	14.164,50	SafeNcare ApS	238,90	3.383.899	2
Midttrafik	3901	9.433,50	dk-taxi	249,00	2.348.942	2
Midttrafik	3902	14.458,50	SafeNcare ApS	238,90	3.454.136	2
Midttrafik	3903	14.836,50	SafeNcare ApS	238,90	3.544.440	2
Midttrafik	3904	14.458,50	SafeNcare ApS	238,90	3.454.136	2
Midttrafik	3905	9.817,50	Munkebo Taxi	256,00	2.513.280	2
Midttrafik	3906	9.796,50	SafeNcare ApS	238,90	2.340.384	2
Midttrafik	3907	9.586,50	SafeNcare ApS	238,90	2.290.215	2
Midttrafik	3908	8.863,50	SafeNcare ApS	238,90	2.117.490	2
Midttrafik	3909	7.930,50	SafeNcare ApS	238,90	1.894.597	2
Midttrafik	3910	12.662,50	Munkebo Taxi	284,50	3.602.481	5
Midttrafik	3911	11.662,50	Munkebo Taxi	284,50	3.317.981	5
Midttrafik	3912	9.796,50	SafeNcare ApS	279,90	2.742.040	5
Midttrafik	3913	14.458,50	Ap flex ApS	282,50	4.084.526	5
Midttrafik	3914	10.636,50	Munkebo Taxi	314,00	3.339.861	6
Midttrafik	3915	14.458,50	Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	289,90	4.191.519	5
Midttrafik	3916	12.662,50	Munkebo Taxi	287,50	3.640.469	5
Midttrafik	3917	10.636,50	Munkebo Taxi	288,50	3.068.630	5
Midttrafik	3918	15.046,50	SafeNcare ApS	279,90	4.211.516	5
Midttrafik	3919	9.586,50	Munkebo Taxi	314,00	3.010.161	6
Midttrafik	3920	9.796,50	Munkebo Taxi	294,50	2.885.069	5
Midttrafik	3921	15.046,50	SafeNcare ApS	285,00	4.288.253	5
Midttrafik	3922	10.636,50	Flex Transport	280,00	2.978.220	5
Midttrafik	3923	9.628,50	SafeNcare ApS	285,00	2.744.123	5
Midttrafik	3924	3.075,00	Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	369,90	1.137.443	5
Midttrafik	3925	9.796,50	Munkebo Taxi	314,50	3.080.999	6
Midttrafik	3926	10.426,50	Vinderup Taxi Aps	314,98	3.284.139	6
Midttrafik	3927	10.636,50	SafeNcare ApS	295,00	3.137.768	6
Midttrafik	3928	9.796,50	Vinderup Taxi Aps	314,98	3.085.702	6
Midttrafik	3929	10.636,50	Vinderup Taxi Aps	314,98	3.350.285	6
Midttrafik	3930	15.340,50	Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	289,90	4.447.211	6
Midttrafik	3931	10.006,50	Munkebo Taxi	314,00	3.142.041	6
Midttrafik	3932	10.006,50	Munkebo Taxi	313,00	3.132.035	6
Midttrafik	3933	10.678,50	TEA STRUER APS	314,98	3.363.514	6
Midttrafik	3934	10.636,50	Skanbus	313,97	3.339.542	6
Midttrafik	3935	10.006,50	SafeNcare ApS	288,90	2.890.878	6
Midttrafik	3936	10.048,50	Vinderup Taxi Aps	314,98	3.165.077	6
Midttrafik	3937	10.636,50	Munkebo Taxi	313,00	3.329.225	6
Midttrafik	3938	10.636,50	SafeNcare ApS	295,00	3.137.768	6
Midttrafik	3939	14.458,50	Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	289,90	4.191.519	6
Midttrafik	3940	11.662,50	Ap flex ApS	243,00	2.833.988	2
Midttrafik	3941	11.962,50	Munkebo Taxi	314,00	3.756.225	6
Midttrafik	3942	9.796,50	MA Flextrafik aps	297,00	2.909.561	5
Midttrafik	3943	9.586,50	SafeNcare ApS	242,00	2.319.933	2
Midttrafik	3944	9.796,50	Ls busser ApS	293,00	2.870.375	5
Midttrafik	3945	14.458,50	Ap flex ApS	288,49	4.171.133	6
Midttrafik	3946	16.801,50	Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	289,90	4.870.755	6
Midttrafik	3947	9.586,50	Flex Transport	280,00	2.684.220	5
Midttrafik	3948	9.796,50	Ap flex ApS	243,00	2.380.550	2
Midttrafik	3949	12.162,50	Munkebo Taxi	298,00	3.624.425	5
Midttrafik	3950	13.879,50	Skanbus	293,89	4.079.046	6
Midttrafik	3951	9.796,50	Ap flex ApS	298,78	2.926.998	6
Midttrafik	3952	8.100,50	Munkebo Taxi	319,00	2.584.060	6
Midttrafik	3953	10.048,50	Munkebo Taxi	311,00	3.125.084	6
Midttrafik	3954	9.796,50	SafeNcare ApS	242,00	2.370.753	2
Midttrafik	3955	10.006,50	Ap flex ApS	299,45	2.996.447	6
Midttrafik	3956	15.340,50	Ap flex ApS	288,49	4.425.581	6

Trafiksbetjener	Garantivogn nummer	Antal timer over 4 år	Tildelt selskab	Timepris	Tildelingspris	Vogn-type
Midttrafik	3957	8.100,50	Munkebo Taxi	321,00	2.600.261	6
Midttrafik	3958	10.048,50	Vinderup Taxi Aps	314,98	3.165.077	6
Midttrafik	3959	9.586,50	Ap flex ApS	248,77	2.384.834	2
Midttrafik	3960	14.458,50	Ap flex ApS	283,49	4.098.840	5
Midttrafik	3961	14.458,50	Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	289,90	4.191.519	6
Midttrafik	3962	10.636,50	Vinderup Taxi Aps	314,98	3.350.285	6
Midttrafik	3963	10.006,50	Munkebo Taxi	324,00	3.242.106	6
Midttrafik	3964	9.796,50	Holstebro Taxi og limousine service a	245,00	2.400.143	2
Midttrafik	3965	10.048,50	Holstebro Taxi og limousine service a	285,00	2.863.823	5
Midttrafik	3966	12.662,50	Struer Thyholm Taxa I/S	293,00	3.710.113	6
Midttrafik	3967	14.458,50	Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	289,90	4.191.519	6
Midttrafik	3968	14.458,50	Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	298,90	4.321.646	6
Midttrafik	3969	9.796,50	Ap flex ApS	248,77	2.437.075	2
Midttrafik	3970	9.623,50	Holstebro Taxi og limousine service a	295,00	2.838.933	5
Midttrafik	3971	10.006,50	Munkebo Taxi	307,00	3.071.996	6
Midttrafik	3972	10.006,50	Munkebo Taxi	309,00	3.092.009	6
Midttrafik	3973	15.340,50	Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	289,90	4.447.211	6
Midttrafik	3974	12.712,50	Munkebo Taxi	297,00	3.775.613	5
Midttrafik	3975	10.170,00	Holstebro Taxi og limousine service a	290,00	2.949.300	5
Midttrafik	3976	10.048,50	Børge Hald	288,00	2.893.968	5
Midttrafik	3977	9.796,50	Ap flex ApS	243,00	2.380.550	2
Midttrafik	3978	3.075,00	Munkebo Taxi	436,00	1.340.700	5
Midttrafik	3979	9.661,50	TEA STRUER APS	321,98	3.110.810	6
Midttrafik	3980	8.673,50	Ap flex ApS	243,00	2.107.661	2
Midttrafik	3981	3.097,50	Munkebo Taxi	445,00	1.378.388	5
Midttrafik	3982	10.006,50	Vinderup Taxi Aps	302,70	3.028.968	5
Midttrafik	3983	10.027,50	Vinderup Taxi Aps	314,98	3.158.462	6
Midttrafik	3984	9.072,50	Vinderup Taxi Aps	302,70	2.746.246	5
Midttrafik	3985	10.006,50	Vinderup Taxi Aps	314,98	3.151.847	6
Midttrafik	3986	11.412,50	Struer Thyholm Taxa I/S	286,00	3.263.975	5
Midttrafik	3987	25.567,50	Vinderup Taxi Aps	139,98	3.578.939	5

Gennemsnit /Sum 189,44 276.863.463

Seqno	Firma	Vogntype	Hjemsted for vogn / Hjemsted kommune	Trafik- selskab	Hverdag kl. 06- 18 / Opstartsgebyr	Hverdag kl. 06- 18 / Timepris	Øvrig tid, hverdag kl. 18- 24 samt weekend og helligdag kl. 06-24 / Opstartsgebyr	Øvrig tid, hverdag kl. 18- 24 samt weekend og helligdag kl. 06-24 / Timepris	Nat (alle dage) kl. 00-06 / Opstartsgebyr	Nat (alle dage) kl. 00-06 / Timepris	Pris pr. løft med trappemaskin e i kr.
18-5449	SafeNcare ApS	6	Aarhus	Midttrafik		278		278		450	0
18-5496	SafeNcare ApS	6	Aarhus	Midttrafik		278		278		450	0
18-5525	SafeNcare ApS	6	Aarhus	Midttrafik		278		278		450	0
18-5526	SafeNcare ApS	6	Aarhus	Midttrafik		278		278		450	0
18-9788	SafeNcare ApS	6	Syddjurs	Midttrafik		279		279		450	0
18-9779	SafeNcare ApS	6	Aarhus	Midttrafik		279		279		450	0
18-9782	SafeNcare ApS	6	Aarhus	Midttrafik		279		279		450	0
18-7552	Skanbus	6	Silkeborg	Midttrafik		280		280		290	0
18-4323	Skanbus	6	Aarhus	Midttrafik		280		280		280	0
18-9452	Ap flex ApS	6	Aarhus	Midttrafik		285		285		285	150
18-9453	Ap flex ApS	6	Aarhus	Midttrafik		290		290		290	150
18-7974	Ap flex ApS	6	Horsens	Midttrafik		292		292		292	0
18-7832	Vinderup Taxi Aps	6	Herning	Midttrafik	50	293	50	313	350	313	400
18-7844	Vinderup Taxi Aps	6	Herning	Midttrafik	50	293	50	313	350	313	400
18-7826	Vinderup Taxi Aps	6	Holstebro	Midttrafik	50	293	50	313	350	313	400
18-8696	TEA STRUER APS	6	Skive	Midttrafik	50	293	50	313	350	313	400
18-7818	Vinderup Taxi Aps	6	Viborg	Midttrafik	50	293	50	310	350	310	400
18-8576	TEA STRUER APS	6	Favrskov	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8677	TEA STRUER APS	6	Herning	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8678	TEA STRUER APS	6	Herning	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8679	TEA STRUER APS	6	Herning	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-7831	Vinderup Taxi Aps	6	Herning	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8653	TEA STRUER APS	6	Holstebro	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8656	TEA STRUER APS	6	Holstebro	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8671	TEA STRUER APS	6	Holstebro	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8672	TEA STRUER APS	6	Holstebro	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8673	TEA STRUER APS	6	Holstebro	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8674	TEA STRUER APS	6	Holstebro	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-7827	Vinderup Taxi Aps	6	Holstebro	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8595	TEA STRUER APS	6	Horsens	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8598	TEA STRUER APS	6	Horsens	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-7984	Ap flex ApS	6	Randers	Midttrafik		295		295		295	0
18-8622	TEA STRUER APS	6	Randers	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8626	TEA STRUER APS	6	Randers	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8627	TEA STRUER APS	6	Randers	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400

18-8694	TEA STRUER APS	6	Ringkøbing-Skjern	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8614	TEA STRUER APS	6	Silkeborg	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8615	TEA STRUER APS	6	Silkeborg	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8616	TEA STRUER APS	6	Silkeborg	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8665	Vinderup Taxi Aps	6	Skanderborg	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8690	TEA STRUER APS	6	Syddjurs	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-9138	Holstebro og Omegn's Taxi	6	Viborg	Midttrafik	50	295	50	315	300	315	400
18-8642	TEA STRUER APS	6	Viborg	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-7819	Vinderup Taxi Aps	6	Viborg	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-7820	Vinderup Taxi Aps	6	Viborg	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-7821	Vinderup Taxi Aps	6	Viborg	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8343	TEA STRUER APS	6	Aarhus	Midttrafik	50	295	50	315	350	318	400
18-8397	TEA STRUER APS	6	Aarhus	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8402	TEA STRUER APS	6	Aarhus	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8406	TEA STRUER APS	6	Aarhus	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8417	TEA STRUER APS	6	Aarhus	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8428	TEA STRUER APS	6	Aarhus	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8433	TEA STRUER APS	6	Aarhus	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8556	TEA STRUER APS	6	Aarhus	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8567	TEA STRUER APS	6	Aarhus	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-8570	TEA STRUER APS	6	Aarhus	Midttrafik	50	295	50	315	350	315	400
18-7796	Vinderup Taxi Aps	6	Favrskov	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-9091	Holstebro og Omegn's Taxi	6	Herning	Midttrafik	50	298	50	318	300	318	400
18-9094	Holstebro og Omegn's Taxi	6	Herning	Midttrafik	50	298	50	318	300	318	400
18-7825	Vinderup Taxi Aps	6	Holstebro	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-7800	Vinderup Taxi Aps	6	Horsens	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-8629	TEA STRUER APS	6	Randers	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-7810	Vinderup Taxi Aps	6	Randers	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-7812	Vinderup Taxi Aps	6	Randers	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-7883	Vinderup Taxi Aps	6	Ringkøbing-Skjern	Midttrafik	50	298	50	315	350	318	400
18-7977	Ap flex ApS	6	Silkeborg	Midttrafik		298		298		298	0
18-7806	Vinderup Taxi Aps	6	Silkeborg	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-7808	Vinderup Taxi Aps	6	Silkeborg	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-7885	Vinderup Taxi Aps	6	Skive	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-7878	Vinderup Taxi Aps	6	Syddjurs	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-9140	Holstebro og Omegn's Taxi	6	Viborg	Midttrafik	50	298	50	318	300	318	400
18-9142	Holstebro og Omegn's Taxi	6	Viborg	Midttrafik	50	298	50	318	300	318	400
18-8637	TEA STRUER APS	6	Viborg	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-8639	TEA STRUER APS	6	Viborg	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-8370	TEA STRUER APS	6	Aarhus	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-8558	TEA STRUER APS	6	Aarhus	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-8560	TEA STRUER APS	6	Aarhus	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-8564	TEA STRUER APS	6	Aarhus	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400

18-7763	Vinderup Taxi Aps	6	Aarhus	Midttrafik	50	298	50	318	350	350	400
18-7770	Vinderup Taxi Aps	6	Aarhus	Midttrafik	50	298	50	318	50	318	400
18-7771	Vinderup Taxi Aps	6	Aarhus	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-7777	Vinderup Taxi Aps	6	Aarhus	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-7778	Vinderup Taxi Aps	6	Aarhus	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-7779	Vinderup Taxi Aps	6	Aarhus	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-7786	Vinderup Taxi Aps	6	Aarhus	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-7787	Vinderup Taxi Aps	6	Aarhus	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-7790	Vinderup Taxi Aps	6	Aarhus	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-7793	Vinderup Taxi Aps	6	Aarhus	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-7794	Vinderup Taxi Aps	6	Aarhus	Midttrafik	50	298	50	318	350	318	400
18-9095	Holstebro og Omegn's Taxi	6	Herning	Midttrafik	50	300	50	320	300	320	400
18-9097	Holstebro og Omegn's Taxi	6	Herning	Midttrafik	50	300	50	320	300	320	400
18-9041	Holstebro og Omegn's Taxi	6	Holstebro	Midttrafik	50	300	50	320	300	320	400
18-9043	Holstebro og Omegn's Taxi	6	Holstebro	Midttrafik	50	300	50	320	300	320	400
18-7929	Flexbusser ApS	6	Horsens	Midttrafik	0	300	0	310	0	310	500
18-7801	Vinderup Taxi Aps	6	Horsens	Midttrafik	50	300	50	320	350	320	400
18-8014	Ap flex ApS	6	Randers	Midttrafik		300		300		300	0
18-5349	Kronjyllands Taxabus	6	Randers	Midttrafik		300		300		300	200
18-5352	Kronjyllands Taxabus	6	Randers	Midttrafik		300		300		300	100
18-7811	Vinderup Taxi Aps	6	Randers	Midttrafik	50	300	50	320	350	320	400
18-7572	Flexbusser ApS	6	Silkeborg	Midttrafik	0	300	0	310	0	310	500
18-7807	Vinderup Taxi Aps	6	Silkeborg	Midttrafik	50	300	50	320	350	320	400
18-7628	Flexbusser ApS	6	Viborg	Midttrafik	0	300	0	305	0	305	500
18-7616	Flexbusser ApS	6	Aarhus	Midttrafik	0	300	0	310	0	310	500
18-8408	TEA STRUER APS	6	Aarhus	Midttrafik	50	300	50	320	350	320	400
18-8411	TEA STRUER APS	6	Aarhus	Midttrafik	50	300	50	320	350	320	400
18-8414	TEA STRUER APS	6	Aarhus	Midttrafik	50	300	50	320	350	320	400
18-7780	Vinderup Taxi Aps	6	Aarhus	Midttrafik	50	300	50	320	350	320	400
18-7781	Vinderup Taxi Aps	6	Aarhus	Midttrafik	50	300	50	320	350	320	400
18-7782	Vinderup Taxi Aps	6	Aarhus	Midttrafik	50	300	50	320	350	320	400
18-7784	Vinderup Taxi Aps	6	Aarhus	Midttrafik	50	300	50	320	350	320	400
18-7788	Vinderup Taxi Aps	6	Aarhus	Midttrafik	50	300	50	320	350	320	400
18-7751	Vinderup Taxi Aps	6	Aarhus	Midttrafik	50	302	50	323	350	350	400
18-9046	Holstebro og Omegn's Taxi	6	Holstebro	Midttrafik	50	305	50	325	300	325	400
18-9051	Holstebro og Omegn's Taxi	6	Holstebro	Midttrafik	50	305	50	325	300	325	400
18-7813	Vinderup Taxi Aps	6	Randers	Midttrafik	50	305	50	325	350	325	400
18-6352	Munkebo Taxi	6	Herning	Midttrafik		307		314		325	0
18-6353	Munkebo Taxi	6	Herning	Midttrafik		309		314		325	0
18-6349	Munkebo Taxi	6	Skanderborg	Midttrafik		311		315		325	0
18-6343	Munkebo Taxi	6	Aarhus	Midttrafik		313		320		325	0
18-6344	Munkebo Taxi	6	Aarhus	Midttrafik		313		320		325	0
18-6345	Munkebo Taxi	6	Favrskov	Midttrafik		314		320		325	0

18-6336	Munkebo Taxi	6	Aarhus	Midttrafik		314		320		335	0
18-6339	Munkebo Taxi	6	Aarhus	Midttrafik		314		320		325	0
18-6342	Munkebo Taxi	6	Aarhus	Midttrafik		314		320		325	0
18-6341	Munkebo Taxi	6	Aarhus	Midttrafik		314,5		320		335	0
18-6347	Munkebo Taxi	6	Silkeborg	Midttrafik		319		325		325	0
18-6350	Munkebo Taxi	6	Randers	Midttrafik		321		321		325	0
18-6351	Munkebo Taxi	6	Viborg	Midttrafik		324		324		335	0
18-9321	Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	6	Herning	Midttrafik		325		325		450	200
18-9314	Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	6	Holstebro	Midttrafik		325		325		450	200
18-9316	Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	6	Holstebro	Midttrafik		325		325		450	0
18-9173	Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	6	Aarhus	Midttrafik		325		325		450	0
18-9176	Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	6	Aarhus	Midttrafik		325		325		450	200
18-4246	Byens Taxi & Sygetransport	6	Aarhus	Midttrafik	0	330	0	360	0	360	250
18-6859	BAB Transport	6	Herning	Midttrafik	0	340	0	450	0	850	350
18-9576	Struer Thyholm Taxa I/S	6	Holstebro	Midttrafik	0	350	0	350	0	350	250
18-9331	Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	6	Horsens	Midttrafik		350		350		450	200
18-9284	Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	6	Viborg	Midttrafik		350		350		450	200
18-7387	Hammel/Favrskov Taxi	6	Favrskov	Midttrafik	60	365	60	435	60	435	500
18-7386	Hammel/Favrskov Taxi	6	Favrskov	Midttrafik	60	370	60	435	60	435	500
18-5745	Johns Busser Asferg	6	Skive	Midttrafik	0	370	0	520	0	520	0
18-4901	Søren Gehrt Taxa	6	Odder	Midttrafik	30	380	30	480	30	480	500
18-4904	Søren Gehrt Taxa	6	Aarhus	Midttrafik	30	380	30	480	30	480	500
18-4903	Søren Gehrt Taxa	6	Odder	Midttrafik	30	400	30	500	30	500	500

Hovedgennemsnit

#####

303,4340278

2.843

Seqno	Firma	Antal vogne som maksimalt kan være aktive i Planet	Antal vogne indgår i gruppen i selskabet	Vogntype	Trafik-selskab	Byområde for vogngruppe / Byområdet er i	Tilbudspri ser - Hverdag kl. 06-18 / Opstartsg ebyr:	Tilbudspri ser - Hverdag kl. 06-18 / Timepris:	ser - Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend	ser - Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend	Tilbudspri ser - Nat (alle dage) kl. 00-06 / Opstartsg ebyr:	Tilbudspri ser - Nat (alle dage) kl. 00-06 / Timepris:	s for løft med trappemas kine / Pris pr. løft med
18-7042	Holstebro Taxi og limousine service aps	7	7	2	Midttrafik	Midttrafik - Holstebro	0	247		267		287	
18-8010	Munkebo Taxi	3	47	2	Midttrafik	Midttrafik - Aarhus		265		275		300	0
18-5891	Herning Taxa Bestillingskontor	5	5	2	Midttrafik	Midttrafik - Ikast-Brande	0	265	0	275	0	550	
18-4646	Ikast Taxa	5	5	2	Midttrafik	Midttrafik - Ikast-Brande		265		275		400	
18-6630	dk-taxi	20	35	2	Midttrafik	Midttrafik - Randers	60	285	60	295	60	305	
18-6666	Holstebro Taxa	15	19	2	Midttrafik	Midttrafik - Herning		290		290		290	
18-7989	Taxi 4x27	8	8	2	Midttrafik	Midttrafik - Holstebro	0	295	0	295	0	295	
18-8002	Ulrichs Taxi V/Mik Guldbrandsen	3	3	2	Midttrafik	Midttrafik - Viborg	0	297	0	297	0	297	
18-4000	Sønderbro's Taxi	6	6	2	Midttrafik	Midttrafik - Viborg	0	297	0	297	0	297	
18-6534	Viborg Taxa kaldet Dan Taxi Viborg	7	12	2	Midttrafik	Midttrafik - Viborg	0	297	0	326	0	415	
18-6949	Skvie TAXA, Økonomisk Forening	7	7	2	Midttrafik	Midttrafik - Skive	0	300	0	350	0	500	
18-8084	Taxi 4x27	8	8	2	Midttrafik	Midttrafik - Silkeborg	0	305	0	305	0	305	
18-8355	Taxi 4x27	8	8	2	Midttrafik	Midttrafik - Skive	0	305	0	305	0	305	
18-8245	Taxas Kundecenter f.m.b.a.	5	10	2	Midttrafik	Midttrafik - Horsens	30	320	30	330	30	330	
18-8246	Taxas Kundecenter f.m.b.a.	30	100	2	Midttrafik	Midttrafik - Aarhus	30	320	30	330	30	330	
18-6637	dk-taxi	3	6	2	Midttrafik	Midttrafik - Norddjurs	60	330	60	350	60	450	
18-6539	Viborg Taxa kaldet Dan Taxi Viborg	4	4	2	Midttrafik	Midttrafik - Viborg	0	330	0	360	0	480	
18-7538	Herning TAXA Bestillingskontor	14	14	2	Midttrafik	Midttrafik - Silkeborg	0	330	0	360	0	390	
18-4201	SILKEBORG TAXI	15	22	2	Midttrafik	Midttrafik - Silkeborg	0	330	0	360	0	390	
18-4928	Taxi 4x27	8	8	2	Midttrafik	Midttrafik - Aarhus	0	350	0	375	0	390	
18-4447	Herning Taxa Bestillingskontor	8	17	2	Midttrafik	Midttrafik - Herning	0	360	0	368	0	820	
18-8318	Dantaxi 4 x 48 F.m.b.a.	3	5	2	Midttrafik	Midttrafik - Skanderborg	0	395	0	445	0	550	
18-9466	Dantaxi 4 x 48 F.m.b.a.	3	8	2	Midttrafik	Midttrafik - Aarhus	0	395	0	445	0	550	
18-9306	JhtC ApS	5	8	2	Midttrafik	Midttrafik - Favrskov		395		495	1250	595	
18-9337	Taxi Hinnerup IVS	8	15	2	Midttrafik	Midttrafik - Favrskov		395		495	1250	595	
18-6631	dk-taxi	3	3	3	Midttrafik	Midttrafik - Randers	70	310	70	330	70	450	
18-4448	Herning Taxa Bestillingskontor	3	6	3	Midttrafik	Midttrafik - Herning	0	375	0	380	0	900	
18-7043	Holstebro Taxi og limousine service aps	3	3	5	Midttrafik	Midttrafik - Holstebro		287		307		327	
18-7531	Munkebo Taxi	3	65	5	Midttrafik	Midttrafik - Herning		300		315		325	0
18-7452	Munkebo Taxi	10	65	5	Midttrafik	Midttrafik - Aarhus		300		315		325	0
18-9927	Handicap Befordring A/S	15	20	5	Midttrafik	Midttrafik - Favrskov	0	323	0	800	0	800	
18-9937	Handicap Befordring A/S	15	20	5	Midttrafik	Midttrafik - Horsens	0	323	0	800	0	800	
18-9938	Handicap Befordring A/S	15	20	5	Midttrafik	Midttrafik - Horsens	0	323	0	800	0	800	
18-9913	Handicap Befordring A/S	15	20	5	Midttrafik	Midttrafik - Randers	0	323	0	800	0	800	
18-9933	Handicap Befordring A/S	15	20	5	Midttrafik	Midttrafik - Skanderborg	0	323	0	800	0	800	
18-9915	Handicap Befordring A/S	15	20	5	Midttrafik	Midttrafik - Aarhus	0	323	0	800	0	800	
18-9921	Handicap Befordring A/S	15	20	5	Midttrafik	Midttrafik - Aarhus	0	323	0	800	0	800	
18-9925	Handicap Befordring A/S	15	20	5	Midttrafik	Midttrafik - Aarhus	0	323	0	800	0	800	
18-9923	Handicap Befordring A/S	15	20	5	Midttrafik	Midttrafik - Aarhus	0	323	0	800	0	800	
18-9918	Handicap Befordring A/S	15	20	5	Midttrafik	Midttrafik - Aarhus	0	323	0	800	0	800	

18-4449	Herning Taxa Bestillingskontor	8	18	5	Midttrafik	Midttrafik - Herning	0	362	0	388	0	790	
18-6665	Holstebro Taxa	5	8	5	Midttrafik	Midttrafik - Holstebro		370		370		370	
18-9934	Handicap Befordring A/S	15	20	5	Midttrafik	Midttrafik - Herning	0	373	0	800	0	800	
18-8243	Taxas Kundecenter f.m.b.a.	3	3	5	Midttrafik	Midttrafik - Horsens		475		500		500	
18-8244	Taxas Kundecenter f.m.b.a.	4	5	5	Midttrafik	Midttrafik - Aarhus		475		500		500	

1.078

2.965

127



Unge og kollektiv transport

En undersøgelse af 15-29 åriges adfærd og holdninger til kollektiv transport

September 2018

Forbrugerrådet
Tænk
Passagerpuls

Indhold

1	Baggrund og formål	3
2	Analyse, konklusioner og anbefalinger	4
2.1	Få mig hurtigt og nemt fra A til B	4
2.2	Tag hensyn til mit liv og mine interesser	5
2.3	Giv mig en god pris	6
2.4	Andre læringer	7
3	Unge forventninger og behov i relation til transport	9
3.1	Tid	9
3.2	Hensyn til studiesteder	10
3.3	Aften- og natdrift	11
3.4	Økonomi og pris	12
3.5	Komfort	13
3.6	Frihed	14
3.7	Klima og miljø	14
3.8	Tryghed og kontrol	15
3.9	Solidaritet og fællesskab	16
3.10	Rangering af faktorer	17
4	Unge ønsker til fremtidens kollektive transport	20
4.1	Ungdommens Folkemøde 2018	20
4.2	Fokusgrupper	24
5	Unge og kollektiv transport – Hvad ved vi?	26
5.1	Unge brug af transport generelt	26
5.2	Unge brug af kollektiv transport	28
5.3	Unge brug af kollektiv transport fordelt på rejseformål	30
5.4	Unge tilfredshed med kollektiv transport	31
6	Om undersøgelsen	34
7	Om Passagerpuls	35
8	Bilag	36

1 Baggrund og formål

Blandt unge findes der flere brugere af kollektive transport end blandt andre aldersgrupper i den danske befolkning. Med fremvæksten af flere alternativer til kollektiv transport er det ikke givet, at unge fremover i ligeså høj grad som i dag vil vælge den kollektive transport.

I denne rapport fokuserer vi på unge i alderen 15 til 29 år og deres brug af og ønsker til den kollektive transport. En forståelse for denne gruppes ønsker er afgørende i forhold til at designe et attraktivt kollektivt transportsystem, som fremtidens passagerer kan have glæde af og som kan mindske trængsel og klima/miljøbelastningen i samfundet

Til trods for, at kollektiv transport benyttes af mange unge, ved vi fra blandt andet de Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser (NPT) og flere andre danske og udenlandske undersøgelser, at de unge er de mindst tilfredse brugere af kollektiv transport. Det tyder på, at der er strukturelle problemer i den kollektive transport i forhold til at imødekomme de yngre brugeres behov.

Formålet med denne rapport er at undersøge, hvad der motiverer unges til- og fravalg af kollektiv transport med udgangspunkt i to grupper af unge; de 15 til 19 årige på ungdomsuddannelserne og de 20 til 29 årige på de videregående uddannelser.

Rapporten tager udgangspunkt i eksisterende viden på området, herunder faktuel information om unges rejsevaner, forskningsrapporter og undersøgelser. Derudover har vi samlet kvalitativt input gennem tre fokusgrupper afholdt i København og Aalborg samt på Ungdommens Folkemøde 2018, hvor vi afholdt en workshop og et event med unge deltagere.

Vi ønsker at fremhæve den nye viden, så kapitel 2 indeholder vores analyse, konklusioner og anbefalinger for de temaer, der har størst betydning for de unge. Kapitel 3 indeholder resultaterne af de fokusgrupper, der er blevet afholdt med de unge. Kapitel 4 fokuserer på de unges ønsker til fremtiden og indeholder resultaterne af workshoppen med de unge på Ungdommens Folkemøde samt udvalgte pointer fra fokusgrupperne. Kapitel 5 indeholder en gennemgang af den eksisterende viden om unges rejsevaner og lignende baseret på andre kilder.

Vi håber, at vi med dette bidrag om de unge brugere af kollektiv transport kan medvirke til, at der kommer endnu mere fokus på denne målgruppe i forbindelse med planlægning af fremtidens kollektive transport, og vi ser frem til at gå i dialog med trafikselskaber med flere om resultaterne og vores anbefalinger.

God læselyst.

2 Analyse, konklusioner og anbefalinger

2.1 Få mig hurtigt og nemt fra A til B

Resultaterne fra fokusgrupperne med unge brugere af kollektiv transport viser, at både hastighed og pålidelighed er centrale parametre, når de unge skal vælge transportform. Dette er ikke anderledes end for andre aldersgrupper og afspejler det mest basale behov i passagerens behovspyramide¹. Unge skal i skole, på studie, på arbejde og til aftaler med venner, og det har konsekvenser for hverdagen, hvis de kommer for sent. Det understøttes også af Passagerpulsens holdningsundersøgelse, hvor de unge mellem 18 og 25 år angiver pålideligheden som det vigtigste forhold i relation til transporten til og fra uddannelse eller arbejde. Hastigheden ligger på en tredjeplads².

Når det drejer sig om de unges opfattelse af den kollektive transports evne til at opfylde disse behov i forhold til andre transportformer, tyder både fokusgrupperne og øvrige undersøgelser på, at der er god plads til forbedringer. Flere unge i fokusgrupperne nævner, at de oplever, at både cyklen og bilen ofte er hurtigere end kollektiv transport. Ser vi på Passagerpulsens holdningsundersøgelse, vurderer de unge den kollektive transport lavere end bilen, når det gælder pålidelighed og hastighed.

De unge er mere utilfredse end andre aldersgrupper

Ser vi på de unges tilfredshed med pålidelighed og hastighed i henholdsvis de nationale passagertilfredshedsundersøgelser for tog og de regionale bus-selskabers undersøgelser, er den lavere end de ældre befolkningsgrupper. Det er generelt de 15 til 17-årige, der er mest utilfredse, men også de 18 til 29-årige er mere utilfredse end de ældre passagergrupper.

Det hænger formentlig sammen med, at de unge – til forskel for ældre passagergrupper – generelt har få eller ingen reelle alternativer til den kollektive transport. Det afspejles også i, at de unge mellem 15 og 29 år generelt står for en noget større andel af de gennemførte bus- og togrejser, end deres andel i befolkningen. Det er særligt busrejser, hvor de unge er overrepræsenterede.

Manglende sammenhæng giver langsom transport

I fokusgrupperne angiver flere unge, at manglende sammenhæng er årsag til deres utilfredshed med hastigheden og i nogle tilfælde også pålideligheden. Det gælder særligt de unge udenfor hovedstadsområdet og i landområder.

I tilfredshedstallene for henholdsvis bus og tog, kan vi også se, at de unge er mindre tilfredse med henholdsvis muligheden for omstigning til andre buslinjer og forbindelsen til andre strækninger.

Digitale værktøjer giver kontrol over tiden

Mange unge giver udtryk for, at det er vigtigt for dem, at de har kontrol over deres tid, og at de kan bruge den på det, de helst vil. I den sammenhæng efterspørger de i høj grad digitale løsninger, der kan give dem troværdig information om afgangstider og eventuelle forsinkelser. Flere unge giver udtryk for, at de nuværende løsninger ikke altid giver information, der er præ-

¹ Se side 11 her: <https://passagerpulsens.taenk.dk/vidensbanken/undersogelse-hvad-har-betydning-passagerernes-tilfredshed-med-togrejsen>

² Se side 35 her: <https://passagerpulsens.taenk.dk/hjaelp-til-din-rejse/undersogelse-danskernes-holdning-til-kollektiv-transport>

cis nok. Desuden viste workshoppen på Ungdommens Folkemøde, at nogle af de unge ikke var klar over, hvilke muligheder der allerede nu findes for at få blandt andet push-beskeder med ændringer på bestemte rejser i Rejseplanen.

Mest cykel, men også bil er alternativer

Selvom mange unge er afhængige af den kollektive transport, har de nogle alternativer. Over korte afstande er cyklen for mange et oplagt alternativ, der ofte både er ligeså hurtigt eller hurtigere, billigere og mere pålideligt. Over længere afstande har nogle unge mulighed for at køre i bil – enten deres egen eller ved at køre med venner. Hvis flere unge vælger at benytte bilen som primært transportmiddel, er det oplagt, at det kan påvirke deres transportvaner videre i livet.

Passagerpuls anbefaler derfor:

- At trafikselskaber og beslutningstagere fortsat har fokus på at sikre stabil og pålidelig drift i den kollektive transport. Det kan for eksempel ske ved etablering af selvstændige busbaner og prioritering i lyskryds.
- Særligt i landområderne bør trafikselskaberne fortsat have fokus på at sikre god sammenhæng i køreplanerne. I både Nordjylland og i Hovedstaden, eksperimenteres der med at kombinere bus og tog med andre mobilitetsformer såsom flextrafik og delebiler. Man kan med fordel – også i resten af landet – gøre endnu mere for at målrette og tilpasse disse tilbud til de unge. Det gælder særligt i tyndtbefolkede områder.
- De digitale planlægningsværktøjer såsom Rejseplanen på app er en særlig vigtig kilde til information for de unge. Disse kan derfor med fordel udvikles videre, så de bliver mere præcise. Samtidig kan der gøres mere for at udbrede kendskabet til de muligheder for blandt andet push-beskeder og liveopdateringer, som de eksisterende platforme allerede giver, men som unge ofte ikke kender til.

2.2 Tag hensyn til mit liv og mine interesser

En central pointe, der gik igen i alle fokusgrupperne, var behovet for at kunne bevæge sig frit og uafhængigt rundt med den kollektive transport. Det er både i forbindelse med de unges daglige gøremål, men gode muligheder for at komme rundt er også afgørende for, at de unge kan være en del af sociale fællesskaber og nyde den frihed, de som unge voksne oplever for første gang. Særligt muligheden for at kunne komme hjem om natten med kollektiv transport har stor betydning, men er samtidig noget, der tit bliver oplevet som en udfordring.

Køreplanerne passer ikke til undervisningen

Mange af de unge oplevede også, at manglende sammenhæng mellem køreplanerne og for få busser i spidsbelastningstidspunkterne gør, at kollektiv transport ikke er et attraktivt valg for dem.

Om eftermiddagen, hvor alle får fri på samme tid, opstår der ofte problemer, da alle skal afsted med samme bus og videre til arbejde eller andre aftaler.

Køreplaner og udbud af kollektiv transport har også betydning for, hvor de unge vælger at bosætte sig og deres valg af uddannelse eller gymnasium. Særligt for gymnasieeleverne kan det være problematisk, da de ikke umiddelbart har mulighed for at flytte, hvis den kollektive transports begrænsning-

ger forhindrer dem i at vælge deres foretrukne uddannelse eller uddannelsessted.

Som et positivt eksempel nævnte en af de unge i en fokusgruppe, at der i Silkeborg i 2016 var et samarbejde mellem gymnasiets elevråd, skoleledelse og det lokale trafikelskab om at tilpasse afgangstiderne bedre til undervisningstiderne. Dette eksempel på samarbejde om sammenhæng kan andre uddannelsesinstitutioner og trafikelskaber lade sig inspirere af.

At mange unge efterlyser, at afgange og frekvenser passer bedre med deres hverdag afspejles også i tilfredshedsmålingerne for henholdsvis bus og tog. Hos buspassagererne er særligt de unge mellem 15 og 24 mindre tilfredse med bussernes ankomst- og afgangstider, og hos togpassagererne er de unge markant mindre tilfredse med antallet af togafgange.

I Passagerpulsens undersøgelse af danskernes holdning til kollektiv transport er 36 procent af de unge mellem 18 og 25 år enige i, at antallet af afgange i den kollektive transport er passende. 43 procent mener at afgangstiderne passer til deres behov. Det må bemærkes, at de unge mellem 18 og 25 år i denne undersøgelse er mere tilfredse end andre befolkningsgrupper. Det hænger formentlig sammen med, at undersøgelsen er lavet blandt et bredt udsnit af danskerne, hvor mange i særligt de ældre aldersgrupper, har fravalgt den kollektive transport.

Alt i alt synes der at være et potentiale for i højere grad at tilrettelægge den kollektive transport ud fra de unges behov.

Passagerpulsens anbefaler derfor:

- At trafikelskaberne systematisk og løbende inddrager de unge og deres ønsker og behov i den kollektive transport via for eksempel brugerråd og dialog med elev- og studenterråd samt de nationale elev- og studentorganisationer.
- At trafikelskaberne går i endnu tættere dialog med uddannelsesinstitutionerne omkring at tilpasse køreplanerne og kapaciteten til mødetider. Særligt når det gælder de videregående uddannelser, er der formentlig behov for øget dialog. Der bør i alle tilfælde også være fokus på hjemtrafikken om eftermiddagen, selvom dette kan være mere udfordrende end trafikken om morgenen.
- At trafikelskaberne undersøger, om natbusbetjeningen er tilstrækkelig omkring de store og mellemstore byer. Man kan med fordel eksperimentere med særlige tilpassede løsninger såsom flextrafik, og rette det mod de unges behov for transport om natten.

2.3 Giv mig en god pris

Prisen er en væsentlig faktor for de unge. Det kom til udtryk i fokusgrupperne, og bliver også bekræftet af tidligere undersøgelser, herunder de Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser, hvor unge mellem 18 og 29 har den laveste tilfredshed med værdi for pengene. Passagerpulsens undersøgelse om Danskernes holdning til kollektiv transport viser desuden, at de 18 til 24-årige vurderer prisen som det næstvigtigste parameter, og at det er denne aldersgruppe, der vægter prisen højest.

I samme undersøgelse vurderer de unge, at den kollektive transport er dårligere til at være billig i forhold til alternativerne, end bilen er.

Behov for både budgetsikkerhed og spontanitet

Mange unge har en stram økonomi, og derfor er det vigtigt for dem at kende prisen på forhånd. Nogle af de unge giver udtryk for, at ordninger som 'tank-op-aftaler' på rejsekortet ikke altid er anvendelige, fordi de så ofte skal sætte flere penge ind, end de egentlig skal bruge. Det fungerer dårligt med et stramt budget.

De unges behov for at være spontane og rejse med kort varsel begrænses af, at de eksisterende rabatordninger i høj grad kræver planlægning lang tid forinden. For nogle unge betyder det, at de vælger langtursbus i stedet for tog, fordi de her kan regne med faste lave priser. For andre unge betyder det, at eksempelvis familiebesøg og lignende bliver valgt fra eller nedprioriteret.

Passagerpulsens anbefaler derfor:

- Selskaberne kan med fordel operere med faste og forudsigelige rabatter for at tiltrække flere unge.
- Der bør etableres bedre muligheder for at sætte præcise beløb ind direkte på rejsekortet med det samme. Det kan for eksempel ske via en selvbetjeningsapp, eventuelt kombineret med mulighed for at scanne sit eget rejsekort, for eksempel via en QR-kode.
- Selskaber og beslutningstagere kan med fordel undersøge, hvordan priserne på kollektiv transport kan tilpasses de unges økonomiske muligheder.

2.4 Andre læringer

Klima og miljø

Deltagerne i fokusgrupperne var generelt opmærksomme på deres ansvar for miljøet og klimaet. Dog var det ikke en faktor, der var afgørende for deres transportvalg. De var i nogen grad opmærksomme på, at den kollektive transport repræsenterer et bæredygtigt transportvalg.

Passagerpulsens anbefaler derfor:

- Selskaberne kan med fordel synliggøre de klima- og miljømæssige fordele ved den kollektive transport i forhold til andre transportformer som bil eller fly. Det kan for eksempel ske i Rejseplanen. Selvom det ikke nødvendigvis påvirker den unge i det konkrete valg, kan det styrke den kollektive transports image blandt unge på længere sigt.

Komfort

Selvom det ikke er det allervigtigste for de unge, spiller komfort en rolle. Nogle nævner, at der er god komfort i kollektiv transport, mens andre nævner det som noget, der burde være bedre.

Flere fokusgruppedeltagere fremhæver komforten i fjernbusserne i forhold til toget. I fjernbussen er du sikret en plads, og der er mindre overfyldt, end der kan være i toget, selvom toget ofte er dyrere end bussen.

De unge efterspørger desuden muligheden for at købe fornødenheder, der gør turen lidt mere lækker og komfortabel.

Indeklimaet spiller en rolle for mange. De har en oplevelse af, at særligt bybusser ofte har dårligt indeklima.

Fællesskab og tilgængelighed

Værdier som fællesskab og tilgængelighed for alle spiller en rolle for nogle unge – måske ikke i det konkrete valg men i opfattelsen af kollektiv transport. Kollektiv transport repræsenterer samfundets adgang til lige muligheder for alle, og samtidig er kollektiv transport et rum, hvor du kan møde alle typer af mennesker på tværs af samfundet. Sidst men ikke mindst giver kollektiv transport mulighed for, at man kan være sammen på turen som en gruppe.

3 Unges forventninger og behov i relation til transport

Vi har undersøgt de unges forventninger og behov i transportsituationer ved hjælp af tre fokusgrupper. To af fokusgrupperne foregik i København, den tredje i Aalborg. De to fokusgrupper i København havde forskellige målgrupper; den ene var blandt 15 til 19-årige, den anden blandt 20 til 29-årige. Fokusgruppen i Aalborg havde universitetsstuderende som målgruppe.

Resultaterne fra de tre fokusgrupper bliver herunder gennemgået tematisk.

3.1 Tid

Tiden er en helt afgørende faktor for deltagerne og går igen i mange sammenhænge. Både i forhold til at tog og bus afgår til tiden, men også at selve rejsetiden er så kort som muligt, og at de ikke skal spille for meget tid på at skifte undervejs. Det er generelt træls at skulle vente på bussen eller toget, og de unge føler, at de spilder deres tid, hvis der opstår en forsinkelse, eller hvis tiderne ikke passer sammen. Pålidelighed er en helt central faktor, og det er vigtigt for de unge, at de kan stole på, at bussen kommer, og at de når frem i tide.

De unge vil ikke spille for meget tid på at vente på afgange eller rejse med bus eller tog, hvis turen går hurtigere på cykel eller i bil. En af deltager fortæller blandt andet, at hun hellere tager cyklen, hvis alternativet er at vente syv minutter på bussen:

”Nogle gange er jeg for doven til at vente syv minutter. Altså (...) syv minutter det er jo ingenting, den kommer lige om lidt, men så vil jeg måske hellere cykle” – kvinde, 18 år

Når transporttiden med bus eller tog er markant længere, end turen tager i bil eller cykel, føler de unge også, at de spilder tiden.

”Jeg har for eksempel en time (...) fra derhjemme til (...) min skole. Og hvis jeg tog bil, var jeg der på 25 minutter. Så (...) hvis man havde muligheden for det eller kan køre med nogle venner eller et eller andet, så gør man også hellere det” – kvinde, 16 år

Hun fortæller også, at denne problemstilling forværres, hvis det er aften eller nat, og at turen med kollektiv transport så tager endnu længere tid. At kollektiv transport tager uforholdsmæssigt lang tid sammenlignet med andre transportformer kan også ligefrem motivere de unge til at købe en bil. To af deltagerne i fokusgruppen i Aalborg havde bil, og den ene begrundede blandt andet købet med, at turen hjem til familien tager meget lang tid med kollektiv transport:

”Nogle gange skal jeg på arbejde efter skolen, og det ville tage meget lang tid med bus ind til byen, plus jeg har ekstra travlt. Min familie bor ude på landet, og der skal jeg med 3 forskellige busser, det tager 1,5 time. Og så valgte jeg at købe en bil” – kvinde, 26 år

Til gengæld kan kollektiv transport nogle steder også være hurtigere end bilen. En af deltagerne, der bor i Nyborg, fremhæver, at turen til Odense er markant hurtigere med tog end med bil:

”Det tager en halv time til bygrænsen til Odense med bil, og så skal du ind igennem myldretidstrafikken (...) det tror jeg tager en time (...) Så det er fire gange så lang tid med bil som det tager med tog” – mand, 15 år

Tid er også en vigtig faktor for de unge, fordi de ikke ønsker at komme for sent til undervisningen. At komme for sent til undervisning eller forelæsning er ærgerligt af to grunde: For det første går de glip af noget af undervisningen, hvilket kan have faglige konsekvenser, men det er også pinligt at komme ind mens forelæsningen er i fuld gang. Dette er en problematik, som både studerende på gymnasiale og videregående uddannelser nævner.

”... altså de busser, man tager ud til skolen (...) man kommer altid lige fem minutter over halv (...) det kommer an på hvem du har af lærer om de så giver fravær eller ej (...) nogle af dem, de er meget sådan at så har de jo taget fravær og så er de sådan... ’jamen jeg sletter det hvis jeg har en god dag’-agtigt (...) det ved jeg jo så ikke om du har” – kvinde, 16 år

I relation til tiden nævner deltagerne, at det er vigtigt, at den kollektive transport er pålidelig.

”Det er vigtigt, når man skal i skole, at bussen kører til tiden. Tit kører busserne forbi de sidste stoppesteder, fordi der ikke er plads (i bussen), det ville jeg da dø af stress over. Man hører tit folk sige, at der er kørt 3-4 busser forbi dem, fordi de ikke kunne komme med” – kvinde, 21 år

3.2 Hensyn til studiesteder

Generelt udtrykker de unge et ønske om, at udbuddet af kollektiv transport bliver tilpasset studiestederne bedre.

I fokusgruppen i Aalborg nævnes det flere gange, at der er kø for at komme med en bus, når forelæsningerne på universitetet er forbi, og alle studerende skal afsted samtidig. Tit får de først plads med anden eller tredje bus, der kører. Til gengæld kører der en masse stort set tomme busser med samme frekvens i løbet af dagen.

Derudover er der eksempler på, at det bliver meget besværligt for de unge at komme til og fra deres studiested, særligt hvis de bor i et tyndt befolket område, eller hvis de bor langt fra studiet.

”Jeg kender da én som må forlade forelæsningen 30 min før tid, for at hun kan nå hendes forbindelse mod Aarhus. Det er træls for dem, at man skal misse forelæsningen. Det er da mangel på god sammenhæng” – deltager i Aalborg

En af deltagerne i fokusgruppen med unge under 20 år var også meget utilfreds med, at nogle unge måtte vælge studier fra, fordi den kollektive transport ikke kunne tilbyde en fornuftig måde at komme til eller fra på.

”Busserne (...) var ikke specielt tilrettelagt efter (...) undervisningstimerne i forhold til at, der var blevet tre busser fyldt op til den samme by og det var udelukkende gymnasieeleverne der egentlig brugte de her busser, i løbet af hele dagen, og det synes jeg er ret problematisk, at der er nogle der skal vente i over 40 minutter, på den næste bus, når (...) de har fri klokken halv fire” – kvinde, 19 år

Hun nævner også et eksempel på, at parterne har samledes og forsøgt at finde en løsning på netop dette problem:

”På Silkeborg Gymnasium, var det 2016? (...) samarbejdede elevrådet med deres ledelse og handelsskolen, der også lå i Silkeborg, og der kiggede de (...) på alle de busruter, der gik til gymnasiet. Og så prøvede de (...) at komme med deres forslag til at omlægge dem i forhold til (...) undervisningstimerne (...) De havde rigtig mange elever der (...) skulle bruge minimum halvanden time, hvis de var heldige, med at forbindelserne passede, på at komme frem og tilbage i skole, og det er jo vildt ærgerligt og sådan skulle det jo helst ikke være” – kvinde, 19 år

Deltagernes ønske om at køreplanerne passer til skemaerne på gymnasier og universiteter handler om to ting. Mest åbenlyst handler det selvfølgelig om selve tiden – at de unge ikke gider at vente, men sekundært er det også vigtigt for de unge, at de føler sig lyttet til og taget hensyn til. I forhold til historien om Silkeborg Kommune er det tydeligt, at det ikke kun er den konkrete løsning, den unge kvinde er begejstret for, men også selve initiativet om at mødes og arbejde på fælles løsninger.

3.3 Aften- og natdrift

Et af de områder, deltagerne er utilfredse med, er udbuddet af kollektiv transport om aftenen og natten udenfor hovedstadsområdet.

”Man skal sidde (...) tre timer på stationen (...) Det er ikke helt hyggeligt. Eller sådan noget hvor du bliver nødt til at overnatte hos nogen (...) nogle timer, for at man skal vente på den første bus om morgenen, ikke? Den er lidt øv (...) Især når det sidste tog, det går (...) klokken 23-et-eller-andet (...) ja, så kan du så tage natbussen, hvis du er heldig, men den tager jo lige halvanden time, hvorimod toget det tager en halv” – kvinde, 16 år

Generelt er deltagerne enige om, at udbuddet af aften- og natafgange er rigtig godt i København, men at der er problemer i andre dele af landet. Deltagerne er mindre imponerede af udbuddet i Aarhus, Odense og Nordsjælland, hvor de har erfaringer fra. Det ses blandt andet i denne udveksling, som finder sted, da deltagerne skal blive enige om, hvor godt den kollektive transport leverer på behovet for at kunne komme hjem om natten:

Kvinde, 16 år: ”Det er jo egentlig ikke dårligt, hvis man bor i byen(...)”

Kvinde, 18 år: ”altså okay hvis det var i Jylland så var det heroppe, men hvis jeg skulle hjem med 5C igen, så var vi helt der, den kører jo hele natten”

Mand, 15 år: ”Jeg er utilfreds i Odense, det er Danmarks tredjestørste by og der ikke var noget nattog”

(...)

Kvinde, 19 år: ”Selv i Aarhus er det altså sådan, den offentlige transport om natten er ikke engang halvt så god, som den er i København”

I fokusgrupperne i København nævner de unge aften- og natdrift ret hurtigt i forløbet. Vi bad deltagerne om at vælge billedkort, der repræsenterede det, de mente var vigtigt i valget af kollektiv transport. Et af de 45 kort viste en

nattehimmel. I gruppen med de 15 til 19-årige bliver kortet med nat valgt som nummer tre, mens det i gruppen med de 20-29-årige bliver valgt som nummer seks.

3.4 Økonomi og pris

Prisen har stor betydning for de unges valg af transport. Flere af deltagerne vælger cyklen, fordi de på den måde kan spare penge. Det spiller dog også en rolle, at de får motion imens.

I fokusgrupperne lavede vi en øvelse, hvor de unge skulle vælge de faktorer, der har betydning for deres valg af transportform. De kunne frit vælge blandt 45 kort med forskellige billeder, der kunne symbolisere en række ting. De havde også mulighed for at tegne deres eget, hvis de ikke følte, at det, der var vigtigt for dem, blev repræsenteret af de kort, vi havde lavet. Et af kortene viste en sparegris, og dette kort var konsekvent et af de første kort, der blev valgt. I de to grupper i København blev kortet valgt som nummer to, mens det i Aalborg blev valgt som nummer fire.

”Det skal gerne være billigt (...) hvis det koster en million, så er jeg sikker på, at jeg kan cykle hurtigere end bussen” – kvinde, 18 år

Det økonomiske aspekt kan kombineret med den lange rejsetid også få de unge til at fravælge sociale arrangementer, der ligger langt væk.

”Det er tit jeg dropper en tur hjem til mine forældre eller en fætters fødselsdag, fordi det er for dyrt og besværligt at komme derhen. Det koster meget, og der er for lang transporttid” – kvinde, 21 år

”Hvis man bliver inviteret til noget om lørdagen og så kommer man om fredagen (...) fordi du har fri klokken fire (...) det tager fire timer til Jylland (...) så koster det måske lige (...) 200 kroner og så 200 kroner hjem igen, så er det 400 kroner på den weekend, bare i transport, og... ved du hvad, så vil jeg hellere bare være derhjemme” – kvinde, 18 år

De unge nævner, at flere vælger bilen, hvis kollektiv transport ikke er billigt nok. De unge kan godt se, at det kan være en udfordring i forhold til kapacitet på vejene og miljøpåvirkning. Alligevel tøver de ikke nødvendigvis med at vælge bilen, hvis det får dem billigst og hurtigst frem.

”Hvis du fylder en familiebil op med fire voksne, ikke? Så koster det måske 30 plus kroner per mand, ikke? Og så det kan du hurtigt få en (...) parkeringsbillet for” – kvinde, 18 år

Der er en vis uenighed blandt deltagerne om, hvorvidt kollektiv transport i dag er dyrt eller billigt. Det afhænger blandt andet af transportform, længde af rejsen og om de selv skal betale.

I fokusgruppen i Aalborg fortalte deltagerne, at Ungdomskortet ikke kan betale sig for dem, fordi der er kort afstand til det meste i Aalborg, og det er kun til universitetet, de er nødt til at benytte den kollektive transport.

I fokusgruppen med de yngste deltagere fortæller en af deltagerne til gengæld, at hun synes hendes Ungdomskort, som hendes forældre betaler, er

billigt. Det er en gymnasieelev, der betaler mindre for Ungdomskortet end studerende på videregående uddannelser.

Kvinde, 16 år: "Jeg kan rejse sådan i hele hovedstadsområdet"

Kvinde, 18 år: "Åhr, det er da et ret godt kort"

Kvinde, 16 år: "Og så er det sådan tre måneder, man har det (...) Og det koster kun sådan tusinde eller sådan noget, så det tænker jeg ikke er så dyrt"

Kontantbilletter opleves som dyre i København.

"Det er altså... simpelthen så dyrt, frygtelig dyrt. 24 kroner for to zoner i København. 48 for fire, jeg har lært priserne. Forfærdeligt. (...) på den lange sigt, så er der jo ikke nogen der har råd til det" – kvinde, 19 år

I denne sammenhæng nævner en af de andre deltagere, at det er billigere i Aarhus, og deltagerne er enige om, at det også ændrer noget, at de i Aarhus føler, at zonerne er større, og at de derfor kommer længere for pengene.

Kvinde, 19 år: "Der er zonen også meget større, så man kommer faktisk meget længere for pengene"

Mand, 15 år: "Jeg tror jeg var sådan fem kilometer udenfor centrum, (...) og så kostede det 10 kroner og det, det vil jeg gerne betale"

Når det kommer til længere ture, synes de unge generelt, at standardpriserne er høje. En af deltagerne fremhæver dog de billige Orange-billetter som et godt alternativ, når man kan og vil planlægge sin rejse i god tid.

"Sådan en Orange billet, der har alle mulighed for det, hvis de kigger ordentligt efter" – mand, 15 år

For andre deltagere er det en forhindring, at de skal bestille i god tid, fordi det ikke altid er muligt for dem at planlægge, hvornår de skal rejse ret lang tid før.

En af deltagerne fortæller, at hun har fravalgt toget og i stedet benyttet sig af langtursbusserne, fordi disse netop er billigere på længere strækninger.

"Jeg fravalgte også DSB (...) fordi de var, jeg tror det kostede 300 kroner, 350 til Skanderborg. Der valgte jeg Flixbus (...) kostede hvad, 175 for to" – kvinde, 16 år

3.5 Komfort

Komfort er ikke det allervigtigste for deltagerne, men alligevel noget der har betydning. Der er enighed om, at busserne bør blive fyldt helt op, så mange kan komme med. Men samtidig er det også træls, når man bliver mast helt sammen. Det kan være svært at komme ud, når man skal af, og svært at følge med i hvor langt man er, særligt hvis man ikke er så høj. Det kan give stress og dårlig stemning, som heller ikke bliver bedre af, at buschaufføren råber, at folk skal rykke sammen. Der er et dilemma for deltagerne i, at de gerne vil hjem, og alle vil med bussen, men på den anden side er det ikke særlig rart at stå mast sammen i en varm bus.

Komfort kan også få deltagerne til at vælge én transportform frem for en anden. Blandt andet nævner en af deltagerne, at hun hellere tager bus end tog mellem Aarhus og København, hvor hun ofte rejser.

”Jeg er begyndt at tage (...) Kombardo Expressen (...) for at slippe for alle de der mennesker, og være sikret en siddeplads og internet, så man også kan arbejde, når man sidder der, se en film (...) ikke for mange mennesker, og aircon og sådan noget” – kvinde, 19 år

Også på kortere ture kan forskellige aspekter i relation til komfort have betydning for hvilket tilbud, de unge vælger at benytte sig af.

”Når jeg snakker med venner, (...) så vurderer vi meget, skal vi tage 5C eller skal vi tage 2A, fordi 5C er jo blevet helt nyrenoveret og aircondition og man tænker wauw, og så kommer man ind i en 2A (...) så sidder du bagerst og op og ned og vi svinger rundt i den der bus og det er kvælende varmt, og det kan godt være at soltaget er åbent men altså... det går helt galt” – kvinde, 18 år

3.6 Frihed

De unge udtrykker et generelt ønske om at holde mulighederne åbne. I denne sammenhæng kan kollektiv transport både opleves som en fordel og en ulempe. Frihed var den faktor, der blev valgt først i gruppen med 15-19-årige.

I nedenstående fortæller en af deltagerne om, hvordan det kan være en ulempe at være bundet af sin cykel, når hun tager i byen med vennerne. Hvis de går fra sted til sted skal cyklen enten trækkes med rundt – eller også skal hun finde tilbage til den, muligvis alene, når hun vil hjem.

”Så skal du jo tilbage til cyklen det samme sted (...) så kan du ikke bare tage bussen et andet sted fra og så tage hjem (...) hvis man er én, der har cyklet, så skal man så alene tilbage, det er ikke så fedt” – kvinde, 18 år

Generelt bakker deltagerne op om dette behov for ikke at være bundet af noget eller at være nødt til at agere på en bestemt måde. Følelsen af frihed bliver blandt andet truet, når der er få afgang eller når der opstår mange forsinkelser, så de unge ikke føler, at de kan stole på, at deres afgang går til tiden. Det betyder for eksempel, at de føler sig nødtaget til at tjekke Rejseplanen mange gange for samme rejse i stedet for blot at slappe af og regne med, at toget går til tiden.

3.7 Klima og miljø

Nogle af deltagerne fortæller også, at det er vigtigt for dem, at de gennem deres valg tager hensyn til klima og miljø. Det virker dog ikke til at være en faktor, der direkte påvirker hvilke valg, de tager, men de fortæller alligevel, at det har en betydning.

”Det skal være godt for klimaet (...) at man ligesom også selv gør en forskel for at mindske ens CO₂-aftryk” – mand, 15 år

Derudover nævner deltagerne klimaet i relation til kollektiv transport i et bredere samfundsperspektiv end lige deres egne rejser fra A til B. Hensynet

til klimaet bliver af flere deltagere brugt som et argument for at forbedre den kollektive transport.

”Det betyder også bare, at man ligesom bliver vænnet fra at tage den offentlige transport. Og det er rigtig synd, for der er faktisk nogle rigtig gode værdier i den (...) det er bedre for klimaet og hvis vi alle sammen kører i det, så bliver det billigere billetter” – mand, 15 år

”Jeg er helt klart den der, der kæmper for at de skal gøre det billigere at køre med bus, for så er der flere der bruger det, og igen, skal vi redde miljøet...” – kvinde, 18 år

I den sammenhæng er det nok værd at nævne, at de unges alternativ til den kollektive transport oftest består af deres cykel og ikke en privat bil. Når deres oplagte alternativ til kollektiv transport er mere miljøvenligt end bus eller tog, er det måske forventeligt, at de ikke opfatter klimahensyn som noget, der motiverer dem til at benytte sig af kollektiv transport.

3.8 Tryghed og kontrol

Deltagerne kan godt lide at vide, hvad der sker, og være forberedt, når de rejser. Det opleves som stressende, hvis der er for mange ukendte faktorer. Flere nævner eksempler med togbusser, hvor de ikke har kunnet finde den information, de havde brug for, eller at det var svært at finde informationen, hvilket gjorde det svært at forberede sig på turen.

Når deltagerne kører i bus, synes de, at det er rart at kunne følge med på infoskærme og holde øje med trafikken udenfor vinduerne. Det giver dem en god tryghed, når de kommer fri af biltrafikken og kører i separate busbaner, så de ved, hvor lang tid den videre tur tager.

”I Aalborg er det ret smart, at der er mange busbaner, så selvom der er mange biler, kommer man hurtigt frem. Når man når til et vist punkt, kan man regne ud hvor hurtigt man kommer frem”

Information må gerne være idiotsikkert og nemt at finde frem til. Det er især vigtigt, når de unge skal ud på en ukendt rejse. De unge synes, at Rejseplanen er et godt sted at finde information om rejsen og nemt at bruge, når de er på farten.

En af deltagerne i fokusgruppen i København med 20 til 29-årige fortalte under øvelsen med at beskrive en ny og ukendt rejse, at hun flere gange undervejs tjekkede Rejseplanen. Selvom hun dagen før havde fundet ud af, hvornår hun skulle med og hvor længe, turen ville vare, brugte hun Rejseplanen til gentagne gange at sikre sig, at der ikke var opstået forsinkelser, og at hun kunne regne med at komme frem til tiden.

En af deltagerne i fokusgruppen med de 15-19-årige fortalte også, at hun brugte Rejseplanen undervejs, når hun sad i et tog, der var forsinket. Her kan Rejseplanen være med til at give hende kontrollen tilbage, når hun bliver forsinket, fordi hun kan informere vennerne om, hvornår hun kommer.

”Når jeg sidder i toget, så (...) går jeg ind på rejseplanen og siger okay det lille røde tal der, hvor der står fem plus eller (...) 20 minutter (...) og så kan man så skrive, ej jeg kommer lige så lang tid senere” – kvinde, 18 år

Ønsket om tryghed og kontrol kan også i nogle tilfælde få deltagerne til at blive i de transportvaner, de har, fordi de netop ved hvordan denne type af transport fungerer, og hvad de kan forvente af turen.

”Jeg vil sige, det er også en af grundene til, at jeg tager toget, det er rigtig komfortabelt synes jeg, også jeg kender togene ind og ud, så jeg ved lige hvornår man skal rejse sig, hvor man skal sætte sig” – mand, 15 år

3.9 Solidaritet og fællesskab

Blandt nogle af deltagerne er der en markant fællesskabsfølelse, som knytter sig til den kollektive transport. De kan blive forargede og skuffede, hvis der ikke er et tilbud om kollektiv transport, der passer til de unges behov. Især en deltager i fokusgruppen med 15 til 19-årige, som har arbejdet for Danske Gymnasieelevers sammenslutning, var optaget af, at det ikke er retfærdigt, at nogle unge må vælge uddannelse eller fritidsaktiviteter fra, fordi der ikke er tilstrækkeligt gode tilbud om kollektiv transport i deres område.

”Ovre i Vestjylland, det er (...) et kæmpe problem (...) at der er rigtig mange, så ville de gerne måske være gået på handelsgymnasium, men blev nødt til at tage en stx, fordi de ikke havde lyst til at bruge tre timer på offentlig transport (...) Det synes jeg er et kæmpe problem, for det er jo ikke sådan, det skal være, folk skal jo gå på den uddannelse, som motiverer dem” – kvinde, 19 år

Hun uddyber senere hen, at hun nærmest er klar til at ofre sig for at de unge, der bor i mindre byer, får bedre tilbud om kollektiv transport.

”Man frarøver (...) dem muligheden for at komme på deres foretrukne uddannelse i den anden by, fordi så skal de (...) bruge tre timer, fordi den offentlige transport simpelthen er så dårlig. Det synes jeg, er vildt ærgerligt. Så er jeg næsten lidt ligeglad med, at jeg har god komfort i DSB, hvis (...) de havde bedre transportmuligheder for at komme i skole” – kvinde, 19 år

Det viser, at nogle af de unge er klar over, at de nogle gange må nøjes med mindre, for at der skal være et godt tilbud til alle.

En anden deltager fra samme fokusgruppe fortæller, at han også kender til problemer med manglende muligheder for kollektiv transport i en landsby i nærheden af Nyborg, hvor han bor.

”Kender nogle, der bor, det er faktisk også en landsby, der ligger udenfor Nyborg (...) i sommerferien er det stort set umuligt at få en bus, for der gik slet ikke busser. (...) alle dem der (...) ikke havde kørekort og bil, de var nødt til enten at blive kørt eller have knallert” – mand, 15 år

Samme deltager fremhæver også at kollektiv transport netop har noget at byde på, fordi den er tilgængelig for alle.

”Det betyder noget for mig (...) at jeg føler, det ikke kun er eliten, der har den. Det er ikke ligesom når man flyver på business class eller sådan noget. (...) Med DSB der føler du sådan en Orange billet, der har alle mulighed for det, hvis de kigger ordentligt efter det” – mand, 15 år

Han uddyber lidt senere, at der også er en god fællesskabsfølelse undervejs på turen, hvor folk fra forskellige sociale lag er fælles om en oplevelse.

”Når jeg kører med DSB så kan man se ud over kupeen og se alle de forskellige folk. Og sidde og se, der er en der tjener 5.000 kroner om måneden og der er en, der tjener 50.000, der sidder lige overfor hinanden. Det synes jeg er ret fedt. Ligesom forenende på en måde. Alle skal forbi det der punkt, hvor de står og småfryser på perronen før toget kommer og skynde sig ind i det gennem de der små døre og skynde sig for at få en plads fordi de var for nære til at købe en pladsbillet” – mand, 15 år

3.10 Rangering af faktorer

I fokusgrupperne skulle deltagerne vælge de faktorer, der var vigtige, når de skulle vælge transportform. Efter en kort diskussion skulle disse placeres på en skala fra 0-10 alt efter hvor godt kollektiv transport opfylder brugernes behov i dag. Tavlerangeringerne ses på de følgende sider med kommentarer.

Øverst på skalaen ses de ting, de unge mener, at kollektiv transport er god til at levere på. Disse kan med fordel fremhæves i kommunikationen målrettet de unge. Nederst ses de ting, de unge mener, at kollektiv transport ikke leverer så godt på. Disse områder kan undersøges med henblik på, hvordan servicen kan forbedres, så den kollektive transport bliver mere attraktiv for de unge.

Første tavle er fra fokusgruppen i København med de unge mellem 15 og 19 år, den efterfølgende er fra fokusgruppen i København med de unge mellem 20 og 29 år. I Aalborg havde vi ikke faciliteterne til at lave en tavlerangering.

10

9

Solidatiret: Kollektiv transport
er god til at rumme alle
slags mennesker



Afslapning: Kollektiv transport
giver gode muligheder for at
slappe af undervejs på turen



7

Det er vigtigt, at jeg kan komme
hjem om natten, men mulighederne
varierer meget. Godt i København
overvejende skidt ellers

6

Man kan blive helt svedig
hvis der er meget varmt i bussen.
Det er klamt.



5

Kaffe og andre små
fornøjelser kan gøre det
til en rigtig god oplevelse
at rejse med kollektiv
transport. Men der er ikke
så meget af det.



Racerbil: Jeg skal komme
hurtigt frem. Det er meget
forskelligt, om det er
oplevelsen med
kollektiv transport.

4

Isbjørnen repræsenterer,
at transport skal
være godt for miljøet.



Kollektiv transport
skal være billigt, men det
synes deltagerne ikke, at
det er

3



Frihed er vigtigt, men kollektiv
transport leverer ikke så godt.
Der er for meget bøvl.

2

Der skal være gode køreplaner.
Det er meget forskelligt,
om der er det.

Forsinkelser er virkelig
irriterende, og det har store
konsekvenser. Der er for mange
forsinkelser.



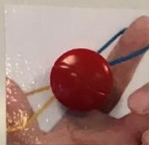
1

0



Parkering er ikke
nødvendigt med kollektiv
transport. Fordel.

Billetsystemerne er gode



Sammenhængen kunne
være bedre nogle steder

Tiden leverer kollektiv transport
okay på. Det går hurtigt, men nogle
gange er der for meget
spildtid



Det kan godt blive
lettere og nemmere

Det er nice at tage kollektiv
transport hjem fra byen. Men der
må godt være flere afgang
om natten, så jeg ikke
behøver planlægge, hvornår
jeg skal hjem fra fest



5



S-tog

Særligt for S-tog er der problemer
med hærværk, affald og overfyldte tog.
Det betyder, at det bliver en
ukomfortabel oplevelse



Prisen kan klart forbedres
det må gerne blive billigere



S-tog

2

1

4 Unges ønsker til fremtidens kollektive transport

Vi har undersøgt unges ønsker til fremtidens kollektive transport dels på Ungdommens Folkemøde 2018 og dels gennem tre fokusgrupper; to i København og én i Aalborg.

4.1 Ungdommens Folkemøde 2018

På Ungdommens Folkemøde var den største kilde til viden en workshop, hvor vi fik seks grupper med cirka fem gymnasieelever i hver til at udvikle ideer til fremtidens kollektive transport.

Derudover samlede vi løbende viden ind fra de unge, der kom forbi vores telt. Vi holdt en afstemning, hvor de unge kunne stemme på hvilken af fem ting, de mente, var vigtigst for kollektiv transport. Vi havde også en væg, hvor de unge kunne skrive sedler med det, de synes, var det bedste eller det værste ved kollektiv transport, ligesom de kunne komme med ønsker til fremtidens kollektive transport.

Workshop

På Ungdommens Folkemøde 2018 afholdt vi en workshop med titlen Fremtidens Kollektive Transport. Deltagerne var gymnasieelever, der deltog som en del af deres undervisning. Workshopen startede med en fælles brainstorm, der skulle generere ideer til emner, eleverne kunne arbejde indenfor. Det resulterede i følgende fire emner:

- Komfort & faciliteter
- Betalingsmetoder
- Klima & miljø
- Tidsplaner

Herefter blev eleverne bedt om at fordele sig i seks grupper, der hver skulle have fokus på ét emne. To grupper fik komfort & faciliteter og to grupper fik betalingsmetoder, da disse emner i brainstormen virkede til at fylde mest for de unge.

Eleverne fik herefter tid til at finde på løsninger og ideer inden for deres emne. I starten måtte de finde på så mange ideer, de kunne, og efterfølgende skulle de vælge én idé, som de ville arbejde videre med. De var også igennem en feedbackseance med en "vennegruppe", og til sidst fik de en række gode råd til, hvordan de skulle pitche ideen foran alle workshop-deltagerne.

De seks ideer, eleverne valgte at pitche, bliver kort gennemgået herunder.

Sædeskærme

Gruppen havde emnet betalingsmetoder. I busser og tog skal der placeres en skærm i bagsiden af sædet, som vi kender det fra fly. Skærmen løser flere problemer:

- Du kan checke ind med dit rejsekort på den. Det betyder, at du ikke længere skal stresse over at nå ned i den anden ende af perronen for at nå at checke ind, inden du står på.
- Skærmen kan bruges som underholdning undervejs på turen. Du kan både se Netflix og skrive din danskaflevering på den. Underholdningsindhold eller streaming kan muligvis finansieres af reklamer.

- Skærmen vil også forebygge problemer med, at passagerer snyder med billetten, da kontrolløren kan se på skærmen, om der er betalt.

Livetider

Gruppen havde emnet tidsplaner. Ideen Livetider løser et problem, som mange sikkert kender. Du er ved busstoppestedet til tiden, men din bus er forsinket – og så står du og ærgrer dig over, at du i stedet for at vente kunne have fået 10 minutter mere i sengen eller ved morgenmadsbordet. Livetider er en app, der viser dig, om din bus er forsinket. Du kan let slå op og se, hvor langt bussen er, og derfor kan du planlægge din afgang hjemmefra så det passer med, at du når bussen uden at få unødvendig ventetid.

Appen kommer også forældrene til gode. Hvis deres barn har været til fest, og ikke er kommet hjem til tiden, kan forældrene i appen tjekke, om den bus, deres barn er med, er forsinket.

Monsterbusser

Gruppen havde emnet klima & miljø. Monsterbusserne skal løse problemet med, at busser risikerer at blive forsinket på grund af trængsel på vejene. Når der opstår kø, kan busserne nemlig hæves over biltrafikken, så de ikke bliver forsinkede. Hjulene bliver på vejen, men selve vognen i bussen bliver hejst en etage op, så bussen kan passere bilerne.

Når bussen kommer til stoppestedet, sænkes den igen, så passagererne kan komme af. Ideen er, at bussen dermed bliver et særdeles attraktivt alternativ til privatbilisme.

At de unge vælger at pege på forbedring af busserne er interessant, da det er et udtryk for, at busserne generelt bliver oplevet som et mindre attraktivt transportvalg. Samtidig ser de unge en klar klima- og miljøgevinst ved at få flere til at vælge busserne frem for deres egen bil.

Herunder ses monsterbussen hæve sig over trafikken.



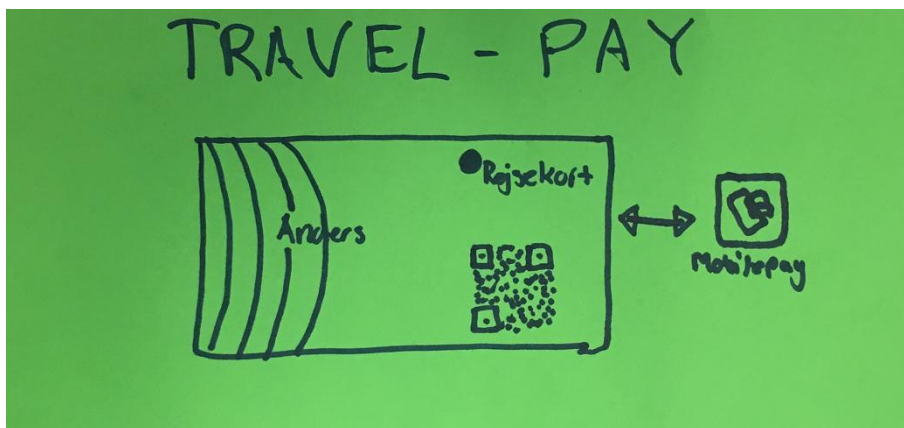
Behageligheder og afslapning

Gruppen havde emnet komfort & faciliteter. Ideen er, at passagererne kan tilkøbe forskellige ting, der kan gøre deres rejse mere komfortabel. I togene skal der indsættes en kioskkupé, hvor passagererne kan handle, i busserne skal chaufføren fungere som personale, mens pladsen under og over sæder skal udnyttes til opbevaring af varerne. Sortimentet skal bestå af mad og drikke, dyner og puder, vækkeur, bamser og lignende. Det skal også være muligt at tilkøbe et massagesæde og en service, hvor du kan se film.

For at få adgang til denne service skal passagererne betale et abonnement, som bliver knyttet til deres rejsekort, og herefter optjener de også point, som de kan købe varer for.

Travel Pay

Gruppen havde emnet betalingsmetoder. De oplevede det som et problem, at det tager lang tid at tanke penge op på Rejsekort, og at det er besværligt. Flere af gruppens medlemmer havde desuden ikke en tank-op aftale, da det gjorde det svært at have styr på økonomien. Travel-Pay gør det muligt nemt og hurtigt at tanke dit rejsekort op med MobilePay. Du skal bare bruge den QR-kode, der er trykt på kortet, og så kan du hurtigt swipec flere penge ind på rejsekortet. Systemet kan også bruges til at betale bøder.

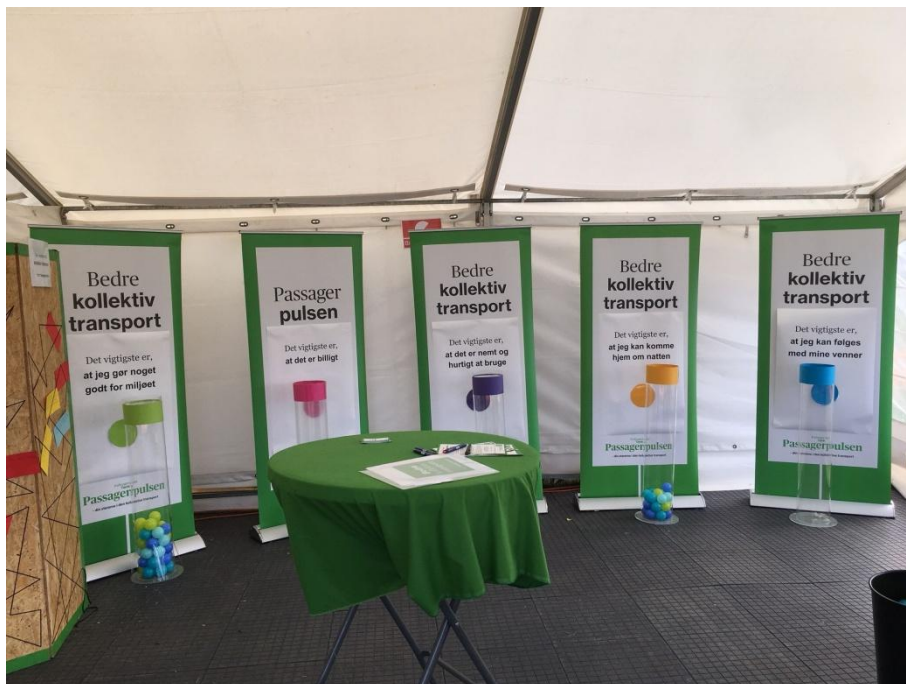


Din digitale transport

Gruppen havde emnet komfort & faciliteter. Ideen er, at den digitale information skal forbedres. Rejseplanen skal være 100 procent til at stole på og udbygges med flere funktioner. Derudover skal der være flere digitale løsninger generelt.

Afstemning

Vores afstemning foregik ved, at vi bad de unge om at tage en bold og lægge den i røret ved den påstand, de syntes var vigtigst i den kollektive transport. Påstandene havde vi valgt ud fra vores egne hypoteser om, hvad der kunne være vigtigt for de unge.



Enkelte deltagere lagde to bolde i, fordi de havde svært ved at vælge. Da vi efter to dage talte boldene sammen, var resultatet som herunder.

Det vigtigste er, at jeg gør noget godt for miljøet	39
Det vigtigste er, at det er billigt	24
Det vigtigste er, at det er nemt og hurtigt at bruge	17
Det vigtigste er, at jeg kan komme hjem om natten	23
Det vigtigste er, at jeg kan følges med mine venner	0

Mange af de unge valgte, at miljøhensynet var vigtigt. Det kan tyde på, at de ønsker at gøre det, de kan, for at skåne klimaet. Det kan også være, at de unge synes, at det er et godt signal at sende til deres venner, som ofte stod ved siden af imens.

I modsætning til det kan det måske virke nært at vælge, at det er vigtigt, at det skal være billigt. At det er billigt kommer dog alligevel på en andenplads med kun en enkelt stemme mere end mulighederne for at komme hjem om natten.

Herefter kommer udsagnet om, at det skal være hurtigt og nemt. Ingen af de unge valgte udsagnet om, at det er vigtigt, at de kan være sammen med vennerne undervejs.

Ønskevæg

På ønskevæggen kunne de unge frit skrive sedler om, hvad de mente, var det bedste eller værste ved kollektiv transport samt komme med ønsker til fremtidens kollektive transport. Der var flest, der benyttede muligheden til at komme med ønsker til fremtidens kollektive transport. Vi har gennemgået sedlerne og inddelt dem ind kategorier. Nogle sedler havde flere pointer, i de tilfælde er de talt med i hver af de relevante kategorier.

Pris	6
Pålidelighed	3
Komfort	6
Større udbud	2
Større miljøfokus	3

Pris og komfort er de ting, de unge kommer med klart flest ønsker til forbedringer indenfor. Det skal dog nævnes, at flere af kommentarerne har en forholdsvis useriøs tone. Forslagene til bedre komfort inkluderer karameller og saftvand. Der er også et forslag om, at det skal være gratis at benytte kollektiv transport.

Sammenfatning

Ideerne viser, at de unge gerne vil have løsninger, der gør det nemmere, hurtigere og mere afslappende at rejse med den kollektive transport. Ideerne Livetider og Din digitale transport læner sig begge ret meget op ad Rejseplanen. Konfronteret med dette forklarede de unge, at deres ide var tænkt som noget, der var nemmere end at bruge Rejseplanen.

Grupperne bag ideerne Sædeskærme, Livetider, Monsterbusser og Travel Pay har desuden et fokus på at spare tid på den ene eller anden måde – i forhold til Monsterbusser er det den reelle transporttid, men for de andre grupper handler det om at minimere den tid, de som passagerer bruger på at få adgang til transportmidlet. De prøver at minimere tiden, de bruger på at tanke op, checke ind og vente på, at deres transportmiddel dukker op.

Grupperne bag Sædeskærme og Behageligheder og afslapning har fundet på løsninger, der skal udnytte, at de har fri, når de bliver kørt i bus eller tog. Mens Sædeskærme skal bruges til at udnytte tiden til at streame underholdning eller få styr på lektierne, skal behageligheder og afslapning i stedet udnytte tiden til at slappe helt af med massagesæder og dyner.

Derudover kan vi ud fra ideerne se, at deltagerne i workshopen er tilhænger af digitale løsninger, og at både Rejseplanen og rejsekort er gode løsninger, som de godt kan lide. Løsningerne kan med fordel også videreudvikles til at blive endnu smartere.

Afstemningen og ønskevæggen viser, at de unge ønsker et større fokus på miljø, at det er vigtigt for dem, at prisen er god og at det er vigtigt, at der er afgang om aftenen og natten.

4.2 Fokusgrupper

Til sidst i de tre fokusgrupper bad vi deltagerne komme med deres ønsker til fremtidens kollektive transport.

I Aalborg var der spontant størst fokus på pris, hvilket også var et ønske fra en af deltagerne i gruppen med 15-20-årige.

”Jeg er helt klart den der, der kæmper for at de skal gøre det billigere at køre med bus, for så er der flere der bruger det, og igen, skal vi redde miljøet” – kvinde, 18 år

De unge i Aalborg ønskede også, at der i køreplanen bør tages større hensyn til de studerende, der får fri samtidig. I gruppen med 15 til 19-årige i København havde en af deltagerne et lignende ønske om at tage større hensyn til brugerne af den kollektive trafik.

”Generelt at gøre den mere hensigtsmæssig for alle, og ikke kun fokusere på de større byer (...) prøve at lave nogle ruter der giver mere mening for i hvert fald de lokalsamfund og de lokale borgere, der rent faktisk skal bruge den offentlige transport” – kvinde, 19 år

En anden af deltagerne i Aalborg fremhævede, at kollektiv transport skal være hurtigere, og en anden deltager klagede over, at pengene bliver brugt på ny infrastruktur i København og at Aalborg i den sammenhæng bliver glemt.

I gruppen med de 20-29-årige i København var der under øvelsen med ønsker til fremtidens kollektive transport stort fokus på sporarbejde. Den ene deltager fremhævede en følelse af, at der konstant er sporarbejde – og derudover ønsker hun sig nye tog. Den anden tilsluttede sig ønsket om at få sporarbejde hurtigt overstået.

I gruppen med 15-19-årige handlede det første ønske om bedre busser.

”Nye busser, bedre køreplaner, spørg dem, der rent faktisk bruger dem, flere busser” – mand, 15 år

Den sidste deltager i gruppen ønskede også en forbedring af busserne, særligt i forhold til sammenhæng med for eksempel tog, da hun oplever, at bussen lige er kørt, når toget kommer ind, hvilket dagligt giver anledning til spildtid.

”Det er jo kæmpestort puslespil at lægge (...) dem der sidder bagved og regner med hvor mange, der tager den rute og så videre ikke? Men altså, man er selvfølgelig altid pisse øv over, at ens egen rute ikke passer (...) det der er ret vigtigt det er, at de jo selvfølgelig også hele tiden sådan ændrer busruterne sådan med et par minutter eller sådan noget, men det har så aldrig lige været min, så det er ikke mig, der har været heldig” – kvinde, 16 år

5 Unge og kollektiv transport – Hvad ved vi?

I det følgende gives en gennemgang af unge transportvaner, brug af kollektiv transport og tilfredshed med den kollektive transport med udgangspunkt i eksisterende viden på området.

5.1 Unges brug af transport generelt

Danskernes brug af transport afhænger af mange forskellige faktorer, herunder blandt andet alder, erhvervelse af kørekort og indtægt. Der er derfor stor variation i danskernes brug af transport gennem livet.

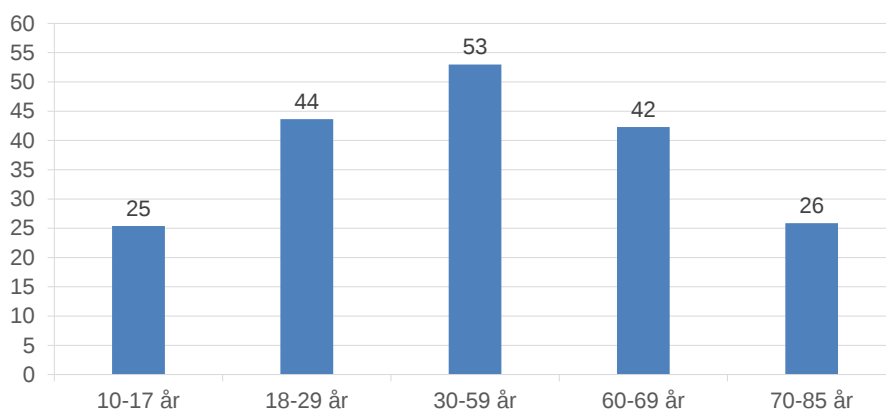
DTU Transport står bag Transportvaneundersøgelsen (herefter TVU), der siden 2006 har undersøgt danskernes brug af transport. Undersøgelsen spørger detaljeret ind til lang række aspekter af danskernes transportadfærd, hvilket giver mulighed for at få ret præcise tal for, hvor meget danskerne benytter forskellige transportmidler.

Brug af transport kan opgøres på forskellige måder. I TVU opgøres resultaterne i de offentligt tilgængelige statistikker på undersøgelsens hjemmeside enten i form af *antal ture pr. dag* eller *transportarbejde*, hvor sidstnævnte refererer til transportafstanden målt i kilometer. Antal ture per dag siger således noget om, hvor hyppigt et transportmiddel anvendes, mens transportarbejde siger noget om afstande.

Transportafstand

I figur 1 herunder ses en TVU-opgørelse af det gennemsnitlige daglige transportarbejde (i procent) for årene 2014-2016 fordelt på aldersgrupper.

Figur 1: Gennemsnitlige transportarbejde pr. dag (i km) fordelt på alder. 3 års gennemsnit 2014-16



Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU

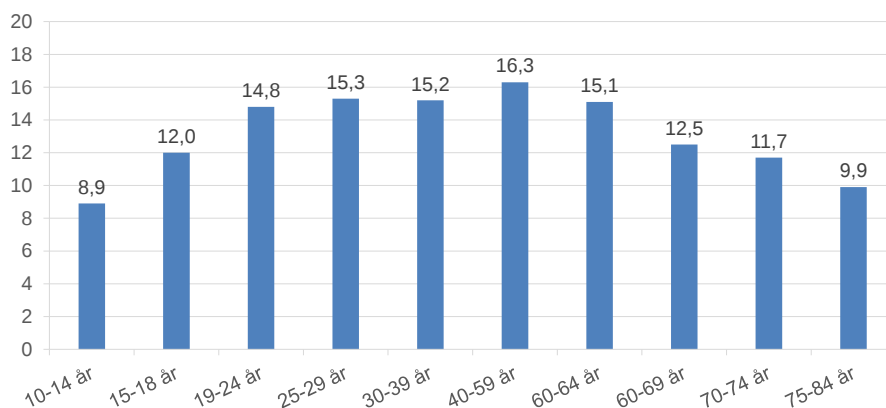
Som det fremgår det, er der stor variation i, hvor langt danskerne i gennemsnit transporterer sig afhængig af alder. Frem til cirka 60 år er den daglige transportafstand stigende, hvorefter den begynder at falde.

Turlængde

Den gennemsnitlige turlængde følger samme udvikling.

Figur 2: Gennemsnitlige turlængde fordelt på alder.

3 års gennemsnit 2012-13



Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU

Børn og unge under 18 år rejser i gennemsnitligt kortest per tur. Dette hænger sammen med, at langt de fleste stadig er hjemmeboende, og til dagligt primært rejser i et afgrænset geografisk område med kort afstand til skole, fritidsaktiviteter og venner. Dog ses en stigning fra 15 år og frem, hvilket kan forklares med, at gymnasier og ungdomsuddannelser i gennemsnit ligger længere væk fra de unges bopæl end folkeskolerne.

De unge over 18 år rejser i gennemsnit længere pr. tur (14,8-15,3 km.), hvilket naturligt hænger sammen med, at mange flytter hjemmefra, bliver optaget på studie og/eller får arbejde. Sammenlignet med skoler og gymnasier er de videregående uddannelser typisk koncentreret i og omkring de større byer, men mange unge er nødsaget til at bosætte sig længere væk, da adgangen til billige ungdomsboliger tæt på uddannelsesstederne ofte er begrænset. Det betyder, at mange unge vil have længere til studie og arbejde end den typiske skole- eller gymnasieelev.

Valg af transportmiddel

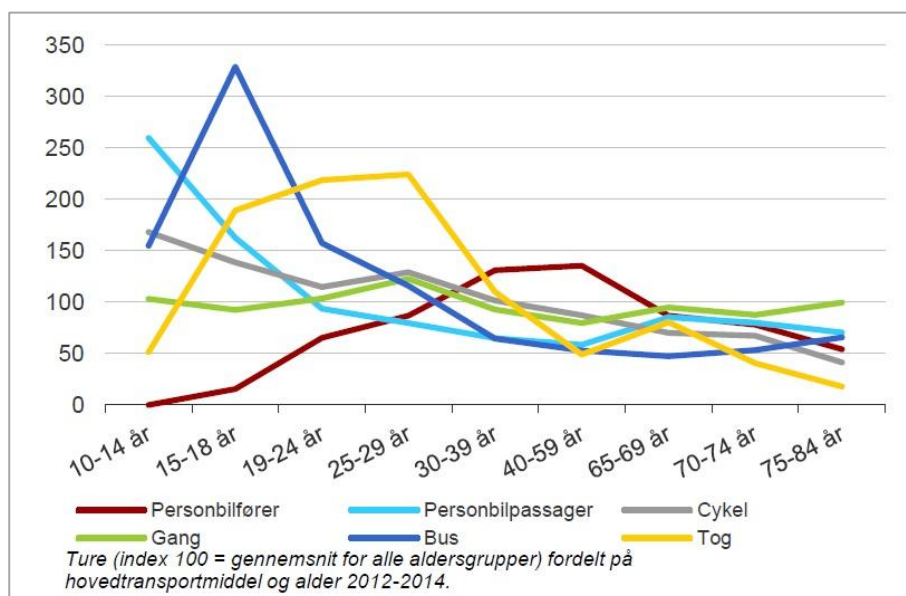
Der er også en klar sammenhæng mellem alder og valg af transportmiddel.

Som det ses i figur 3 herunder, foretages særligt mange ture blandt de unge i alderen 15 til 18 år med bus, tog, med cykel og som passager i bil. For bus foretager de 15 til 18-årige mellem 3 og 3½ gange så mange ture som befolkningsgennemsnittet.

Blandt de unge i alderen 19 til 29 år foretages særligt mange rejser med tog, andelen af ture foretaget som fører af personbil er stigende, mens andelen af ture der foretages med cykel eller som passager i bil er faldende.

Generelt ses det, at antallet af ture, der foretages med kollektiv transport (bus eller tog) falder markant med alderen. Særligt antallet af ture, der foretages med bus falder dramatisk fra 19 år og frem, mens andelen af ture med tog først begynder at falde fra 30 år og frem.

**Figur 3: Antal ture fordelt på transportmiddel
(indeks 100 = gennemsnit for alle aldersgrupper)
Gennemsnit for 2012-2014**



Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU

5.2 Unges brug af kollektiv transport

Rejseandele blandt brugere af kollektiv transport

Ser man på rejseandele, det vil sige fordelingen af gennemførte rejser på aldersgrupper blandt brugere af kollektiv transport, er der markant forskel på bus og tog.

I tabel 1 herunder vises rejseandele fordelt på aldersgrupper og henholdsvis brugere af bus og tog. Datagrundlaget er tal fra en kundetilfredshedsundersøgelse hos et af de regionale trafikkselskaber (bus) og De Nationale Passager-tilfredshedsundersøgelser (tog)³, samt Danmarks Statistik.

³ Der kan være afvigelser i forhold til faktiske rejseandele. Særligt tallene for bus er behæftet med usikkerhed, da det kun har været muligt at fremskaffe sammenlignelige data fra 1 af de 6 regionale trafikkselskaber. Fordelingen på rejseandele for aldersgruppen 15-29 år findes dog hos mindst 2 andre regionale trafikkselskabers kundetilfredshedsmålinger, hvorfor den overordnede tendensen er klar.

Tabel 1: Fordeling af rejser fordelt på transportmiddel og alder

Alder	Busbrugere	Togbrugere	Andel af befolkning 15-99 år
15-17 år	19%	4%	4%
18-29 år	40%	23%	19%
30-59 år	28%	47%	46%
60+ år	14%	25%	30%
Total	100%	100%	100%

Kilde: Kundetilfredshedsundersøgelse for et regionalt trafikselskab (2016),

De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser, Passagerpuls: 1 års data, 2017-18,

Danmarks Statistik: Gennemsnit 3. kv. 2017-2. kv. 2018

Som det ses, tegner både de 15 til 17-årige og de 18 til 29-årige sig for en langt større andel af de gennemførte busrejser sammenlignet med togrejser og deres andel af befolkningen i alderen 15 til 99 år. Det falder fint i tråd med tallene fra TVU om turandele fordelt på alder og transportmiddel som viste, at brug af bus er klart mest udbredt hos de unge under 18 år.

Ser man på togrejser, er der en lille overvægt af gennemførte togrejser blandt de 18 til 29-årige sammenlignet med aldersgruppens andel af befolkningen, hvorimod de 15 til 17-åriges andel af de gennemførte rejser cirka svarer til aldersgruppens andel af befolkningen.

Rejsefrekvens blandt brugere af kollektiv transport

Ser man på rejsefrekvensen blandt brugere af bus og tog, det vil sige hvor hyppigt der rejses, er tendensen den samme.

I tabel 2 nedenfor ses rejsefrekvensen blandt busbrugere hos et af de regionale trafikselskaber i Danmark. Her fremgår det, at andelen af daglige brugere er størst blandt de helt unge, hvorefter rejsefrekvensen gradvist aftager med alderen.

Tabel 2: Hvor ofte rejser du med bus på denne rute?

Rejsefrekvens	15-17 år	18-29 år	30-59 år	60+ år	Total
Stort set alle hverdage	51%	40%	36%	26%	39%
Flere gange om ugen	23%	26%	29%	37%	28%
1-4 gange om måneden	16%	21%	19%	23%	20%
Sjældnere end en gang om måneden	11%	14%	16%	14%	14%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Kilde: Kundetilfredshedsundersøgelse for et regionalt trafikselskab (2016)

For togbrugere forholder det sig noget anderledes.

I tabel 3 herunder er rejsefrekvensen blandt togbrugere opgjort på alder med udgangspunkt af 2017-18 data fra De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser.

Blandt togbruger er andelen, der rejser dagligt eller næsten dagligt, ret konstant for de unge i alderen 15 til 29 år (36-37 %), mens den er lidt højere blandt togbrugere i den erhvervsaktive alder 30 til 59 år (44 %).

Tabel 3: Hvor ofte kører du med toget på denne strækning?

Rejsefrekvens:	15-17 år	18-29 år	30-59 år	60+ år	Total
Dagligt/næsten dagligt	37%	36%	44%	19%	36%
3-4 gange om ugen	6%	13%	11%	12%	12%
1-2 gange om ugen	15%	14%	11%	20%	14%
1-3 gange månedligt	16%	17%	14%	23%	17%
1-2 gange hvert kvartal	8%	7%	7%	11%	8%
1-3 gange årligt	5%	6%	6%	8%	7%
Sjældnere	6%	4%	4%	5%	4%
Det er første gang	7%	3%	2%	2%	3%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Kilde: De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser, Passagerpuls, 1 års data, 2017-18

5.3 Unges brug af kollektiv transport fordelt på rejseformål

Unges brug af bus fordelt på rejseformål

Andelen af pendlerrejser til arbejde eller uddannelse, der foretages med bus, er lidt højere blandt de unge i alderen 15 til 29 år.

Tabel 4: Hvad er hovedformålet med din rejse?

Rejseformål:	15-17 år	18-29 år	30-59 år	60+ år	Total
Til / fra arbejde	11%	26%	43%	15%	26%
Til / fra uddannelse	54%	32%	5%	1%	25%
Fritid / indkøb / besøg	31%	32%	39%	72%	39%
Andet (hente / bringe børn, ferie, etc.)	5%	9%	12%	12%	10%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Kilde: Kundetilfredshedsundersøgelse for et regionalt trafikselskab (2016)

Unges brug af tog fordelt på rejseformål

For togrejser er billedet et andet. Her viser tal fra NPT (tabel 5), at andelen af de 15 til 17-årige, der benytter tog til og fra arbejde eller uddannelse, er markant lavere end for både de 18 til 29-årige og de 30 til 59-årige. De meste sandsynlige forklaringer er, at de 15 til 17-årige i højere grad tager bussen eller cykler til og fra uddannelse.

Ser man på andelen, der benytter toget til at besøge venner og familie, er den markant højere blandt både de 15 til 17-årige og de 18 til 29-årige sammenlignet med de 30 til 59-årige. Den væsentligste forklaring er bilejerskab og adgang til bil, som er lavere blandt de unge.

Tabel 5: Hvad er formålet med din rejse i dag?

Rejseformål:	15-17 år	18-29 år	30-59 år	60+ år	Total
Til/fra arbejde	5%	30%	57%	22%	40%
Til/fra uddannelsessted	33%	20%	2%	2%	7%
I forbindelse med arbejde (tjenesterejse)	0%	2%	5%	3%	3%
Til fritidsaktivitet	10%	6%	4%	13%	7%
Besøge familie/venner	24%	24%	12%	23%	18%
Indkøb, bytur, sport, kultur	17%	8%	10%	21%	13%
Ferie	2%	3%	3%	3%	3%
Andet formål	8%	7%	7%	13%	9%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Kilde: De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser, Passagerpuls, 1 års data, 2017-18

5.4 Unges tilfredshed med kollektiv transport

Unge tilfredshed med kollektiv transport er særlig relevant, da det har væsentlig indflydelse på unges fremtidige valg af transport senere i livet. Dårlige oplevelser vil øge sandsynligheden for, at den kollektive transport fravælges, mens positive oplevelser omvendt vil øge sandsynligheden.

I det følgende undersøges de unges tilfredshed med kollektiv transport med udgangspunkt i to datakilder, 1) Kundetilfredshedsundersøgelse for et af de regionale trafikselskaber (2016) og 2) Et års data fra NPT (2017-18).

Unge tilfredshed med bus

I tabel 6 herunder ses den gennemsnitlige tilfredshed med en række overordnede tilfredshedsparametre målt på en 1-10 skala. Som det ses er især de 15 til 17-årige mindre tilfredse med både ”denne busrute generelt”, og mindre villige til at anbefale buslinjen.

Tabel 6: Tilfredshed?

Samlede tilfredsheds mål:	15-17 år	18-29 år	30-59 år	60+ år	Total
Din samlede tilfredshed med denne busrute generelt?	7,23	7,34	7,44	7,68	7,39
Din samlede tilfredshed med rejsen i dag?	7,78	7,84	7,79	7,91	7,82
Anbefale denne buslinje	7,39	7,42	7,78	8,08	7,61

Kilde: Kundetilfredshedsundersøgelse for et regionalt trafikselskab (2016)

I tabel 7 herunder ses den gennemsnitlige tilfredshed med en række forskellige aspekter af busrejsen målt på en 1-4 skala. Tendensen er den samme som for de overordnede tilfredsheds mål.

Tabel 7: Tilfredshed?

Pris:	15-17 år	18-29 år	30-59 år	60+ år	Total
Prisen på denne rejse	2,82	2,58	2,76	3,07	2,74
Tilgængelighed:	15-17 år	18-29 år	30-59 år	60+ år	Total
Bussens overholdelse af køreplan	3,04	3,12	3,21	3,31	3,16
Venteforhold ved stoppestederne	3,00	3,07	3,11	3,09	3,07
Mulighederne for omstigning til andre ruter	3,03	3,13	3,15	3,22	3,13
Bussens afgang- og ankomsttidspunkter	2,92	3,04	3,07	3,18	3,04
Komfort:	15-17 år	18-29 år	30-59 år	60+ år	Total
Tryk i bussen	3,37	3,37	3,39	3,41	3,38
Siddekomfort	3,12	3,13	3,21	3,29	3,17
Muligheden for at få en siddeplads	3,33	3,34	3,34	3,43	3,35
Indvendig rengøring i bussen	3,04	3,12	3,18	3,25	3,14
Støj i bussen (eksempelvis fra mobiltelefoner)	3,16	3,09	3,01	2,99	3,07
Ind- og udstigningsforhold i bussen	3,28	3,22	3,25	3,18	3,23
Indeklimaet i bussen (temperatur, udluftning mv.)	2,69	2,63	2,85	3,09	2,76
Chaufføren:	15-17 år	18-29 år	30-59 år	60+ år	Total
Chaufførens venlighed og vejledning	3,24	3,30	3,39	3,48	3,34
Chaufførens kørsel	3,18	3,19	3,23	3,35	3,22
Information:	15-17 år	18-29 år	30-59 år	60+ år	Total
Information i bussen (om næste stop)	2,66	2,87	3,10	3,20	2,94
Information ved stoppestederne	3,00	3,09	3,14	3,18	3,10
Information og vejledning, som du får af selskabet	3,06	3,08	3,13	3,19	3,10
Digitale værktøj til rådighed	3,26	3,20	3,15	3,13	3,19

Kilde: Kundetilfredshedsundersøgelse for et regionalt trafikselskab (2016)

Ser man på ”prisen på denne rejse” er de 18 til 29-årige de mindst tilfredse passagerer. De væsentligste forklaringer er, at de unge i denne aldersgruppe generelt har højere transportudgifter end de 15 til 17-årige, fordi de dels har

længere til og fra uddannelse og arbejde, og dels i langt højere grad end de 15 til 17-årige selv betaler for deres transport. Samtidig får gymnasieelever en lavere pris på Ungdomskortet end studerende på videregående uddannelser.

Tilfredsheden med "tilgængelighed" er lavest blandt de 15 til 17-årige. Det gælder især tilfredsheden med "bussens afgang- og ankomsttidspunkter".

Ser vi på tilfredsheden med "komfort" er billedet lidt mere broget. Både de 15 til 17-årige og de 18 til 29-årige er mindre tilfredse med "siddekomfort", "rengøring" og "indeklima", mens de omvendt er mere tilfredse med "støj i bussen" sammenlignet med 30+ årige.

Generelt er både de 15 til 17-årige og de 18 til 29-årige mindre tilfredse med buschaufføren, både hvad angår service og kørsel.

I relation til "information" viser resultaterne, at både de 15 til 17-årige og de 18 til 29-årige er mindst tilfredse med den information, der gives i bussen om næste stop, mens de til gengæld er lidt mere tilfredse med digitale værktøjer. Det sidste stemmer fint overens med, at de unge generelt er mere digitale end især de ældre.

Unge tilfredshed med tog

I tabel 8 herunder ses tilfredsheden med togrejsen målt på en 0-10 skala med en række overordnede parametre. Også her er tilfredsheden markant lavere blandt de unge, og som det var tilfældet med bus, er de 18 til 29-årige de mindst tilfredse med prisen, målt på om de oplever, at de får værdi for pengene.

Tabel 8: Tilfredshed?

Samede tilfredsheds mål:	15-17 år	18-29 år	30-59 år	60+ år	Total
Tilfreds med din rejse med dette tog alt i alt	7,56	7,82	7,81	8,19	7,89
Generel tilfredshed med togselskab	6,94	6,96	7,32	7,80	7,34
Anbefale dette togselskab	6,85	6,88	7,30	7,80	7,30
Værdi for pengene - denne rejse	6,21	5,78	6,38	7,38	6,47

Kilde: De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser, Passagerpuls, 2017-18

Ser man på den gennemsnitlige tilfredshed med en række forhold på stationen og i toget, ses samme tendens.

Tabel 9: Tilfredshed?

På stationen - Hvor tilfreds var du med:	15-17 år	18-29 år	30-59 år	60+ år	Total
Parkeringsforholdene ved stationen, hvor du stillede din cykel?	6,86	6,66	6,31	6,18	6,39
Din rejse i dette transportmiddel? (tilbringerejse med kollektiv transport)	7,42	7,77	7,85	8,31	7,94
Parkeringsforholdene ved stationen, hvor du stillede din knallert/MC eller bil?	7,76	6,93	6,89	7,03	6,95
Muligheden for at købe billet/kort til denne rejse?	7,72	8,07	7,86	7,88	7,91
Den tid du havde, til at skifte til dette tog?	7,66	8,12	8,14	8,23	8,14
Adgangsforholdene til perronen, hvorfra du tog dette tog?	7,85	8,18	7,91	7,99	7,99
Den information, du fik over højtalerne?	6,21	7,17	6,88	6,85	6,92
Den den information, du fik via elektroniske skærme og afgangstavler?	7,15	7,89	7,72	7,93	7,79
Den information, du fik via faste skilte og køreplaner?	6,82	7,47	7,15	7,26	7,24
Rengøringen og vedligeholdelsen?	5,83	6,75	6,60	6,55	6,60
Toiletterne på stationen? (fungerer de, er de rene osv.)	3,59	4,23	4,28	3,47	4,05
Trygheden og sikkerheden?	6,84	7,88	7,78	7,88	7,79
Venteforholdene?	6,28	7,04	6,95	6,98	6,95
I toget - hvor tilfreds var du med:	15-17 år	18-29 år	30-59 år	60+ år	Total
Togpersonalets service og hjælpsomhed? (før og under rejsen)	7,05	7,59	7,61	8,01	7,67
Muligheden for at få en siddeplads?	7,82	7,96	7,83	8,24	7,96
Den indvendige rengøring og vedligeholdelse?	6,57	7,06	6,80	6,87	6,87
Den udvendige rengøring og vedligeholdelse?	6,31	6,95	6,83	6,61	6,79
Klimaet ombord? (temperatur, luftfugtighed, træk osv.)	6,98	7,32	7,32	7,63	7,38
Med togets generelle standard (herunder pladsforhold, interiørets standard mv.)	7,03	7,29	7,20	7,36	7,25
Trygheden og sikkerheden?	7,61	8,35	8,19	8,17	8,20
Den information, du har fået undervejs på din rejse med dette tog?	7,26	8,02	7,85	8,05	7,91
Togets rettidighed/overholdelsen af køreplanen på denne rejse?	7,29	8,08	8,11	8,57	8,18
Rejsetiden for rejsen på dette tog?	7,31	7,95	8,08	8,66	8,16
Togselskabets service på denne rejse?	6,91	7,40	7,38	7,74	7,44
Generelt - hvor tilfreds er du med:	15-17 år	18-29 år	30-59 år	60+ år	Total
Togenes overholdelse af køreplanen på denne strækning?	6,46	6,81	6,89	7,29	6,95
Antallet af togafgange på denne strækning?	6,30	7,05	7,42	7,96	7,42
Forbindelserne til/fra andre kollektive transportmidler på denne strækning?	6,71	7,30	7,47	7,73	7,46
Muligheden for at få svar på spørgsmål og information fra togselskabet?	6,09	6,22	6,02	5,80	6,03

Kilde: De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser, Passagerpuls, 2017-18

Som det fremgår af tabel 9 ovenfor, er især de 15 til 17-årige de mindst tilfredse med stationen. Det gælder især rengøring, højtalerinformation og information via faste skilte og køreplaner. De 18 til 29-åriges tilfredshed ligger til gengæld på niveau med både de 30 til 59-årige og de 60+ årige, og denne gruppe har den højeste tilfredshed med muligheden for at købe billet.

De 15 til 17-årige er de mindst tilfredse med den aktuelle togrejse og generelt. Det gælder især tilfredsheden med overholdelse af køreplanen (rettidigheden), rejsetiden og antallet af togafgange på strækningen (tilgængeligheden). Dette udgør potentielt et alvorligt problem, da flere undersøgelser viser, at pålidelighed, rejsetid og tilgængelighed er blandt de vigtigste forhold i relation til både tilfredshed med og til-/fravalg af kollektiv transport.⁴

⁴ Se blandt andet "Hvad har betydning for passagerernes tilfredshed med deres togrejse", Passagerpuls (2017) og Togets Konkurrenceevne, Incentive for Transportministeriet (2010)

6 Om undersøgelsen

Denne undersøgelse er blevet til ved at samle eksisterende viden om unges adfærd og holdninger til kollektiv transport og gennem fokusgrupper med unge samt en workshop med 30 unge på Ungdommens Folkemøde 2018.

Vi har gennemgået undersøgelser om unge i kollektiv transport, herunder data fra DTU Transport (Transportvaneundersøgelsen), Passagerpulsens egne undersøgelser (De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser og undersøgelsen om Danskernes holdning til kollektiv transport 2016), og data fra et regionalt trafikselskabs kundertilfredshedsundersøgelse. På baggrund af data tegner vi et generelt billede af de unges transportvaner, brug af kollektiv transport og tilfredshed.

I løbet af august 2018 har vi afholdt tre fokusgrupper - én med unge i alderen 15-19 og to med unge i alderen 20-29. Denne opdeling er foretaget ud fra det forhold, at de unges livssituation og transportvaner ændrer sig betydeligt, når de flytter hjemmefra. To af fokusgrupperne foregik i København og den sidste i Aalborg. Spørgeguiden til fokusgrupperne er udviklet af Passagerpuls - se bilag.

Den sidste kilde til undersøgelsen, var den dialog og workshop vi havde med unge (primært i alderen 15-19) på Ungdommens Folkemøde (UFM) den 7. og 8. september 2018. Workshoppens deltagere var 30 gymnasieelever, der alle gik i 2. g. Udover workshoppen afholdt vi et event på UFM, hvor unge deltog i en afstemning om, hvilket forhold der er vigtigst i relation til valg af transport. De unge fik desuden mulighed for at tilkendegive deres syn på kollektiv transport i et bredere perspektiv.

7 Om Passagerpulsen

Kort om Passagerpulsen

Passagerpulsen er passagerernes uafhængige stemme i bus, tog og metro. Vi arbejder for forbedringer i den kollektive transport. Og vi informerer passagererne om deres rettigheder og hjælper dem til at træffe et godt valg.

Vi lytter 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.

Vi synliggør passagerernes oplevelser og behov, og vi skaber forbedringer ved at gå i dialog med selskaber, operatører og politikere.

Passagerpulsen startede 1. oktober 2014.

Eksempler på tidligere undersøgelser

- 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)
- Notat: S-togpassagerernes oplevelse af arbejdet med nye signaler på Nordbanen (september 2017)
- 3. Nationale Passagertilfredshedsundersøgelse (tog) (Juni 2017)
- Passagerpulsens Kundeservicepris 2017 (Maj 2017)
- Danskernes holdning til kollektiv transport (April 2017)
- Hvad har betydning for passagerernes tilfredshed med deres togrejse? (Marts 2017)
- Rejsekortet: Udvikling i kundetilfredshed (Marts 2017)
- Kendskab til Passagerpulsen (Februar 2017)
- Hvordan passagererne kontakter togselskaberne (December 2016)
- 2. Nationale Passagertilfredshedsundersøgelse (tog) (December 2016)
- Passagerernes ønsker til stationer (December 2016)

Redaktion

Analyseansvarlig: Lars Wiinblad
 Analysemedarbejder: Anders Albrechtsen
 Politisk medarbejder: Rasmus Markussen
 Kommunikationsmedarbejder: Christina Vejsgaard
 Projektkonsulent: Johannes Haugen-Hansen
 Ansvarshavende redaktør: Laura Kirch Kirkegaard

Foto: Getty Images

Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk
 Fiolstræde 17B
 Postboks 2188
 1017 København K
 Tlf.: +45 77 41 77 41
 Mail: passagerpulsen@fbr.dk
 Web: passagerpulsen.taenk.dk

8 Bilag

Interviewguide til fokusgrupper med unge

Tid	Tid	Indhold	Øvelse
5 min	5 min	Velkommen Facilitator byder velkommen og opridser programmet for dagen.	Hvem er jeg? Deltagerne udfylder for sig selv et ark med spørgsmål: - Navn - Alder - Hvor bor du? Kollegie, kollektiv, leje, eller andel? - Hvor studerer du? Hvilket studie? - Hvordan kommer du til og fra studie? - Hvordan bruger du offentlig transport i din fritid?
10 min	15 min	Præsentation Deltagerne introducerer sig selv og deres transportvaner med udgangspunkt i svarene på arket	
25 min	40 min	Prioriteter og ønsker til transport Hvad er vigtigt for unge, når de vælger transportform, og i hvilken grad oplever de, at deres behov bliver mødt af kollektiv transport i dag	Visuelle prioriteringer Deltagerne præsenteres for en række kort med billeder på. De skal skiftevis vælge et kort, der symboliserer noget, der er vigtigt for dem, når de vælger transportform til og fra studie. Deltageren placerer kortet på en skala, der viser hvor højt prioriteret det er. Deltagerne præsenterer det kort, de har valgt, og vi snakker i plenum om, om det er vigtigt for de andre i gruppen. Spørg ind til hvorvidt deres behov bliver mødt af kollektiv transport i dag.
10 min	50 min	Pris Vi forventer, at pris er en vigtig faktor under tidligere punkt. Vi vil gerne kvalificere prisdebatten og løfte den. <i>Hvis pris ikke er blandt de faktorer, der bliver diskuteret mest under forrige punkt, kan denne øvelse udelades.</i>	Fra god pris til maks pris – hvor går grænsen? Deltagerne får hver et stykke papir, hvor de skal notere prisen deres månedskort. Hvis ikke de bruger kollektiv transport dagligt, kan de i stedet notere prisen for en konkret fritidsrejse. Deltagerne skal derefter udfylde: - Hvad skulle prisen være, for at du ville synes, at du får stor værdi for pengene? - Hvad synes du, ville være en fair pris? - Hvad er den absolut højeste pris du ville betale? Derefter forholder vi de forskellige priser til hinanden og spørger ind til: - I hvor høj grad er du tilfreds med den pris, du betaler i dag? - Hvis prisen ikke kunne ændre sig, hvordan skulle servicen så være anderledes, for at du følte, at du fik god værdi for pengene? - Er der noget, du godt kunne undvære, hvis du til gengæld kunne få en lavere pris?

10 min	60 min	Pause	
20 min	80 min	Hvordan er oplevelsen af en ny rejse? Vi vil afdække, hvordan deltageren forholder sig, når de bliver placeret i en situation, hvor de skal ud på en rejse, de ikke før har taget.	Servicerejsen Deltagerne får en tidslinje og skal plotte ind, hvad de foretog sig hvornår på en nylig, ukendt rejse. Der er selve rejsen; hvornår ankom de, hvilke skift var der, hvilke transportmidler var de med? Men også før rejsen: I hvor god tid ankom de til stationen, hvor tidligt undersøgte de transportmuligheder og pris? Købte de billet i god tid eller brugte de rejsekort?
10 min	90 min	Opsamling Facilitator siger tak for i dag og runder af. Uddel termokrus.	I en hurtig runde beder vi deltagerne om at fremhæve deres største ønske til ændringer i kollektiv transport eller den vigtigste pointe fra dagens diskussion.

Nemmere kollektiv trafik

September 2018

Indhold

1. Nemmere kollektiv trafik	3
2. Kollektiv trafik flytter sig	5
3. Videreudvikling af eksisterende digitale mobilitetstjenester	7
3.1. Rejseplanen og Rejsekortet i én løsning	7
4. Flere nye digitale mobilitetstjenester	9
4.1. Deling af transportdata	9
4.2. Videresalg af den offentlige sektors billetter	10
4.3. Standardiserede billetteringsformater	11
5. Fjernbussen – det billige transportalternativ	12
5.1. Enklere og lavere afstandskrav	13
5.2. Estimerede effekter af nyt afstandskrav	13
5.3. Øget betjeningskrav og bedre tilsynsgrundlag	14
6. Fælles buspassagerrettigheder	15
Opsummering af udspillets initiativer	17

Udgivet af:	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (TRM) Frederiksholms Kanal 27F 1220 København K
Udarbejdet af:	TRM
ISBN netpublikation:	978-87-93292-40-6
Forsideill.:	Foto af Ulrik Jantzen bearbejdet af Montagebureauet og TRM
Modeller s. 7, 10 og 11:	Baseret på 'Mobility as a Service: Strukturel analyse af digital infrastruktur' af maj 2018 udarbejdet af QVARTZ for TRM

1. Nemmere kollektiv trafik

Digitaliseringen på transportområdet udviser grænsen mellem traditionel kollektiv trafik og private transportformer. Vejen er åben for udvikling af digitale, ”smarte” mobilitetstjenester, der kobler rejseplanlægning, betaling, billettering og trafikinformation på tværs af offentlige og private transportformer fra dør til dør. Mobilitetstjenester gør det nemmere at være passager i den kollektive trafik.

Tag for eksempel en rejse, der starter med en taxi til stationen i Kalundborg og herefter fortsætter med regionaltoget til København for at tage det sidste stykke med en bycykel 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.

Det er ikke teknologien, der er årsag til, at brugerne af den kollektive trafik i Danmark ikke allerede i dag får stillet fuldt integrerede digitale mobilitetstjenester til rådighed. Tværtimod er Danmark et land med en høj grad af digital parathed, og teknologien er klar.

Det er de reguleringsmæssige rammer og det organisatoriske set-up for den offentlige kollektive transportsektor, der er begrænsende faktorer for udviklingen henimod etablering af digitale mobilitetstjenester – både i offentligt og privat regi.

Gevinsterne ved fremkomsten af nye private transporttilbud, der kan understøtte det offentlige transportnet, høstes ikke, hvis ikke den teknologiske udvikling udnyttes fuldt ud.

Danmark har en særlig styrkeposition i den kollektive trafik med Rejseplanen, som er den fjerde mest populære app i Danmark, og en infrastruktur med Rejsekortet, som har udstedt ca. 2,5 mio. kort.

Den styrkeposition skal sikres og udnyttes bedre ved i højere grad at åbne for private transporttilbud i Rejseplanen og på Rejsekortet, samtidig med at der skabes grobund for selvstændige private mobilitetstjenester.

Initiativer til fremme af digitale mobilitetstjenester

- Der skal arbejdes henimod, at Rejseplanens og Rejsekortets funktioner samles i én digital mobilitetstjeneste under ét selskab med én fælles bestyrelse.
- Private og deleøkonomiske transporttilbud skal have adgang til den fælles digitale mobilitetstjeneste.
- De offentlige kollektive transporttilbud skal pålægges at dele transportdata og at acceptere videresalg af billetter, så det bliver muligt for private transportaktører at etablere flere digitale mobilitetstjenester.

Fjernbusserne supplerer det offentlige, kollektive transportnet, og flere og flere tager fjernbussen. Over de seneste fem år er antallet af rejsende med fjernbus således fordoblet. Det er nemt og forholdsvis billigt at rejse med fjernbus, men der er betydelige uens geografske begrænsninger på tværs af landet af, hvilke ruter fjernbusserne må tilbyde.

Ét landsdækkende minimumskrav på 75 km til fjernbusrejser vil sikre, at fjernbustilbuddet i højere grad kan imødekomme den store efterspørgsel efter billig transport. Samtidig skal der sikres et bedre kontrolgrundlag for myndighederne.

Endvidere skal buspassagererne sikres fælles grundlæggende passagerrettigheder på tværs af landet. Trafikselskaberne, som er de offentlige udbydere af bus og privatbane, har i dag indrettet sig med hver deres forskellige, lokale rettigheder for de rejsende. Fjernbusselskaberne har ikke fastsat lignende rettigheder. Som buspassager er man dermed i dag forskelligt stillet afhængigt af, hvor i landet man rejser, og hvilket selskab man rejser med. Derfor skal der sikres en ensretning med grundlæggende passagerrettigheder, så man som passager i den lokale og regionale bustrafik kun skal orientere sig i ét sæt rettigheder, lige meget hvor man rejser. Dette indgår også som et led i regeringens afbureaukratiseringsreform.

Samtidig etableres en mærkningsordning for fjernbusser, der vælger at yde deres kunder de samme passagerrettigheder som de offentlige trafikselskaber.

2. Kollektiv trafik flytter sig

Kollektiv trafik forbindes ofte med offentligt finansierede transporttilbud, og leder typisk tankerne hen på de regionale og kommunale busnet eller det statslige jernbanenet.

Men moderne kollektiv trafik rækker videre end det, både hvad angår transporttilbud, forretningsmodeller og hvordan transporttilbuddene tilgås og kobles.

Fremkomsten af de mange nye transporttilbud viser, at danskerne efterspørger flere valgmuligheder. De private tilbud understøtter samtidig den samlede rejse fra dør til dør, som den offentlige kollektive trafik ikke på egen hånd kan tilbyde.

Private kollektive trafiktilbud

Fjernbusser er ét blandt flere private kollektive trafiktilbud, der bidrager til et bredere og styrket mobilitetstilbud til de rejsende. Der har i de senere år været en betydelig vækst i antallet af rejsende med fjernbus, og i 2017 rejste omkring halvdelen million passagerer med fjernbus. Væksten i fjernbusmarkedet viser, at der også er efterspørgsel efter trafiktilbud, der supplerer de traditionelle offentligt finansierede tilbud, og derved udvider det samlede kollektive transportudbud og øger de rejsendes valgfrihed.

Digitaliseringen kan bidrage til at gøre det samlede, udvidede transportudbud mere overskueligt og lettere at tilgå for de rejsende. Ved at koble fjernbusser og andre private kollektive trafiktilbud op på digitale mobilitetstjenester opnås et mere effektivt og sammenhængende mobilitetstilbud.

Deleøkonomiske transporttilbud og nye digitalt baserede forretningsmodeller har også gennem de senere år fået fodfæste som supplement til de offentlige og private trafiktilbud. Samkørsel og privat udlejning af biler er

udbredt i hele landet, men også mobilitet på to hjul har vundet indpas i særligt byerne.

Delemobilitet og digitale forretningsmodeller – biler og cykler

7 pct. af danskerne har købt en eller flere samkørselture eller lejet delebiler gennem privatpersoner, mens 3 pct. har solgt adgang til transport. GoMore, som er markedsplads for samkørsel og P2P-biludlejning, er blandt de tjenester, som hastigt er vokset i omfang. Ifølge GoMore er en gennemsnitlig tur i Danmark ca. 230 km og gennemsnitsprisen er 0,5 kr. pr. km. Blandt andre tilsvarende forretningsmodeller kan nævnes GreenMobility og DriveNow.

Bycykler bidrager til fremme af mobiliteten for borgere og turister i de større byer. I København findes i dag to store udbydere af bycykler, Donkey Republic og Bycyklen.

Bycyklen er et offentligt ejet bycykelsystem, der modtager støtte af Københavns og Frederiksberg Kommune samt DSB. Bycyklen modtog i 2017 et støt-tebeløb på ca. 1,1 mio. kr. Bycyklen er el-dreven, og oplades i lade-stationer sat op i byen.

Donkey Republic er et eksempel på en privat mobilitetsudbyder, der gennem digitaliseringens muligheder har udviklet en forretningsmodel, der tilbyder en mobilitetsløsning, der er let og tilgængelig for såvel fastboende som turister. Donkey Republic anvender et 'hub-baseret' system, hvor cyklerne via GPS kan placeres i drop-zoner rundt omkring i byen. Løsningen kræver ikke nogen infrastruktur i form af lade-stationer, da cyklen ikke er el-dreven.

Selskab	Antal stationer	Pris for 1 time	Pris for 12 timer
Donkey Republic	ca. 600	12,5 kr.	85 kr.
Bycyklen	ca. 100	30 kr.	157 kr.*

*Ved køb af abonnementsløsning til 70 kr. for 140 min. og 0,15 kr. pr. minut derefter.

Ved at understøtte tilgængeligheden af deleøkonomiske og private kollektive trafiktilbud som f.eks. delebilsordninger, delecykler, fjernbusser og taxi kan et større transportudbud fremmes. Det skaber et mere sammenhængende mobilitetssystem og dermed mulighed for mere effektiv mobilitet for de rejsende.

Der må derfor ikke stilles uhensigtsmæssige og unødige begrænsninger for nye transporttilbuds tilstedeværelse og videre udvikling.

Med den nye lovgivning på området og med dette udspil, der på sigt skal sikre private trafiktilbud adgang til en fælles offentlig digital mobilitets-tjeneste, øges markedets adkomst til at udvikle nye og smarte måder, som de rejsende kan transportere sig på.

Nye eldrevne transportformer

Elektriske løbehjul er et eksempel på en ny mobilitetsform i fremvækst. I flere amerikanske storbyer er elektriske løbehjul blevet en almindelig del af gadebilledet. Det har resulteret i fremkomsten af flere digitalt baserede forretningsmodeller, hvor løbehjul udlejes og betales via en app på telefonen.

På transport-, bygnings- og boligministerens initiativ har Folketinget med virkning fra 1. januar 2018 gennemført ny lovgivning, der giver hjemmel til at udstede bekendtgørelser, som tillader en række eldrevne køretøjer, så som motoriserede løbehjul, hoverboards og uniwheels på forsøgsbasis at færdes i trafikken på linje med biler og cykler.

Samtidig har digitaliseringen som nævnt muliggjort udviklingen af innovative digitale mobilitetstjenester. Rejseplanlægning kan optimeres ved en sammentænkning af både offentlige, private og deleøkonomiske former for kollektiv trafik, der øger udbuddet til borgerne og gør det lettere at komme hele vejen fra dør til dør på sin rejse.

Den offentlige kollektive trafiksektor har med Rejseplanen og Rejsekortet allerede etableret et solidt udgangspunkt for at gøre den offentlige kollektive trafik mere sammenhængende og tilgængelig for de rejsende.

Men med de mange nye transporttilbud opstår behovet for tværgående planlægnings- og billetteringstjenester, der ikke alene er forbeholdt offentlige kollektive tilbud som bus og tog - men som også kan rumme de mange nye deleøkonomiske og private initiativer, som f.eks. delebiler, samkørsel og fjernbusser, på tværs af landet.

Trafikselskaberne har iværksat lokale projekter, hvor der på forsøgsbasis åbnes for private aktørers indtræden på Rejseplanen.

Lokale forsøg med udvidelse af Rejseplanen

Nordjylland

I Nordjyllands Trafikselskab er igangsat projektet ”MinRejseplan”, hvor Rejseplanen er udvidet til også at omfatte taxi og deleøkonomiske transporttilbud.

Bornholm

Bornholms Trafikselskab har i samarbejde med Rejseplanen tilknyttet en betalingsløsning til Rejseplanen.

København

Under ITS Verdenskongressen testes en københavnsk version af ”MinRejseplan”.

Men der er endnu mere at hente på dette område ved at videreudvikle de eksisterende digitale tilbud på en måde, hvor der tænkes på tværs af de eksisterende tjenesters funktioner og de mange, nye transporttilbud.

3. Videreudvikling af eksisterende digitale mobilitetstjenester

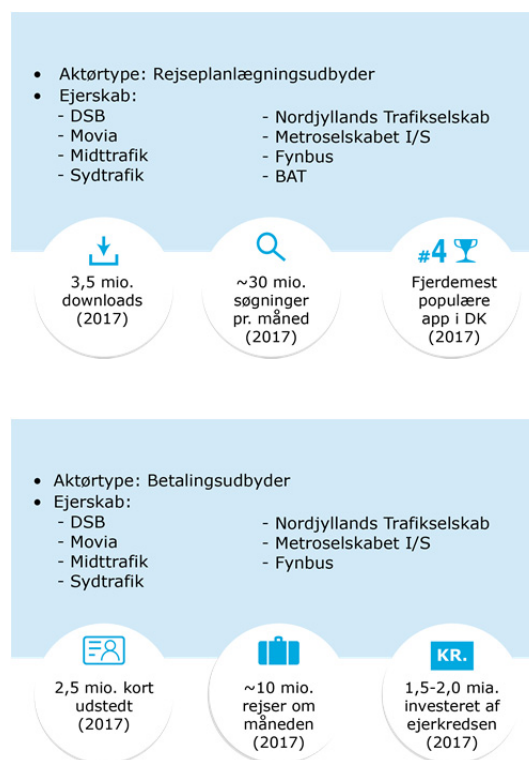
De danske trafikvirksomheder har med Rejseplanen og Rejsekortet skabt et godt udgangspunkt for brugen af digitale mobilitetstjenester i transportsektoren.

Rejseplanen er en af de mest benyttede services i Danmark, og er den fjerde mest populære app til telefoner i landet.

90 pct. af den danske befolkning kender til Rejseplanen, og Rejseplanen viser dagligt ca. 1 mio. rejser til kunderne.

Rejsekortet fungerer som et tværgående billet- og betalingsmiddel for offentlig kollektiv trafik.

Rejsekortet binder stort set alle landsdele og offentlige trafikvirksomheder sammen i ét fælles billetteringssystem, og er en udbredt og hyppigt anvendt rejsehjemmel i Danmark.



Der skal bygges videre på disse systemer, som de rejsende i dag kender og anvender i vid udstrækning.

Den dybe tallerken skal ikke opfindes på ny, men Rejseplanen og Rejsekortet skal fremtidssikres ved at videreudvikle tjenesternes funktioner, så de på sigt kan fungere som én fælles tjeneste. Med den digitale udvikling er der mere at hente for både den enkelte rejsende og for samfundet som helhed.

Slås Rejseplanens og Rejsekortets funktioner sammen, vil de rejsende endvidere få et bredere og styrket produkt.

3.1. Rejseplanen og Rejsekortet i én løsning

Selvom ejerkredsen bag Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S i vid udstrækning i dag består af de samme aktører, er de alligevel stiftet som to særskilte selskaber med hver sin bestyrelse og særskilte strategier.

Med to produkter, der i så høj grad supplerer hinanden, er det nærliggende, at produkternes funktioner tænkes sammen.

Der skal derfor arbejdes henimod, at Rejseplanen og Rejsekortet i højere grad smeltes sammen i én digital mobilitetstjeneste. Med mobilitetstjenesten skal rejseplanlægning, booking, betaling og billettering samles og tilgås via én indgang.



Hvis Rejseplanen og Rejsekortets kundevedtatte funktioner samles i én smart og kundeoptimeret løsning, skal målsætningerne bag kulissen også forenes.

Derfor skal det bagvedliggende samarbejde om at drive og udvikle den fælles offentlige digitale mobilitetstjeneste forenkles og samordnes. Trafikvirksomhederne har selv taget nogle indledende skridt til at strømline organiseringen af arbejdet med Rejseplanen og Rejsekortet samt sikre synergi på tværs af deres funktioner. Det er gode takter, men der kan gøres mere.

Rejseplanen og Rejsekortet skal samles under ét selskab med én fælles bestyrelse, så indsatsen målrettes med en fælles strategi for en samlet digital mobilitetstjeneste.

Ejerkredsen bag Rejseplanen og Rejsekortet består i dag af offentlige trafikvirksomheder, der udbyder offentlig kollektiv transport. Medlemmerne af de nuværende bestyrelser skal derved både varetage trafikvirksomhedens egne særskilte interesser og nå til enighed om udviklingen af de fælles løsninger med eksempelvis private aktører. Det spændingsfelt kan være en hæmsko for udviklingen af en kundeoptimeret, tværgående mobilitetstjeneste.

Derfor må staten tage del i ansvaret i den fælles bestyrelse for at sikre, at udviklingen bevæger sig i retning af en helhedsorienteret tilgang, der går på tværs af transporttilbud, trafikvirksomheder og landsdele med den enkelte rejsendes interesser for øje.

Initiatives

- Der skal arbejdes henimod, at Rejseplanens og Rejsekortets funktioner samles i én digital mobilitetstjeneste.
- Samarbejdet om driften af Rejseplanen og Rejsekortet og udviklingen af den digitale mobilitetstjeneste samles i ét selskab med én fælles bestyrelse.
- Staten tager del i ansvaret ved at indgå i den fælles bestyrelse.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil i efteråret 2018 fremsætte lovforslag vedrørende ovenstående initiativer.

4. Flere nye digitale mobilitetstjenester

Det vil være et stort fremskridt, når Rejseplanens og Rejsekortets funktioner sammensmeltes til én mobilitetstjeneste.

Det er i samspillet mellem de private og offentlige transporttilbud via digitale mobilitetstjenester, at potentialet for et mere sammenhængende og effektivt transportsystem opstår, og hvor det bliver nemt at foretage den samlede rejse med kollektive transporttilbud fra dør til dør.

Derfor skal det være muligt for private aktører at blive koblet på Rejseplanen og Rejsekortets fælles mobilitetstjeneste, ligesom det også skal være muligt for markedet selv at udvikle selvstændige mobilitetstjenester, der vil bidrage til øget innovation på området og give de rejsende flere valgmuligheder.

En af indsigterne fra ekspertgruppen Mobilitet for fremtiden lyder, at åben adgang til data og billet salg er en forudsætning for vækst af digitale mobilitetstjenester.

Indsigter fra ekspertgruppen

Transport-, bygnings- og boligministeren nedsatte i juni 2017 ekspertgruppen Mobilitet for fremtiden. Ekspertgruppens arbejde blev afleveret i marts 2018.

En af indsigterne fra ekspertgruppen er, at de organisatoriske spilleregler må ændres, hvis digitale mobilitetstjenester skal kunne blomstre. Det drejer sig især om åben og pålidelig adgang til køreplans- og realtidsdata og åben mulighed for videresalg af billetter.

For at gøre det muligt for private aktører at udvikle fuldt integrerede digitale mobilitetstjenester skal de private aktører have adgang til den offentlige sektors transportdata, og de skal have mulighed for at videresælge den offentlige kollektive transports billetter.

4.1. Deling af transportdata

Adgang til og deling af den offentlige kollektive trafiks data er en forudsætning for, at nye, private digitale mobilitetstjenester kan etableres.

Deling af data

Deling af data og informationer om de tilgængelige transporttilbud er nødvendig for udviklingen af digitale tjenester, hvor den rejsende kan planlægge, booke og betale for sin rejse ét sted.

Der skelnes overordnet set mellem statisk data, der er køre- og driftsplaner, stoppestedsdata, billet- og prisinformationer, og dynamisk data, som vedrører løbende opdateringer om f.eks. forsinkelser, aflysninger, disponible delebiler og -cykler.

I dag stiller Rejseplanen allerede visse data til rådighed for eksterne parter.

I EU er der også regler om datatilgængelighed på transportområdet i kraft af det såkaldte ITS-direktiv.

EU-direktiv for intelligente transportsystemer (ITS-direktivet)

ITS-direktivet fra 2010 bemyndiger EU-Kommissionen til at vedtage seks delegerede retsakter på transportområdet. Den 31. maj 2017 blev Retsakt A vedtaget, som vedrører datadeling inden for transport og fremme af multimodale rejseinformationstjenester.

Formålet med Retsakt A er at gøre rejseplanlægning tilgængelig på tværs af transporttilbud. Dette skal gøres i et fælles format i alle EU-medlemsstater. Retsakten stiller krav om, hvilke data-typer og formater der skal deles, samt hvordan de skal deles.

Der skelnes i Retsakten mellem statisk data (f.eks. køreplans- og stoppesteds-data) og dynamisk data (f.eks. realtidsopdatering på drift og forsinkelser). Retsakten stiller krav om deling af statisk data. Retsakten stiller også krav om bestemte dataformater, der skal anvendes, for at delingen af data er mulig på tværs af aktører.

Det europæiske ITS-direktiv stiller krav om deling af statisk data, men for at kunne realisere potentialet i den digitale udvikling, skal vi videre end det.

Med Rejseplanen og Rejsekortets eksisterende funktioner har vi et godt udgangspunkt for at tage udviklingen længere endnu. Derfor skal vi bygge oven på ITS-direktivet og stille dynamisk data til rådighed for private aktører, som kan drive innovation på området og udviklingen af nye smarte digitale mobilitetstjenester.

Datadelingskrav i forskellige scenarier

Krav til offentlige aktører/ muligheder for private	Yderligere funktionalitet	Billettering			☒
		Betaling			☒
		Booking			☒
Private aktører	Transportdata	Dynamisk	☐	☐	☐
		Statisk	☐	☒	☐
Offentlige aktører		Dynamisk	☐	☐	☒
		Statisk	☐	☒	☒
			Nuværende krav	ITS-direktivet	Initiativer i udspil

Rejseplanen deler i dag i nogen grad statisk og dynamisk data

4.2. Videresalg af den offentlige sektors billetter

Sådan som sektoren har indrettet sig i dag, er videresalg af billetter kun anvendt i et meget begrænset omfang, og i de tilfælde hvor det forekommer, er der typisk tillagt en kommission.

Det hæmmer nye markeder i at opstå, og begrænser private og deleøkonomiske aktørers muligheder for at oprette og udvikle særskilte digitale mobilitetstjenester. Dette begrænser de rejsendes valgmuligheder.

Tredjeparts videresalg af offentlige kollektive transportudbyderes billetter skal fremmes. På den måde understøttes opblomstringen af nye digitale mobilitetstjenester på tværs af transporterhvervet, som kan bidrage til større transportudbud og derved tilgodese brugernes transport- og mobilitetsbehov, men det styrker også den offentlige kollektive trafiksektor.

Muligheden for videresalg af billetter vil således understøtte markedets mulighed for at udvikle nye mobilitetstjenester, samtidig med at de offentlige kollektive transportudbyderes billetter vil kunne nå bredere ud, hvorved den kollektive trafik fremmes.

De private transportudbydere skal også have muligheden for at få deres billetter solgt videre gennem tredjepart, hvis de eksempelvis vil tilsluttes Rejseplanens og Rejsekortets fælles digitale mobilitetstjeneste, men de private aktører skal ikke på samme måde som de offentlige, pålægges at deres billetter skal kunne videresælges via tredjepart. Det er op til de private aktører.

4.3. Standardiserede billetteringsformater

Der findes allerede i dag et bredt udvalg af billetter i transportsektoren.

Når tredjepart får mulighed for at videresælge den offentlige kollektive transportsektors billetter, kan der opstå nye og flere billettyper. De nye billetter skal kunne valideres af billetkontrollørerne i den offentlige kollektive trafik.

Derfor skal der etableres standarder og retningslinjer for billetformater, der er maskinelt læsbare og kan anvendes på tværs af billetmedier. Dette skal gøres med udgangspunkt i den offentlige kollektive transportsektors formater.

Muligheden for at bruge den offentlige kollektive trafik må ikke afhænge af, hvorvidt den rejsende er i besiddelse af en smartphone eller ej.

Fokus på at lade rejsekortsystemet gå mod øget digitalisering sammen med Rejseplanen må derfor ikke ske på bekostning af de rejsendes frihed til at vælge, hvilken billettype de foretrækker at anvende.

Selvom digitaliseringen muliggør udviklingen af nye, smarte og innovative billetmedier, skal vi således samtidig holde fast i det fysiske Rejsekort, som de rejsende kender og anvender i vid udstrækning.



Initiativer

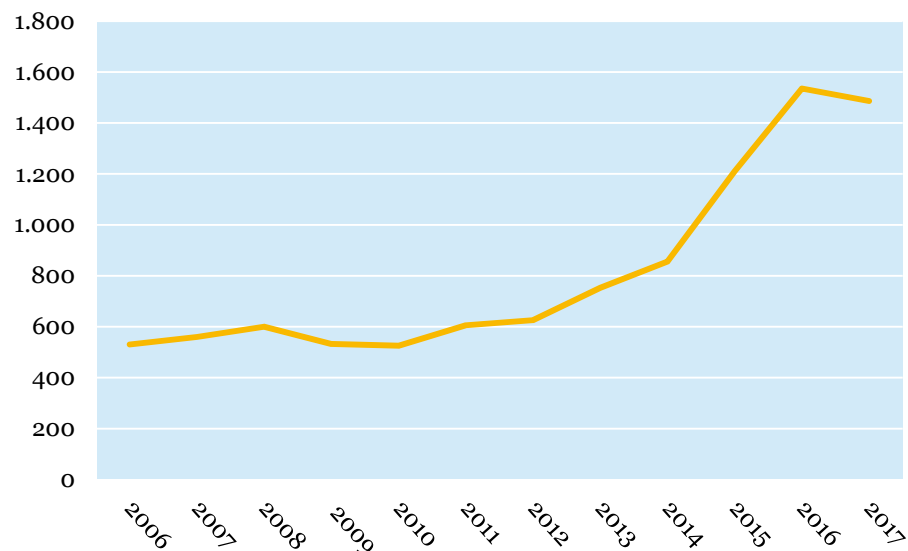
- Private og deleøkonomiske transporttilbud skal have adgang til Rejseplanens og Rejsekortets fælles digitale mobilitetstjeneste, så passagerne får flere valgmuligheder.
- De offentlige kollektive trafiktilbud skal pålægges at dele transportdata og at acceptere videresalg af billetter, så det bliver muligt at etablere flere private digitale mobilitetstjenester.
- Der skal etableres standardiserede billetteringsformater, som skal muliggøre validering af nye billettyper, som bygger på den offentlige sektors standarder.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil i efteråret 2018 fremsætte lovforslag vedrørende ovenstående initiativer.

5. Fjernbussen – det billige transportalternativ

De senere års store vækst i antallet af fjernbuspassagerer viser, at de rejsende har taget dette private kollektive transporttilbud til sig som en vigtig del af det samlede transporttilbud i Danmark.

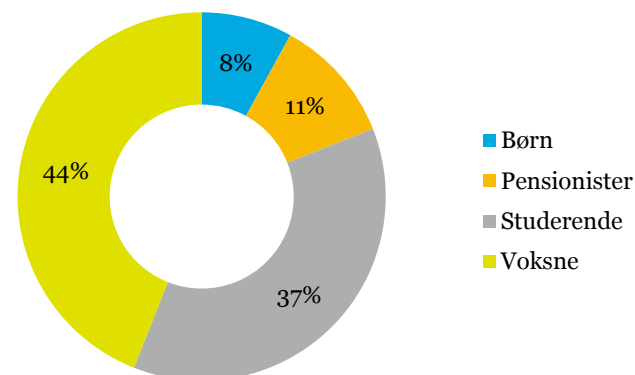
Fjernbuspassagerer i Danmark 2006-2017 (tusinder)



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Over halvdelen af de passagerer, der i 2017 rejste med fjernbus, var børn, studerende og pensionister. Fjernbussens succes skyldes i høj grad, at fjernbussen, især for denne gruppe af rejsende, udgør et billigt alternativ til toget.

Fordeling af fjernbuspassagerer på kundetyper



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Incentive.

Fjernbussen er et forholdsvis billigt transportmiddel. Gennemsnitsprisen for at tage en fjernbus ligger gerne på det halve af en togbillet på rejserne fra København til Aarhus og Odense, når der ses bort fra særtilbud.

Billetpriser for tog og bus på udvalgte strækninger

Priseksempel	Aarhus- København	Odense- København
Tog	370-390 kr.	260-280 kr.
Fjernbus	100-220 (160 kr. gns. pris)	80-190 kr.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Efterspørgslen på et billigt transporttilbud skal imødekommes. Det skal ske ved at ensrette og sænke afstandskravene, således at fjernbussens kvaliteter kan udbredes til flere dele af landet, herunder yderområder.

Tilgængeligheden af fjernbusser skal endvidere øges ved at understøtte private kollektive transporttilbuds adgang til digitale mobilitetstjenester.

5.1. Enklere og lavere afstandskrav

De nuværende afstandskrav til fjernbuskørsel fremstår i dag geografisk vilkårlige for operatørerne, og de begrænser adgangen til billig transport for brugerne af fjernbussen.

Gældende afstandskrav til fjernbuskørsel

I dag skal fjernbuskørslen ske over mere end to trafikelskabers områder, over mere end området for trafikelskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område, jf. lov om trafikelskaber § 19, stk. 4.

Eksempelvis er en fjernbusrejse med destinationen Odense tilladt, hvis den starter i København (170 km) men ikke tilladt, hvis den starter i Esbjerg (140 km). Resultatet af de nuværende afstandskrav er, at kørsel til og fra København favoriseres i forhold til ture i resten af landet.

De billige fjernbusrejser begrænses til få lange strækninger, hvor mange borgere kunne have gavn af kortere og billige regionale fjernbusrejser.

De gældende geografiske afstandskrav til fjernbuskørsel skal afskaffes til fordel for ét landsdækkende krav på 75 km. Det betyder konkret, at der skal være mindst 75 km mellem den enkelte fjernbuspassagers på- og afstigning.

Et sådan lavere og ensrettet afstandskrav vil give mulighed for flere, billige fjernbusruter end det er muligt med de nuværende afstandskrav. Det vil også kunne øge transportudbuddet i yderområder, da fjernbussen vil kunne betjene ruter med passagerer, hvor det ikke i dag er muligt med de nuværende afstandskrav.

Konkrete eksempler på ruter, der bliver muliggjort med et afstandskrav på 75 km



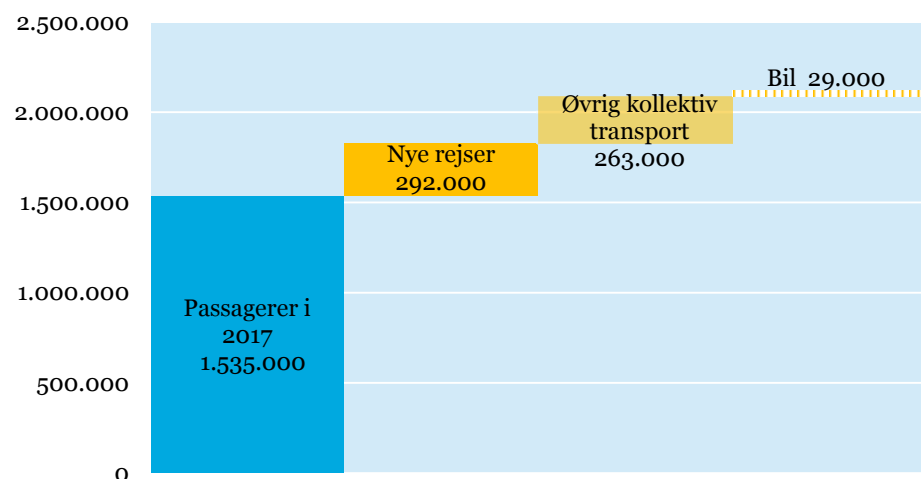
5.2. Estimerede effekter af nyt afstandskrav

En beregningsteknisk analyse viser, at et kilometerkrav på 75 km vil øge antallet af fjernbusrejser med op til 38 pct., svarende til knap 600.000 ekstra fjernbuspassagerer årligt.

Godt halvdelen af de nye fjernbuspassagerer, svarende til knap 300.000 passagerer, forventes at være nye rejsende. Ensretningen af afstandskravene vil med andre ord betyde en markant styrkelse af den samlede mobilitet med det resultat, at mange, som ellers ikke ville have rejst, vil benytte sig af fjernbussen.

Baseret på fjernbuspassagerfordelingen i dag forventes de nye rejsende i høj grad at være studerende og pensionister.

Forventet vækst i fjernbuspassagerer ved nyt afstandskrav



Kilde: Incentive.

De direkte gevinster for alle fjernbuspassagerer, som følge af flere rejser til lavere billetpriser og nye rejsemuligheder, skønnes at være 20 – 25 mio. kr.

5.3. Øget betjeningskrav og bedre tilsynsgrundlag

Med øgede muligheder og større udbud af fjernbuskørsel følger også behovet for, at de rejsende kan forvente en vis regelmæssighed i tilbuddet.

Derfor øges betjeningskravet – det vil sige, hvor tit bussen skal køre – så fjernbusserne skal tilbyde mindst én daglig dobbelttur 5 gange ugentligt, mod i dag blot 4 ugentlige afgang.

De nye afstandskrav samt et højere betjeningskrav vil betyde, at flere passagerer kommer til at tage fjernbussen. Det øger behovet for at sikre kvalitet i transportudbuddet. De rejsende skal kunne vide sig sikre på, at operatøren efterlever regler og krav på området, herunder at betjeningskravet overholdes.

Der er i dag ikke konkrete bødesatser for overtrædelser af reglerne for fjernbuskørsel, ligesom der ikke er fast praksis for sanktionering ved regelbrud.

Der skal indføres et bøde- og sanktionssystem for overtrædelse af fjernbusreglerne, hvor bøderne gradueres efter overtrædelsens karakter.

Endvidere skal der sikres et bedre tilsynsgrundlag, som bygger på, at branchen skal afkræves indberetninger vedrørende eksempelvis busafgange, kørselsomfang og fordeling af passagertyper.

Initiativer

- Afstandskravene ensrettes og sænkes til ét landsdækkende afstandskrav på minimum 75 km mellem fjernbuspassagerens på- og afstigning.
- Betjeningskravet øges fra én afgang fire dage ugentligt til mindst en dobbelttur fem dage ugentligt.
- Tilsynsgrundlaget og sanktionssystemet overfor branchen skærpes med det formål at undgå snyd i branchen.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil i efteråret 2018 fremsætte lovforslag vedrørende ovenstående initiativer.

6. Fælles buspassagerrettigheder

Passagerer som rejser med tog, metro, færge eller fly er omfattet af EU-lovgivning, som sikrer dem visse grundrettigheder i tilfælde af forsinkelse, erstatningstvister, klagehåndtering m.v.

På EU-niveau reguleres buspassagerernes rettigheder i en forordning, som stort set kun omfatter busrejser på over 250 km. Der er imidlertid relativt få busrejser i Danmark, som foretages på ruter over 250 km, og de fleste danske buspassagerer er derfor ikke omfattet af rettighederne i EU's passagerrettighedsforordning.

Buspassagererne på ruter under 250 km er dermed de eneste brugere af den kollektive trafik, som ikke har ensartede grundrettigheder.

De regionale trafikselskaber har på eget initiativ fastsat en række rettigheder for deres passagerer, men der er en betydelig variation i disse rettigheder, hvilket gør det besværligt for passagererne at danne sig et overblik over rettighederne og dermed anvende dem.

Forskellen i rettigheder kan f.eks. illustreres ved, at trafikselskaberne tilbyder rejsegaranti, men hvor den rejsende hos ét selskab kan få refusion i form af en taxi-tur på op til 300 kr., er der hos andre selskaber ingen øvre grænse for dækning af udgifter til taxi-kørsel, og endnu andre selskaber sætter grænsen for taxi-turen ved 50 km.

Trafikselskaberne og togoperatørerne har samarbejdet om at formulere en række fælles landsdækkende rejseregler.

På lignende vis skal trafikselskaberne samarbejde om at fastsætte fælles landsdækkende rettigheder for deres passagerer.

Fælles landsdækkende rejseregler

Trafikselskaberne indgår i dag i et samarbejde med DSB, Metroselskabet og Arriva om fælles rejseregler, som findes i publikationen "Fælles landsdækkende rejseregler".

Med dette samarbejde sikres, at passagererne i vid udstrækning møder fælles rejseregler på tværs af transportformerne, da rejsereglerne indeholder principperne for at rejse med kollektiv trafik.

Passagererne kan derfor bl.a. finde information omkring reglerne for:

- Medtagning af bagage, kæledyr mm.
- Rejsehjemmel og kontrolafgifter
- Assistance til handicappede og ledsagerordninger

Fælles grundlæggende passagerrettighederne vil være en fordel for alle passagerer, men særligt for passagerer, der rejser på tværs af landsdelene og for passagerer, som bor i grænseområdet mellem to trafikselskaber.

De fælles passagerrettigheder skal være grundlæggende rettigheder og dermed ikke til hinder for, at trafikselskaberne kan yde en ekstra god service for deres passagerer, og dermed yde bedre rettigheder og service, end hvad der fremgår af de grundlæggende rettigheder.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil stå i spidsen for at samle parterne og få igangsat arbejdet med at udarbejde fælles passagerrettigheder.

Hensigten er, at trafikselskaberne selv udformer en række grundlæggende rettigheder, som alle trafikselskaber skal tilbyde deres kunder. Såfremt

trafikselskaberne ikke kan nå til enighed, vil der blive fastsat grundlæggende rettigheder via lovgivning.

Fjernbusselskaberne tilbyder ikke lignende rettigheder til deres passagerer, men de private aktører i den kollektive trafik skal ikke pålægges krav på samme vis som den offentlige kollektive busstrafik. I stedet etableres en mærkningsordning for de fjernbusser, der vælger at yde deres kunder de samme passagerrettigheder som de offentlige trafikselskaber.

Dette bidrager også til øget gennemsigtighed hos brugerne af det 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.

Fælles grundlæggende buspassagerrettigheder bør omfatte:

- *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 passagerernes rettigheder.*

Initiativer

- Det skal sikres, at alle trafikselskaber giver deres passagerer de samme grundlæggende passagerrettigheder, så rettighederne er nemme at forstå og anvende.
- Der etableres en mærkningsordning for fjernbusser, der yder de samme buspassagerrettigheder, som de offentlige trafikselskaber.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil i efteråret 2018 fremsætte lovforslag vedrørende førstnævnte initiativ. Initiativet indgår som et element i regeringens afbureaukratiseringsreform.

Opsummering af udspillet initiativer

Fremme udviklingen af digitale mobilitetstjenester, der samtænker den kollektive trafik på tværs af offentlige og private transporttilbud med mulighed for at planlægge og betale rejsen fra dør til dør:

- Der skal arbejdes henimod, at Rejseplanens og Rejsekortets funktioner samles i én digital mobilitetstjeneste.
- Samarbejdet om driften af Rejseplanen og Rejsekortet og udviklingen af den digitale mobilitetstjeneste samles i ét selskab med én fælles bestyrelse.
- Staten tager del i ansvaret ved at indgå i den fælles bestyrelse.

Understøtte videre vækst og udvikling af nye mobilitetstilbud og forretningsmodeller, herunder delemobilitet, nye eldrevne transportformer og fjernbusser samt udvikling af private mobilitetstjenester:

- Private og deleøkonomiske transporttilbud skal have adgang til Rejseplanens og Rejsekortets fælles digitale mobilitetstjeneste, så passagerne får flere valgmuligheder.
- De offentlige kollektive transporttilbud skal pålægges at dele transportdata og at acceptere videresalg af billetter, så det bliver muligt at etablere flere private digitale mobilitetstjenester.
- Der skal etableres standardiserede billetteringsformater, som skal muliggøre validering af nye billettyper, som bygger på den offentlige sektors standarder.

Sikre enklere og lavere afstandskrav for fjernbusser, der som driftssikker og billig transportform har vundet stort indpas hos de rejsende

- Afstandskravene ensrettes og sænkes til ét landsdækkende afstandskrav på minimum 75 km mellem fjernbuspassagerens på- og afstigning.
- Betjeningskravet øges fra én afgang fire dage ugentligt til mindst en dobbelttur fem gange ugentligt.
- Tilsynsgrundlaget og sanktionssystemet overfor branchen skærpes med det formål at undgå snyd i branchen.

Sikre fælles buspassagerrettigheder uanset hvor i landet man rejser og med hvilket selskab

- Det skal sikres, at alle trafikselskaber giver deres passagerer de samme grundlæggende passagerrettigheder, så rettighederne er nemme at forstå og anvende.
- Der etableres en mærkningsordning for fjernbusser, der yder de samme buspassagerrettigheder, som de offentlige trafikselskaber.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil i efteråret 2018 fremsætte lovforslag vedrørende ovenstående initiativer.

Udarbejdet og udgivet af: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

September 2018

ISBN netpublikation: 978-87-93292-40-6