



midttrafik

Aarhus, 05. december 2019

**Bilagssamling til dagsorden
til møde i bestyrelsen for Midttrafik
den 13. december 2019 kl. 09.30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Bilag 1

Proces for budget 2020

I henhold til bestyrelsens godkendte tidsplan for budget 2020 har administrationen i juni fremsendt budgetoplægget til administrativ høring. På baggrund af tilbagemeldingerne blev budgetforslaget redigeret og sendt i politisk høring i september 2019 med deadline den 31. oktober 2019.

På baggrund af tilbagemeldingerne, der er kommet som led i den politiske høring, er budgetforslaget nu blevet tilpasset, og budget 2020 behandles endeligt på bestyrelsesmødet den 13. december 2019.

Budget 2020, 2. behandling

Beløb i 1.000 kr.

	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Busdrift					
Kørselsudgifter	1.416.899	1.406.814	1.417.872	1.408.325	1.511
Flexbus	2.102	4.327	7.237	6.923	2.596
Bus-IT og øvrige udgifter	18.669	19.242	22.373	22.973	3.731
Rejsekort, busser	44.765	52.079	53.822	53.822	1.743
Indtægter	-708.326	-710.831	-687.245	-687.245	23.586
Kompensation til vognmænd	0	10.000	0	0	-10.000
Mellefinansiering	0	-12.100	0	0	12.100
I alt	774.109	769.531	814.059	804.798	35.267
Flextrafik					
Handicapørsel	36.506	36.683	43.923	43.923	7.240
Flexture	12.905	12.715	14.844	14.844	2.129
Kommunal kørsel	175.745	185.366	187.823	187.996	2.630
I alt	225.156	234.764	246.590	246.763	11.999
Letbane					
Buserstatningskørsel	23.363	0	0	0	0
Letbanedrift	96.956	180.600	188.942	188.942	8.342
Rejsekort, Letbanen	4.667	6.036	6.306	6.306	270
Letbanesekretariatet	1.422	1.016	1.044	1.044	28
I alt	126.407	187.652	196.292	196.292	8.640
Togdrift					
Togdrift	20.073	20.212	30.464	30.464	10.252
Administration					
Trafikelskabet inkl. handicapadm	118.694	119.312	120.854	120.354	1.042
Billetkontrol	10.526	1.782	4.749	4.749	2.967
Tjenestemandspensioner	1.488	1.800	1.850	1.850	50
Øvrige områder					
Flexkørsel - Sydtrafik og Fynbus	292.296	287.636	302.443	302.443	14.807
Total - netto	1.568.749	1.622.689	1.717.301	1.707.713	85.024

Regnskab 2018 til afregning i 2020 *	-57.916
Heraf vedrørende busdrift	-56.626
Heraf vedrørende flextrafik	-1.290

* Positiv = skyldigt beløb - negativ = tilgodehavende

Budget 2020 2. behandling sammenfattet

Busdrift

Kørselsudgifter

I forhold til budgettet for 2019 er budgettet for busudgifter opskrevet med 1,5 mio. kr. til 1.408,3 mio. kr. I forhold til budget 2019 forventes en indeksstigning på i alt 38,2 mio. kr. Det opvejes delvist af reduceringer i kørslen på i alt 36,7 mio. kr., som bl.a. omfatter Region Midtjyllands besparelser, Holstebro Kommunes hjemtagelse af rabatruter, og tilpasning af kommunal kørsel.

Budgettet for 2020 er baseret på køreplanen fra køreplansskiftet i sommeren 2019. Budgetberegningen tager udgangspunkt i regnskabet for 2018. Rabatruterne er beregnet ud fra aktuelle køreplaner. I budgettet er der indregnet effekter af udbud til og med det 52. udbud vedrørende lufthavnsbusserne 912X og 925X.

Budgettet for busudgifter tager udgangspunkt i seneste kendte regnskab tillagt køretidsjusteringer fra køreplansskiftet medio indeværende år, endeligt vedtagne ændringer i kørslen i budgetperioden samt forventninger til indeksregulering. Dette giver anledning til en række usikkerheder, hvoraf omkostningsindeks og chaufføromkostninger er de væsentligste.

Ved udarbejdelse af budgettet laves et skøn over udviklingen i omkostningsindeks. Dette følger skønnet fra Trafikselskaberne i Danmark. For dette antages underindeksene for dieselprisen og renter, der vægter med hhv. 17 % og 6 % i det samlede indeks, at være uændrede. De er dermed fastsat til seneste kendte værdi. Da især dieselpriserne historisk har været meget svingende, er skønnet for omkostningsindekset behæftet med usikkerhed. Renterne har været faldende de seneste perioder.

Skønnet for udvikling i indeksene følger Trafikselskaberne i Danmarks skøn, hvor brændstofpriserne og renter fastsættes til senest kendte værdier. Indekset er derfor behæftet med stor usikkerhed, da brændstofpriserne historisk har været meget svingende, og de seneste år har det realiserede indeks været højere, end det budgetterede.

Med udgangspunkt i budgettet for de samlede busudgifter, 1.408,3 mio. kr., er effekten af en afvigelse i dieselindekset og renteindekset på hhv. 5 % og 0,5 procentpoint vist i nedenstående tabel.

Underindeks	Afvigelse	Effekt
Diesel	+ 5%	+ 10.854.000 (0,8 %)
Rente	+ 0,5 %-point	+ 8.662.000 (0,6 %)

Usikkerheden omkring chaufføromkostninger opstår, idet der foretages store ændringer i kørslen, som påvirker tillægstiden samt kørselens dag- og døgnfordeling. Disse faktorer påvirker, hvordan vognmænd kompenseres og dermed den variable timepris for kørslen. Det er for nuværende ikke muligt at tage højde for dette ved budgetlægningen.

Siden budgettet blev sendt i politisk høring, har Holstebro Kommune besluttet at hjemtage sine rabatruter. Dette medfører en reduktion af budgettet for kørselsudgifter på 10 mio. kr. i 2020-priser. Derudover har Midttrafik modtaget og bearbejdet køreplaner for øvrige rabatruter.

Til køreplansskiftet medio 2020 foretages betydelige ændringer i busnettet hos Randers Kommune. I denne forbindelse er budgettet for 2020 reduceret med 2,1 mio. kr. for at afspejle Randers Kommunes grundbudget til kollektiv trafik.

Til køreplansskiftet medio 2019 trådte Region Midtjyllands besparelser i kraft. Disse er indregnet med helårseffekt i budget 2020. En detaljeret oversigt over de regionale besparelser er samlet i bilag 2.

Budgettet for overslagsårene 2021-2023 er sat lig med budget 2020, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Budget 2020, 2. behandling - Kørselsudgifter

Kørselsudgifter	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Kørselsudgifter	1.416.899.485	1.406.814.000	1.417.872.000	1.408.325.000	1.511.000
Køreplantimer	1.939.115	1.880.405	1.852.905	1.846.139	-34.266

Flexbus

I forhold til budget 2019 opskrives budget 2020 med 2,6 mio. kr. Dette skyldes hovedsageligt oprettelsen af en række nye Flexbusruter som følge af nedlæggelse af busruter i Region Midtjylland.

Bestillernes samlede udgifter til Flexbus budgetteres i 2020 til 6,9 mio. kr., hvoraf de 1,0 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2018 samt 1. kvartal 2019 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. De nye ruter er først trådt i kraft sommeren 2019, og budgettet for disse er derfor et estimat, ud fra en forventning om brugen, og har dermed ikke baggrund i tidligere, faktisk kørte ture på ruterne. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på samlet 3,8 % (indeks 2018/2019 er 1,0 % og indeks 2019/2020 er 2,8 %), mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris- og løn-skøn for 2019/2020 på 2,4 %.

Sammenlignet med 1. behandling af budgettet, er budgettet nedskrevet med 0,3 mio. kr. Dette skyldes, at der som følge af de regionale besparelser og deraf hjemtagelse af alle Flexbusruter til kommunerne ikke længere budgetteres med en udgift hos regionen. De 0,3 mio. kr. er derfor udelukkende tidligere budget hos regionen.

Budgettet for overslagsårene 2021-2023 svarer til budget 2020, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Budget 2020, 2. behandling - Flexbus

Flexbus	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Flexbus					
Vognmandsbetaling	1.968.600	2.293.000	6.679.000	6.391.000	4.098.000
<i>Ekstra kørsel sfa. Regionens besparelser (aftalt ramme)</i>	0	1.847.000	0	0	-1.847.000
Indtægter	-238.043	-189.000	-460.000	-444.000	-255.000
Kommunens vognmandsbetaling	1.730.557	3.951.000	6.219.000	5.947.000	1.996.000
Administrationsomkostninger	371.211	376.000	1.018.000	976.000	600.000
Kommunens samlede udgift	2.101.768	4.327.000	7.237.000	6.923.000	2.596.000

Bus-IT og øvrige udgifter

Udgifterne er på 23,0 mio. kr. i budget 2020. Det er en stigning på 3,7 mio. kr. sammenlignet med budget 2019.

Udgifter til drift af realtid, Wi-Fi og tælleløsninger viser en stigning i forhold til budget 2019 på 2,1 mio. kr. Heraf vedrører ca. 1,2 mio. kr. øgede udgifter til omflytning af IT-udstyr i busser, da der forventes mange busudskiftninger i 2020. Indeholdt heri er også en stigning i kompensationen til Busselskabet Aarhus Sporveje for flytning af IT-udstyr. Derudover forventes en stigning i driftsudgifterne til tælleudstyr på ca. 0,7 mio. kr. Det skyldes primært, at der nu er kommet automatisk tælleudstyr i hovedparten af alle by- og regionalbusser.

Budgettet for udgifter til billetteringsudstyr stiger med 1,5 mio. kr. i forhold til budget 2019. Det skyldes blandt andet, at driftsudgifter til udstedelse af Ungdomskort er flyttet fra trafikelskabet til bus-IT, da ungdomskortene fremover udstedes på Midttrafik app. Desuden er udgiften til den sikre betalingsforbindelse ved brug af Midttrafik app flyttet fra trafikelskabet til bus-IT, hvor øvrige af Midttrafiks gebyrudgifter også afholdes. Budgettet for trafikelskabet er nedsat tilsvarende. Overflytningen vil ikke få betydning for det samlede budget for den enkelte bestiller.

Herudover stiger budgettet på gebyrer med 0,4 mio. kr. grundet kundernes øget brug af Midttrafiks app, og der er en stigning på 0,2 mio. kr. på Aarhus Kommunes billetteringsudstyr pga. pristalsregulering.

Udgifterne til kunde- og holdepladsfaciliteter viser en stigning på 0,2 mio. kr. Det skyldes at udgifter til X-Bus-sekretariatet fra 2020 flyttes til området for bus-IT. Hidtil har det været en del af trafikelskabet.

Endelig forventes der at blive et fald i udgifterne til rejsegarantien på ca. 0,1 mio. kr.

Sammenlignet med 1. behandling af budgettet, er budgettet opskrevet med 0,6 mio. kr. Det skyldes bl.a. at udgiften til den sikre betalingsforbindelse ved brug af Midttrafik app er flyttet fra Trafikelskabet til Bus-IT. Herudover bliver budgettet til kundevedt trafikinformation i bybusser i Herning opretholdt, da der er aftalt en kontraktforlængelse af bybuskørslen.

I skemaet herunder fremgår ændring fra budget 2019 til budget 2020.

Ændring i budget	Budget i mio. kr.
Bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	2,1
Billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer	1,5
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	0,2
Rejsegaranti	-0,1
Samlet budgetændring	3,7

Budgetterne for overslagsårene 2021-2023 indeholder effekten af Midttrafiks investering i automatisk tælleudstyr. Enkelte kommuner afholder udgiften i 2020, mens andre afholder den over tre år fra 2020-2022.

Budget 2020, 2. behandling - Bus-IT og øvrige udgifter

Bus-IT og øvrige udgifter	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	7.028.888	7.684.000	9.702.000	9.801.000	2.117.000
Billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer	7.873.739	7.584.000	8.624.000	9.127.000	1.543.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	3.190.806	3.206.000	3.370.000	3.370.000	164.000
Rejsegaranti	575.117	768.000	677.000	675.000	-93.000
Bus-IT og øvrige udgifter i alt	18.668.550	19.242.000	22.373.000	22.973.000	3.731.000

Rejsekort – busser og Letbanen

Budget 2020 er på 60,1 mio. kr., hvilket er en stigning på 2,0 mio. kr. sammenlignet med budget 2019. Når der tages højde for, at der i budget 2019 indgår en ekstraordinær udgift på 2,0 mio. kr. til investering i gruppe-check-ind-udstyr i Aarhus Kommunes bybusser, er budgettet reelt 4,0 mio. kr. højere.

Vedrørende investeringen i rejsekort, forventes lavere tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S, og samtidig faldende renteudgifter vedrørende gæld til Kommunekredit. Samlet ventes en øgning af udgifterne på 0,8 mio. kr.

Abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S er i budgettet forudsat at falde med 0,2 mio. kr.

Der er en stigning i udgifterne til udstyrsdrift på knap 1,7 mio. kr. Flere vognmandskontrakter udløber i 2020, og de forventede kontraktskifter medfører udgifter til flytning af udstyret. Udgifter til flytning af udstyr fordeles årligt blandt alle kommuner og Region Midtjylland på baggrund af det samlede antal busser med udstyr.

Effekten af Region Midtjyllands besparelser er indarbejdet i budgettet, hvilket betyder, at Region Midtjylland har fået en lavere andel af driftsudgifterne til udstyr, mens enkelte kommuner har fået en højere andel.

Desuden kører rute 100 som forsøgsordning igennem Busgaden i Aarhus fra august 2019, og som forudsætning herfor er der opstillet to rejsekort-automater på Klostertorv i Aarhus. De årlige udgifter til drift og vedligehold samt netværksforbindelse forventes at være på knap 0,3 mio. kr., hvilket er indarbejdet i Region Midtjyllands budget.

I forhold til budgettet for 2019 opjusteres de kunderelaterede udgifter med 1,6 mio. kr., da stigningen i andelen af kunder på rejsekort forventes at fortsætte. I 2019 forventes de kunderelaterede driftsudgifter derfor at stige med 20 %, og i 2020 med yderligere 15 %.

Budgettet for overslagsårene 2021-2023 svarer til budget 2020, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Budget 2020, 2. behandling - Rejsekort

Rejsekort	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Kontantbetaling af investering i alt	100.191	1.954.000	-	-	-1.954.000
Ydelse på lån i alt	13.650.307	6.753.000	7.493.000	7.493.000	740.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-7.997.020	-535.000	-460.000	-460.000	75.000
Investering i alt	5.753.477	8.172.000	7.033.000	7.033.000	-1.139.000
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	30.890.928	31.688.000	31.524.000	31.524.000	-164.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i busser	8.134.699	11.601.000	13.274.000	13.274.000	1.673.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr Letbanen	1.152.539	2.618.000	2.648.000	2.648.000	30.000
Kunderrelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	3.500.325	4.036.000	5.649.000	5.649.000	1.613.000
Drift i alt	43.678.491	49.943.000	53.095.000	53.095.000	3.152.000
Rejsekort i alt	49.431.968	58.115.000	60.128.000	60.128.000	2.013.000

Indtægter

Indtægterne ved busdrift budgetteres til 687,2 mio. kr. I forhold til budget 2019 er indtægterne 23,6 mio. kr. lavere. I forhold til regnskabet for 2018 er der tale om en indtægtsnedgang på 21,1 mio. kr.

Som udgangspunkt er budgetter for 2020 baseret på regnskabet for 2018 tillagt hhv. fratrukket kendte effekter af udviklingen i 2019 og 2020.

Passagerindtægterne ved salg af kort og billetter til kunderne udgør 489,4 mio. kr., svarende til 71 % af de samlede indtægter. Sammenlignet med regnskabet for 2018 er der tale om en nedgang i passagerindtægterne på 12,5 mio. kr. Nedgangen kan tilskrives den indtægtsmæssige effekt af de regionale besparelser i 2019, samt et vurderet indtægtstab på busruter der helt eller delvist kører parallelt med Letbanen.

Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft på 1,9 % i 2020. Takststigningsloftet er statens grænse for, hvor meget taksterne i den kollektive trafik må hæves. Det er i budgettet forudsat, at dette udnyttes fuldt ud, og det forventes, at 80 % af takststigningen kommer ind i form af øgede indtægter. Den samlede gevinst ved takststigninger i 2020 er beregnet til 7,6 mio. kr.

Der er indregnet en forventet effekt af afskaffelsen af 10 kr.'s billetten i Viborg primo 2019. I forhold til 2018 forventes dette at give en merindtægt på 1,9 mio. kr.

I modsat retning forventes mindreindtægter i forhold til 2018 pga. de regionale besparelser sommeren 2019. Denne mindreindtægt forventes at udgøre 16,4 mio. kr. i 2020. Desuden forventes en mindreindtægt på 5 mio. kr. for kunder, der forventes at anvende Letbanen fremfor bus. Endelig er indregnet en mindreindtægt på gruppebilletter på 2 mio. kr. Sidstnævnte mere end modsvares af en besparelse på udgiftssiden, så de ændrede regler for grupperejser samlet medfører en mindreudgift i budgettet.

Af andre væsentlige ændringer i forhold til budget 2019 kan nævnes en opskrivning af de forventede indtægter for den statslige compensation for off-peak rabat fra 17 til 19 mio. kr. De forventede indtægter for salg af Ungdomskort er nedskrevet fra 88 til 83 mio. kr., som følge af de generelt vigende indtægter på området. Indtægter for salg af skolekort er nedskrevet fra

26,5 mio. kr. til 22,2 mio. kr., som følge af lavere takster på periodekort til børn, og endelig er indtægterne fra omstigningsrejser fra tog nedskrevet fra 28 til 26 mio. kr.

Det samlede indtægtsbudget for 2020 ser således ud:

Budget 2020, 2. behandling - Busindtægter					
Busindtægter	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Hovedkategorier:					
Passagerindtægter	501.961.168	503.631.000	489.445.000	489.445.000	-14.186.000
Refusion - off peak rabat	19.052.088	17.000.000	19.000.000	19.000.000	2.000.000
Erhvervs kort	471.490	-			0
Omsætning Ungdomskort	84.397.365	88.000.000	83.000.000	83.000.000	-5.000.000
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	8.593.943	9.000.000	8.600.000	8.600.000	-400.000
Omsætning skolekort	23.395.560	26.500.000	22.200.000	22.200.000	-4.300.000
Kompensation - Fælles børneregler	37.314.291	36.800.000	37.300.000	37.300.000	500.000
Fribefordring Værnepligtige	1.614.393	1.800.000	1.600.000	1.600.000	-200.000
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	137.415	100.000	100.000	100.000	0
Kontrolafgifter uden for Aarhus kommune					0
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	13.637.836	-			0
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	27.397.447	28.000.000	26.000.000	26.000.000	-2.000.000
Indtægter Busdrift	717.972.996	710.831.000	687.245.000	687.245.000	-23.586.000
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	-9.647.053				0
Passagerindtægter total	708.325.943	710.831.000	687.245.000	687.245.000	-23.586.000

Indtægtsdelingen er sket i henhold til bestyrelsens beslutninger om indtægtsdeling i perioden 2017 til 2020. Dvs., at størstedelen af bestillerne får henført de indtægter, der fremgik af regnskab 2018, fremskrevet med effekt af takststigning og efterfølgende reguleret for særlige lokale forhold – herunder de indtægtsmæssige konsekvenser af de regionale besparelser.

Indtægterne i Aarhus-området mellem Region Midtjylland og Aarhus Kommune fordeles tilsvarende i forhold til kørselsomfanget i Aarhus.

I det kommunespecifikke bilagsmateriale er der nærmere redegjort for de enkelte kommuners indtægter.

Indtægterne i overslagsårene 2021-2023 er vurderet på niveau med budgettet for 2020. Det skal bemærkes, at overslagsårenes indtægter vil blive revurderet i forhold til seneste regnskabsresultat, når budgetterne for de pågældende år udarbejdes. Samtidig forventes fremlagt forslag til ny indtægtsdelingsmodel i foråret 2020.

Regionalt tilskud

Region Midtjylland giver årligt flere kommuner et tilskud til transport af elever til ungdomsuddannelser. Tilskuddet blev givet første gang i 2011, og har siden været fremskrevet med Danske Regioners pris- og lønskøn for regional udvikling. I forhold til budgettet er det regionale tilskud justeret med seneste skøn for 2019, hvilket er på 2,2 %. For budgettet gælder, at det regionale tilskud vil blive justeret på baggrund af de endelige pris- og lønskøn, der først kendes efter budgetårets udgang. Justeringen vil således foregå som en korrektion på de fremtidige regionale tilskud.

I forbindelse med de regionale besparelser er det besluttet at yde et treårigt uddannelsestilskud med en effekt i 2020 på 5,5 mio. kr. Sammen med det øvrige regionale tilskud udgør det samlede tilskud i budget 2020 14,0 mio. kr. En oversigt over fordelingen kan findes i Bilag 2.

I forbindelse med den politiske høring er budgettet for overslagsårene 2021-2023 justeret for at afspejle udløbet af det treårige uddannelsestilskud i 2022.

Flextrafik

Handicapkørsel

I forhold til budget 2019 opskrives budget 2020 med 7,2 mio. kr. Det forventes, at omkostningerne til vognmænd følger væksten i antal ture. Med andre ord forventes den gennemsnitlige pris per tur at holde niveauet fra 2019.

Forventningen til flere ture i 2020 end i 2019 skyldes en ny lovændring, som trådte i kraft 1. juli 2018, hvor blinde og stærkt svagsynede samt personer, der skal til behandling, terapi og lignende fremover også vil have mulighed for at benytte denne kørselsordning.

De samlede udgifter til Handicapkørsel budgetteres i 2020 med 55,1 mio. kr., hvoraf de 43,9 mio. kr. er bestillernes udgift, mens den resterende del betales af brugerne i form af egenbetaling. Administrationsudgifterne til handicapkørsel indgår i trafikselskabets budget, hvorfor dette budget udelukkende dækker kørselsudgiften.

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2018 samt 1. kvartal 2019 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på samlet 3,8 % (indeks 2018/2019 er 1,0 % og indeks 2019/2020 er 2,8 %), mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris- og løn-skøn for 2019/2020 på 2,4 %.

Budget 2020, 2. behandling - Handicapkørsel

Handicapkørsel	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Handicapkørsel					
Udgifter	45.876.583	45.677.000	55.119.000	55.119.000	9.442.000
Hensættelse til NOP	0	0	27.000	27.000	27.000
Indtægter	-9.371.015	-8.994.000	-11.223.000	-11.223.000	-2.229.000
Netto	36.505.568	36.683.000	43.923.000	43.923.000	7.240.000

Flexture

I forhold til budget 2019 opskrives budget 2020 med 2,1 mio. kr. Dette skyldes en generel vækst på området.

Bestillernes samlede udgifter til Flextur budgetteres i 2020 til 14,8 mio. kr., hvoraf de 4,1 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2018 samt 1. kvartal 2019 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på samlet 3,8 % (indeks 2018/2019 er 1,0 % og indeks 2019/2020 er 2,8

%) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris- og løn-skøn for 2019/2020 på 2,4 %.

Per 1. juni 2018 blev der indført en rabatordning for kunder, som benytter Flextrafiks bestillingsmuligheder online eller via Midttrafiks bestillingsapp. Der gives 10 % rabat på kundens egenbetaling, som dækkes af bestillerne.

Budget 2020, 2. behandling - Flexture

Flexiture	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Flexiture					
Vognmandsbetaling	17.148.247	16.852.000	19.462.000	19.462.000	2.610.000
Indtægter	-7.634.070	-7.894.000	-8.719.000	-8.719.000	-825.000
Kommunens vognmandsbetaling	9.514.177	8.958.000	10.743.000	10.743.000	1.785.000
Administrationsomkostninger	3.390.775	3.757.000	4.101.000	4.101.000	344.000
Kommunens samlede udgift	12.904.953	12.715.000	14.844.000	14.844.000	2.129.000

Kommunal kørsel

I forhold til budget 2019 opskrives budget 2020 med 2,6 mio. kr. Merudgiften skyldes blandt andet flere Specialkørsler med børn i Favrskov og Skive kommune. Generelt er der løbende justeringer år for år, både op- og nedjusteringer, på den kommunale kørsel, da niveauet her kan svinge afhængigt af borgernes behov.

Kommunal kørsel omfatter den del af den variable kørsel, som blandt andet indeholder kørsel til læge, genoptræning, Specialkørsel med børn og voksne samt patientbefordring. De samlede udgifter til Kommunal kørsel budgetteres i 2020 til 188 mio. kr., hvoraf de 14,6 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

Sammenlignet med 1. behandling af budgettet, er budgettet opskrevet med 0,1 mio. kr. hvilket skyldes, at Randers kommune har indført en forsøgsordning med kørsel af demente.

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2018 samt 1. kvartal 2019 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på samlet 3,8 % (indeks 2018/2019 er 1,0 % og indeks 2019/2020 er 2,8 %) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris- og løn-skøn for 2019/2020 på 2,4 %.

Budget 2020, 2. behandling - Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring

Kommunal kørsel / Siddende patientbefordring	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Vognmandsbetaling	161.471.385	169.956.000	173.278.000	173.408.000	3.452.000
Indtægter	-21.870	-21.000	-25.000	-25.000	-4.000
Bestillerne vognmandsbetaling	161.449.515	169.935.000	173.253.000	173.383.000	3.448.000
Administrationsomkostninger	14.295.984	15.431.000	14.570.000	14.613.000	-818.000
Bestillerne samlede udgift	175.745.499	185.366.000	187.823.000	187.996.000	2.630.000

Tog og Letbane

Letbanedrift

Budgettet for letbanedrift omfatter Midttrafiks udgifter til køb af letbanetraffic hos Aarhus Letbane I/S og Midttrafiks øvrige letbanerelaterede driftsudgifter. I forhold til budget 2019 er der en stigning i nettoudgifterne på 8,3 mio. kr.

Midttrafiks udgifter til køb af letbanetraffic tager udgangspunkt i Aarhus Letbanes I/S' driftsbudget for 2020 på 261,4 mio. kr. Det er en stigning i forhold til 2019 på 8,2 mio. kr. Letbanens driftsbudget er godkendt af selskabets interessenter i april 2019. Aarhus Letbane I/S har oplyst, at der pt. ikke er udarbejdet et opdateret driftsbudget for 2020.

Udgiftsniveauet ved køb af letbanetraffic er forbundet med usikkerheder, og Midttrafik har ikke mulighed for at påvirke overholdelse af Letbanens driftsbudget. Aarhus Letbane I/S er ansvarlige for eventuelle afvigelser, da Midttrafik ikke har redskaberne til dette.

I budgettet er indregnet andre letbanerelaterede udgifter på 2,6 mio. kr. Det er en stigning i forhold til budget 2019 på 0,1 mio. kr. Andre letbanerelaterede udgifter omfatter bl.a. udgifter til beredskab og buserstatningskørsel i tilfælde af længerevarende nedbrud, udgifter til rejsegarantier til kunder samt drift af info-skærme m.m.

Indtægtsbudgettet er behæftet med usikkerhed. Erfaringsgrundlaget fra 2018 og 2019 er usikkert på grund af de mange udskydelser af driftsstart på Odderbanen og Grenaa-banen.

Siden 30. april 2019 er der åbnet for letbanekørsel til Grenaa. Den første periode efter åbningen blev desværre præget af ustabil drift og mange aflyste ture. Generelt har letbanekørslen i 2. og 3. kvartal 2019 været karakteriseret af stor ustabilitet, til gene for kunderne. Mange aflyste ture og forsinkelser betyder frafald af kunder og indtægter. De foreløbige rejsetal efter 1. halvår 2019, er under det forventede niveau, og den indtægtsmæssige udvikling er derfor lavere end forventet.

Der er i budget 2020 forventet indtægter på 75 mio. kr. Efter drøftelse med Aarhus Kommune og Region Midtjylland er der enighed om at udsætte realiseringen af de oprindelige stigninger i indtægtsestimaterne til senere end 2020. Det skyldes blandt andet, at udviklingen af byområdet ved Lisbjerg og Nye/Therp ikke er foregået i det omfang, som oprindeligt var forventet. Rejsetal og indtægtsudviklingen følges løbende, og Aarhus Kommune og Region Midtjylland orienteres herom.

Budgetterne for udgifter til køb af letbanedrift er i overslagsårene 2021-2023 estimeret på niveau med budget 2020. Det skal bemærkes, at overslagsårenes indtægter vil blive revurderet i forhold til udviklingen i 2019 og 2020 og efter forudgående drøftelser med Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Budget 2020, 2. behandling - Aarhus Letbane

Aarhus Letbane	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Trafikkøb og drift Aarhus Letbane	139.730.000	253.100.000	261.361.000	261.361.000	8.261.000
<i>Heraf henførbare udgifter vedr. strækning til Grenaa</i>	<i>36.800.000</i>	<i>110.453.000</i>	<i>120.185.000</i>	<i>120.185.000</i>	<i>9.732.000</i>
Øvrige letbanerelaterede udgifter	2.209.253	2.500.000	2.581.000	2.581.000	81.000
Passagerindtægter	-44.983.744	-75.000.000	-75.000.000	-75.000.000	0
Driftstilskud	96.955.509	180.600.000	188.942.000	188.942.000	8.342.000
Netto driftstilskud	96.955.509	180.600.000	188.942.000	188.942.000	8.342.000

Letbanesekretariatet

Budgettet er baseret på niveauet fra budget 2019, men er fremskrevet med KL's pris og løn-skøn for 2019/2020 på 2,8 %.

Budget 2020, 2. behandling - Letbanesekretariat

Letbanesekretariat	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Bestillere	915.000	915.000	940.000	940.000	25.000
Midttrafik	101.000	101.000	104.000	104.000	3.000
Mer/mindreforbrug	405.667				0
Samlet	1.421.667	1.016.000	1.044.000	1.044.000	28.000

Togdrift

Budget 2020 vedrører kun Region Midtjylland. I forhold til budget 2019 er der en udvidelse på området på 10,3 mio. kr. Det skyldes opstart af togdrift på strækningen Holstebro-Skjern fra december 2020 og implementering af ny investeringsplan for Midtjyske Jernbaner.

Region Midtjylland overtager trafikkøberansvaret for togtrafikken mellem Holstebro og Skjern fra køreplansskiftet i december 2020. Regionen indkøber trafikken gennem Midttrafik, og Midtjyske Jernbaner skal være operatør på strækningen. Der vil være en række forberedelsesomkostninger ved Midtjyske Jernbaners overtagelse af togtrafikken. Det er vanskeligt at angive det præcise udgiftsniveau. I budgettet er indregnet et foreløbigt estimat på 0,6 mio. kr.

Region Midtjyllands overtagelse af togtrafikken betyder, at der vil være en række økonomiske konsekvenser for udgifterne til togdrift i budgetoverslagsårene 2021-2022. Der er på nuværende tidspunkt ikke fuldt overblik over disse. Midtjyske Jernbaners samdrift mellem Lemvigbanen og Holstebro-Skjern vil medføre, at der kan opnås økonomiske driftsfordele, som forventeligt indebærer færre driftsudgifter på Lemvigbanen. Dog modsvares dette af forventede øgede driftsomkostninger på Lemvigbanen, som følge af en eventuel kommende anskaffelse af nye tog. På nuværende tidspunkt i budgetprocessen er der ikke fuldt overblik over alle de økonomiske driftsomkostninger ved Midtjyske Jernbaners samdrift på de to baner. Ved budgetlægning for 2021 vil der være et bedre grundlag for at vurdere de endelige økonomiske konsekvenser for Region Midtjylland.

Region Midtjylland, Midtjyske Jernbaner og Midttrafik har vedtaget en ny investeringsplan for Midtjyske Jernbaner A/S. Den nuværende investeringsplan udløber i 2020. En ny plan er nødvendig, fordi der er behov for nyt togmateriel til Lemvigbanen. Banens nuværende Y-tog er, grundet den høje alder, nedslidte, og der kan vanskeligt fremskaffes reservedele længere. Desuden er der behov for et højere tilskud til investeringer og renoveringer af Lemvigbanens infrastruktur. Endelig betyder Region Midtjyllands overtagelse af trafikansvaret for strækningen Holstebro-Skjern også, at der kan være behov for at renovere værkstedsfaciliteter i Lemvig. Den økonomiske virkning af investeringsplanen er indarbejdet i budgetoverslagsårene.

Budgetterne for togdrift i overslagsårene 2021-2023 er estimeret på baggrund af bedste indsigt og kendskab på nuværende tidspunkt. Det skal bemærkes, at økonomien i overslagsårene vil blive revurderet løbende i et samspil med Region Midtjylland og Midtjyske Jernbaner. På nuværende tidspunkt skønnes overtagelsen af Holstebro-Skjern at indebære en stigning på 32,1 mio. kr. i overslagsårene i forhold til budget 2020.

Budget 2020, 2. behandling - Togdrift i Region Midtjylland

Togdrift	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Driftstilskud					
Udgifter	19.318.269	19.478.000	21.928.000	21.928.000	2.450.000
Indtægter	-2.769.303	-2.900.000	-3.392.000	-3.392.000	-492.000
I alt driftstilskud	16.548.966	16.578.000	18.536.000	18.536.000	1.958.000
Anlæg					
Ordinært investeringstilskud	3.524.000	3.634.000	11.928.000	11.928.000	8.294.000
I alt togdrift, Region Midtjylland	20.072.966	20.212.000	30.464.000	30.464.000	10.252.000

Administration

Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2020 et samlet budget på 120,4 mio. kr., hvilket er en stigning på ca. 1,0 mio. kr. sammenholdt med budget 2019. Budgettet kan inddeles i tre, hvor 101,8 mio. kr. vedrører busadministration, 3,8 mio. kr. vedrører letbaneadministration og 14,7 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Budgettet for trafikselskabet omfatter udgifter til administration af busdrift, letbanedrift samt handicapkørsel. Udgangspunktet for budget 2020 har været en fremskrivning af budget 2019 med 2,8 %, jævnfør KL's pris- og lønindeks.

Fordelingen af budgettet mellem kommunerne og Region Midtjylland bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer for busdrift og antal ture for handicapkørsel.

I budget 2020 er konsekvenserne af de regionale besparelser, på samme måde som i 2019, indregnet. Netto reduktionen i køreplantimetallet er i budget 2020 sat til 38.978 køreplantimer, hvilket resulterer i en besparelse på 2,2 mio. kr. I budget 2019 var netto reduktionen i køreplantimetallet på 39.986 køreplantimer, hvilket resulterede i en besparelse på 2,3 mio. kr. Samlet for budget 2019 og budget 2020 har de regionale besparelser betydet en besparelse på 4,5 mio. kr. Det skal bemærkes, at den regionale besparelse udelukkende har givet lavere udgifter til busadministration.

Besparelsen på køreplantimer, som følge af nedlæggelsen af flere af de regionale busruter, bliver delvist udlignet i form af øgede omkostninger til administration af Flexbus. De nye Flexbusruter,

som erstatter nogle af de nedlagte busruter, medfører en merudgift på i alt 0,9 mio. kr. til kommunerne til dækning af planlægning og oprettelse af de nye Flexbusruter. På grund af udviklingen af Flexbusruter har Midttrafiks administration et stigende arbejde forbundet med køreplanlægning. Fremadrettet vil trafikskelskabets administration af Flexbusruter indregnes med 25 % af udgifterne til en køreplantime til planlægningen af Flexbusruter.

Budgettet er desuden nedskrevet med 0,7 mio. kr. i forhold til budget 2019, da udgiften til den løbende drift af Ungdomskort, samt X-bus sekretariatet er flyttet fra trafikskelskabet til bus-IT. Dette vil ikke få indflydelse på det samlede budget for de enkelte bestillere.

Midttrafik har delvist hjemtaget planlægningen af flybusruten. Planlægningen af flybusruten består af hyppige planskift som følge af ændringer i planlagte flyafgange, og da planlægningen er en relativ stor opgave, varetages den fremover af Midttrafik. Flybussen påvirker udelukkende Region Midtjyllands budget.

Siden 1. behandling er budgettet yderligere nedskrevet med 0,5 mio. kr., da udgiften til den sikre betalingsforbindelse ved brug af Midttrafik app er flyttet til bus-IT, hvor andre gebyrudgifter til Midttrafik app også ligger. Dette vil ikke få indflydelse på det samlede budget for de enkelte bestillere.

Budget 2020 2. behandling - Trafikskelskabet

Trafikskelskabet	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Bus- og letbaneadministration	104.753.000	105.037.000	106.179.000	105.679.000	642.000
Handicapadministration	13.941.000	14.275.000	14.675.000	14.675.000	400.000
I alt - Byrdefordeling	118.694.000	119.312.000	120.854.000	120.354.000	1.042.000

Trafikskelskabet	Bus- og letbane- administration	Handicap- administration	Total
Budget 2019	105.037.000	14.275.000	119.312.000
PL-fremskrivning	2.942.000	400.000	
Reguleret for X-Bus-sek. (flyttet til bus-IT)	-221.000		
Reguleret for Flexbusadministration	920.000		
Reguleret for regional besparelse	-2.236.000		
Reguleret for flybusadministration	187.000		
Reguleret for Ungdomskort (flyttet til Bus-IT)	-450.000		
Dibs omk. vedr. Midttrafik app (flyttet til bus-IT)	-500.000		
Budget 2020	105.679.000	14.675.000	120.354.000

Nedenstående tabel angiver budget 2020 for trafikskelskabet udspecificeret.

Budget 2020 2. behandling - Trafikskabet

Trafikskabet	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Bus- og letbaneadministration				
Personaleudgifter m.m.	57.766.933	59.632.000	59.246.297	1.479.364
Gebyr og forsendelse	2.042.000	1.662.000	1.580.000	-462.000
Information og markedsføring	8.571.000	8.811.000	8.811.000	240.000
Konsulentydelse	2.450.000	2.364.000	2.314.000	-136.000
Tjenesteydelse	3.807.000	3.566.000	3.826.000	19.000
Varekøb	837.000	821.000	807.000	-30.000
Abonnementer og medlemskaber	7.045.000	7.454.000	7.659.000	614.000
Anskaffelse	896.000	1.036.000	1.036.000	140.000
Puljer til udvikling	10.348.088	8.205.000	7.026.641	-3.321.447
IT-drift og vedligehold	15.682.000	14.541.000	15.070.000	-612.000
Husleje, rengøring mm	9.231.000	9.581.000	9.516.000	285.000
Indtægter vedr konsulentydelse, lejeindtægter og overhead	-11.345.021	-11.494.000	-11.212.938	132.083
I alt Bus- og letbaneadministration	107.331.000	106.179.000	105.679.000	-1.652.000
Handicapadministration				
Personaleudgifter m.m.	7.098.275	6.862.000	7.328.450	-236.275
Information og markedsføring	129.000	133.000	133.000	4.000
Konsulentydelse	0	436.000	0	436.000
Tjenesteydelse	7.047.725	7.244.000	7.213.550	196.275
I alt Handicapadministration	14.275.000	14.675.000	14.675.000	400.000
I alt - Drift	121.606.000	120.854.000	120.354.000	-1.252.000

Budgettet for overslagsårene 2021-2023 svarer til budget 2020, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Billetkontrol

Budgettet for billetkontrollen er samlet i 2020 på 4,7 mio. kr., hvilket er en stigning på knap 3 mio. kr. sammenlignet med budget 2019.

Billetkontrollen dækker over kontrol af rejsehjemmel i Aarhus bybusser, på Letbanen samt på regionale og kommunale ruter. Budget 2020 består af administrationsudgifter på 13,5 mio. kr., udstedte kontrolafgifter på 10,9 mio. kr., en forventning til omfanget af ubetalte kontrolafgifter på 2,3 mio. kr. samt rykkergebyrer på 0,2 mio. kr.

Fra og med budget 2020 vil der i rapporteringen blive redegjort for omfanget af ubetalte kontrolafgifter. Det forventede tab på debitorer (ubetalte kontrolafgifter) bliver estimeret ud fra, hvor stor en andel Midttrafik tidligere har overført, hvor stor en andel af det beløb Opkrævningen tidligere har kunnet inddrive og hvor stor den årlige andel, der kommer retur fra SKAT, tidligere har været.

Budgettet for overslagsårene 2021-2023 svarer til budget 2020, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Budget 2020 2. behandling - Billetkontrol

Billetkontrol	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Kontrolafgifter	-9.080.337	-12.600.000	-10.856.000	-10.856.000	1.744.000
Ubetalte kontrolafgifter	0	0	2.276.000	2.276.000	2.276.000
Billetkontrol-administration	12.725.272	14.542.000	13.493.000	13.493.000	-1.049.000
Gebyrindtægter	0	-160.000	-164.000	-164.000	-4.000
Overførsel af kontrolafgifter	6.881.402	0			0
I alt	10.526.338	1.782.000	4.749.000	4.749.000	2.967.000

Tjenestemandspensioner

I 2020 er budgettet for tjenestemandspensioner på ca. 1,9 mio. kr., hvilket er en stigning på 0,1 mio. kr. ift. budget 2019. Ændringen skyldes en stigning i antallet af tjenestemænd, der har valgt at gå på pension.

Budget 2020, 2. behandling - Tjenestemandspensioner (rejsekortfinansiering)

Tjenestemandspensioner	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Tjenestemandspensioner	1.488.177	1.800.000	1.850.000	1.850.000	50.000

Budget 2020, 2. behandling – Bestilleroverblik

Nedenfor vises et skema med overblik over budget 2020, 2. behandling for alle bestillere. Dernæst følger overordnede forklaringer for hver enkelt bestiller.

Bestiller	Budget 2019	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)	Heraf difference sfa. indeks	Heraf øvrig difference
Favrskov	23.284.000	27.292.000	4.008.000	434.000	3.574.000
Hedensted	5.809.500	7.066.000	1.256.500	190.000	1.066.500
Herning	41.317.000	45.950.000	4.633.000	1.411.000	3.222.000
Holstebro	27.087.000	18.736.000	-8.351.000	571.000	-8.922.000
Horsens	43.552.500	47.228.000	3.675.500	1.512.000	2.163.500
Ikast-Brande	15.834.500	16.478.000	643.500	402.000	241.500
Lemvig	9.659.000	10.573.000	914.000	225.000	689.000
Norddjurs	23.695.000	27.332.000	3.637.000	592.000	3.045.000
Odder	8.174.000	8.895.000	721.000	206.000	515.000
Randers	77.700.000	80.052.000	2.352.000	2.609.424	-257.424
Ringkøbing-Skjern	25.837.000	27.706.000	1.869.000	756.000	1.113.000
Silkeborg	43.455.000	46.613.000	3.158.000	820.000	2.338.000
Skanderborg	26.552.000	29.903.000	3.351.000	793.000	2.558.000
Skive	33.112.000	36.262.000	3.150.000	868.000	2.282.000
Struer	5.017.500	5.553.000	535.500	150.000	385.500
Syddjurs	18.844.500	22.271.000	3.426.500	588.000	2.838.500
Viborg	36.799.000	42.115.000	5.316.000	1.440.000	3.876.000
Aarhus	330.165.000	363.095.000	32.930.000	12.786.000	20.144.000
Region Midtjylland	538.077.500	540.965.000	2.887.500	11.846.000	-8.958.500
Total	1.333.972.000	1.404.085.000	70.113.000	38.199.424	31.913.576

Budget 2020, 2. behandling – Favrskov Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Favrskov	22.420.045	23.284.000	27.294.000	27.292.000	4.008.000

Der er en stigning i budgettet på i alt 4,0 mio. kr. i Favrskov Kommune.

Det skyldes primært højere kørselsudgifter grundet indeksregulering samt overtagelse af Region Midtjyllands ruter.

Ligeledes er der højere udgifter til kommunal kørsel som følge af flere Special kørsler med børn.

Budget 2020, 2. behandling – Hedensted Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Hedensted	4.881.575	5.809.500	7.066.000	7.066.000	1.256.500

Der er en stigning i budgettet på i alt 1,3 mio. kr. i Hedensted Kommune.

Det skyldes primært højere kørselsudgifter grundet indeksregulering samt overtagelse af Region Midtjyllands ruter. Indtægterne er opskrevet, efter en vurdering på baggrund af

regnskabsresultatet fra 2018 og en opskrivning med effekten af takststigninger samt indtægter for overtaget tidligere regional kørsel.

Desuden er der højere udgifter til Flextur og handicapkørsel som følge af vækst i antallet af kørture.

Budget 2020, 2. behandling – Herning Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Herning	41.143.077	41.317.000	45.027.000	45.950.000	4.633.000

Der er en stigning i budgettet på i alt 4,6 mio. kr. i Herning Kommune.

Det skyldes primært højere kørselsudgifter grundet indeksregulering, overtagelse af Region Midtjyllands ruter samt nye køreplaner for rabatruiter.

Budget 2020, 2. behandling – Holstebro Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Holstebro	28.051.639	27.087.000	29.094.000	18.736.000	-8.351.000

Der er en fald i budgettet på i alt 8,4 mio. kr. i Holstebro Kommune.

Det skyldes primært lavere kørselsudgifter grundet hjemtagelse af rabatruiter. Indtægterne er nedskrevet, efter en vurdering på baggrund af regnskabsresultatet fra 2018 og en opskrivning med effekten af takststigninger samt indtægter for overtaget tidligere regional kørsel.

Desuden stiger udgifterne til handicapkørsel som følge af vækst i antallet af kørture.

Budget 2020, 2. behandling – Horsens Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Horsens	40.348.583	43.552.500	47.228.000	47.228.000	3.675.500

Der er en stigning i budgettet på i alt 3,7 mio. kr. i Horsens Kommune.

Det skyldes primært højere kørselsudgifter grundet indeksregulering samt overtagelse af Region Midtjyllands ruter. Indtægterne er opskrevet, efter vurdering på baggrund af regnskabsresultatet fra 2018 og en opskrivning med effekten af takststigninger samt indtægter for overtaget tidligere regional kørsel.

Desuden stiger udgifterne til handicapkørsel som følge af vækst i antallet af kørture.

Budget til busadministration er steget, primært grundet en stigning i køreplantimer efter overtagelse af Region Midtjyllands ruter.

Budget 2020, 2. behandling – Ikast-Brande Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Ikast-Brande	15.443.646	15.834.500	16.652.000	16.478.000	643.500

Der er en stigning i budgettet på i alt 0,6 mio. kr. i Ikast-Brande Kommune.

Det skyldes primært højere kørselsudgifter grundet indeksregulering samt overtagelse af Region Midtjyllands ruter, mens kommunen modtager et ekstraordinært tilskud til enkelte uddannelsesruter, der udløber ved køreplansskiftet medio 2022.

Desuden stiger udgifterne til handicapkørsel som følge af vækst i antallet af kørte ture.

Budget 2020, 2. behandling – Lemvig Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Lemvig	9.418.747	9.659.000	10.601.000	10.573.000	914.000

Der er en stigning i budgettet på i alt 0,9 mio. kr. i Lemvig Kommune.

Det skyldes primært højere kørselsudgifter grundet indeksregulering, mens udgifterne til Flextur og Flexbus stiger efter vækst i antallet af kørte ture.

Budget 2020, 2. behandling – Norddjurs Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Norddjurs	21.757.011	23.695.000	23.600.000	27.332.000	3.637.000

Der er en stigning i budgettet på i alt 3,6 mio. kr. i Norddjurs Kommune.

Det skyldes primært højere kørselsudgifter grundet indeksregulering, overtagelse af Region Midtjyllands ruter, nye køreplaner for rabatruter samt indregning af omkostninger ifm. køreplansskiftet medio 2020, mens kommunen modtager et ekstraordinært tilskud til enkelte uddannelsesruter, der udløber ved køreplansskiftet medio 2022. Indtægterne er opskrevet, efter vurdering på baggrund af regnskabsresultatet fra 2018 og en opskrivning med effekten af takststigninger samt indtægter for overtaget tidligere regional kørsel.

Desuden er der højere udgifter til Flexbus og handicapkørsel som følge af vækst i antallet af kørte ture, mens der er lavere udgifter til genoptræningskørsel.

Budget til busadministration er steget, primært grundet en stigning i køreplantimer efter overtagelse af Region Midtjyllands ruter.

Budget 2020, 2. behandling – Odder Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Odder	7.470.621	8.174.000	8.896.000	8.895.000	721.000

Der er en stigning i budgettet på i alt 0,7 mio. kr. i Odder Kommune.

Det skyldes primært højere kørselsudgifter grundet indeksregulering samt overtagelse af Region Midtjyllands ruter.

Desuden stiger udgifterne til handicapkørsel som følge af vækst i antallet af kørte ture, mens udgifterne til Flexbus, på trods af en forventet vækst ifm. Region Midtjyllands besparelser på busdriften, forventes at falde, da udgifterne i 2019 var budgetteret for højt.

Budget til busadministration er steget, primært grundet en stigning i køreplantimer efter overtagelse af Region Midtjyllands ruter.

Budget 2020, 2. behandling – Randers Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Randers	76.134.734	77.700.000	81.314.000	80.052.000	2.352.000

Der er en stigning i budgettet på i alt 2,4 mio. kr. i Randers Kommune.

Det skyldes primært højere kørselsudgifter, eftersom indeksregulering mere end modsvarer det indlagte sparekrav på 2,1 mio. kr. Indtægterne er vurderet på baggrund af regnskabsresultatet fra 2018 og opskrevet med effekt af takststigninger.

Der er ekstraordinære udgifter til bus-IT som følge af investering i automatisk tælleudstyr i 25 busser i Randers Kommune samt højere udgifter til rejsekort, hvilket skyldes flere omflytninger af udstyr som følge af flere kontraktskifter i 2020.

Desuden stiger udgifterne til handicapkørsel som følge af vækst i antallet af kørte ture. Omvendt er der lavere udgifter til kørsel med brækket ben på grund af færre kørte ture.

Budgettet til busadministration er steget, primært grundet en stigning i køreplantimer på både rabatruter og på A-kontrakter.

Budget 2020, 2. behandling – Ringkøbing-Skjern Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Ringkøbing-Skjern	25.124.347	25.837.000	27.708.000	27.706.000	1.869.000

Der er en stigning i budgettet på i alt 1,9 mio. kr. i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Det skyldes primært højere kørselsudgifter grundet indeksregulering og overtagelse af Region Midtjyllands ruter. Indtægterne er nedskrevet, efter vurdering på baggrund af

regnskabsresultatet fra 2018 og en opskrivning med effekten af takststigninger samt indtægter for overtaget tidligere regional kørsel.

Desuden stiger udgifterne til handicapkørsel og Flextur som følge af vækst i antallet af kørture.

Budget 2020, 2. behandling – Silkeborg Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Silkeborg	43.530.777	43.455.000	46.613.000	46.613.000	3.158.000

Der er en stigning i budgettet på i alt 3,2 mio. kr. i Silkeborg Kommune.

Det skyldes bl.a. en nedskrivning af indtægterne, der er vurderet på baggrund af regnskabsresultatet for 2018 og opskrevet med effekten af takststigninger samt indtægter for overtaget tidligere regional kørsel.

Yderligere er der højere udgifter højere udgifter til bus-IT sfa. engangsudgifter til køb og installation af automatisk tælleudstyr i 14 busser i Silkeborg Kommune samt højere udgifter til omflytning af rejsekortudstyr, da der er flere kontraktskifter i 2020.

Desuden forventes flere ture under handicapkørsel, Flextur samt kørsel til genoptræning, der medfører en stigning i udgifterne til Flextrafik.

Budget 2020, 2. behandling – Skanderborg Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Skanderborg	24.984.135	26.552.000	29.846.000	29.903.000	3.351.000

Der er en stigning i budgettet på i alt 3,4 mio. kr. i Skanderborg Kommune.

Det skyldes primært højere kørselsudgifter grundet indeksregulering og overtagelse af Region Midtjyllands ruter mens kommunen modtager et ekstraordinært tilskud til enkelte uddannelsesruter, der udløber ved køreplansskiftet medio 2022. Indtægterne er opjusteret, efter vurdering på baggrund af regnskabsresultatet fra 2018 og opskrivning med effekten af takststigninger samt indtægter for overtaget tidligere regional kørsel.

Derudover forventes flere ture og højere udgifter til handicapkørsel og Flextur, mens der forventes færre ture og lavere udgifter til kørsel med brækket ben samt aflastningskørsel.

Budget 2020, 2. behandling – Skive Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Skive	33.183.589	33.112.000	36.162.000	36.262.000	3.150.000

Der er en stigning i budgettet på i alt 3,2 mio. kr. i Skive Kommune.

Det skyldes primært højere kørselsudgifter grundet indeksregulering. mens der indtægterne er nedjusteret, efter en vurdering på baggrund af regnskabsresultatet fra 2018 og en opskrivning pba. takststigningerne.

Desuden forventes der højere udgifter til special kørsel med børn, da antallet af ture forventes at stige.

Budget 2020, 2. behandling – Struer Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Struer	6.732.622	5.017.500	5.554.000	5.553.000	535.500

Der er en stigning i budgettet på i alt 0,5 mio. kr. i Struer Kommune.

Det skyldes primært højere kørselsudgifter grundet indeksregulering og overtagelse af Region Midtjyllands ruter, mens kommunen modtager et ekstraordinært tilskud til enkelte uddannelsesruter, der udløber ved køreplansskiftet medio 2022. Indtægterne er nedjusteret, efter en vurdering på baggrund af regnskabsresultatet fra 2018 og en opskrivning med effekten af takststigninger samt indtægter for overtaget tidligere regional kørsel.

Derudover forventes højere udgifter til handicapkørsel som følge af vækst i antallet af kørte ture.

Budget 2020, 2. behandling – Syddjurs Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Syddjurs	17.792.732	18.844.500	22.550.000	22.271.000	3.426.500

Der er stigning i budgettet på i alt 3,4 mio. kr. i Syddjurs Kommune.

Det skyldes primært højere kørselsudgifter grundet indeksregulering og overtagelse af Region Midtjyllands ruter, mens kommunen modtager et ekstraordinært tilskud til enkelte uddannelsesruter, der udløber ved køreplansskiftet medio 2022. Indtægterne er opskrevet, efter en vurdering på baggrund af regnskabsresultatet fra 2018 og en opskrivning med effekten af takststigninger samt indtægter for overtaget tidligere regional kørsel.

Der forventes en stigning i antallet af ture og udgifterne til handicapkørsel, Flextur og kørsel til aktivitets- og samværstilbud, mens der forventes lavere udgifter til Flextur og kørsel til genoptræning.

Budget til busadministration er steget, primært grundet en stigning i køreplantimer efter overtagelse af Region Midtjyllands ruter.

Budget 2020, 2. behandling – Viborg Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Viborg	38.101.376	36.799.000	42.118.000	42.115.000	5.316.000

Der er en stigning i budgettet på i alt 5,3 mio. kr. i Viborg Kommune.

Det skyldes primært højere kørselsudgifter grundet indeksregulering og overtagelse af Region Midtjyllands ruter, mens kommunen modtager et ekstraordinært tilskud til enkelte uddannelsesruter, der udløber ved køreplansskiftet medio 2022. Indtægterne er opskrevet, efter en vurdering på baggrund af regnskabsresultatet fra 2018 og en opskrivning med effekten af takststigninger samt indtægter for overtaget tidligere regional kørsel.

Udgifterne til bus-IT er opskrevet, bl.a. sfa. ekstraordinære udgifter til køb og installation af automatisk tælleudstyr i 11 af Viborg Kommunes busser, mens udgifterne til rejsekort også er højere, da der er flere udgifter til omflytninger af udstyr sfa. flere kontraktskifter i 2020.

Der er ligeledes højere udgifter til handicapkørsel, da antallet af ture forventes at stige.

Budget 2020, 2. behandling – Aarhus Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Aarhus	295.880.204	330.165.000	362.349.000	363.095.000	32.930.000

Der er en stigning i budgettet på i alt 32,9 mio. kr. i Aarhus Kommune.

Det skyldes primært højere kørselsudgifter grundet indeksregulering, overtagelse af Region Midtjyllands ruter samt øget køretid til bybuskørsel mens udgifter til. Indtægterne er nedskrevet bl.a. som følge af overflytning af kunder til Letbanen samt en vurdering på baggrund af regnskabsresultatet fra 2018 og opskrivning med effekten af takststigninger samt indtægter for overtaget tidligere regional kørsel.

Der forventes flere ture og højere udgifter til handicapkørsel, mens udgifterne til genoptræningskørsel på grund af en højere turpris ligeledes forventes at stige.

Der er højere udgifter til bus-IT og rejsekort, da der er flere omflytninger af udstyr grundet flere kontraktskifter i 2020, men rejsebudgettet er grundet en ekstraordinær udgift i 2019 til køb af gruppe-check-ind-udstyr til bybusserne i Aarhus alligevel lavere i 2020.

Der er højere udgifter til Letbanen, hvilket hovedsageligt skyldes stigninger i driftsbudgettet hos Aarhus Letbane I/S.

Budgettet til billetkontrol er opskrevet, hvilket dels skyldes, at der ikke var budgetteret med tab på debitorer/ubetalte kontrolafgifter og dels vigende indtægter fra afgifter, som dog modsvares af lavere udgifter til administration.

Budget til bus- og letbaneadministration er steget, primært grundet en stigning i køreplantimer.

Budget 2020, 2. behandling – Region Midtjylland

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Region Midtjylland	522.764.443	538.077.500	542.560.000	540.965.000	2.887.500

Der er en stigning i budgettet på i alt 2,9 mio. kr. i Region Midtjylland.

Det skyldes lavere kørselsudgifter grundet besparelser i kørslen samt tilpasning af serviceniveauet for grupperejser. Dette modsvares kun delvist af indeksregulering, stigende udgifter til lufthavnsbusser, samt omkostninger til lav-entré busser på rute 100. Omvendt er der et kraftigt fald i indtægterne, der er vurderet på baggrund af regnskabsresultatet fra 2018 og opskrevet med effekt af takststigninger samt nedskrevet som følge af nedlæggelse eller overflytning af tidligere regional kørsel.

Region Midtjylland yder desuden ekstraordinære tilskud til enkelte uddannelsesruter i kommunerne, der udløber ved køreplansskiftet medio 2022.

I budget 2019 var der afsat 12,1 mio. kr. til mellemfinansiering (finansiering af de regionale ruter i mellemprioriteten fra 1. april 2019 til 30. juni 2019) og 10 mio. kr. til kompensation af vognmænd. Disse poster indgår ikke i budget 2020

Der forventes lavere udgifter til den siddende patientbefordring, grundet lavere administrationsomkostninger til FlexDanmark, samt til Flexbus, da alle Flexbusruter er hjemtaget til kommunerne.

Udgifterne til Letbanen er højere, hvilket primært skyldes stigninger i driftsbudgettet hos Aarhus Letbane I/S. Tilsvarende er budgettet til togdrift opskrevet, hvilket skyldes opstart af togdrift på strækningen Holstebro–Skjern fra december 2020 og implementering af ny investeringsplan for Midtjyske Jernbaner.

Budget til busadministration er lavere, primært grundet en reducere i køreplantimer i forbindelse med Region Midtjyllands besparelser.

Bilag 2

Budget 2020 2. behandling

Bestillerfordelte fordelinger per driftsområde

Indholdsfortegnelse

Samlet oversigt	2
Kørselsudgifter.....	3
Flexbus.....	4
Bus-IT og øvrige udgifter.....	5
Rejsekort.....	5
Busindtægter	5
Regionalt tilskud.....	6
Handicapkørsel.....	7
Flextur	8
Kommunal kørsel	9
Letbanedrift.....	10
Letbanesekretariat	10
Togdrift	10
Trafikselskabet.....	11
Billetkontrol	12
Tjenestemandspensioner	13
Regionale besparelser	14

Samlet oversigt

Nedenstående tabel angiver fordelingen af budget 2020 på de forskellige driftsområder:

Midttrafik - Budget 2020, 2. behandling													
Beløb i 1.000 kr.													
Bestillere	Busdrift	Flexbus	Rejsekort	Handicap-kørsel	Flexture	Kommunal kørsel	Letbanedrift	Togdrift	Trafik-selskabet	Kontrol-afgifter	Letbane-sekretariatet	Tjeneste-mands-pensioner	I alt
Favrskov	14.590	169	176	1.354	1.061	8.724			1.155	8	42	13	27.292
Hedensted	2.340	604	338	1.268	1.609	0			890	8	0	9	7.066
Herning	38.056	205	1.334	2.313	0	0			3.943	40	0	59	45.950
Holstebro	12.805	185	598	1.491	234	1.230			2.139	15	0	39	18.736
Horsens	32.963	1.213	1.385	2.760	655	3.054			5.091	46	0	61	47.228
Ikast-Brande	14.075	0	23	1.015	173	0			1.177	0	0	15	16.478
Lemvig	8.165	499	10	675	631	151			434	0	0	8	10.573
Norddjurs	19.379	546	200	805	1.740	3.329			1.271	8	42	12	27.332
Odder	5.958	342	232	1.132	137	0			1.039	8	42	5	8.895
Randers	63.080	0	2.836	3.658	458	2.377			7.409	83	42	109	80.052
Ringkøbing-Skjern	21.530	74	636	1.492	1.943	0			1.983	18	0	30	27.706
Samsø	0	0	0	35	0	67			7	0	0	0	109
Silkeborg	32.986	382	1.594	2.761	622	2.356			5.531	259	42	80	46.613
Skanderborg	22.505	1.590	559	1.328	1.805	76			1.965	11	42	22	29.903
Skive	20.206	237	930	1.522	122	10.517			2.657	30	0	41	36.262
Struer	3.895	0	163	671	89	0			716	8	0	11	5.553
Syddjurs	14.762	0	462	919	2.253	2.253			1.554	9	42	17	22.271
Viborg	31.180	562	1.810	3.124	236	0			5.076	55	0	72	42.115
Aarhus	198.496	315	21.983	15.600	1.076	4.405	78.766		39.082	2.621	230	521	363.095
Regionen	187.082	0	24.859	0	0	148.485	110.176	30.464	37.235	1.522	416	726	540.965
Midttrafik											104		104
I alt vedr. Midttrafiks bestille	744.053	6.923	60.128	43.923	14.844	187.024	188.942	30.464	120.354	4.749	1.044	1.850	1.404.298
Sydtrafik						256.087							256.087
NT						300							300
Fynbus						47.028							47.028
I alt vedr. øvrige	0	0	0	0	0	303.415	0	0	0	0	0	0	303.415
Total Midttrafik	744.053	6.923	60.128	43.923	14.844	490.439	188.942	30.464	120.354	4.749	1.044	1.850	1.707.713

Busdrift

Kørselsudgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af kørselsudgifter samt overslagsår:

Oversigt over Kørselsudgifter								
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Budget overslag 2021	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Difference (budget 20 - budget 19)
Favrskov	13.866.418	15.038.000	15.947.000	15.947.000	15.947.000	15.947.000	15.947.000	909.000
Hedensted	4.196.035	5.896.000	6.906.000	6.906.000	6.906.000	6.906.000	6.906.000	1.010.000
Herning	48.106.844	47.997.000	51.032.000	51.811.000	51.811.000	51.811.000	51.811.000	3.814.000
Holstebro	27.689.785	27.970.000	28.919.000	18.869.000	18.869.000	18.869.000	18.869.000	-9.101.000
Horsens	48.306.532	51.991.000	55.503.000	55.503.000	55.503.000	55.503.000	55.503.000	3.512.000
Ikast-Brande	13.417.049	13.916.000	14.747.000	14.565.000	14.565.000	14.565.000	14.565.000	649.000
Lemvig	7.776.940	7.880.000	8.190.000	8.165.000	8.165.000	8.165.000	8.165.000	285.000
Norddjurs	16.663.381	18.930.000	19.111.000	22.785.000	22.785.000	22.785.000	22.785.000	3.855.000
Odder	6.379.489	6.920.000	7.464.000	7.464.000	7.464.000	7.464.000	7.464.000	544.000
Randers	91.255.464	92.612.000	94.591.000	93.158.000	93.158.000	93.158.000	93.158.000	546.000
Ringkøbing-Skjern	25.482.170	26.667.000	27.494.000	27.494.000	27.494.000	27.494.000	27.494.000	827.000
Silkeborg	54.485.206	55.546.000	55.528.000	55.528.000	55.528.000	55.528.000	55.528.000	-18.000
Skanderborg	25.049.662	26.758.000	28.767.000	28.823.000	28.823.000	28.823.000	28.823.000	2.065.000
Skive	27.682.563	27.928.000	28.625.000	28.727.000	28.727.000	28.727.000	28.727.000	799.000
Struer	6.207.186	5.056.000	5.434.000	5.434.000	5.434.000	5.434.000	5.434.000	378.000
Syddjurs	14.963.724	17.783.000	21.594.000	21.326.000	21.326.000	21.326.000	21.326.000	3.543.000
Viborg	46.546.723	47.926.000	52.436.000	52.436.000	52.436.000	52.436.000	52.436.000	4.510.000
Aarhus	440.632.917	446.859.000	466.270.000	466.270.000	466.270.000	466.270.000	466.270.000	19.411.000
Region Midtjylland	498.191.397	463.141.000	429.314.000	427.114.000	427.114.000	427.114.000	427.114.000	-36.027.000
I alt	1.416.899.485	1.406.814.000	1.417.872.000	1.408.325.000	1.408.325.000	1.408.325.000	1.408.325.000	1.511.000

Budgettet for overslagsårene 2021-2023 er sat lig med budget 2020, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Nedenstående tabel angiver fordeling af køreplantimer på bestillerniveau:

Udvikling i køreplantimeantal					
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Favrskov	19.040	20.131	20.866	20.866	734
Hedensted	5.048	7.561	9.539	9.539	1.978
Herning	66.321	65.804	66.716	68.093	2.289
Holstebro	39.925	39.582	39.989	28.779	-10.802
Horsens	68.207	68.098	76.076	76.076	7.978
Ikast-Brande	20.278	20.717	20.616	21.018	301
Lemvig	9.785	9.747	9.878	9.841	93
Norddjurs	21.993	24.104	23.328	25.495	1.392
Odder	9.313	9.843	9.968	9.968	125
Randers	121.856	121.614	121.581	122.417	803
Ringkøbing-Skjern	34.128	35.316	35.309	35.309	-7
Silkeborg	84.438	84.735	83.081	83.081	-1.654
Skanderborg	30.605	31.838	33.568	33.678	1.840
Skive	39.157	39.120	38.715	38.715	-406
Struer	10.762	9.297	9.763	9.763	467
Syddjurs	20.188	23.887	28.520	28.109	4.223
Viborg	71.440	72.128	75.265	75.265	3.137
Aarhus	537.440	533.918	543.256	543.256	9.338
Regionen	729.190	662.967	606.873	606.873	-56.094
I alt	1.939.115	1.880.405	1.852.905	1.846.139	-34.266

Flexbus

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexbus samt overslagsår:

Oversigt over Flexbus								
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Budget overslag 2021	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Difference (budget 20 - budget 19)
Favrskov	2.913	86.000	169.000	169.000	169.000	169.000	169.000	83.000
Hedensted	238.688	312.000	604.000	604.000	604.000	604.000	604.000	292.000
Herning	3.951	6.000	205.000	205.000	205.000	205.000	205.000	199.000
Holstebro	201.535	192.000	185.000	185.000	185.000	185.000	185.000	-7.000
Horsens	36.785	570.000	1.213.000	1.213.000	1.213.000	1.213.000	1.213.000	643.000
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	499.000	499.000	499.000	499.000	499.000	499.000
Norddjurs	23.795	320.000	546.000	546.000	546.000	546.000	546.000	226.000
Odder	238.599	603.000	342.000	342.000	342.000	342.000	342.000	-261.000
Randers	171.384	0	0	0	0	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	74.000	74.000	74.000	74.000	74.000	74.000
Silkeborg	167.406	327.000	382.000	382.000	382.000	382.000	382.000	55.000
Skanderborg	250.033	867.000	1.590.000	1.590.000	1.590.000	1.590.000	1.590.000	723.000
Skive	128.415	119.000	237.000	237.000	237.000	237.000	237.000	118.000
Struer	0	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	0	0	0	0	0	0	0	0
Viborg	388.662	544.000	562.000	562.000	562.000	562.000	562.000	18.000
Aarhus	0	163.000	315.000	315.000	315.000	315.000	315.000	152.000
Region Midtjylland	249.600	218.000	314.000	0	0	0	0	-218.000
I alt	2.101.768	4.327.000	7.237.000	6.923.000	6.923.000	6.923.000	6.923.000	2.596.000

Budgettet for overslagsårene 2021-2023 er sat lig med budget 2020, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Nedenstående tabel angiver udviklingen i antal ture for Flexbus fordelt på bestillerniveau:

Flexbus - Udvikling i antal ture					
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Favrskov	27	10	930	930	920
Hedensted	1.577	2.100	3.600	3.600	1.500
Herning	34	100	1.150	1.150	1.050
Holstebro	696	700	700	700	0
Horsens	309	400	6.700	6.700	6.300
Ikast-Brande	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	2.700	2.700	2.700
Norddjurs	101	180	2.900	2.900	2.720
Odder	1.432	1.100	2.000	2.000	900
Randers	707	0	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	400	400	400
Silkeborg	864	1.400	2.010	2.010	610
Skanderborg	1.556	1.500	8.700	8.700	7.200
Skive	778	900	1.330	1.330	430
Struer	0	0	0	0	0
Syddjurs	0	0	0	0	0
Viborg	1.731	2.300	2.650	2.650	350
Aarhus	0	0	1.700	1.700	1.700
Regionen	1.430	1.300	1.600	0	-1.300
I alt	11.242	11.990	39.070	37.470	25.480

Bus-IT og øvrige udgifter

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

Oversigt over Bus-IT og øvrige udgifter								
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Budget overslag 2021	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Difference (budget 20 - budget 19)
Favrskov	15.795	21.000	78.000	79.000	41.000	41.000	41.000	58.000
Hedensted	36.633	44.000	58.000	60.000	60.000	60.000	60.000	16.000
Herning	201.570	321.000	445.000	555.000	345.000	345.000	345.000	234.000
Holstebro	75.646	88.000	88.000	91.000	91.000	91.000	91.000	3.000
Horsens	362.019	409.000	551.000	565.000	565.000	565.000	482.000	156.000
Ikast-Brande	24.019	36.000	44.000	44.000	44.000	44.000	44.000	8.000
Lemvig	0	0	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	27.025	18.000	53.000	55.000	55.000	55.000	42.000	37.000
Odder	17.094	17.000	18.000	19.000	19.000	19.000	19.000	2.000
Randers	1.114.056	1.301.000	1.905.000	1.926.000	1.449.000	1.449.000	1.449.000	625.000
Ringkøbing-Skjern	188.062	188.000	212.000	215.000	215.000	215.000	215.000	27.000
Silkeborg	380.613	527.000	821.000	837.000	570.000	570.000	570.000	310.000
Skanderborg	61.684	86.000	138.000	142.000	104.000	104.000	104.000	56.000
Skive	128.827	104.000	115.000	120.000	120.000	120.000	120.000	16.000
Struer	36.726	38.000	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	0
Syddjurs	55.508	65.000	76.000	80.000	80.000	80.000	80.000	15.000
Viborg	852.853	993.000	1.345.000	1.356.000	1.146.000	1.146.000	1.146.000	363.000
Aarhus	9.670.584	8.603.000	10.152.000	10.359.000	10.359.000	10.359.000	10.359.000	1.756.000
Region Midtjylland	5.419.835	6.383.000	6.237.000	6.432.000	6.432.000	6.432.000	6.432.000	49.000
I alt	18.668.550	19.242.000	22.373.000	22.973.000	21.733.000	21.733.000	21.637.000	3.731.000

Budgettet for overslagsårene 2021-2023 er udarbejdet med udgangspunkt i budget 2020, hvor den eneste indarbejdede korrektion er investeringen af tælleudstyr. Udover generelle prisstigninger er der ikke nogen kendte ændringer.

Rejsekort

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til rejsekort samt overslagsår:

Oversigt over Rejsekort								
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Budget overslag 2021	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Difference (budget 20 ift. budget 19)
Favrskov	100.658	132.000	176.000	176.000	176.000	176.000	176.000	44.000
Hedensted	169.678	232.000	338.000	338.000	338.000	338.000	338.000	106.000
Herning	1.037.540	1.147.000	1.334.000	1.334.000	1.334.000	1.334.000	1.334.000	187.000
Holstebro	476.800	598.000	598.000	598.000	598.000	598.000	598.000	0
Horsens	952.981	1.084.000	1.385.000	1.385.000	1.385.000	1.385.000	1.385.000	301.000
Ikast-Brande	-7.478	25.000	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000	-2.000
Lemvig	-4.513	9.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	1.000
Norddjurs	100.294	144.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	56.000
Odder	105.422	118.000	232.000	232.000	232.000	232.000	232.000	114.000
Randers	2.437.442	2.575.000	2.836.000	2.836.000	2.836.000	2.836.000	2.836.000	261.000
Ringkøbing-Skjern	389.570	571.000	636.000	636.000	636.000	636.000	636.000	65.000
Silkeborg	1.087.042	1.280.000	1.594.000	1.594.000	1.594.000	1.594.000	1.594.000	314.000
Skanderborg	451.025	489.000	559.000	559.000	559.000	559.000	559.000	70.000
Skive	839.724	834.000	930.000	930.000	930.000	930.000	930.000	96.000
Struer	77.557	115.000	163.000	163.000	163.000	163.000	163.000	48.000
Syddjurs	202.315	330.000	462.000	462.000	462.000	462.000	462.000	132.000
Viborg	1.405.444	1.565.000	1.810.000	1.810.000	1.810.000	1.810.000	1.810.000	245.000
Aarhus	17.972.299	22.633.000	21.983.000	21.983.000	21.983.000	21.983.000	21.983.000	-650.000
Region Midtjylland	21.638.170	24.234.000	24.859.000	24.859.000	24.859.000	24.859.000	24.859.000	625.000
I alt	49.431.968	58.115.000	60.128.000	60.128.000	60.128.000	60.128.000	60.128.000	2.013.000

Budgettet for overslagsårene 2021-2023 er sat lig med budget 2020, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Busindtægter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af busindtægter samt overslagsår:

Oversigt over Busindtægter								
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Budget overslag 2021	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Difference (budget 20 - budget 19)
Favrskov	-1.124.983	-1.362.000	-1.436.000	-1.436.000	-1.436.000	-1.436.000	-1.436.000	-74.000
Hedensted	-1.711.177	-2.597.000	-3.240.000	-3.240.000	-3.240.000	-3.240.000	-3.240.000	-643.000
Herning	-13.938.826	-14.167.000	-14.305.000	-14.305.000	-14.305.000	-14.305.000	-14.305.000	-138.000
Holstebro	-5.546.876	-6.531.000	-5.759.000	-5.759.000	-5.759.000	-5.759.000	-5.759.000	772.000
Horsens	-18.916.785	-20.375.000	-22.117.000	-22.117.000	-22.117.000	-22.117.000	-22.117.000	-1.742.000
Ikast-Brande	0	-30.000	-60.000	-60.000	-60.000	-60.000	-60.000	-30.000
Lemvig	0	0	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	-1.284.137	-1.844.000	-2.410.000	-2.410.000	-2.410.000	-2.410.000	-2.410.000	-566.000
Odder	-1.236.374	-1.508.000	-1.525.000	-1.525.000	-1.525.000	-1.525.000	-1.525.000	-17.000
Randers	-30.750.364	-31.083.000	-31.218.000	-31.218.000	-31.218.000	-31.218.000	-31.218.000	-135.000
Ringkøbing-Skjern	-3.683.000	-4.625.000	-4.376.000	-4.376.000	-4.376.000	-4.376.000	-4.376.000	249.000
Silkeborg	-22.742.376	-24.734.000	-23.379.000	-23.379.000	-23.379.000	-23.379.000	-23.379.000	1.355.000
Skanderborg	-5.207.743	-5.794.000	-6.060.000	-6.060.000	-6.060.000	-6.060.000	-6.060.000	-266.000
Skive	-7.795.337	-8.840.000	-7.914.000	-7.914.000	-7.914.000	-7.914.000	-7.914.000	926.000
Struer	-869.222	-1.210.000	-1.052.000	-1.052.000	-1.052.000	-1.052.000	-1.052.000	158.000
Syddjurs	-2.872.086	-4.796.000	-5.836.000	-5.836.000	-5.836.000	-5.836.000	-5.836.000	-1.040.000
Viborg	-15.158.288	-17.642.000	-17.920.000	-17.920.000	-17.920.000	-17.920.000	-17.920.000	-278.000
Aarhus	-278.162.646	-280.561.000	-278.133.000	-278.133.000	-278.133.000	-278.133.000	-278.133.000	2.428.000
Region Midtjylland	-297.325.723	-283.132.000	-260.505.000	-260.505.000	-260.505.000	-260.505.000	-260.505.000	22.627.000
I alt	-708.325.943	-710.831.000	-687.245.000	-687.245.000	-687.245.000	-687.245.000	-687.245.000	23.586.000

Budgettet for overslagsårene 2021-2023 er sat lig med budget 2020, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Regionalt tilskud

Nedenstående tabel angiver fordelingen af regionalt tilskud samt overslagsår:

Oversigt over Regionalt tilskud								
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Budget overslag 2021	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Difference (budget 20 - budget 19)
Favrskov	-	-	-	-	-	-	-	-
Hedensted	-999.996	-1.199.500	-1.386.000	-1.386.000	-1.386.000	-1.219.000	-1.052.000	-186.500
Herning	-5.004	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-
Holstebro	-	-195.000	-396.000	-396.000	-396.000	-198.000	-	-201.000
Horsens	-345.000	-662.500	-988.000	-988.000	-988.000	-673.000	-359.000	-325.500
Ikast-Brande	-	-233.500	-474.000	-474.000	-474.000	-237.000	-	-240.500
Lemvig	-	-	-	-	-	-	-	-
Norddjurs	-512.004	-782.000	-1.051.000	-1.051.000	-1.051.000	-795.000	-538.000	-269.000
Odder	-	-	-	-	-	-	-	-
Randers	-747.000	-774.000	-786.000	-786.000	-786.000	-786.000	-786.000	-12.000
Ringkøbing-Skjern	-1.715.004	-1.775.000	-1.803.000	-1.803.000	-1.803.000	-1.803.000	-1.803.000	-28.000
Silkeborg	-	-	-	-	-	-	-	-
Skanderborg	-	-197.000	-400.000	-400.000	-400.000	-200.000	-	-203.000
Skive	-701.000	-716.000	-727.000	-727.000	-727.000	-727.000	-727.000	-11.000
Struer	-	-258.500	-525.000	-525.000	-525.000	-263.000	-	-266.500
Syddjurs	-	-397.500	-808.000	-808.000	-808.000	-404.000	-	-410.500
Viborg	-3.065.004	-3.895.000	-4.692.000	-4.692.000	-4.692.000	-3.957.000	-3.223.000	-797.000
Aarhus	-	-	-	-	-	-	-	-
Region Midtjylland	8.090.012	11.090.500	14.041.000	14.041.000	14.041.000	11.267.000	8.493.000	2.950.500
I alt	-	-	-	-	-	-	-	-

I forbindelse med den politiske høring er budgettet for overslagsårene 2021-2023 justeret for at afspejle udløbet af det treårige uddannelsesstøttilskud i 2022.

Flextrafik

Handicapkørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Handicapkørsel samt overslagsår:

Oversigt over Handicapkørsel								
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Budget overslag 2021	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Difference (budget 20 - budget 19)
Favrskov	1.096.407	1.174.000	1.354.000	1.354.000	1.354.000	1.354.000	1.354.000	180.000
Hedensted	1.001.655	1.031.000	1.268.000	1.268.000	1.268.000	1.268.000	1.268.000	237.000
Herning	1.943.618	2.162.000	2.313.000	2.313.000	2.313.000	2.313.000	2.313.000	151.000
Holstebro	1.276.755	1.221.000	1.491.000	1.491.000	1.491.000	1.491.000	1.491.000	270.000
Horsens	2.269.667	2.181.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	579.000
Ikast-Brande	768.934	801.000	1.015.000	1.015.000	1.015.000	1.015.000	1.015.000	214.000
Lemvig	611.035	652.000	675.000	675.000	675.000	675.000	675.000	23.000
Norddjurs	653.693	637.000	805.000	805.000	805.000	805.000	805.000	168.000
Odder	1.027.555	998.000	1.132.000	1.132.000	1.132.000	1.132.000	1.132.000	134.000
Randers	3.013.124	2.805.000	3.658.000	3.658.000	3.658.000	3.658.000	3.658.000	853.000
Ringkøbing-Skjern	1.175.360	1.361.000	1.492.000	1.492.000	1.492.000	1.492.000	1.492.000	131.000
Samsø	11.838	3.000	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000	32.000
Silkeborg	2.200.388	2.372.000	2.761.000	2.761.000	2.761.000	2.761.000	2.761.000	389.000
Skanderborg	1.093.531	922.000	1.328.000	1.328.000	1.328.000	1.328.000	1.328.000	406.000
Skive	1.296.425	1.317.000	1.522.000	1.522.000	1.522.000	1.522.000	1.522.000	205.000
Struer	530.296	537.000	671.000	671.000	671.000	671.000	671.000	134.000
Syddjurs	674.748	611.000	919.000	919.000	919.000	919.000	919.000	308.000
Viborg	2.433.709	2.335.000	3.124.000	3.124.000	3.124.000	3.124.000	3.124.000	789.000
Aarhus	13.426.830	13.563.000	15.600.000	15.600.000	15.600.000	15.600.000	15.600.000	2.037.000
I alt	36.505.568	36.683.000	43.923.000	43.923.000	43.923.000	43.923.000	43.923.000	7.240.000

Budgettet for overslagsårene 2021-2023 er sat lig med budget 2020, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer, dog med forbehold for udgifter til NOP (nyt IT-system), der afventer udbud.

Nedenstående tabel angiver udviklingen i antal ture for Handicapkørsel fordelt på bestillerniveau:

Handicapkørsel - Udvikling i antal ture					
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)
Favrskov	4.825	5.000	5.600	5.600	600
Hedensted	4.268	4.000	5.100	5.100	1.100
Herning	8.489	9.000	10.000	10.000	1.000
Holstebro	7.034	7.000	8.500	8.500	1.500
Horsens	14.805	14.000	17.400	17.400	3.400
Ikast-Brande	3.579	4.000	4.500	4.500	500
Lemvig	2.323	2.000	2.600	2.600	600
Norddjurs	2.946	3.000	3.500	3.500	500
Odder	4.704	5.000	5.400	5.400	400
Randers	14.899	14.000	17.600	17.600	3.600
Ringkøbing-Skjern	4.568	5.000	5.700	5.700	700
Samsø	33	20	100	100	80
Silkeborg	12.131	13.000	14.900	14.900	1.900
Skanderborg	5.804	5.000	6.800	6.800	1.800
Skive	6.030	5.000	7.100	7.100	2.100
Struer	2.347	2.000	2.900	2.900	900
Syddjurs	2.963	2.000	3.700	3.700	1.700
Viborg	11.113	11.000	14.100	14.100	3.100
Aarhus	77.000	77.000	86.500	86.500	9.500
Regionen	0	0	0	0	0
I alt	189.861	187.020	222.000	222.000	34.980

Flextur

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flextur samt overslagsår:

Oversigt over Flextur								
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Budget overslag 2021	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Difference (budget 20 - budget 19)
Favrskov	915.750	1.017.000	1.061.000	1.061.000	1.061.000	1.061.000	1.061.000	44.000
Hedensted	1.376.097	1.373.000	1.609.000	1.609.000	1.609.000	1.609.000	1.609.000	236.000
Herning	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	219.134	236.000	234.000	234.000	234.000	234.000	234.000	-2.000
Horsens	576.457	500.000	655.000	655.000	655.000	655.000	655.000	155.000
Ikast-Brande	138.344	157.000	173.000	173.000	173.000	173.000	173.000	16.000
Lemvig	502.416	512.000	631.000	631.000	631.000	631.000	631.000	119.000
Norddjurs	1.956.978	1.577.000	1.740.000	1.740.000	1.740.000	1.740.000	1.740.000	163.000
Odder	123.148	98.000	137.000	137.000	137.000	137.000	137.000	39.000
Randers	395.428	367.000	458.000	458.000	458.000	458.000	458.000	91.000
Ringkøbing-Skjern	1.473.672	1.501.000	1.943.000	1.943.000	1.943.000	1.943.000	1.943.000	442.000
Silkeborg	527.859	496.000	622.000	622.000	622.000	622.000	622.000	126.000
Skanderborg	1.512.631	1.512.000	1.805.000	1.805.000	1.805.000	1.805.000	1.805.000	293.000
Skive	100.868	93.000	122.000	122.000	122.000	122.000	122.000	29.000
Struer	72.660	82.000	89.000	89.000	89.000	89.000	89.000	7.000
Syddjurs	1.851.293	1.839.000	2.253.000	2.253.000	2.253.000	2.253.000	2.253.000	414.000
Viborg	196.055	231.000	236.000	236.000	236.000	236.000	236.000	5.000
Aarhus	966.162	1.124.000	1.076.000	1.076.000	1.076.000	1.076.000	1.076.000	-48.000
Region Midtjylland	0	0	0	0	0	0	0	0
I alt	12.904.953	12.715.000	14.844.000	14.844.000	14.844.000	14.844.000	14.844.000	2.129.000

Budgettet for overslagsårene 2021-2023 er sat lig med budget 2020, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Nedenstående tabel angiver udviklingen i antal ture for Flextur fordelt på bestillerniveau:

Flexture - Udvikling i antal ture						
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)	
Favrskov	10.776	12.000	12.100	12.100	100	
Hedensted	14.754	16.000	16.500	16.500	500	
Herning	0	0	0	0	0	
Holstebro	1.686	2.000	1.800	1.800	-200	
Horsens	7.239	7.000	7.700	7.700	700	
Ikast-Brande	2.966	3.000	3.400	3.400	400	
Lemvig	4.358	5.000	5.400	5.400	400	
Norddjurs	20.113	19.200	19.900	19.900	700	
Odder	1.670	2.000	1.600	1.600	-400	
Randers	4.248	4.000	4.800	4.800	800	
Ringkøbing-Skjern	13.109	14.000	16.400	16.400	2.400	
Silkeborg	8.088	8.000	9.000	9.000	1.000	
Skanderborg	17.368	17.000	19.800	19.800	2.800	
Skive	1.235	1.000	1.400	1.400	400	
Struer	1.453	2.000	1.700	1.700	-300	
Syddjurs	18.180	19.000	20.500	20.500	1.500	
Viborg	3.375	4.000	3.800	3.800	-200	
Aarhus	10.322	12.000	11.300	11.300	-700	
Regionen	0	0	0	0	0	
I alt	140.940	147.200	157.100	157.100	9.900	

Kommunal kørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Kommunal kørsel samt overslagsår:

Oversigt over Kommunal kørsel								
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Budget overslag 2021	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Difference (budget 20 - budget 19)
Favrskov	6.394.534	6.018.000	8.724.000	8.724.000	8.724.000	8.724.000	8.724.000	2.706.000
Hedensted	0	0	0	0	0	0	0	0
Herning	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	1.191.960	1.150.000	1.230.000	1.230.000	1.230.000	1.230.000	1.230.000	80.000
Horsens	2.854.475	3.103.000	3.054.000	3.054.000	3.054.000	3.054.000	3.054.000	-49.000
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	128.412	194.000	151.000	151.000	151.000	151.000	151.000	-43.000
Norddjurs	3.063.025	3.506.000	3.329.000	3.329.000	3.329.000	3.329.000	3.329.000	-177.000
Odder	0	0	0	0	0	0	0	0
Randers	2.079.136	2.547.000	2.229.000	2.377.000	2.377.000	2.377.000	2.377.000	-170.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	22.963	22.000	67.000	67.000	67.000	67.000	67.000	45.000
Silkeborg	2.071.248	2.106.000	2.356.000	2.356.000	2.356.000	2.356.000	2.356.000	250.000
Skanderborg	98.842	210.000	76.000	76.000	76.000	76.000	76.000	-134.000
Skive	9.074.335	9.774.000	10.517.000	10.517.000	10.517.000	10.517.000	10.517.000	743.000
Struer	0	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	1.872.099	2.147.000	2.253.000	2.253.000	2.253.000	2.253.000	2.253.000	106.000
Viborg	0	0	0	0	0	0	0	0
Aarhus	4.118.912	4.192.000	4.405.000	4.405.000	4.405.000	4.405.000	4.405.000	213.000
Regionen	142.042.582	149.444.000	148.460.000	148.485.000	148.485.000	148.485.000	148.485.000	-959.000
Midttrafik i alt	175.012.524	184.413.000	186.851.000	187.024.000	187.024.000	187.024.000	187.024.000	2.611.000
NT	161.975	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	0
Fynbus	53.149.331	50.319.000	47.028.000	47.028.000	47.028.000	47.028.000	47.028.000	-3.291.000
Sydtrafik	239.717.679	237.970.000	256.087.000	256.087.000	256.087.000	256.087.000	256.087.000	18.117.000
I alt	468.041.508	473.002.000	490.266.000	490.439.000	490.439.000	490.439.000	490.439.000	17.437.000

Budgettet for overslagsårene 2021-2023 er sat lig med budget 2020, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Nedenstående tabel angiver udviklingen i antal ture for Kommunal kørsel fordelt på bestillerniveau:

Kommunal kørsel - Udvikling i antal ture						
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Difference (budget 20 - budget 19)	
Favrskov	37.392	35.900	47.100	47.100	11.200	
Hedensted	0	0	0	0	0	
Herning	0	0	0	0	0	
Holstebro	7.698	7.800	7.900	7.900	100	
Horsens	18.701	20.700	19.300	19.300	-1.400	
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	
Lemvig	350	300	400	400	100	
Norddjurs	18.507	20.500	18.900	18.900	-1.600	
Odder	0	0	0	0	0	
Randers	10.913	13.600	11.300	12.000	-1.600	
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	
Samsø	66	120	200	200	80	
Silkeborg	13.765	14.500	15.200	15.200	700	
Skanderborg	560	1.000	500	500	-500	
Skive	56.786	58.100	64.800	64.800	6.700	
Struer	0	0	0	0	0	
Syddjurs	9.006	10.000	10.700	10.700	700	
Viborg	0	0	0	0	0	
Aarhus	24.454	25.700	25.000	25.000	-700	
Regionen	421.573	450.000	440.000	440.000	-10.000	
I alt	619.771	658.220	661.300	662.000	3.780	

Tog og Letbane

Letbanedrift

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til letbanedrift mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland samt overslagsår:

Oversigt over Aarhus Letbane								
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Budget overslag 2021	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Difference (budget 20 - budget 19)
Aarhus	41.173.754	74.765.000	78.846.000	78.766.000	76.846.000	74.846.000	72.846.000	4.001.000
Region Midtjylland	55.781.754	105.835.000	110.096.000	110.176.000	108.096.000	106.096.000	104.096.000	4.341.000
I alt	96.955.509	180.600.000	188.942.000	188.942.000	184.942.000	180.942.000	176.942.000	8.342.000

I budgetterne for overslagsårene 2021-2023 er, efter aftale med Aarhus Kommune og Region Midtjylland, indarbejdet en indtægtsmæssig udvikling under forventning af stigende rejsetal på Letbanen.

Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til Letbanesekretariatet samt overslagsår:

Oversigt over Letbanesekretariatet								
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Budget overslag 2021	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Difference (budget 20 - budget 19)
Favrskov	41.000	41.000	42.000	42.000	42.000	42.000	42.000	1.000
Hedensted	0	0	0	0	0	0	0	0
Herning	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	0	0	0	0	0	0	0	0
Horsens	0	0	0	0	0	0	0	0
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	41.000	41.000	42.000	42.000	42.000	42.000	42.000	1.000
Odder	41.000	41.000	42.000	42.000	42.000	42.000	42.000	1.000
Randers	41.000	41.000	42.000	42.000	42.000	42.000	42.000	1.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	41.000	41.000	42.000	42.000	42.000	42.000	42.000	1.000
Skanderborg	41.000	41.000	42.000	42.000	42.000	42.000	42.000	1.000
Skive	0	0	0	0	0	0	0	0
Struer	0	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	41.000	41.000	42.000	42.000	42.000	42.000	42.000	1.000
Viborg	0	0	0	0	0	0	0	0
Aarhus	223.000	223.000	230.000	230.000	230.000	230.000	230.000	7.000
Regionen	405.000	405.000	416.000	416.000	416.000	416.000	416.000	11.000
Midttrafik	101.000	101.000	104.000	104.000	104.000	104.000	104.000	3.000
Mer/mindreforbrug	405.667							
I alt	1.421.667	1.016.000	1.044.000	1.044.000	1.044.000	1.044.000	1.044.000	28.000

Budgettet for overslagsårene 2021-2023 er sat lig med budget 2020, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Togdrift

Nedenstående tabel angiver en oversigt over udgifter til togdrift samt overslagsår:

Oversigt over togdrift								
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Budget overslag 2021	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Difference (budget 20 - budget 19)
Region Midtjylland	20.072.966	20.212.000	30.464.000	30.464.000	62.628.000	62.628.000	62.628.000	10.252.000
I alt	20.072.966	20.212.000	30.464.000	30.464.000	62.628.000	62.628.000	62.628.000	10.252.000

I budgetterne for overslagsårene 2021-2023 er indarbejdet estimat for virkningen ved overtagelsen af togstrækningen Holstebro – Skjern og effekten af investeringsplanen 2020-2030.

Administration

Trafikskabet

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til trafikskabet samt overslagsår:

Oversigt over Trafikskab - Bus- og letbaneadministration								
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Budget overslag 2021	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Difference (budget 20- budget 19)
Favrskov	640.000	717.000	803.000	800.000	800.000	800.000	800.000	83.000
Hedensted	256.000	394.000	563.000	561.000	561.000	561.000	561.000	167.000
Herning	3.021.000	3.064.000	3.272.000	3.306.000	3.306.000	3.306.000	3.306.000	242.000
Holstebro	1.893.000	1.771.000	1.907.000	1.596.000	1.596.000	1.596.000	1.596.000	-175.000
Horsens	3.239.000	3.561.000	3.985.000	3.971.000	3.971.000	3.971.000	3.971.000	410.000
Ikast-Brande	791.000	845.000	881.000	889.000	889.000	889.000	889.000	44.000
Lemvig	249.000	254.000	269.000	266.000	266.000	266.000	266.000	12.000
Norddjurs	782.000	902.000	987.000	1.043.000	1.043.000	1.043.000	1.043.000	141.000
Odder	461.000	490.000	692.000	690.000	690.000	690.000	690.000	200.000
Randers	5.875.000	6.021.000	6.274.000	6.276.000	6.276.000	6.276.000	6.276.000	255.000
Ringkøbing-Skjern	1.404.000	1.529.000	1.619.000	1.614.000	1.614.000	1.614.000	1.614.000	85.000
Silkeborg	4.202.000	4.346.000	4.595.000	4.579.000	4.579.000	4.579.000	4.579.000	233.000
Skanderborg	1.151.000	1.242.000	1.532.000	1.529.000	1.529.000	1.529.000	1.529.000	287.000
Skive	1.982.000	2.039.000	2.208.000	2.201.000	2.201.000	2.201.000	2.201.000	162.000
Struer	508.000	485.000	530.000	528.000	528.000	528.000	528.000	43.000
Syddjurs	830.000	1.043.000	1.334.000	1.319.000	1.319.000	1.319.000	1.319.000	276.000
Viborg	3.622.000	3.759.000	4.185.000	4.171.000	4.171.000	4.171.000	4.171.000	412.000
Aarhus	30.889.000	32.218.000	33.199.000	33.105.000	33.105.000	33.105.000	33.105.000	887.000
Region Midtjylland	42.958.000	40.357.000	37.344.000	37.235.000	37.235.000	37.235.000	37.235.000	-3.122.000
I alt	104.753.000	105.037.000	106.179.000	105.679.000	105.679.000	105.679.000	105.679.000	642.000

Oversigt over Trafikskab - Handicapadministration								
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Budget overslag 2021	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Difference (budget 20- budget 19)
Favrskov	457.000	386.000	355.000	355.000	355.000	355.000	355.000	-31.000
Hedensted	304.000	309.000	329.000	329.000	329.000	329.000	329.000	20.000
Herning	685.000	694.000	637.000	637.000	637.000	637.000	637.000	-57.000
Holstebro	533.000	540.000	543.000	543.000	543.000	543.000	543.000	3.000
Horsens	913.000	1.080.000	1.120.000	1.120.000	1.120.000	1.120.000	1.120.000	40.000
Ikast-Brande	304.000	309.000	288.000	288.000	288.000	288.000	288.000	-21.000
Lemvig	152.000	154.000	168.000	168.000	168.000	168.000	168.000	14.000
Norddjurs	228.000	231.000	228.000	228.000	228.000	228.000	228.000	-3.000
Odder	304.000	386.000	349.000	349.000	349.000	349.000	349.000	-37.000
Randers	1.065.000	1.080.000	1.133.000	1.133.000	1.133.000	1.133.000	1.133.000	53.000
Ringkøbing-Skjern	380.000	386.000	369.000	369.000	369.000	369.000	369.000	-17.000
Samsø	15.000	2.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	5.000
Silkeborg	989.000	1.003.000	952.000	952.000	952.000	952.000	952.000	-51.000
Skanderborg	457.000	386.000	436.000	436.000	436.000	436.000	436.000	50.000
Skive	380.000	386.000	456.000	456.000	456.000	456.000	456.000	70.000
Struer	152.000	154.000	188.000	188.000	188.000	188.000	188.000	34.000
Syddjurs	152.000	154.000	235.000	235.000	235.000	235.000	235.000	81.000
Viborg	761.000	849.000	905.000	905.000	905.000	905.000	905.000	56.000
Aarhus	5.710.000	5.786.000	5.977.000	5.977.000	5.977.000	5.977.000	5.977.000	191.000
Region Midtjylland	0	0	0	0	0	0	0	0
I alt	13.941.000	14.275.000	14.675.000	14.675.000	14.675.000	14.675.000	14.675.000	400.000

Budgettet for overslagsårene 2021-2023 er sat lig med budget 2020, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Nedenstående tabel viser eksempler på udgiftstyper i trafikskabet.

Trafikelskabet	Udgiftstype
Personaleudgifter mm	Lønudgifter, uddannelse, sociale ydelser mv.
Gebyr og forsendelse	Bankgebyrer, værdihåndtering, mobil telefoni og forsendelser mv.
Information og markedsføring	Uddannelse af chauffører, kampagner, digital kommunikation, presseudgifter mv.
Konsulentudgifter	Juridisk bistand, revisor og analysebistand mv.
Tjenesteydelser	Billet og kvalitetskontrol, trykning af billetter og kort, Chauffør-Net samt udgifter til overhead hos Handicap administration mv.
Varekøb	Kontorartikler, mindre nyanskaffelser og udgifter til bestyrelsen mv.
Abonnementer og medlemskaber	Bus og Tog sekretariatet, Bus og Tog rejsedata, Rejseplanen og Rejsekort mv.
Anskaffelser	Indkøb af IT, trafik fagligt hardware og PC-leasing mv.
Puljer til udvikling	Midler til udviklingsprojekter
IT drift og vedligehold	IT systemer, support og hosting mv.
Husleje rengøring mm	Husleje, el, vand, renovation, rengøring og reparation og vedligehold af kundecenter mv.
Indtægter vedr konsulentudgifter, leje indtægter og overhead	Indtægter fra lokaleudlejning og studepladser på Aarhus Rutebilstation, bodsindtægter og overhead fra Flextrafik og billet administration mv.

Tabellen med forbruget for de enkelte udgiftstyper findes i Bilag 1.

Billetkontrol

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til billetkontrol samt overslagsår:

Oversigt over Billetkontrol								
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Budget overslag 2021	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Difference (budget 20 - budget 19)
Favrskov	9.368	10.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	-2.000
Hedensted	9.640	10.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	-2.000
Herning	44.174	46.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	-6.000
Holstebro	14.109	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	0
Horsens	51.920	54.000	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000	-8.000
Norddjurs	9.640	10.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	-2.000
Odder	8.823	10.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	-2.000
Randers	100.370	106.000	83.000	83.000	83.000	83.000	83.000	-23.000
Ringkøbing-Skjern	9.640	10.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	8.000
Silkeborg	57.438	68.000	259.000	259.000	259.000	259.000	259.000	191.000
Skanderborg	13.371	15.000	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	-4.000
Skive	32.199	32.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	-2.000
Struer	9.640	10.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	-2.000
Syddjurs	11.761	12.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	-3.000
Viborg	57.727	61.000	55.000	55.000	55.000	55.000	55.000	-6.000
Aarhus	8.820.371	63.000	2.621.000	2.621.000	2.621.000	2.621.000	2.621.000	2.558.000
Region Midtjylland	1.266.144	1.250.000	1.522.000	1.522.000	1.522.000	1.522.000	1.522.000	272.000
I alt	10.526.338	1.782.000	4.749.000	4.749.000	4.749.000	4.749.000	4.749.000	2.967.000

Budgettet for overslagsårene 2021-2023 er sat lig med budget 2020, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til tjenestemandspensioner samt overslagsår:

Oversigt over Tjenestemandspensioner

Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Budget 2020, 1. behandling	Budget 2020, 2. behandling	Budget overslag 2021	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Difference (budget 20- budget 19)
Favrskov	5.185	6.000	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	7.000
Hedensted	4.321	5.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	4.000
Herning	43.211	52.000	59.000	59.000	59.000	59.000	59.000	7.000
Holstebro	26.791	32.000	39.000	39.000	39.000	39.000	39.000	7.000
Horsens	47.532	57.000	61.000	61.000	61.000	61.000	61.000	4.000
Ikast-Brande	7.778	9.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	6.000
Lemvig	3.457	4.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	4.000
Norddjurs	4.321	5.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	7.000
Odder	864	1.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	4.000
Randers	84.693	102.000	109.000	109.000	109.000	109.000	109.000	7.000
Ringkøbing-Skjern	19.877	24.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	6.000
Silkeborg	63.952	77.000	80.000	80.000	80.000	80.000	80.000	3.000
Skanderborg	12.099	15.000	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	7.000
Skive	34.569	42.000	41.000	41.000	41.000	41.000	41.000	-1.000
Struer	7.778	9.000	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	2.000
Syddjurs	10.371	13.000	17.000	17.000	17.000	17.000	17.000	4.000
Viborg	60.495	73.000	72.000	72.000	72.000	72.000	72.000	-1.000
Aarhus	439.021	534.000	521.000	521.000	521.000	521.000	521.000	-13.000
Regionen	611.864	740.000	726.000	726.000	726.000	726.000	726.000	-14.000
I alt	1.488.177	1.800.000	1.850.000	1.850.000	1.850.000	1.850.000	1.850.000	50.000

Budgettet for overslagsårene 2021-2023 er sat lig med budget 2020, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Regionale besparelser

Nedenstående tabel angiver et overblik over konsekvenser for de regionale besparelser i 2020 fordelt mellem bestillerne:

Overdrag over effekt af regionale besparelser på bestiller- og ruteniveau 2020

Bestiller /rutenr.	Strækning	Køreplantimer 2020 (helårseffekt)	Kørselsudgifter 2020 (i kr.) (helårseffekt)	Indtægter 2020 (i kr.) (helårseffekt)
Favrskov Kommune		1.522	1.246.390	-294.000
111	Hinnerup-Sabro Skole	2.015	1.602.277	-294.000
200	Hammel-Hinnerup	-493	-355.887	-
Hedensted Kommune		4.222	2.754.964	-1.503.000
104	Horsens-Glud-Juelsminde	3.133	2.025.817	-1.184.221
220	Horsens-Uldum-Tørring	1.088	729.147	-318.779
Herning Kommune		1.408	902.568	-154.000
11	Herning - Arnborg - Skarrild - Karstoft	-206	-124.240	-
19	Herning - Hammerum - Fasterholt	-195	-117.802	-
168U	Herning-Arnborg-Skarril-Karstoft	978	612.822	-74.082
169U	Herning-Hammerum-Fasterholt	831	531.788	-79.918
Holstebro Kommune		746	467.845	-128.000
23	Holstebro-Struer	746	467.845	-128.000
Horsens Kommune		7.496	5.506.280	-2.913.000
104	Horsens-Glud-Juelsminde	1.698	1.074.298	-585.190
107	Horsens-Gedved	657	597.156	-232.239
110	Horsens-Brædstrup-Silkeborg	4.920	3.441.374	-1.840.557
220	Horsens-Uldum-Tørring	-465	-331.643	-163.262
502	Brædstrup-Voerladedgård-Skanderborg	686	725.095	-91.752
Ikast-Brande Kommune		587	574.658	-60.000
130	Ikast-Hammerum/Gjellerum-Ilskov/Sunds	587	574.658	-60.000
Norddjurs Kommune		4.549	3.471.177	-1.106.000
120	Pederstrup-Grenå	1.417	1.001.768	-520.980
U213	Fjellerup-Grenå	2.339	1.760.333	-441.262
U351	Balle-Grenå	793	709.076	-143.758
Odder Kommune		738	816.420	-270.000
302	Odder-Norsminde	738	816.420	-270.000
Ringkøbing-Skjern Kommune		2.577	1.827.103	-567.000
69	Skjern-Tarm-Nr. Nebel	2.577	1.827.103	-567.000
Silkeborg Kommune		1.379	1.064.628	-291.000
112	Voel-Tovstrup	1.379	1.064.628	-291.000
Skanderborg Kommune		2.858	2.670.739	-773.000
107	Skanderborg-Tebstrup	1.198	1.088.729	-465.814
109	Jeksen-Hørning	-33	-59.106	-
112	Skjørring-Herskind	728	562.469	-185.846
502	Brædstrup-Voerladedgård-Skanderborg	965	1.078.646	-121.340
Skive Kommune		107	112.077	-
745	Løgstrup-Hjarbæk-Knudby	107	112.077	-
Struer Kommune		909	570.780	-170.000
23	Holstebro-Struer	909	570.780	-170.000
Syddjurs Kommune		8.144	5.953.836	-2.920.000
120	Rønne-Pederstrup	3.831	2.707.556	-1.309.174
121	Rønne-Ryomgård	2.978	2.052.046	-1.316.244
U351	Balle-Ebeltoft	1.335	1.194.234	-294.582
Viborg Kommune		2.503	2.917.393	-631.000
745	Løgstrup-Hjarbæk-Knudby	623	900.017	-244.086
760	Viborg-Møldrup-Aalestrup	827	887.847	-339.949
75	Bjerringbro-Rødkjærsbro-Kjellerup	1.052	1.129.528	-46.965
Aarhus Kommune		5.886	5.552.261	-3.758.000
14	Tilst-Sabro Skole (forlængelse af linje 14)	4.494	4.336.355	-3.375.037
112	Tilst-Borum	947	731.287	-218.313
302	Malling-Norsminde	445	484.619	-164.651

Bestiller /rutenr.	Strækning	Køreplantimer 2020 (helårseffekt)	Kørselsudgifter 2020 (i kr.) (helårseffekt)	Indtægter 2020 (i kr.) (helårseffekt)
Region Midtjylland		-123.448	-83.273.960	29.130.303
11	Herning-Arnborg-Brande	-836	-499.116	66.810
12	Herning-Aulum-Holstebro	-4.235	-2.811.422	582.444
19	Herning-Hammerum-Brande	-695	-423.703	72.074
23	Holstebro-Struer	-1.694	-1.097.972	276.609
50	Viborg-Løgstrup-Skive	-8.725	-5.775.176	1.103.828
59	Viborg-Møldrup-Aalestrup	-4.220	-3.043.523	1.280.684
69	Skjern-Tarm-Nr.Nebel	-3.323	-2.181.024	642.442
75	Bjerringbro-Rødkærsbro-Kjellerup	-1.447	-1.248.799	127.446
77	Herning-Ikast-Bording-Silkeborg	-5.373	-3.761.853	1.549.531
103	Aarhus-Odder-Hou	-1.456	-1.151.081	411.948
104	Horsens-Glud-(Snaptun)-Juelsminde	-5.825	-3.701.865	1.259.636
105	Horsens-Hornslyd-Juelsminde	-362	58.953	-10.994
107	Skanderborg-Horsens	-8.387	-5.781.544	2.334.362
109	Hørning-Aarhus-Agro Food Park	-883	-1.460.574	-
110	Horsens-Brædstrup-Silkeborg	-6.817	-4.067.849	2.213.313
111	Aarhus-Tilst-Sabro-Hinnerup	-7.210	-4.967.012	2.265.700
112	Aarhus-Sorring-Silkeborg	-8.188	-6.401.994	2.458.911
114	Aarhus-Hammel-Viborg	-4.213	-1.949.753	-268.867
116	Horsens-Nr. Snede-Herning	540	741.958	-180.083
116	Aarhus-Skovby-Galten	-7.034	-5.353.115	1.942.240
120	Aarhus-Rønne-Kolind-Grenaa	-5.218	-3.727.198	1.761.283
121	Aarhus-Rønne-Ryomgård	-2.953	-1.436.868	1.192.830
130	Herning-Ikast-Sunds-Ilskov	-586	-498.233	53.679
200	Skanderborg-Hørning-Aarhus-Hinnerup/Hammel	1.941	1.702.611	113.453
211	Randers-Ørsted-Udbyhøj	2.630	1.577.729	-1.519.307
213	Randers-Fjellerup-Grenaa	-11.579	-7.428.651	2.170.438
220	Horsens-Uldum-Tørring	-3.904	-2.562.022	921.840
221	Randers-Voldum-Hornslet	-704	-642.228	23.344
230	Randers-Fårup-Hobro	-32	-44.807	-
302	(Aarhus)-Beder-Norsminde-Odder	-5.521	-3.372.542	890.717
311	Silkeborg-Ry-Skanderborg	-431	-304.396	204.087
319	Hornslet-Auning-Allingåbro-Ørsted	-864	-399.713	-
351	Grenaa-Ebeltoft	-7.756	-5.206.275	1.324.749
502	Brædstrup- Voerlagedgård - Skanderborg	-3.273	-2.608.467	319.993
914x	Aarhus-Hammel-Viborg	-1.938	-1.853.819	850.659
926x	Viborg - Vejle	-3.641	-2.769.963	2.694.505
952x	Ringkøbing-Herning-Silkeborg-Aarhus	774	977.268	-
953x	Viborg - Herning	-8	200.078	-
Region Midtjyllands kørsel i andre regioner		-1.149	-721.772	-36.303
760	Viborg-Møldrup-Aalestrup	71	75.995	-36.303
69	Skjern-Tarm-Nr.Nebel	-129	-56.552	-
926x	Viborg - Vejle	-1.091	-741.215	-
Samlet effekt		-78.965	-47.586.613	13.556.000
Effekt kommuner		45.632	36.409.119	-15.538.000
Effekt region		-124.597	-83.995.732	29.094.000

Bilag 4

Bestiller	Høringssvar
Favrskov	Favrskov Kommune tager budgetforslaget til efterretning.
Hedensted	Hedensted Kommune har ingen bemærkninger til budget 2020.
Herning	Politikere har godkendt det tilsendte budget fra Midttrafik.
Holstebro	Udvalget besluttede: at tage Midttrafiks samlede høringsudkast for budget 2020 til efterretning, og at Holstebro Kommune anmoder Midttrafik om en redegørelse for den manglende realiserede besparelse i 2018, inden endelige godkendelse af budgettet for 2020 for Holstebro Kommune. <i>Midttrafik: Notat angående manglende realiserede besparelse i 2018 er udsendt til Holstebro Kommune d. 22. november 2019.</i>
Horsens	Budgetforslaget 2020 for den kollektive busstrafik i Horsens Kommune er foreløbig godkendt i Plan- og Miljøudvalget, og vil efter planen blive endelig vedtaget i Byrådet sidst i november.
Ikast-Brande	Budgettet blev godkendt uden bemærkninger.
Lemvig	Lemvig kommune har ingen bemærkninger til det af Midttrafik fremsendte budgetforslag for 2020.
Norddjurs	Midttrafiks budgetforslag godkendt. Godkendelsen er fremsendt under forudsætning af efterfølgende politisk godkendelse.
Odder	Budget 2020 tages til efterretning.
Randers	Miljø- og teknikudvalget har behandlet høringen af Midttrafiks budget på mødet den 28. oktober 2019, hvor det blev besluttet at afgive høringssvar med følgende bemærkning: Budgettet bør justeres ultimo 2019, når Randers Kommunes budget ligger fast, herunder at udbuddet af bybuskørslen er afsluttet. <i>Midttrafik: Budgettet for busudgifter er reduceret med 2,1 mio. kr. for at imødekomme Randers' ramme. Acontobetalingen til Midttrafik reguleres til forventet regnskab efter 1. kvartal 2020, og når vi kender udfaldet af udbud af bybuskørsel, hvis det bliver nødvendigt.</i>
Ringkøbing-Skjern	Ringkøbing-Skjern Kommunes Teknik- og Miljøudvalg har den 22. oktober 2019 behandlet budgetforslaget for 2020 og har taget det til efterretning uden bemærkninger. Det skal bemærkes at Teknik- og Miljøudvalget på samme møde besluttede at egenbetalingen på Flextur forhøjes til 7 kr. pr. kørt km., hvilket kan have betydning for de forventede udgifter på området.
Silkeborg	Udvalget har godkendt budgettet.
Skanderborg	Midttrafiks budget for 2020 blev godkendt af byrådet 30. oktober uden bemærkninger.
Skive	Skive Kommune har behandlet Budgetoplæg 2020 og tager det til efterretning.

Struer	Struer Kommune har godkendt Midttrafiks budget 2020 for kollektiv trafik.
Syddjurs	Syddjurs Kommune har ingen kommentarer til det fremsendte budgetforslag.
Viborg	Teknisk Udvalg har på sit møde den 30. oktober 2019 behandlet og godkendt Midttrafiks forslag til budget for 2020.
Aarhus	<p>Aarhus Kommune har nedenstående bemærkninger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Indtægtsnedgang bør fordeles på alle Midttrafiks bestillere og ikke alene på Aarhus Kommune og Region Midtjylland. • Midttrafik bør ikke budgetlægge med et højere tab end 17% af de udskrevne kontrolafgifter. <p>Midttrafik's svar: Midttrafik har modtaget Aarhus Kommunes høringssvar vedr. budgettet for 2020.</p> <p>Budgettets indtægtsdeling baserer sig på Bestyrelsens beslutning om indtægtsdeling i perioden 2017-2020. Denne beslutning blev truffet for at isolere de indtægtsmæssige effekter af Letbanens indførelse til Aarhus Kommune og Region Midtjylland – samtidig med at store ændringer i Midttrafiks salgssystemer gjorde en fortsættelse af den hidtidige indtægtsdeling umulig.</p> <p>Det skal bemærkes, at samme indtægtsdelingsmodel i 2018 medførte en gevinst for Aarhus Kommune i forhold til de budgetterede indtægter.</p> <p>Denne indtægtsdelingsmodel forventes i 2021 afløst af en ny, som baserer sig på en så konkret fordeling som muligt fra alle Midttrafiks salgssystemer.</p> <p>Det er korrekt, som Aarhus Kommune anfører, at forventninger til Midttrafiks indtægter i 2019 ikke lever op til budgettet.</p> <p>Indtægtsnedgangen vedrører primært Ungdomskort samt omstigere fra tog, som følge af øget salg af togbilletter, der ikke giver adgang til gratis busomstigning (Orange billetter). Udviklingen har først udmøntet sig efter budgettet for 2020 blev sendt i Teknisk høring (juni 2019) og er derfor ikke indregnet i budgettet for 2020, som nu er i politisk høring.</p> <p>Midttrafiks bestyrelse skal på sit kommende møde den 13. december nærmere drøfte udviklingen i 2019, samt tage stilling til, om budgettet for 2020 skal genåbnes i den anledning. Aarhus Kommunes høringssvar vil indgå i denne behandling.</p> <p>Som følge af en procesændring for håndtering af kontrolafgifter udstedt i Aarhus Kommune, har Midttrafik valgt at estimere tab på debitorer baseret på empiri fra de seneste år hvad angår udstedelse af afgifter og inddrivelse heraf. På denne baggrund er Midttrafiks estimat af tab på debitorer beregnet til 21% af de udskrevne kontrolafgifter. Det skal bemærkes, at hvis der fremover sker forbedring i inddrivelsen af kontrolafgifter, vil det påvirke resultatet for Aarhus Kommune direkte.</p>
Regionen	<p>(Midlertidigt høringssvar)</p> <p>Sagen fremlægges til politisk behandling med følgende indstilling:</p> <ul style="list-style-type: none"> • at der meddeles en ramme på 275,7 mio. kr. for Midttrafiks bus- og togtrafik, differencen til høringsbudgettet på 2,2 mio.kr. håndteres gennem styringsmodellen, og

- at der meddeles en ramme på 116,2 mio. kr. for letbanen svarende til høringsbudgettet afvigelsen fra regionens fremskrevne ramme på 3,8 mio. kr. håndteres ved træk på engangsmidler.

Derudover vil Midttrafik bliver gjort opmærksom på, at de supplerende uddannelsesruter der blev oprettet fra sommeren 2019 som følge af Regionsrådets godkendelse af spareplanen og Midttrafiks budget 2019 den 31. oktober 2018, er oprettet i foreløbigt er tre år.

Midttrafik: Budgettet for kørselsudgifter er reduceret med 2,2 mio. kr. for at imødekomme Region Midtjyllands ramme til bus- og togdrift.

Bilag 5

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Trafik og Veje
Skovvej 20
8382 Hinnerup
Tlf: 89 64 10 10

favrskov@favrskov.dk
www.favrskov.dk

30. oktober 2019

Sagsbehandler:

Peter Lundtofte
Tlf: 8964 5339
pelu@favrskov.dk

Personlig henvendelse

Favrskov kommune

Trafik og Veje

Torvegade 7
8450 Hammel

Sagsnr: 710-2019-16461

Dokument nummer:
710-2019-223646

CPR-/CVR-/Ejeds-nummer:

Høringssvar til Midttrafiks budget 2020

Favrskov Byråd behandlede Midttrafiks forslag til budget 2020 på mødet 29. oktober 2019.

Det kan på den baggrund oplyses, at Favrskov Kommune tager budgetforslaget til efterretning.

Venlig hilsen

Hans Minor Vedel
Direktør for Teknik og Kultur

Fra: [Lars Oksbjerg](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: SV: Opdatering fra Midttrafik
Dato: 1. november 2019 13:29:18
Vedhæftede filer: [image003.png](#)
[image001.gif](#)

Hej Jacob
Hvis jeg ikke allerede har svaret, så har vi ingen bemærkninger til budget 2020
Med venlig hilsen

Lars Oksbjerg

Kørselskoordinator

Kørselskontor
Tjørnevej 6, 7171 Uldum
Lars.Oksbjerg@Hedensted.dk

www.hedensted.dk

M:+4524341211

D:+4579755112

T:79755000



Send sikkert via Digital Post: www.hedensted.dk/kontakt

Fra: [Lene Ahle Skoubo](#)
Til: [Tim Callesen](#)
Emne: Budget - politisk høring.
Dato: 29. oktober 2019 11:06:33
Vedhæftede filer: [image001.png](#)
[image002.png](#)

Hej Tim

Vores politikere har godkendt det tilsendte budget fra Midttrafik.

Med venlig hilsen

Lene Ahle Skoubo

Projektleder kollektiv trafik.
Teknik og Miljø
Rådhuset, Torvet 5, 7400 Herning

Teknik og Miljø
www.herning.dk

E-mail: vtbls@herning.dk
Direkte tlf.: 9628 8330
Mobil: 22863467

Herning Kommune behandler og gemmer alle dokumenter i alle sager elektronisk. Hvis du vil se de oplysninger, vi har registreret om dig, så kontakt sagsbehandleren af denne sag, som vil hjælpe dig videre. Du kan også læse mere om dine rettigheder og behandling af dine oplysninger her: herning.dk/digitalisering/dpo-og-databeskyttelse.

Fra: [Lena Husted \(Holstebro Kommune\)](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Cc: [Tim Callesen](#)
Emne: SV: Opdatering fra Midttrafik
Dato: 6. november 2019 09:43:42
Vedhæftede filer: [image001.png](#)
[Udvalgs beslutning.pdf](#)

Hej Jakob

Hermed Holstebro Kommunes beslutning fra Teknisk Udvalgs møde i går i forhold til behandling af budget 2020.

Jeg har vedhæftet sagsbehandlingen og beslutningen, da Holstebro Kommunes budget ikke blev godkendt.

Venlig hilsen

Lena Husted
Teamkoordinator

Telefon 9611 7685 • Mobil 2219 9997
Teknik og Miljø | Team Trafik og Myndighed

**Forhandlingsprotokol, Teknisk Udvalg
fra mødet den 5. november 2019**

3. Midttrafik, budget 2020 i politisk høring

13.05.00-G01-2-19

Sagsfremstilling

AV/LH - TU

Midttrafik har sendt forslag til budget 2020 i politisk høring. Budgettet er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet den 22. september 2019. Eventuelle kommentarer til budgettet fremsendes til Midttrafik senest 31. oktober 2019, dog har Holstebro Kommune fået udsættelse til 6. november 2019.

Efter den politiske høring vil Midttrafik indarbejde eventuelle kommentarer i budgettet og derefter forelægge det for Midttrafiks bestyrelse på mødet den 13. december 2019.

Det fremgår af Midttrafiks samlede budget, at den samlede nettoudgift udgør 1.717 mio. kr., der i hovedtræk er fordelt på følgende områder:

I 1000 kr.	Udgifter	Indtægter	Nettoudgift
Busdrift, inkl. rejsekort	1.494.067	687.245	806.822
Tog- og letbanedrift	301.756	75.000	226.756
Flex- og Handicap			253.827
Trafikselskabet			127.453
Øvrige områder			302.443
Total Netto			1.717.301

I bilag 1, side 1 er der en nærmere specifikation af udgiftsfordelingen.

Busdrift - udgifter:

Udgifterne til busdrift er i budget 2020 sat til 1.440 mio. kr. (ekskl. rejsekort). I forhold til budget 2019 er det en stigning på 11,1 mio. kr., hvilket skyldes en indeks stigning, som er højere end det samlede fald i udgifter til busdrift.

Budgettet er baseret på mængden af kørsel ved køreplansskiftet i sommeren 2019 samt effekter af seneste udbud. Rabatruterne (skoleruterne) er dog baseret på tallene fra sommeren 2018, da Midttrafik, ved udarbejdelse af budgetmaterialet, endnu ikke havde de endelige tal for skoleåret 2019/2020 fra kommunerne.

Busdrift - indtægter:

Som udgangspunkt baserer indtægtsbudgettet sig på regnskab 2018 tillagt/fratrasket kendte ændringer i 2019 og 2020. Dette resulterer i en nedskrivning af indtægterne ved busdrift med 3% fra budget 2019 til budget 2020.

Midttrafiks budgetforslag 2020 for kollektiv trafik i Holstebro Kommune

I 1000 kr.	Udgifter	Indtægter	Netto
Busdrift	28.919	5 6.15	22.764
Flexture			234
Flexbus			185
Trafikselskabets busdrift			2.010
Rejsekort			598
Tjenestemandspensioner			39
Total netto			25.830

Kørselsudgifterne for 2020 er budgetteret efter en rutebaseret model, med justeringer ud fra kendte ændringer. Budgettet for 2020 er baseret på regnskab 2018 med indregning af indeksregulering. Det fremsendte budget fra Midttrafik tager ikke højde for beslutningen truffet af Teknisk Udvalg på møde 24. september 2019 om at hjemtage rabatruterne til egen drift og administration pr. 1. januar 2020. Dette vil forventeligt betyde en besparelse på administrationsbidraget til Midttrafik på mellem 250.000 kr. og 300.000 kr.

De nærmere detaljer omkring hvordan udgifter og indtægter er beregnet fremgår af bilag 2 til sagen.

Holstebro Kommune har udover ovennævnte udgifter til Midttrafik også udgifter til bl.a. gas og pladsleje samt drift af Trafikterminalen og eventuelle uforudsete udgifter til kørsel. Disse udgifter er indregnet i kommunens eget driftsbudget og er på ca. 2,6 mio. kr. årligt.

Holstebro Kommune har et merforbrug hos Midttrafik på 1,173 mio. kr. i henhold til regnskab 2018, som skal afregnes primo 2020. Merforbruget dækker over en ikke realiseret planlagt besparelse i 2018, som blev præsenteret af Midttrafik på temamøde i Teknisk Udvalg den 21. februar 2017 og som efterfølgende har dannet baggrund for udvalgets beslutning om ændring af køreplaner, behandlet på møder den 20. juni 2017 og den 19. september 2017.

Teknik og Miljø anbefaler, at Teknisk Udvalg anmoder Midttrafik om en redegørelse for den manglende realiserede besparelse i 2018, der var baseret på Midttrafiks beregninger af de økonomiske konsekvenser ved ændring af busdriften.

Teknisk Udvalgs budget 2020 for kollektiv trafik er, grundet budgetforhandlingerne, endnu ikke fastlagt, så dette oplyses der om på mødet.

Indstilling

Det indstilles, at Teknisk Udvalg beslutter:

- at tage Midttrafiks samlede høringsudkast for budget 2020 til efterretning og
- at Holstebro Kommune anmoder Midttrafik om en redegørelse for den manglende realiserede besparelse i 2018, inden endelige godkendelse af budgettet for 2020 for Holstebro Kommune.

Beslutning

Udvalget besluttede:

- at tage Midttrafiks samlede høringsudkast for budget 2020 til efterretning og
- at Holstebro Kommune anmoder Midttrafik om en redegørelse for den manglende realiserede besparelse i 2018 samt indarbejder besparelser for kommunens hjemtagelse af rabatruiter, inden endelige godkendelse af budgettet for 2020 for Holstebro Kommune.

Pernille Bloch (C) deltog ikke i sagens behandling.

Fra: [Morten Møgelhøj Hansen](#)
Til: [Rikke Rasmussen](#)
Cc: [Amalie Skytt Petersen](#); [Tim Callesen](#); [Allan Lyng Hansen](#)
Emne: Godkendelse af budget 2020 i Horsens Kommune
Dato: 31. oktober 2019 10:44:24
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Hej Rikke

Budgetforslaget 2020 for den kollektive bustrafik i Horsens Kommune er foreløbig godkendt i Plan- og Miljøudvalget, og vil efter planen blive endelig vedtaget i Byrådet sidst i november. Der er sket en fejl i forhold til datoer, hvorfor sagen først bliver endelig vedtaget sidst i november, men budgettet er blevet behandlet og godkendt i Plan- og Miljøudvalget, derfor forventes det at blive endelig vedtaget af Byrådet.

I kan se sagsfremstillingen via følgende link ved punkt 11:

<https://horsens.dk/Politik/PolitiskeUdvalg/42/42-2193>

Med venlig hilsen

Morten Møgelhøj Hansen
Administrativ Medarbejder

Telefon direkte: 76292569

Mail: mmo@horsens.dk



Teknik og miljø (TM)

Trafik og Vej
Rådhusvej 4
8700 Horsens

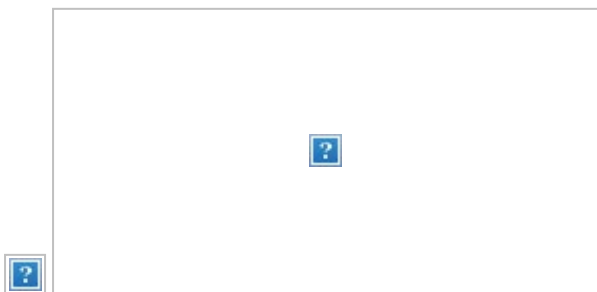
Vi behandler naturligvis dine personoplysninger efter reglerne for databeskyttelse. Læs mere [her](#)

Fra: [Ellen Bach Fjendsbo](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: Politisk høring af budget 2020
Dato: 31. oktober 2019 10:21:45
Vedhæftede filer: [IMG1logo_erhvervs klima_2019_mail.jpg.jpeg](#)
[IMG2IBK_DDH_logo_2018.jpg.jpeg](#)
[Dagsordenspunkt Kollektiv trafik - politisk høring af budget 2020 fra Midttrafik \(E\) behandlet.docx.pdf](#)

Hej Jakob
Tirsdag d. 30.10.2019 behandlede Teknik- og Miljø udvalget i Ikast-Brande kommune budgettet for 2020. Budgettet blev godkendt uden bemærkninger.

Venlig hilsen
Ellen Bach Fjendsbo
planlægger, varme og kollektiv trafik

Ikast-Brande Kommune
Planafdelingen
Sjællandsgade 6
7430 Ikast
Tlf.: +4599604000
Direkte: +4599603310
E-mail: elfje@ikast-brande.dk
Sikker e-mail: <http://www.ikast-brande.dk/personlig>
www.ikast-brande.dk



Ikast-Brande Kommune behandler og gemmer alle dokumenter i alle sager elektronisk.
Hvis du vil se de oplysninger, vi har registreret om dig, så kontakt sagsbehandleren af denne sag, som vil hjælpe dig videre. Du kan også læse mere om dine rettigheder på <http://www.datatilsynet.dk>

9. Kollektiv trafik - politisk høring af budget 2020 fra Midttrafik (E)

13.05.16-P00-1-19

Beslutning

Godkendt.

Behandlingsforløb

Teknik- og Miljøudvalget 29. oktober 2019

Tidligere udvalgsbeslutninger

Indstilling

Teknik- og stabsdirektøren indstiller, at

- Udvalget godkender budgettet uden bemærkninger.

Sagsfremstilling

Midttrafik har udsendt det vedlagte budget for 2020 til politisk høring.

Som det fremgår af budgettet er der en forventet udgiftstigning på 800.000 kr. ift. budget 2019.

De 570.000 kr. er øgede udgifter til buskørsel, fordelt på indeksreguleringer på 3,8% og øgede udgifter til øget kørsel på skoleruterne på 300.000 kr. De 230.000 kr. er øgede udgifter til flextrafik, hvoraf langt størstedelen er handikapkørsel (214.000 kr.)

Rute 130 som Ikast Brande Kommune har overtaget fra Regionen, er fortsat udgiftneutral for Ikast-Brande Kommune, da udgiften dækkes af det regionale tilskud. Men overtagelsen af ruten betyder, at der for første gang i Ikast-Brande Kommunes historie budgetteres med billetindtægter fra den kollektive trafik.

Teknisk Område har ingen bemærkninger til budgettet.

Budgetmæssige konsekvenser

Ingen.

Bilag

- Budget 2020 til politisk høring

Fra: [Pia Andersen](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: SV: Manglende høringsvar
Dato: 12. november 2019 10:22:59
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Hej Jakob.

Lemvig kommune har ingen bemærkninger til det af Midttrafik fremsendte budgetforslag for 2020.

Med venlig hilsen

Pia Andersen

Kørselskoordinator

Bygge- og Erhvervsservice

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

oekonomi@midttrafik.dk

Afdeling: Vej og ejendom
Dato: 15.11.2019
Reference: Jytte Skiffard
Tlf.: 89 59 40 33
E-mail: js@norddjurs.dk
Journalnr.: 13.05.00G00
Sagsnr.: 19/11289

Midttrafiks budgetforslag for 2020 til politisk høring

Hermed godkendes Midttrafiks budgetforslag for budget 2020. Godkendelsen er fremsendt under forudsætning af efterfølgende politisk godkendelse.

På baggrund af flere uheldige omstændigheder har budgetforslaget endnu ikke været politisk behandlet. Budgetforslaget forventes behandlet i Miljø- og teknikudvalg, evt. flere fagudvalg, økonomiudvalg og kommunalbestyrelse i løbet af november - januar måned.

Det er desværre først nu, det har været muligt, at beregne omkostningerne til de åbne skolebusruter. Køreplanen for skoleåret 2019-2020 har medført en merudgift til busdrift i forhold til budget 2019-2020, hvilket hovedsagelig skyldes skolestrukturændringer.

Med venlig hilsen
Jytte Skiffard

Fra: [Gitte Rasmussen](#)
Til: [Hovedpostkasse Midttrafik](#); [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: Politisk høring af budget 2020 - Odder Kommune
Dato: 24. oktober 2019 08:36:41
Vedhæftede filer: [image001.jpg](#)

Midttrafik har fremsendt budget 2020 til høring i kommunerne.
Miljø-, Teknik- og Klimaudvalget har drøftet budgettet på møde den 22. oktober 2019, og det blev besluttet, at tage budget 2020 til efterretning.

Med venlig hilsen

Gitte Rasmussen

Ingeniør

OK_byvaaben



Teknik & Miljø

Rådhusgade 3, 8300 Odder

tlf. 8780 3333

Lokal tlf. 8780 4059 eller mobil 3084 3477

EAN nr. 579 0000 408 634

[Odder Kommunes privatlivsinformation](#)

Fra: [Nana Paulli Juul Andersen](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: SV: Opdatering fra Midttrafik
Dato: 30. oktober 2019 11:36:02
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Hej Jakob

Hermed hørings svar fra Randers Kommune.

Randers Kommune har siden den administrative høring været i dialog med Midttrafik om Randers Kommunes ønske om at tilpasse det nye rutenet (sommer 2020) indenfor budgetrammen og resultatet af udbud af bybuskørslen med henblik på at få den bedst mulige service for pengene. Der er aftalt en tidsplan, der sikrer, at budgettet kan justeres inden endelig godkendelse i Midttrafiks bestyrelse i december måned.

På baggrund af ovenstående har miljø- og teknikudvalget behandlet høringen af Midttrafiks budget på mødet den 28. oktober 2019, hvor det blev besluttet at afgive hørings svar med følgende bemærkning:

Budgettet bør justeres ultimo 2019, når Randers Kommunes budget ligger fast, herunder at udbuddet af bybuskørslen er afsluttet.

Venlig hilsen

Nana Andersen

Kollektiv trafik

Randers Kommune

Veje og trafik

89151655 - 25441655

Fra: [Keld Sandal](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Cc: [Kristian Korsholm](#); [Anette Thesbjerg Lauridsen](#)
Emne: Politisk høring af budget 2020
Dato: 8. november 2019 08:49:38

Ringkøbing-Skjern Kommunes Teknik- og Miljøudvalg har den 22. oktober 2019 behandlet budgetforslaget for 2020 og har taget det til efterretning uden bemærkninger. Det skal bemærkes at Teknik- og Miljøudvalget på samme møde besluttede at egenbetalingen på Flextur forhøjes til 7 kr. pr. kørt km., hvilket kan have betydning for de forventede udgifter på området.

Med venlig hilsen

Keld Sandal

Faglig koordinator

Ringkøbing-Skjern Kommune

Viden og Strategi, Økonomi og Rådgivning

Smed Sørensens Vej 1

6950 Ringkøbing

Tlf. 9974 1526

CVR. nr. 29189609

Fra: [Yvonne Hjort Sørensen \(11635\)](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: Budget 2020 i politisk høring - Silkeborg (EMN-2019-02091)
Dato: 8. oktober 2019 14:04:50
Vedhæftede filer: [Beslutningsprotokol PVU 7-10-2019 - sag 21.pdf](#)

Hej Jakob

Plan- og Vejudvalget behandlede på sit møde 7. oktober 2019 Midttrafiks forslag til budget 2020 for Silkeborg Kommune.

Udvalget har godkendt budgettet.

Jeg vedhæfter beslutningsprotokol fra mødet.

Venlig hilsen

Yvonne Hjort Sørensen

Telefon: 89 70 15 27

Dagsordenpunkt

Godkendelse af Midttrafiks forslag til budget 2020 for Silkeborg Kommune

Sagsbehandler:
DR11635

Sags-ID: EMN-2019-02091

Resume

Midttrafik sender forslag til budget 2020 for kollektiv trafik for Silkeborg Kommune i høring.

Indstilling

Teknik- og Miljøchefen indstiller til Plan- og Vejudvalget,

- at Midttrafiks forslag til budget 2020 godkendes.

Sagen

Supplerende beskrivelse af sagen

Dette felt udfyldes kun, hvis der kommer væsentlige nye oplysninger til sagen mellem to politiske behandlinger. Hvis ingen nye oplysninger: Lad punktummet stå.

.

Beskrivelse af sagen

Midttrafik sender forslag til budget for 2020 i høring. Forslaget er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på møde 24. september 2019.

Eventuelle bemærkninger til budgettet sendes til Midttrafik senest 31. oktober 2019.

Herefter vil evt. kommentarer blive indarbejdet i budget 2020 og fremlægges til godkendelse i Midttrafiks bestyrelse 13. december 2019. Budget 2020 har tidligere været i administrativ høring.

Midttrafiks budgetforslag for Silkeborg Kommune 2020 (1.000 kr.):
Budgettallene fra 2019 er oplyst til sammenligning.

		2020	2019
Busdrift	Kørselsudgifter	55.528	55.546
	Flexbus	382	327
	Bus IT og øvrige udgifter	821	527

	Rejsekort busser	1.594	1.280
	Indtægter	-23.379	-24.734
Busdrift i alt		34.946	32.946
Flextrafik	Handicapkørsel	2.761	2.372
	Flextur	622	496
Flextrafik i alt		3.383	2.868
Tog og letbane	Letbanesekretariat	42	41
Administration og øvrigt	Trafikselskabet	5.547	5.349
	Billetkontrol	259	68
	Tjenestemandspensioner	80	77
Adm. og øvrigt i alt		5.886	5.494
I alt		44.257	41.349

Silkeborg Kommunes budgetforslag 2020, bevilling 24 (1.000 kr.) udgør i alt 43.453 kr. incl. tillægsbevilling på 1,3 mio. kr., der i budgetforslaget er tildelt som kompensation for faldende indtægter på skolekort fra 2020 og frem.

Udover udgifterne til Midttrafik, skal bevilling 24 dække markedsføring, el til realtidsskærme, køreplantavler, lønudgift til diverse observationer samt kapacitet m.v.

Midttrafik er i gang med et Trafikplanarbejde – analyse af den kollektive trafik i Silkeborg Kommune. En af opgaverne i denne, er at tilpasse den kollektive trafik til budgettet for bevilling 24 samt analysere den kollektive trafik i byer efter bystørrelse.

Gennemgang af de enkelte poster i Midttrafiks budgetforslag 2020:

Busdrift:

Indeksregulering fra 2019 til 2020 giver anledning til en merudgift på 0,8 mio. kr.

Overdragelse af ture på rute 112 og (110), som følge af Region Midtjyllands besparelser er indregnet i budget 2020 med fuld effekt.

Samtidig er der lavet køreplanjusteringer, nedlagt ture og nedlagt dubleringskørsel på nogle lokale ruter og bybusser, som samlet giver en reduktion på kørselsudgiften, se nærmere i bilag.

De 8 rabatrutebusser har fået installeret rejsekort og realtid. Midttrafik har forhandlet med busselskaberne, som betyder, at de fremadrettet skal kompenseres med 0,1 mio. kr. årligt i ekstrabetaling til håndtering af dette.

Midttrafik tager i deres forslag til budget 2020 bl.a. forbehold for følgende

- ændringer i chaufføromkostninger som følge af ændringer i chaufførerne pauseophold og kørselens døgnfordeling (Region Midtjyllands besparelse)
- der er ikke indregnet pulje til forventet ekstra indeksstigning i 2020.

Flexbus:

Midttrafik regulerer efter indeks og aktivitetsændringer. Der forventes en betydelig vækst i kørslen i forbindelse med regionens besparelser.

Bus-It og øvrige udgifter:

I budgettet er indregnet installation af tælleudstyr i 14 af Silkeborg Kommunes busser.

Endvidere skal Silkeborg Kommune dække drift af udstyr i én ekstra bus, efter overtagelse af driften på rute 112.

Rejsekort:

Der er højere udgifter til udstyrsdrift, da flere vognmandskontrakter udløber i 2020. Fordeles blandt alle bestillere efter en fordelingsnøgle.

Silkeborg Kommune skal også ved rejsekort dække driften af udstyr i én ekstra bus.

Driftsudgiften til udstyr i de opgraderede rabatroutebusser er også indeholdt i budgettet.

Indtægter:

Indtægter har Midttrafik baseret på regnskab 2018. Der er tillagt en beskedent stigning i passagerindtægter som følge af en forventet takstforhøjelse. Endvidere er der tillagt 0,3 mio. kr. i merindtægt efter overtagelse af tidligere regional kørsel.

Flextrafik:

Flextrafik skal have nyt bestillingssystem. Det vil medføre en ekstra udgift på ca. 1 mio. kr. Beløbet fordeles over perioden 2020-2027, men er endnu ikke indregnet i budgettet. Beløbet skal fordeles blandt alle bevillingsområder, som i dag anvender Flextrafik (incl. kommunal kørsel). En fordelingsnøgle kunne være efter antal ture.

Handicapørsel - Pr. 1. juli 2018 blev handicapordningen udvidet til også at omfatte blinde og stærkt svagtsende samt kørsel til behandling, terapi og lignende. Den fulde effekt af udvidelsen forventes i 2019 og formodes på sigt at ville medføre flere ture. Endvidere har Midttrafiks bestyrelse godkendt indførelse af 50% rabat til medrejsende på handicapørsel fra 1. januar 2019. Dette vil formentlig give en lille merudgift til kommunerne.

Flexstur - Det vurderes, at udgifterne til Flexstur vil stige i 2020 på grund af flere ture.

Administration og Øvrige:

Udgifter til administration af busdrift er hovedsageligt fordelt på baggrund af køreplantimer. Udgifter til administration af handicapørsel er fordelt på baggrund af antal ture.

Udviklingen i antal flexbusruter giver mere arbejde forbundet med køreplanlægningen og fremadrettet vil administration af flexbusruter blive indregnet svarende til 25% af udgifterne til planlægning af en køreplantime til bus.

Midttrafik har flyttet udgiften til drift af ungdomskort til posten busdrift. Denne øvelse reducerer ikke udgiften, men flytter blot udgiften til et andet driftsområde.

Udgifterne til administration af busdrift stiger selvom Silkeborg Kommune har færre køreplantimer i 2020. Silkeborg Kommune opnår en marginal øget andel af de samlede køreplantimer og dermed en stigning i udgifterne til Trafikselskabet.

Udgifterne til administration af handicapkørsel falder på trods af øget aktivitet i Silkeborg Kommune. Dette sker fordi andre kommuner har en relativ større vækst i antallet af kørture og dermed påvirker den samlede fordelingsnøgle.

Det samlede budget til administration for busdrift og handicapkørsel ender på 5,5 mio. kr. En stigning på 0,2 mio. kr. i forhold til budget 2019.

Billetkontrol:

Silkeborg Kommune har tilkøbt en option på 1.000 ekstra kontroller, som fra 2020 er indregnet i budgettet. I 2019 var optionerne ikke indeholdt i budgettet, men betalt ved særskilt faktura.

Borgerinddragelse

.

Økonomi

Hvis man kigger isoleret på Silkeborg Kommunes budgetforslag 2020 fremstår bevilling 24 med et underskud i 2020 på ca. 1 mio. kr.

Der er et underskud på ca. 0,8 mio. kr. i forhold til Midttrafiks budgetforslag for 2020 på de samlede poster. Dertil kommer budgetterede udgifter på ca. 0,2 mio. kr. til øvrige udgifter, som; markedsføring, el og batterier til realtidsskærme, køreplantavler m.v.

Endelig oplyser Midttrafik, at der kommer en udgift til nyt bestillingssystem til Flextrafik. Denne udgift er ikke indregnet i Midttrafiks budgetforslag for 2020.

Fra 2020 har bevillingen i budgetforslag 2020 fået tilført 1,3 mio. kr. i kompensation for faldende priser/indtægter for skolekort.

Teknik- og Miljøafdelingen vurderer, at underskuddet i 2020 kan findes i et samspil mellem den nye Trafikplan 2020/2021 og overførte midler fra 2019 til 2020.

NEDENSTÅENDE FELTER MÅ IKKE UDFYLDES AF SAGSBEHANDLERE!

Bilag

1 (Budgetforslag 2020 - Midttrafik - 7986109)

Beslutning

Udvalg: Plan- og Vejudvalget

Dato: 07-10-2019

Indstillingen godkendt.

Ej til stede

Gitte Willumsen, Martin Jakobsen.

Fra: [Jesper Lützhøft Jensen](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: Politisk høring af Budget 2020 - Skanderborg kommune
Dato: 4. november 2019 14:38:42
Vedhæftede filer: [image001.jpg](#)

Midttrafiks budget for 2020 blev godkendt af byrådet 30. oktober uden bemærkninger.

Jesper Lützhøft Jensen

Vej og Trafik
Direkte: 8794 7761
jlj@skanderborg.dk



Skanderborg Kommune
Teknik og Miljø
Skanderborg Fælled 1
8660 Skanderborg
Skanderborg.dk

Fra: [Tina Sonne](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: VS: Opdatering fra Midttrafik
Dato: 30. oktober 2019 11:10:02
Vedhæftede filer: [image001.png](#)
[image002.png](#)

Hej Jakob

Skive Kommune har behandlet Budgetoplæg 2020 og tager det til efterretning.

Med venlig hilsen

Tina Sonne
Teamleder

Teknik, Miljø & Udvikling - Plan & Support - Økonomi
tins@skivekommune.dk
T: 9915 6225



Midttrafik
Att.: Jakob Munk Tersbøl
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Høringsvar: Midttrafiks budgetforslag - Budget 2020

Struer Kommune har godkendt Midttrafiks budget 2020 for kollektiv trafik.

Budgetforslaget har været på dagsordenen i Teknik, Miljø og Klima-udvalget den 6. november 2019.

Med venlig hilsen

Ellen Merete Smed Due

DATO
07-11-2019

JOURNALNUMMER
13.05.00-A00-1-19

RÅDHUSET, TEKNISK DRIFT OG ANLÆG
ØSTERGADE 11, 1.
7600 STRUER

E: TEKNISK@STRUER.DK
T: 96 84 84 84

SAGSBEHANDLER:
ELLEN MERETE SMED DUE
DIKREKTE TELEFON: 96 84 84 28

Fra: [Klaus Dannemarre](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Cc: [Peter Sandell](#)
Emne: SV: Opdatering fra Midttrafik
Dato: 2. oktober 2019 15:18:59
Vedhæftede filer: [image002.jpg](#)
[image003.png](#)

Hej Jakob

Syddjurs Kommune har politisk behandlet Midttrafiks budgetforslag for 2020. Syddjurs Kommune har ingen kommentarer til det fremsendte budgetforslaget.

Venlig hilsen

Syddjurs Kommune



Klaus Dannemarre
Kørselskoordinator
Mobilitet

Direkte +4587535231
Mobil +4523118737
klds@syddjurs.dk

Syddjurs Kommune • Mobilitet • Lundbergsvej 2 • 8400 Ebeltoft • Tlf +4587535000 • www.syddjurs.dk • CVR: 29189978

Fra: [Per Christensen](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Cc: [Thorkild Vestergaard](#); [Annette Bruunshøj](#); [Marie-Louise Jørgensen](#)
Emne: Viborg Kommunes godkendelse af Midttrafiks budgetforslag for 2020
Dato: 7. november 2019 09:28:32

Til Midttrafik

Teknisk Udvalg har på sit møde den 30. oktober 2019 behandlet og godkendt Midttrafiks forslag til budget for 2020.

Med venlig hilsen

Per Christensen, Chef for Trafik og Veje
Direkte tlf.: 87 87 50 01



Teknik & Miljø, Trafik og Veje
Prinsens Alle 5, DK- 8800 Viborg



Karen Blixens Boulevard 7, 8220 Brabrand

Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

31. oktober 2019
Side 1 af 1

Høringssvar om budget 2020

Midttrafik har den 27. september udsendt budget 2020 i politisk høring ved Midttrafiks bestillere med svarfrist den 31. oktober. Aarhus Kommune har nedenstående bemærkninger.

I forhold til indtægtsbudgettering henviser Midttrafik til, at der er anvendt en midlertidig indtægtsfordelingsmodel. Herudfra fordeles afvigelser i Midttrafiks samlede indtægter, ud over almindelige prisfremskrivninger, alene mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Imidlertid har Midttrafik tidligere i år oplyst, at man i 2019 oplever et generelt fald i indtægter. Midttrafik noterer således i sin afrapportering af forventet regnskab efter 2. kvartal, at man i 2019 forventer mindreindtægter på ca. 11 mio. kr. i Aarhus Kommune, i forhold til det budgetterede.

I det udsendte budget 2020 fremgår det ikke, hvordan Midttrafik med den midlertidige indtægtsfordelingsmodel vil håndtere den landsdækkende tendens til indtægtsnedgang. Aarhus Kommune forudsætter, at denne indtægtsnedgang naturligvis bør fordeles på alle Midttrafiks bestillere og ikke alene på Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Endvidere nævner det udsendte budgetmateriale ikke, hvorvidt den konstaterede og udmeldte væsentlige indtægtsnedgang i 2019 har ført til justeringer af Midttrafiks indtægtsbudget for 2020. Det er uklart, hvad bestillerne skal forvente, hvis indtægtsbudgettet ikke er justeret i forhold til FVR Q2.

I forhold til kontrolafgifter er det noteret, at Midttrafik i den politiske høring af budgettet har nedjusteret det forventede tab på debitorer fra 5,3 til 2,6 mio. kr. Aarhus Kommune skrev allerede i det administrative høringssvar, at Midttrafik ikke bør budgetlægge med et højere tab end 17% af de udskrevne kontrolafgifter. Dette er fortsat holdningen i Aarhus Kommune.

Bünyamin Simsek
Rådmand

/

Michael Johansson
Økonomichef

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Telefon: 89 40 44 00

E-mail:
post@mtm.aarhus.dk

www.aarhus.dk

Sag: 17/038189-21

Midttrafik
Midttrafik
8270 Højbjerg



Vedr. svar på Midttrafiks budget 2020 i høring

Midttrafik har den 27. september udsendt budget 2020 i politisk høring med frist den 31. oktober 2019.

Høringsfristen er for kort til at budgettet kan politisk behandles, og høringssvaret vil blive afgivet efter regionsrådsmødet den 27. november.

Midttrafiks høringsbudget på samlet er fordelt på tre driftsområder:

- Bus- og togdrift 278,6 mio.kr.
- Letbanedrift 116,2 mio.kr.
- Siddende patientbefordring 148,5 mio.kr.

Den politiske behandling vil vedr. den regionale kollektive trafik, dvs. bus-, tog- og letbanedrift.

Sagen fremlægges til politisk behandling med følgende indstilling:

- at der meddeles en ramme på 275,7 mio. kr. for Midttrafiks bus- og togtrafik, differencen til høringsbudgettet på 2,2 mio.kr. håndteres gennem styringsmodellen, og
- at der meddeles en ramme på 116,2 mio. kr. for letbanen svarende til høringsbudgettet afvigelsen fra regionens fremskrevne ramme på 3,8 mio. kr. håndteres ved træk på engangsmidler.

Derudover vil Midttrafik bliver gjort opmærksom på, at de supplerende uddannelsesruter der blev oprettet fra sommeren 2019 som følge af Regionsrådets godkendelse af spareplanen og Midttrafiks budget 2019 den 31. oktober 2018, er oprettet i foreløbigt er tre år.

Dette fremgår ikke af Midttrafiks 1. behandlede budget, hvad der skal tilrettes til 2. behandlingen.

Venlig hilsen


Henning Salling
Kontorchef

Dato 29-10-2019

Sagsbehandler Claus Meldgaard

Claus.Meldgaard@RU.RM.DK

Tel. +4521582485

Sagsnr. 1-30-75-2-19

Side 1

Forslag til styringsmodel



Aftale mellem Midttrafik og Region Midtjylland om en styringsmodel

Dato 24-09-2019
1-30-75-3-19

Midttrafik, kommunerne og Region Midtjylland har indgået en standard samarbejdsaftale om ansvars- og byrdefordelingen.

Side 1

I tillæg til den standardaftale har Region Midtjylland og Midttrafik indgået en aftale om en styringsmodel for samarbejdet om fastlæggelse af serviceniveaue i den regionale kollektive trafik.

Baggrunden er regionsrådets beslutning om, at Midttrafik fremover løbende skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger. Det skal sikre, at budgettet bliver overholdt.

Samtidig forpligter Midttrafik og Region Midtjylland sig til at samarbejde om visionerne for den regionale udviklingsstrategi vedr. udvikling af mobiliteten på tværs af kommunerne med fokus på bæredygtige og fleksible mobilitetsløsninger.

Styringsmodellen fastholder, at det er Region Midtjylland, som bestemmer serviceniveaue i den regionale kollektive trafik, jf. lov om trafikkselskaber. Derfor skal Midttrafik løbende holde regionen opdateret om udviklingen i den regionale kollektive trafik, holde regionen informeret om tiltag, som Midttrafik foreslår at sætte i værk for at sikre budgetoverholdelse samt understøtte udmøntning af den regionale udviklingsstrategi på mobilitetsområdet.

Tiltag, som Midttrafik ønsker at sætte i værk, kan ikke gennemføres uden at Region Midtjylland på forhånd er blevet informeret.

Region Midtjylland vil arbejde for, at Midttrafiks rolle som kommunernes og regionens trafikkselskab fortsat udvikles og styrkes fagligt. Det kan bl.a. ske ved at samarbejde om og bidrage med økonomisk støtte til udviklingsaktiviteter, der kan fremme mobiliteten gennem den kollektive trafik.

Samarbejdet med Aarhus Letbane er fagligt og økonomisk ikke omfattet af denne aftale.

Følgende er aftalt:

Planlægning og udvikling

1. Midttrafiks Trafikplan 2019-2022 er grundlaget for samarbejdet om at fastlægge serviceniveauet for den regionale kollektive bustrafik. Region Midtjylland deltager i arbejdet med at udarbejde trafikplanen og de områdeplaner, som Midttrafik i perioden vil gennemføre.
2. Midttrafik planlægger og træffer beslutninger om justeringer i de regionale ruters serviceniveau. Udgangspunktet er, at borgerne til enhver tid skal sikres det bedst mulige tilbud om regional kollektiv trafik indenfor den økonomi, regionen afsætter til formålet.

Ændringer i serviceniveauet omfatter:

- Tilpasninger af busruters forløb
- Valg af køretider mellem destinationer
- Valg af afgangstider
- Valg/prioritering af korrespondance til bus og tog
- Oprettelse og nedlæggelse af busafgange
- Oprettelse og nedlæggelse af flexbusafgange
- Tilrettelæggelse af udbud af bustrafik, herunder valg af bustype
- Information til borgerne
- Inddragelse af borgerne i forbindelse med større ændringer

Hvis ændringer i serviceniveauet betyder, at der bør oprettes eller nedlægges ruter/strækninger, skal Region Midtjylland godkende, inden ændringer træder i kraft.

Ændringer i trafikplanens hovednet skal altid forelægges Region Midtjylland til godkendelse.

På alle øvrige punkter har Midttrafik råderum og kompetence til at beslutte ændringer og tiltag, og Midttrafik har det fulde faglige ansvar for de tilretninger og beslutninger, der foretages. Det forudsættes, at Midttrafik informerer Region Midtjylland inden ændringer og tiltag sættes i værk.

Ved større ændringer skal Region Midtjylland involveres i og godkende kommunikation til borgerne. Midttrafiks information og kommunikation skal i alle sammenhænge ske i respekt for de beslutninger regionsrådet træffer om kollektiv trafik.

3. Midttrafik skal til enhver tid stille relevante og aktuelle data til rådighed for regionen.
4. Midttrafik skal indgå aktivt i arbejdet med en regional mobilitetsstrategi, herunder øget digitalisering.
5. Midttrafik og Region Midtjylland udarbejder i fællesskab en strategi for grøn omstilling af den regionale buskørsel og Midtjyske Jernbaners togtrafik.

Økonomi

6. Midttrafik har et medansvar for at sikre, at regionsrådets budget for bestillerbidraget til Midttrafik ikke overskrides.
7. Er der indikationer på, at budgettet ikke kan overholdes, skal Midttrafik rettidigt udarbejde og fremlægge initiativer til tilpasninger, så budgettet til enhver tid overholdes.
8. Hvis der i helt særlige tilfælde vil være behov for mere tid til at tilpasse aktiviteterne for at holde budgettet, vil Region Midtjylland kunne gøre brug af budgetsikkerhedspuljen. Den videreføres, så det er muligt i en overgangsperiode at dække et eventuelt merforbrug. Det vil til enhver tid bero på en politisk beslutning.
9. Midttrafiks model for udskydelse af regnskabsregulering vil fortsat være gældende.
10. Region Midtjylland kan afsætte en mobilitetspulje. Den pulje kan Midttrafik søge midler fra til at udvikle bæredygtige mobilitetsfremmende initiativer.

Møder

11. Midttrafik og Region Midtjylland holder statusmøder hvert kvartal, hvor Midttrafik informerer om planlagte og gennemførte aktiviteter. Der holdes ét årligt møde mellem formandskabet for Midttrafik og formandskabet for Udvalget for Regional Udvikling.
12. Aftalen kan opsiges af Region Midtjylland med 3 måneders varsel.

Aftalen træder i kraft den 1. januar 2020.

Dato: _____

Dato: _____

Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Claus Wistoft
Formand for Midttrafik

Udvalg for regional udvikling



Dato 23-10-2019

Per Tankred Holm

Tel. +4578411818

Per.Holm@RU.RM.DK

1-30-75-3-19

Styringsmodel og afgrænsning af råderum

På udvalg for regional udviklings møde den 11. september 2019 blev der fremsat ønske om, at administrationen overvejede muligheden for en afgrænsning af Midttrafiks råderum i forhold til reduktioner i serviceniveauet for regional kollektiv trafik, f.eks. ved at fastlægge en procentsats for mulig reduktion i køreplaner.

Den foreslåede styringsmodel sikrer både administrativ og politisk indflydelse på fastlæggelse af serviceniveauet i den regionale kollektive trafik.

Der afholdes kvartalsvise møder mellem Region Midtjylland og Midttrafik samt et årligt politisk møde mellem formandskabet for Midttrafik og formandskabet for udvalg for regional udvikling, som giver mulighed for at drøfte forslag til ændringer i serviceniveauet og vurdere, om tiltag har en karakter, der forudsætter regionsrådets godkendelse.

Antallet af afgang på de regionale busruter er forskellige, og det vil være vanskeligt at fastlægge en rimelig procentsats i forhold til grad af reduktion. For at sikre, at Midttrafik ikke nedlægger busruter med få afgang, vil det være nødvendigt med differentierede procentsatser.

Konkret kan Midttrafik efter styringsmodellen foretage følgende ændringer:

- Tilpasninger af busruters forløb
- Valg af køretider mellem destinationer
- Valg af afgangstider
- Valg/prioritering af korrespondance til bus og tog
- Oprettelse og nedlæggelse af busafgange
- Oprettelse og nedlæggelse af flexbusafgange
- Tilrettelæggelse af udbud af bustrafik, herunder valg af bustype
- Information til borgerne
- Inddragelse af borgerne i forbindelse med større ændringer

Disse ændringer kan Midttrafik imidlertid ikke gennemføre, uden at Region Midtjylland på forhånd er blevet informeret.

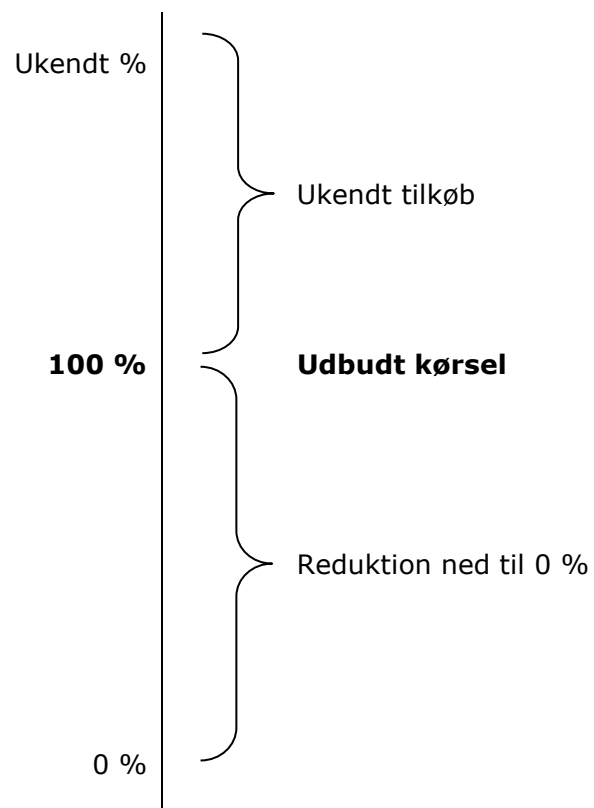
Det er præciseret i aftale om styringsmodellen, at Midttrafik ikke uden regionsrådets godkendelse kan nedlægge eller oprette busruter.

Midttrafik har fastlagt en proces for planlægning af køreplaner for regionalruter, lokalruter og bybusser, der skal træde i kraft fra køreplansskiftet i 2020.

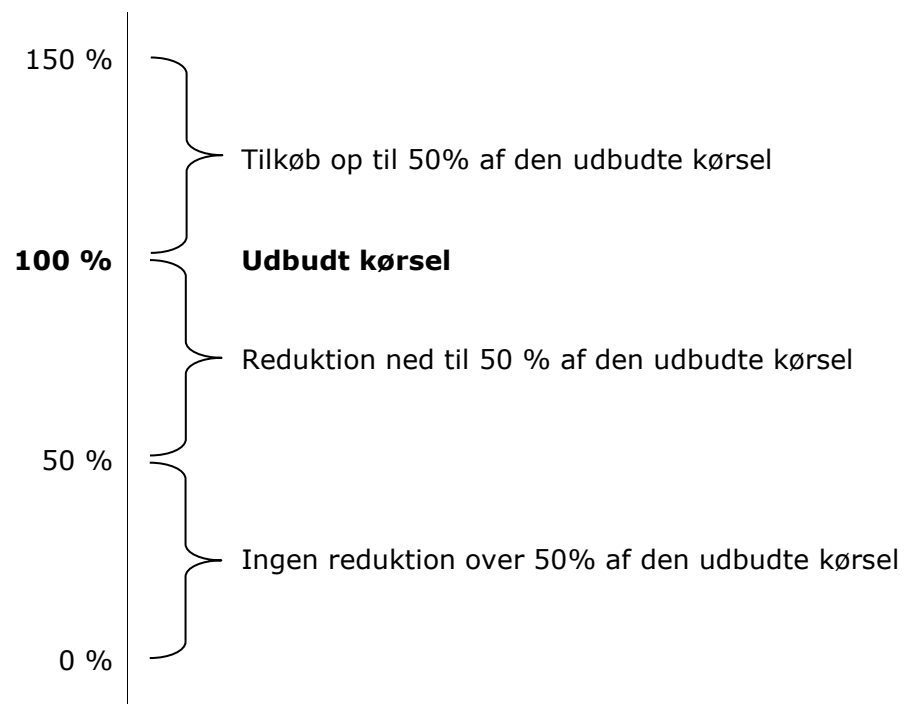
I processen indgår dialog med region og kommuner om justeringer af køreplanerne før og efter offentlig høring af køreplanforslag.

Bilag - model for nye ændringsbestemmelser i Midttrafiks buskontrakter

Nuværende model



Fremtidig model



Midttrafik

Hvorfor falder salget af Ungdomskort?

Undersøgelse om unge i Midttrafiks område, tendenser og fakta

Majbritt O. Andersen, Britta Charmig & Jeppe F. Sørensen
25-11-2019

Indhold

0.0 Indledning	2
1.0 Ungdomskort: Fakta og udfordringer	2
1.1 Delvist finansieret af Staten	3
1.2 Ungdomskort er et komplekst produkt	3
1.3 Udfordringer ved Ungdomskort	4
2.0 Nedgang i salget	4
2.1 Det primære fald sker på UU kort	5
3.0 Den demografiske udvikling	8
4.0 Bilrådigheden stiger i perioden for nedgangen	10
5.0 Driftstilstanden i perioden for nedgangen	10
5.1 Aarhus Kommune	11
5.2 Herning Kommune	12
5.3 Randers Kommune	13
5.4 Djursland (Syddjurs og Norddjurs Kommuner)	13
6.0 De unges adfærd	14
6.3 Jeg skal kunne bevæge mig frit	15
6.4 Budgetsikker spontanitet	15
6.5 Jeg betaler kun benzinen	15
6.6 Værdier og adfærd	16
6.7 Observationer på Viby Gymnasium	16
6.8 Spørgeskemaundersøgelse via Facebook	17
7.0 Sammenfatning	18
8.0 anbefalinger	19
9.0 Bilag	20

0.0 Indledning

Hvorfor falder salget af Ungdomskort?

Undersøgelse om unge i Midttrafiks område, tendenser og fakta

Ungdomskortet er Midttrafiks tilbud til unge mellem 16-19 år, unge på en videregående uddannelse og unge på en ungdomsuddannelse. Tilbuddet er mest favorabelt for unge på en ungdomsuddannelse, som også tegner sig for den største kundegruppe. Siden 2017 er salget af Ungdomskort til unge på ungdomsuddannelser faldet hos Midttrafik. En tendens der også er gældende hos de øvrige trafikskelskaber og togoperatørerne i Danmark.

Små årgange, billige biler, adfærdsændringer, forsinkelser eller bortsparede ruter – begrundelsen kan findes flere steder. Svaret er ikke entydigt, og formentlig en kombination af flere faktorer.

Denne undersøgelse behandler demografiske data, driftsmæssige data, bilrådighed og unges adfærd ud fra en række eksisterende udgivelser. For at understøtte de fremfundne data, er der lavet en kvalitativ undersøgelse på en ungdomsuddannelse og en kvantitativ spørgeskemaundersøgelse, sendt ud via Midttrafiks Facebookside.

1.0 Ungdomskort: Fakta og udfordringer

Ungdomskort udbydes af Uddannelses -og Forskningsministeriet og Styrelsen for Institutioner og Uddannelsesstøtte. Kortet udbydes i hele Danmark, og kræver, at kunden bliver godkendt på Ungdomskort.dk. Når kunden er godkendt, kan kunden bestille sine perioder på mitungdomskort.dk. Fra mitungdomskort.dk bliver perioderne fastlagt af kunden inden for de givne rammer, og perioderne bliver løbende sendt til udstedelse ved det pågældende trafikskelskab, afhængig af rejsestrækningen.

Der findes tre typer Ungdomskort:

- UU kort – Ungdomskort til ungdomsuddannelse
- VU kort – Ungdomskort til videregående uddannelse
- XU kort – Ungdomskort til 16 til 19-årige

UU kort er fx til elever på gymnasier, erhvervsskoler, HHX og HTX. Det er det billigste Ungdomskort. Kortet udstedes pr. kvartal, og koster 12,49 kr. pr. dag.

VU kort henvender sig fx til studerende på universiteter og andre højere uddannelsesinstitutioner. Kortet udstedes for 30 dage ad gangen, og koster 21,76 kr. pr. dag.

XU kortet er til de 16 og 19-årige, der ikke er under uddannelse. Kortet har samme pris som VU kortet, og gælder inden for det prisområde, hvor kunden bor. Kortet udstedes for 30 dage, og koster 21,76 kr. pr. dag

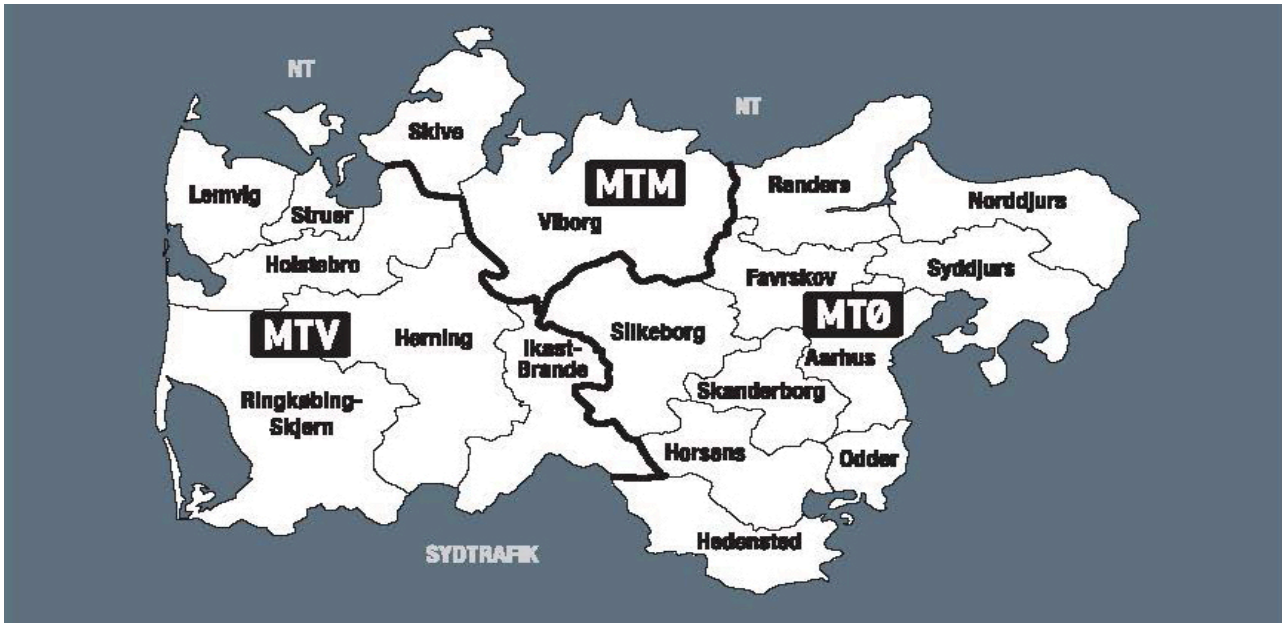
Med et Ungdomskort kan kunden rejse ubegrænset mellem sin bopæl og sit uddannelsessted. Derudover kan kunder med Ungdomskort benytte sig af følgende fordele:

- Rejs ubegrænset i hele takstområdet/zonegruppen.
- Rejs i andre takstområder/zonegrupper til børne- eller ungetakst.
- Rejs på tværs af takstområder/zonegrupper med bus til børnetakst.
- Rejse på tværs af takstområder/zonegrupper med tog og få rabat på togbilletter i hele landet (hos DSB og Arriva).

- Få rabat på rejser på tværs af landet med fjernbusser.

I Midttrafik er der tre takstområder: MTV, MTM og MTØ. Med et Ungdomskort kan kunden rejse ubegrænset i det takstområde, som kunden har bopæl. Har kunden fx bopæl i Odder Kommune, kan kunden rejse frit i hele Østjylland – både i bus og tog.

Figur 1: De tre takstområder i Region Midtjylland



1.1 Delvist finansieret af Staten

Ungdomskortet er delvist finansieret af to styrelser. Kunden har, som nævnt oven for, en egenbetaling – og det resterende beløb bliver finansieret af styrelserne. Styrelsen for Institutioner og Uddannelsesstøtte – under Uddannelses- og Forskningsministeriet – betaler den ene del af tilskuddet, mens Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen betaler den anden andel af tilskuddet.

Midttrafik indberetter antal udstedte Ungdomskort, og dernæst modtager Midttrafik en refusion på differencen mellem egenbetalingen, og hvad det oprindelige pendlerkort ville have kostet på strækningen. For fritidsrejser, foretaget uden for strækningen mellem bopæl og uddannelse, bliver Midttrafik desuden kompenseret efter en faktor, da kunden har adgang til at rejse frit i hele takstområdet. Desuden giver Ungdomskortet også mulighed for, at kunden kan rejse til børnetakst uden for takstområdet. Den rabat kompenseres Midttrafik også for.

1.2 Ungdomskort er et komplekst produkt

Ungdomskort indeholder mange fordele, men det kan være besværligt for de unge at komme i besiddelse af kortet, ifølge tilbagemeldinger på Midttrafiks Kundecenter. Kundens bestilling af Ungdomskort foregår nemlig i to trin:

1. Kunden logger ind på ungdomskort.dk. Kunden skal være registreret på en uddannelse.
 - a. Kunden søger om godkendelse til Ungdomskort.
2. Når kunden er godkendt, logges ind på mitungdomskort.dk, hvor bestillingen af selve kortet foregår.

- a. Her vælger kunden sine ønskede zoner mellem bopæl og uddannelsessted. Dernæst oprettes perioderne for uddannelsens varighed, som veksler mellem måned og kvartaler, afhængig af uddannelsestype. Kunden kan her tilrette sine perioder.
- b. Der dannes automatisk kort/perioder, indtil godkendelsen/uddannelsen udløber. Hvis der er perioder, hvor kunden ikke skal bruge Ungdomskort, er det vigtigt, at kunden sletter disse senest 5 uger før, de træder i kraft.
- c. Dernæst uploades et foto i pasfoto kvalitet. Hvis det uploadede foto ikke lever op til kravene, afvises det, og der skal uploades et nyt foto. Ungdomskortet bliver ikke produceret, før der er et godkendt foto.
- d. Herefter vælges betalingstype. Ved Midttrafik har det tidligere kun været muligt at modtage betalingsinformationer pr. mail. I mailen, som udsendes før betalingen for hver periode, kan kunden vælge betaling via betalingslink (betalingskort) eller netbank.

Login med NemID og afgivelse af personoplysninger samt formel godkendelse af kunden er nødvendige for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBBST). Adresse – og skoleskift kræver en ny godkendelse. Det er administrationens vurdering, at den nuværende bestilling, levering og betaling bevirker, at Ungdomskortet er mindre tilgængeligt for kunden. Godkendelse og bestilling er dog et vilkår, som Midttrafik ikke direkte kan påvirke, da systemet er fælles mellem TBBST, Trafikselskaberne og topoperatørerne. Midttrafik kan direkte påvirke trinene efter, at kortet er bestilt (fra og med 2B oven for).

1.3 Udfordringer ved Ungdomskort

Ungdomskortet afføder i dag mange kundehenvendelser og skaber meget administration for Midttrafik. En af de primære udfordringer i dag er, at det er omstændeligt at tilrette perioder på mitungdomskort.dk. Det bevirker, at flere kunder modtager et kort, som ikke skulle være gældende i den givne periode. Derudover overser flere kunder mailen med betalingsoplysninger, som i nogle tilfælde ender i spamfilter. Dermed foregår betalinger ikke rettidigt. Dertil kommer, at der ofte er lang leveringstid med posten.

Kunden skal i god tid betale for næste periode, dernæst bliver kortet produceret, og til sidst sendt med posten. Nogle kunder oplever op til 14 dages leveringstid med Post Nord.

Administrationen har forsøgt at mindske omfanget af udfordringer. Eksempelvis har Midttrafik opjusteret betalingsfristen for at sikre rettidig betaling, tilrettet betalingsmailen for at undgå, kunden ikke overser den, og tilrettet guides og information på hjemmesiden. Alt sammen små tiltag, som kun kan afhjælpe dele af problematikkerne – og ikke de primære udfordringer.

1.3.1 Ungdomskort på Midttrafik app

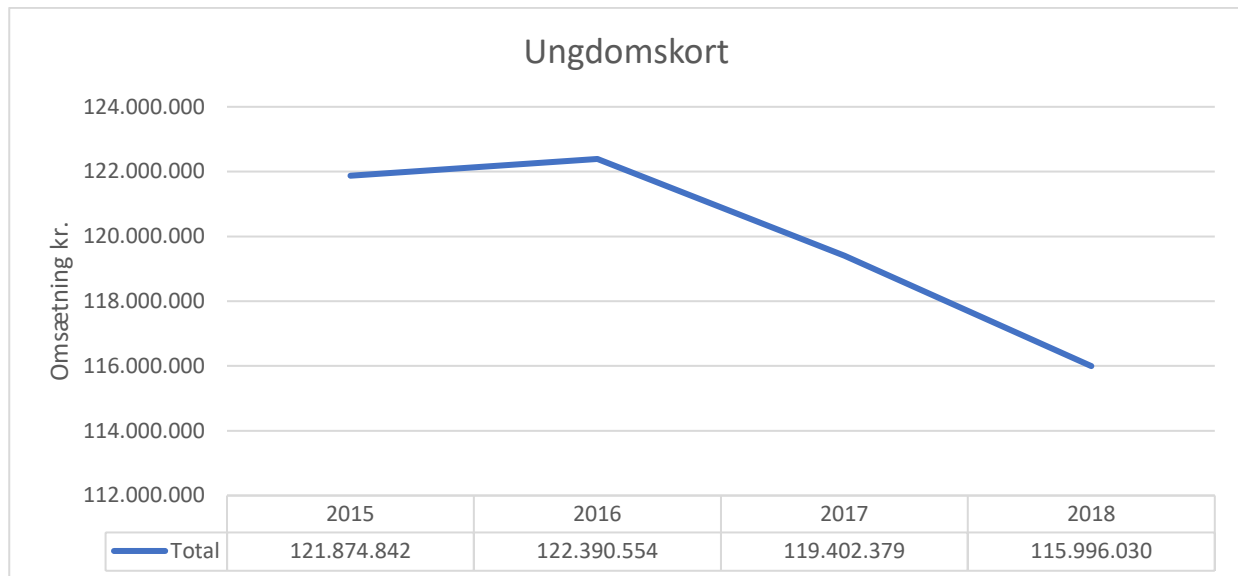
Samtidig har Midttrafik lanceret Ungdomskort på Midttrafik app i oktober 2019. Midttrafik app gør det muligt, at kunden kan tilrette sine fremtidige perioder via app – og skal således ikke logge ind på mitungdomskort.dk med NemID. Derudover kommer kortet til betaling automatisk, og kunden kan vælge at betale 4 dage før periodens start og fremefter.

2.0 Nedgang i salget

Administrationen har undersøgt udviklingen i salget nærmere, blandt andet med henblik på at se, hvilke korttyper, som har et faldende salg – og senere for at se på, om der er områder i Region Midtjylland, som skiller sig særligt ud – og som man kunne undersøge nærmere.

Som det ses neden for, er salget faldet markant fra 2016 og frem.

Figur 2: Samlet omsætning for salg af Ungdomskort i Midttrafik fra 2015-2018

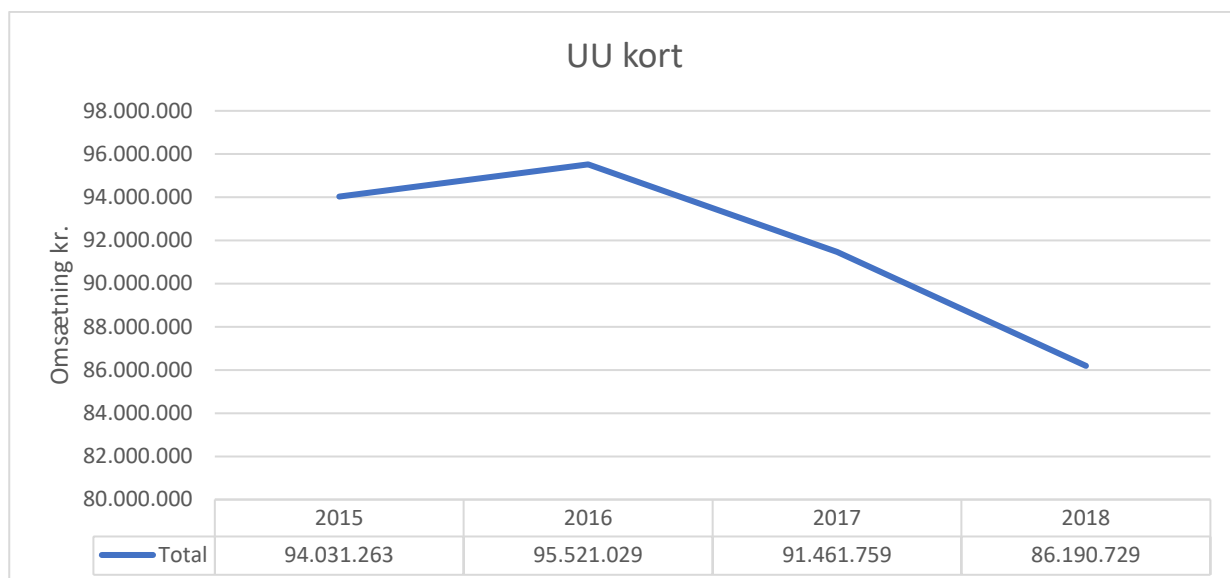


2.1 Det primære fald sker på UU kort

Nedgangen starter i 2016, hvorefter omsætningen falder særligt markant fra 2017 til 2018. Neden for er omsætningen opdelt pr. korttype. I 2016 var der en prisstigning på Ungdomskort, som kunne være en af forklaringerne på nedgangen i salget. Dog berørte prisstigningen kun VU kort, som i samme periode har en stigende omsætning i Midttrafiks område.

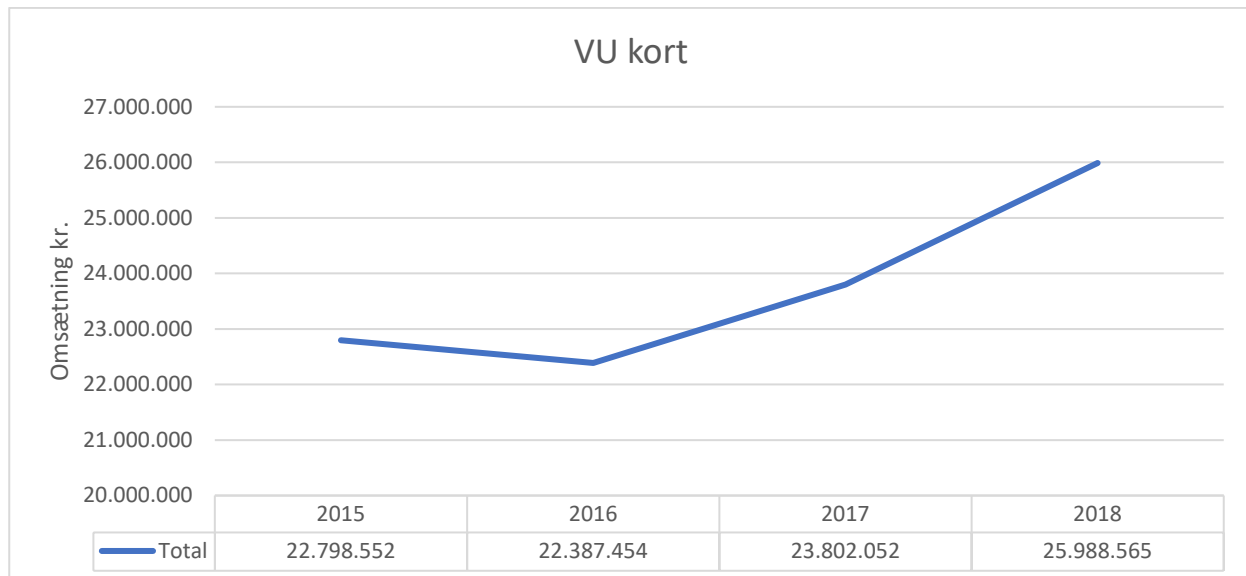
Selvom VU kort har et stigende salg, er det tydeligt, at Midttrafiks primære salg på Ungdomskort består af UU kort. Og det er særligt disse kort, som har en nedgang i salget.

Figur 3: Omsætning for salg af UU kort i Midttrafik fra 2015-2018

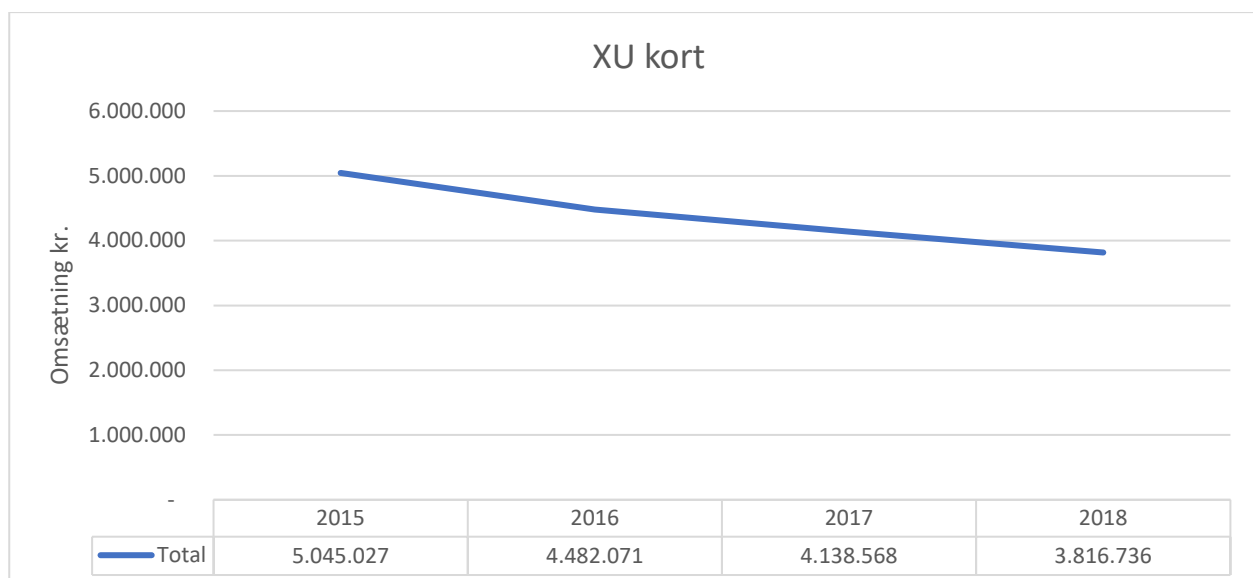


Som ovenstående graf tydeligt illustrerer, er der et stort fald i omsætningen af UU kort, mens man nedenfor kan se en mindre stigning på VU kort. Salget af XU kortene falder også en smule, om end det er mindre signifikant, sammenholdt med UU kort.

Figur 4: Omsætning for salg af VU kort i Midttrafik fra 2015-2018



Figur 5: Omsætning for salg af XU kort i Midttrafik fra 2015-2018

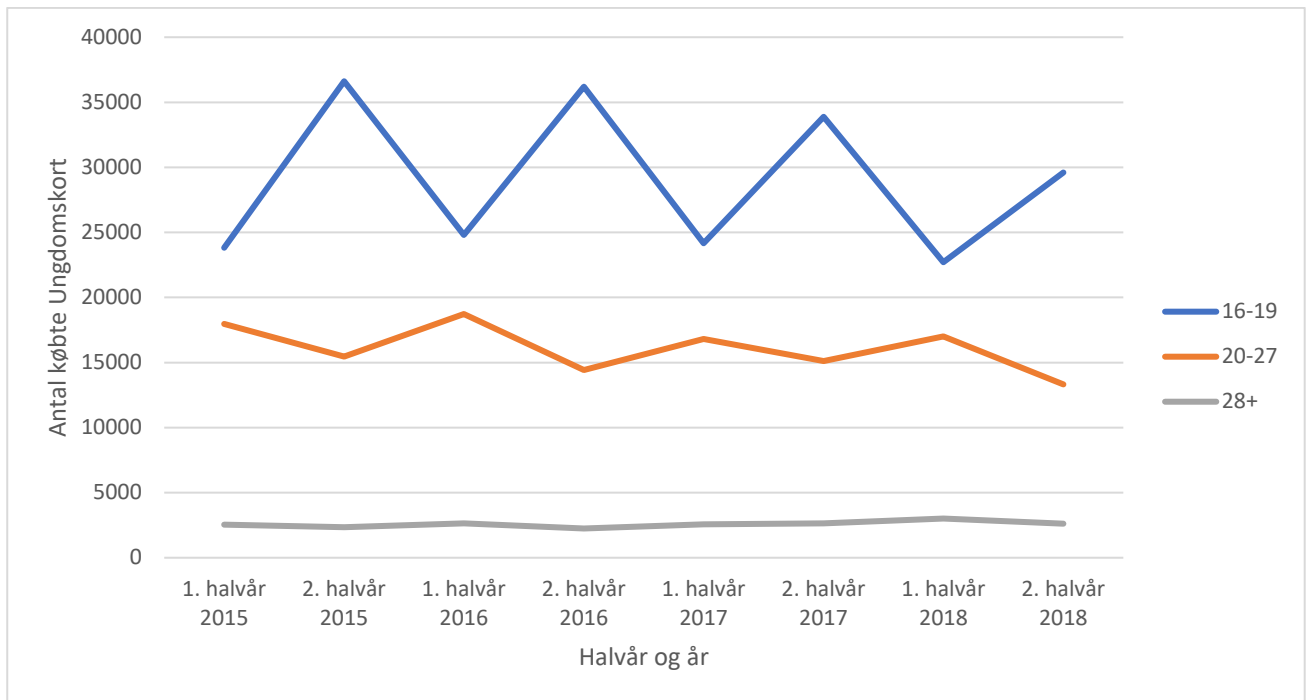


2.1.1 De 16-19-årige køber færre Ungdomskort

Udover at kunne konstatere, at det særligt er UU kortene, som har en stor nedgang i salget, så kan det også illustreres ved at fordele antal købte kort på aldre. Administrationen har opdelt alderen på Ungdomskort i følgende kategorier:

- **16-19-årige**
 - Dette er den primære bruger af UU og XU kort.
- **20-27-årige**
 - Dette er den primære bruger af VU kort.
- **28+**
 - Denne aldersgruppe benytter sig primært af VU kort.

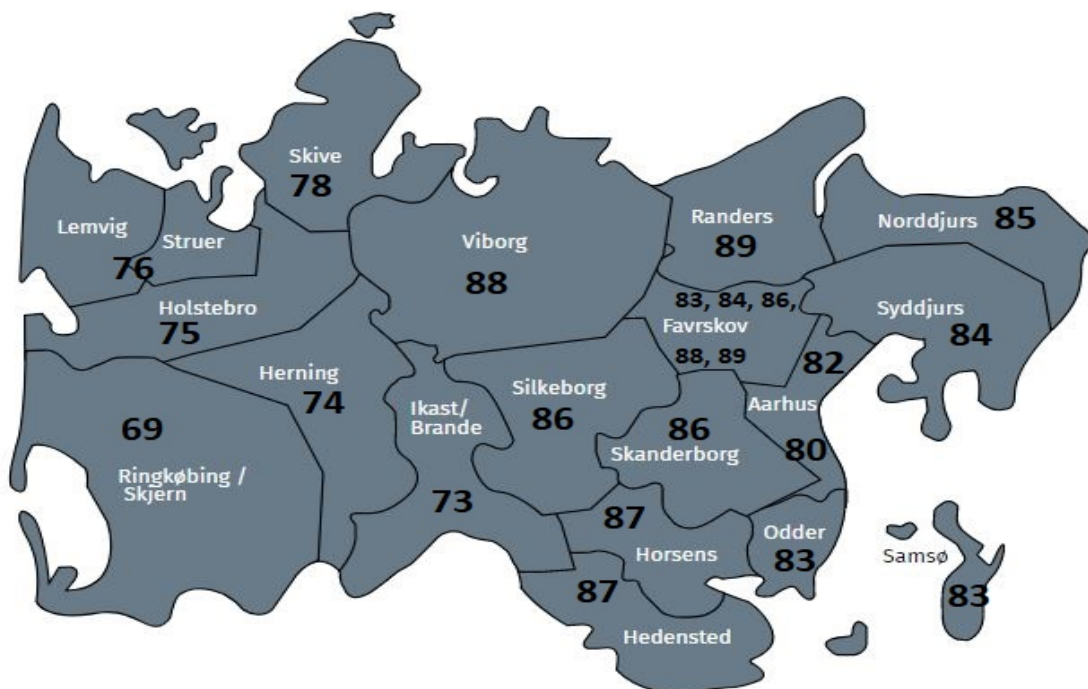
Figur 6: Antal købte Ungdomskort pr. aldersgruppe fra 2015-2018



2.1.2 Nedgang i specifikke områder

Administrationen har kigget nærmere på de områder, hvor salget har haft en nedgang. Neden for er et kort over inddelte områder i Midttrafik.

Figur 7: Kommuner inddelt i 2-cifrede postnumre i Region Midtjylland



Kortet oven for og tabellen neden for er baseret på 2-cifrede postnumre, hvorfor nogle kommuner er slået sammen.

Figur 8: Stigning og fald i procenter pr. område, opdelt halvårligt (H1: 1. halvår, H2: 2. halvår)

Områdenr.	Kommuner	H1 forskel 16-17		H2 forskel 16-17		H1 forskel 18-17		H2 forskel 17-18		Forskelse H1 15-18		Forskelse H2 15-18		Nominal forskel H1 15-18		Nominal forskel H2 15-18	
		H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2
69	Ringkøbing/Skjern	-7%	-5%	-5%	-5%	-5%	-5%	-13%	-16%	-265	-413						
73	Ikast-Brande	13%	0%	-7%	7%	8%	10%	21	32								
74	Herning	-6%	-5%	-12%	-17%	-16%	-26%	-353	-722								
75	Holstebro	-8%	-6%	-22%	-26%	-30%	-36%	-251	-381								
76	Struer/Lemvig	3%	-12%	-14%	-24%	-8%	-32%	-39	-215								
78	Skive	-7%	-9%	-12%	-21%	-6%	-29%	-78	-515								
80	Aarhus	-16%	-6%	-7%	-14%	-24%	-30%	-899	-1209								
82	Aarhus omegn	-13%	-11%	-5%	-15%	-20%	-31%	-1251	-2161								
83	Odder/Samsø/Favrskov	0%	-5%	-4%	-5%	2%	-8%	124	-497								
84	Syddjurs/Favrskov	1%	-3%	0%	-7%	8%	-10%	250	-397								
85	Norddjurs	-7%	-11%	-10%	-8%	-9%	-20%	-321	-868								
86	Skanderborg/Favrskov	-4%	-2%	-1%	-12%	-2%	-14%	-119	-880								
87	Horsens/Hedensted	-4%	80%	101%	-5%	128%	71%	2044	1652								
88	Viborg/Favrskov	-4%	-6%	-10%	-20%	-9%	-22%	-223	-685								
89	Randers/Favrskov	-5%	-9%	-8%	-14%	-6%	-22%	-295	-1393								

Kommuner, som har haft et fald på mere end 20 % fra 2015-2018 er markeret med gult. Særligt Herning (74), Aarhus (80, 82), Norddjurs (85) og Randers (89) har haft et markant fald i købte antal Ungdomskort.

Samtidig er det steget i Midttrafiks sydlige område i Horsens og Hedensted Kommuner. Det hænger givetvis sammen med, at takstområderne, MTS (MTsyd) og MTØ, er blevet lagt sammen forud for stigningen. Midttrafik udsteder Ungdomskort indenfor takstområderne: MTV, MTM og MTØ. Skal der udstedes kort på tværs af takstområderne, er DSB udstederen af Ungdomskortet i Midttrafiks område. Ungdomskort, der gælder på tværs af de tidligere takstområder, MTS og MTØ, tidligere udstedt af DSB, bliver nu udstedt af Midttrafik, fordi de to takstområder er sammenlagt. Noget af stigningen kan dog også skyldes reelt flere solgte Ungdomskort, fordi det er blevet mere interessant at rejse, fordi takstområdet er blevet markant større.

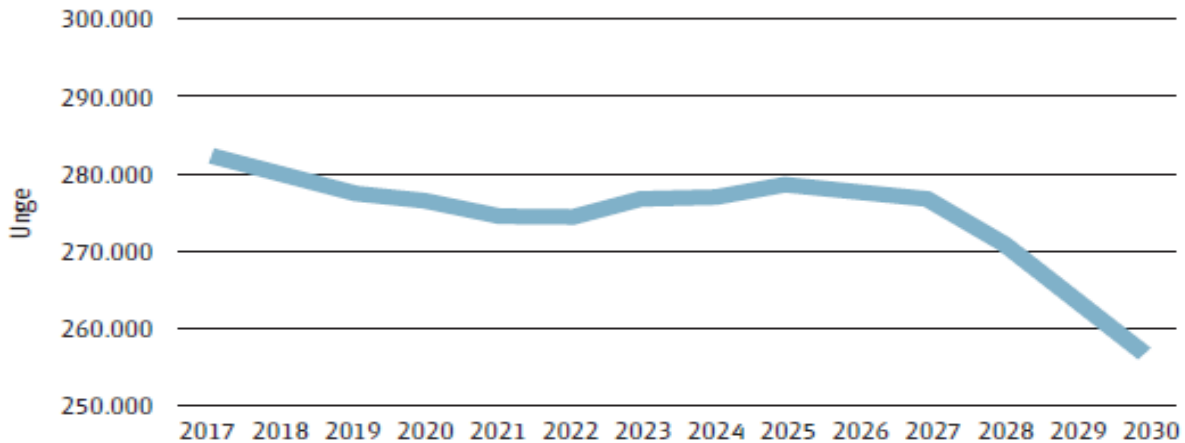
Midttrafik har forsøgt at få tal på, om de unge kunder er flyttet fra et Ungdomskort til et andet produkt, men det er ikke muligt at følge kundernes færden mellem produkter, primært af hensyn til GDPR. Noget af nedgangen kan også tilskrives, at Midttrafik i 2015 indfører rejsekort, hvorefter man i 2016 indfører Midttrafik app. I 2017 gør man det muligt at få pendlerkort på app – og kort efter pendlerkort og pendler kombi på rejsekort. Her kan muligvis være tale om en migrering, men som nævnt kan det ikke spores.

3.0 Den demografiske udvikling

Administrationen har også kigget nærmere på den demografiske udvikling i perioden. Omdrejningspunktet for analysen er aldersgruppen 16-19 år, der udgør over 90 % af eleverne på gymnasiale uddannelser og på erhvervsuddannelsernes grundforløb. På baggrund af tal fra Danmarks Statistik kortlægges udviklingen i antallet af unge mellem 16-19 år frem mod 2030 både på nationalt, regionalt og kommunalt plan. I 2017 var der 281.795 unge mellem 16-19 år

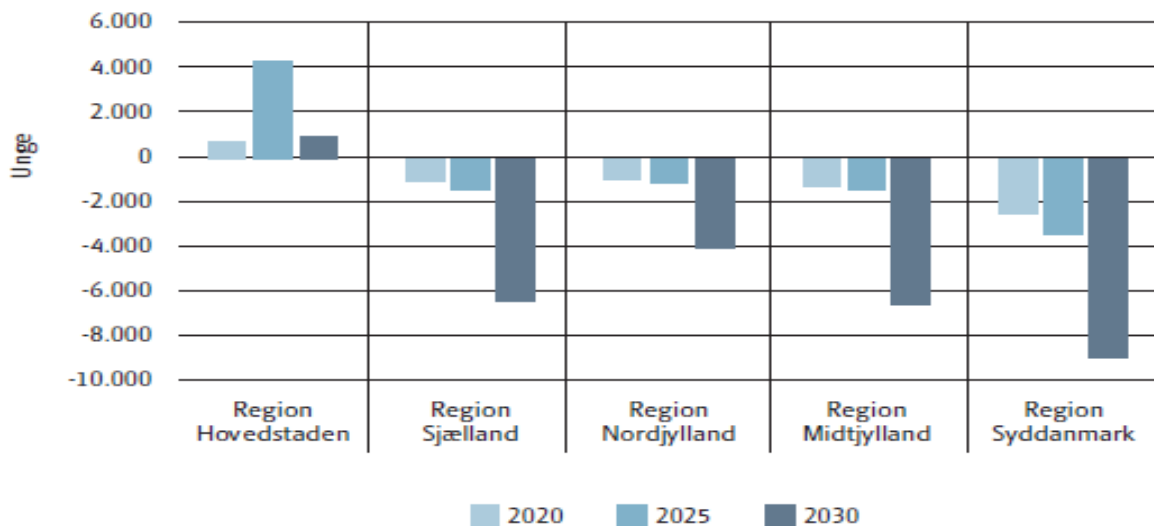
i Danmark, hvilket forventes at falde til 256.664 unge i 2030. Det er et samlet fald på næsten 10 %.

Figur 9: Udviklingen i antallet af 16-19-årige i perioden 2017-2030.



Nedbrydes resultatet på regioner og kommuner afdækkes store forskelle. Region Hovedstaden vil som eneste region opleve en stigning, og i enkelte større byer vil der blive behov for at udvide kapaciteten på ungdomsuddannelserne. De øvrige fire regioner vil opleve et fald, hvilket kan betyde, at nogle uddannelser må lukkes, og de unge som konsekvens deraf får væsentligt længere i skole.

Figur 10: Befolkningsfremskrivning i antallet af 16-19-årige fordelt på regioner.



I perioden med fald i salg af Ungdomskort ses et fald i antallet af unge mellem 16-19 år i Region Midtjylland på næsten 1.800 unge fra 2015 til 2019. Færre unge er således en medvirkende faktor, men nedgangen er ikke stor nok til, at den alene kan være forklaringen på fald i salget af Ungdomskort.

Figur 11: Folketal opgjort 1. oktober 2019 i Region Midtjylland for aldersgruppen 16-19 år.

	2015K4	2016K4	2017K4	2018K4	2019K4
16 år	16342	16306	16404	15875	16094
17 år	16466	16532	16406	16453	15923
18 år	17358	16896	16828	16623	16711
19 år	17444	17821	17475	17317	17095
Total	67610	67555	67113	66268	65823

Kilde: Danmarks Statistik

4.0 Bilrådigheden stiger i perioden for nedgangen

Danmarks Statistik opgør familiers¹ bilrådighed og beretter om stor vækst i familier med flere biler². Antallet af familier med rådighed over flere biler er 1. januar 2019 oppe på 525.400 mod 377.900 familier for 10 år siden, hvilket svarer til en stigning på 39 %.

61 % af alle familier råder over én eller flere biler, og familier med flere biler står for ¾ af væksten de seneste 10 år. Den høje bilrådighed ses særligt hos familier med nogle bestemte karakteristika. Fx har 90 % af alle parfamilier med børn bil i 2019.

I perioden med faldende salg af Ungdomskort er familiernes bilrådighed i Region Midtjylland stødt stigende, jf. fig. 12.

Figur 12: Familiernes bilrådighed i Region Midtjylland fra 2015-2019

	2015	2016	2017	2018	2019
Familier med 1 bil i alt	304.771	306.327	308.410	310.642	313.759
Familier med 2 biler i alt	103.817	106.838	110.460	113.365	116.676
Familier med 3 biler i alt	11.665	12.279	13.321	14.179	14.781
Familier med flere end 3 biler	2.254	2.485	2.648	2.909	3.204
Familier med bil i alt	422.507	427.929	434.839	441.095	448.420

Udviklingen i bilrådighed fremadrettet er svær at lave en prognose over, da det i høj grad afhænger af politiske beslutninger.

5.0 Driftstilstanden i perioden for nedgangen

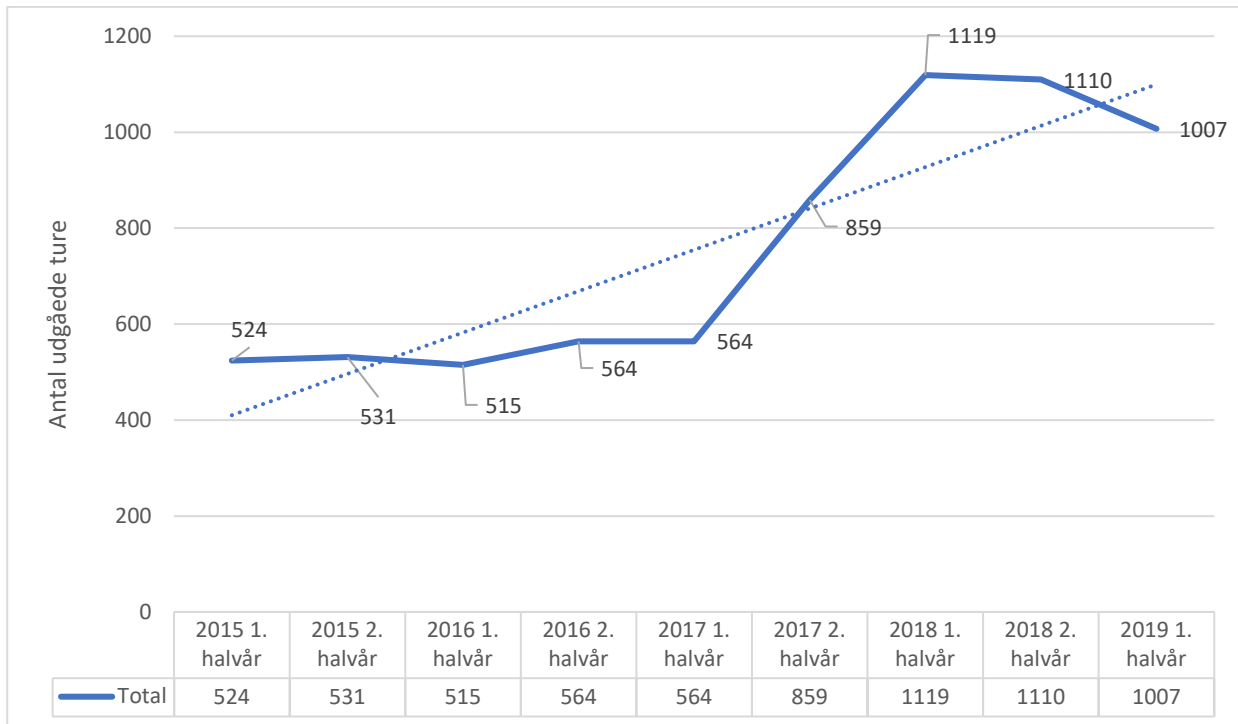
Et dyk i rettidighed, flere udgåede ture og udviklingen i køreplantimer i årrækken 2015-2019 indeholder ikke signifikante ændringer, der kan forklare de unges fravalg af Ungdomskort i samme periode. Tallene indikerer dog, at den kollektive trafik ikke altid er pålidelig. En faktor der gør bilen mere attraktiv for de unge, hvis de har muligheden for at køre med bil fremfor bus.

Nedenfor redegøres for ændringer og driftsforstyrrelser i de fire kommuner, som nævnt oven for, hvor der har været et markant fald i salget af Ungdomskort. Det har ikke været muligt at rekvirere data specifikt på udgåede ture i Herning og på Djursland.

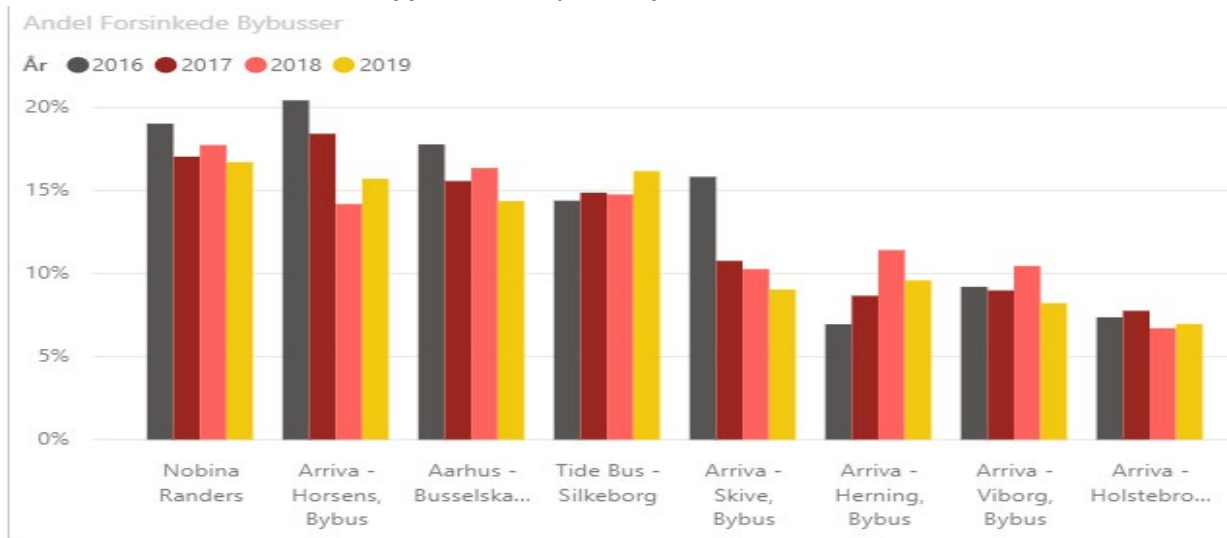
¹ Familie defineres som en eller flere personer, der bor på samme adresse, og som har visse indbyrdes relationer, herunder par og enlige med/uden børn. Familie er ikke det samme som husstand, da en husstand defineres som en given adresse og kan bestå af en eller flere familier.

² Kilde: <https://www.dst.dk/da/Statistik/nyt/NytHtml?cid=27286>

Figur 13: Antal udgåede ture pr. halvår fra 2015-2019



Figur 14: Udviklingen i andelen af forsinkede bybusser fra 2016 til 2019



5.1 Aarhus Kommune

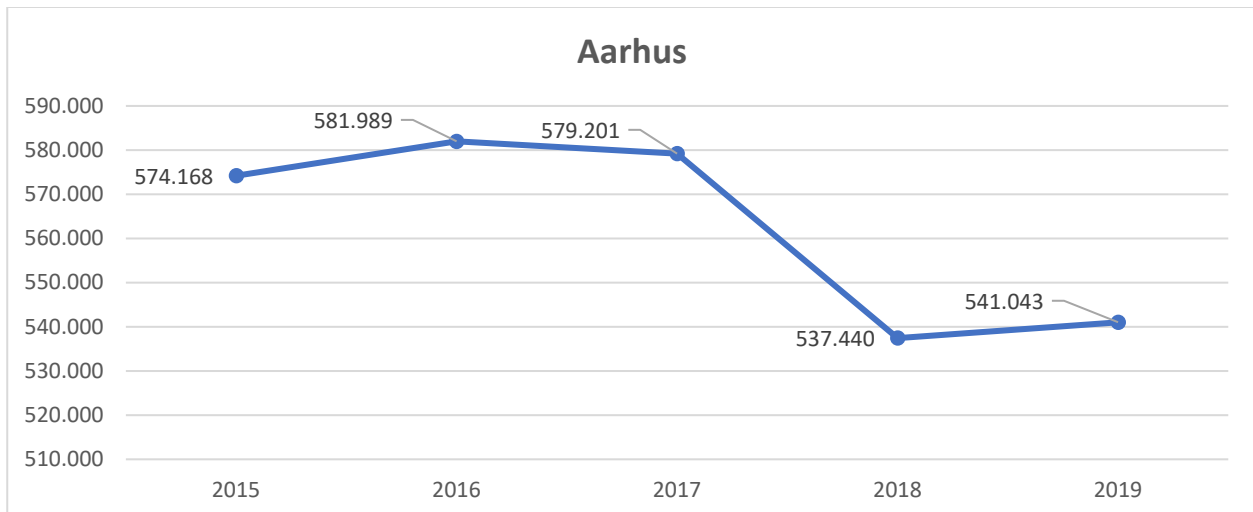
Aarhus og opland oplever et stort fald i køb af Ungdomskort i perioden 2015-2018. Cirka hver tredje ung har valgt Ungdomskortet fra.

Som ovenstående graf illustrerer, er andelen af forsinkede bybusser faldet fra 2016 – 2019 fra cirka 18 % til under 15 %. Tallet er dog stadig højt i forhold til kundernes oplevelser af forsinkede busser.

Kunderne ventede forgæves på bussen 399 gange i 2016 og 407 gange i 2017, hvor salgskurven knækker. Udgåede ture er siden faldet til 330 i 2019, men bidrager til dårlige oplevelser med kollektiv trafik.

Kigger man på udviklingen i køreplantimer, er tallet faldet med 40.946 timer fra 2016-2019. I takt med, at Aarhus Kommune indførte Letbanen med en ny trafikplan i 2017, blev mange busafgange – både bybusser og regionale busser - enten omlagt eller nedlagt. Selvom mange oplandsbyer og områder skiftede fra bus til Letbanen, var der andre områder, som mistede busafgange uden at få alternativer.

Figur 15: Udvikling i antal køreplantimer i Aarhus Kommune fra 2015-2019



5.2 Herning Kommune

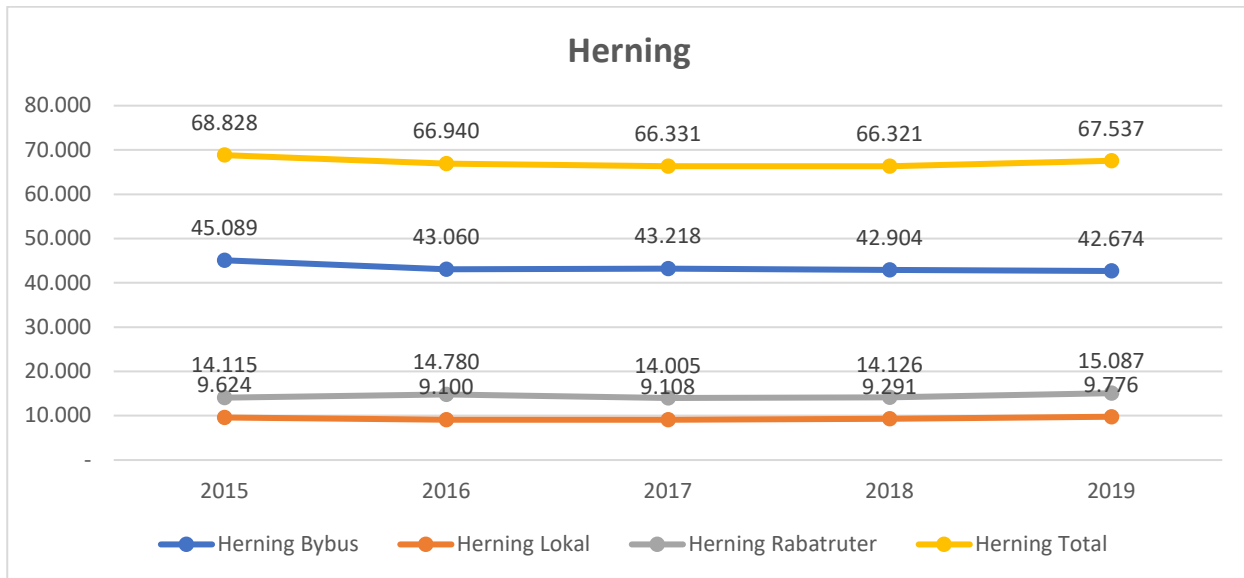
Herning tegner sig for en nedgang i salget af Ungdomskort på 26 % i perioden 2015-2018.

De studerende til ungdomsuddannelserne har høj prioritet i planlægningen af kørsel til og fra uddannelse. Der er ikke foretaget ændringer i køreplanerne, der kunne være årsag til færre Ungdomskort i kommunen.

Ser man på køreplantimer er de faldet lidt hen over perioden og steget igen i 2019 i forbindelse med et nyt bybusnet. Til gengæld er antallet af forsinkede busser steget fra 2016-2019. Tallet ligger dog under 10 %, hvilket er lavt sammenlignet med andre bybusbyer.

Fra køreplansskiftet i 2019 er der nedlagt regionale ruter, hvor Midttrafik har mistet kunder, herunder formentlig også Ungdomskortkunder.

Figur 16: Udvikling i antal køreplantimer i Herning Kommune fra 2015-2019

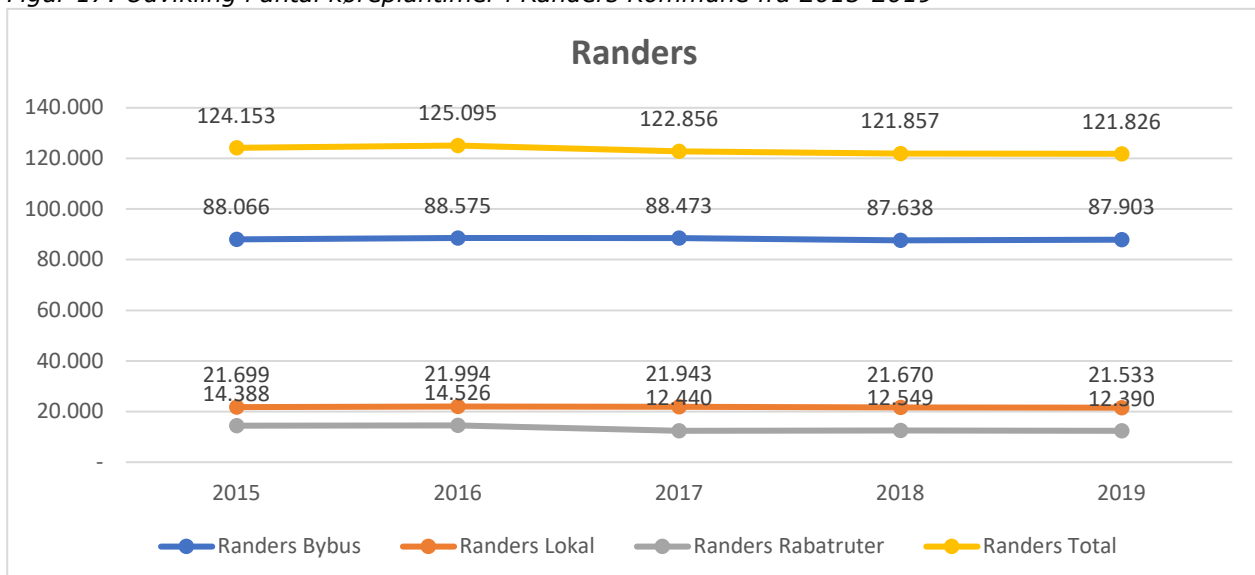


5.3 Randers Kommune

Der er ikke foretaget køreplansændringer i Randers i den belyste periode, men der er sket et mindre fald i køreplantimer på 3.269 timer fra 2016-2019. Til gengæld er andelen af forsinkede busser på over 15 % relativt høj i samme årrække. Om end den er faldet lidt i perioden. Samtidig er andelen af udgåede ture hos bybusserne kraftigt stigende fra 27 årlige i 2015 til 191 i 2018.

Salgsnedgangen på 22 % kan formentlig ikke udelukkende tilskrives de driftsmæssige udfordringer, men de kan bidrage til unges incitament til at søge andre muligheder.

Figur 17: Udvikling i antal køreplantimer i Randers Kommune fra 2015-2019



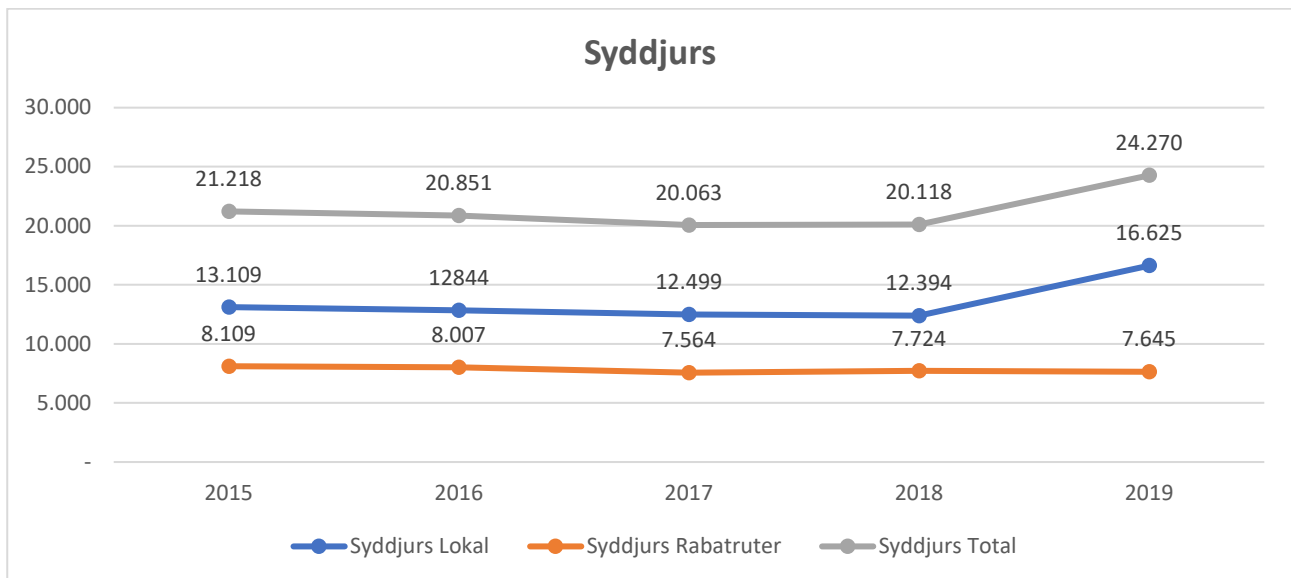
5.4 Djursland (Syddjurs og Norddjurs Kommuner)

Indtil køreplansskiftet sidste år har der ikke været større ændringer på Djursland siden 2015. Ser man på antal køreplantimer er de steget fra 2015 til 2019. Alligevel er der nedgang i salget af Ungdomskort på henholdsvis 20 % i Norddjurs og 14 % i Syddjurs.

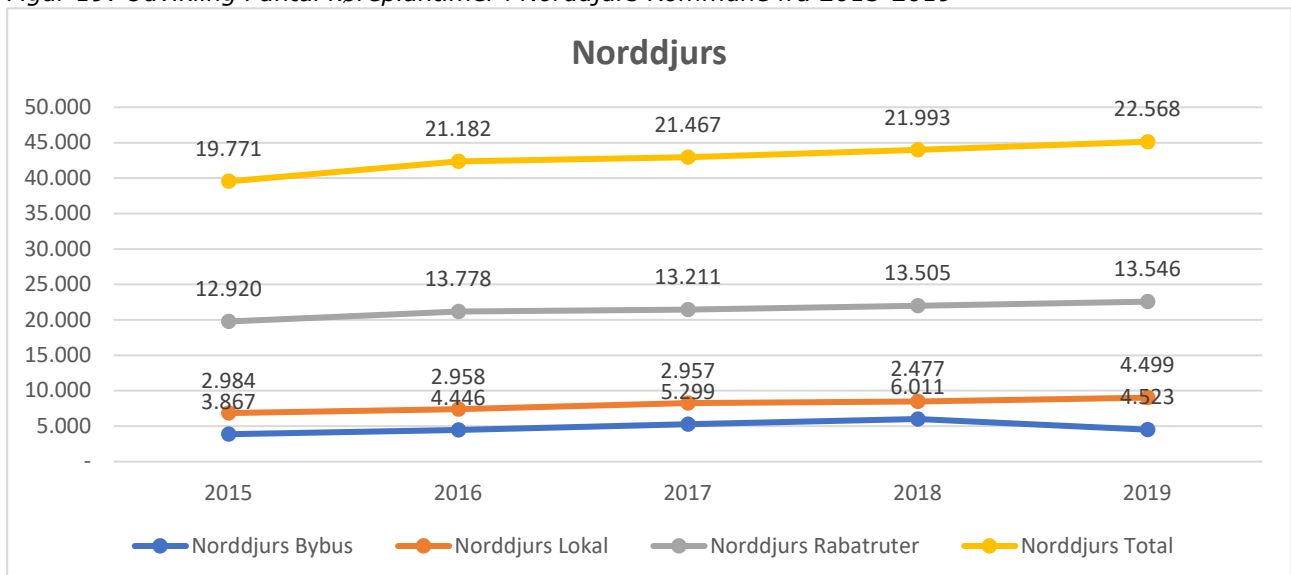
Ved køreplansskiftet 2018 blev rute 211 ændret. Antallet af afgang blev ikke reduceret, men ændringen medførte, at unge på ungdomsuddannelserne i Paderup (Randers Kommune) fik et buskifte i stedet for direkte kørsel, som de var vant til.

Regionens besparelser i 2019 har medført, at rute 213, 221 og 351 fik væsentlig færre afgang. Den direkte kørsel til uddannelsesinstitutionerne i Paderup og Grenaa blev fastholdt, men mulighederne for fritidskørsel blev begrænset.

Figur 18: Udvikling i antal køreplantimer i Syddjurs Kommune fra 2015-2019



Figur 19: Udvikling i antal køreplantimer i Norddjurs Kommune fra 2015-2019



6.0 De unges adfærd

6.1 Generation Z

Unge på ungdomsuddannelser tilhører generation Z. En typisk Z'er er vokset op i et rigere samfund end de foregående generationer og stiller derfor større krav både til sig selv, deres arbejdsplads og samfundet.

'De er vant til støtte, dialog og medbestemmelse, hvilket har affødt fænomener som "trofæbørn" og "curlingbørn"' - Lederindsigt.dk

Opvæksten i halvfemsjerne har været tryk og fuld af optimisme, og der har derfor været rig mulighed for, at familier har brugt deres energi på at skabe de bedste betingelser for børnene.

Spørgsmålet er, om den kollektive trafik har fulgt med udviklingen og leverer en vare, der tilfredsstillende en ung generation Z.

6.2 Unge er mere utilfredse med kollektiv trafik

Midttrafik har kigget nærmere på de unges adfærd. Blandt andet har administrationen besøgt DSB, som har udført en stor undersøgelse af unges transportvaner, herunder også deres adfærd.

Ifølge en undersøgelse, foretaget af Passagerpulsens (bilag - Passagerpulsens undersøgelse (Unge og kollektiv transport)), er de unge (15-29-årige) mere utilfredse i passagertilfredshedsundersøgelser end ældre befolkningsgrupper. Især de 15-17-årige, som er kunder til Ungdomskortet, UU kort. Mange unge opfatter, at både cyklen og bilen ofte er hurtigere at benytte end kollektiv trafik. De unge vil gerne hurtigt og nemt fra A til B. Hastigheden og pålideligheden er derfor meget vigtig for de unge, og det kan derfor være en barriere at bruge den kollektive trafik, når der indimellem er udgåede ture, forsinkelser, buskift e.l.

6.3 Jeg skal kunne bevæge mig frit

Centralt for Passagerpulsens undersøgelse er, at de unge har behov for at bevæge sig frit rundt med den kollektive transport (bilag - Passagerpulsens undersøgelse (Unge og kollektiv transport)). Den kollektive trafik skal derfor have en bred vifte af transporttilbud samt høj frekvens, før den er attraktiv for de unge. Det er afgørende for, at de unge kan tage del i sociale fællesskaber, dyrke fritidsinteresser, komme til og fra studiejob mv.

Er der ikke et helhedsstøbt tilbud til de unge, udover kollektiv transport til og fra uddannelse, er det mindre attraktivt for de unge.

6.4 Budgetsikker spontanitet

De unge har et behov for budgetsikkerhed, hvorfor de som regel ønsker at kende og betale prisen på forhånd. De unge er spontane, og vil gerne rejse med kort varsel, og skal ikke begrænses af produkter, som kræver planlægning for at tilpasse sig en rabatordning. Og netop disse behov, opfylder Ungdomskort med den nuværende opsætning, hvor de unge har fri gyldighed i hele deres takstområde (bilag - Passagerpulsens undersøgelse (Unge og kollektiv transport)).

6.5 Jeg betaler kun benzinen

Pris og frihed er vigtigt for de unge. Og en markedsanalyse lavet af FynBus (bilag - Markedsanalyse af FynBus - Studerende fra bil til bus), viser også, at det kan være svært at konkurrere med bilen af to årsager: 1) De unge tænker ikke på omkostningerne til bilen som helhed, men fokuserer på de marginale omkostninger til brændstoffet. Det vil sige, at vi konkurrerer udelukkende med benzinprisen. Og 2), på trods af, at de unge i dag er meget opmærksomme på at være miljøvenlige, mener over halvdelen af respondenterne ikke, at de skåner miljøet ved at benytte bussen til og fra deres uddannelsessted - på trods af at kunne spare CO₂, frem for at tage bilen.

6.6 Værdier og adfærd

DSB har også gennemført et grundstudie af unge i alderen 16-22 år for at få en forståelse af de unges værdier og adfærd. Studiet afdækker blandt andet flere forhold, som formentlig også gør sig gældende for de unges valg af transportform og billettering i Midttrafiks område.

Studiet viser, at unge generelt har lav tolerance for barrierer og forventer ændringer og overgange, der ikke er mærkbare. De lever en stor del af deres liv digitalt, og forventer samme lethed i deres øvrige tilværelse. Derfor er det vigtigt, at produkter til unge ikke er komplekse, men lette at forstå, fleksible og lette at købe. De unge opsøger ikke selv information om fx kollektiv trafik, men forventer, at få informationen leveret på de medier, de bruger mest: Messenger, Snapchat og Instagram. De unge har som konsekvens heraf manglende kendskab til rabatter og produktfordele på fx Ungdomskortet.

Umiddelbart mener de unge ikke, at den kollektive trafik er attraktiv. Det er for nogle en voksenskabt verden at træde ind i. De oplever, at der bliver tyset, når man taler højt og set skævt på, hvis fødderne ryger op på sæderne.

Når det kommer til billettype, ønsker de unge fleksible billet- og betalingsløsninger. Et månedskort, som fx Ungdomskort til fast pris er fint, men det skal kunne pauses i weekender og ferier. Og betaling skal ske forud, fremfor sidst på måneden.

Undersøgelsen er ikke vedlagt som bilag, da DSB ikke ønsker den publiceret.

6.7 Observationer på Viby Gymnasium

Udover at kigge nærmere på eksisterende undersøgelser, har Midttrafik også foretaget en mindre kvalitativ undersøgelse for at give Midttrafik en nærmere indikation på, hvorfor de unge vælger Ungdomskortet – og måske den kollektive trafik - fra.

Undersøgelsen blev foretaget på parkeringspladsen ved Viby Gymnasium kl. 15.20 mandag den 18. november. Observationerne viste, at cirka 1/5 af eleverne kom ud med bilnøgler i hånden. Midttrafik adspurgte tilfældigt forbipasserende, ud fra en ikke fast spørgeramme, og snakkede med ca. 30 unge i løbet af en time.

Ung med egen bil: Jeg blev træt af forsinkelser, og busmulighederne er dårlige, når jeg skal hjem fra sport/træning efter skoletid” - Viby Gymnasium, 18. november 2019.

De fleste kører i forældrenes bil og har ingen udgifter forbundet med det. Enkelte betalte for brændstof. Nogle kører fast hver dag. Andre i en periode eller når de kan låne bilen. Enkelte havde deres egen bil. I alle biler sad der flere unge. Nogle fik bare et lift, mens andre kørte sammen fast. En del unge blev også hentet af deres forældre. Fælles for alle bilkørende unge var, at de foretrak bilen frem for bussen af forskellige årsager, hvor prisen ikke blev nævnt som en faktor for fravalget:

- Dårlige busforbindelser
- Skift mellem to busser er for besværligt
- Lang transporttid
- Bussens forsinkelser resulterer i for sent fremmøde i skolen
- Det er koldt at vente på bussen
- Det er bare nemmere og mere bekvemt

Bussen bliver brugt sekundært, når det ikke er muligt at låne bilen. I de tilfælde hvor de unge rejser med en kombination af bus og bil, rejser de unge på Ungdomskort, pendlerkort på Midttrafik app, pendlerkort på rejsekort, almindeligt rejsekort eller helt uden billet. Der var

ikke den store interesse for en snak om, hvad der var den billigste billet, hvilket kan skyldes, at forældrene betaler.

Ung fyr, adspurgt om han benytter bil til uddannelse: "Spørg mig, når jeg bliver 18 år næste år. Så vil jeg tage bilen" - Viby Gymnasium, 18. november 2019.

De unge vi fangede på vej hen mod bussen, kørte stort set alle på et Ungdomskort. Nogle indikerede, at det kun var indtil de blev 18 år og fik kørekort.

Fra observationer og svar fra respondenterne kan nævnes følgende eksempler på rejsemønstre:

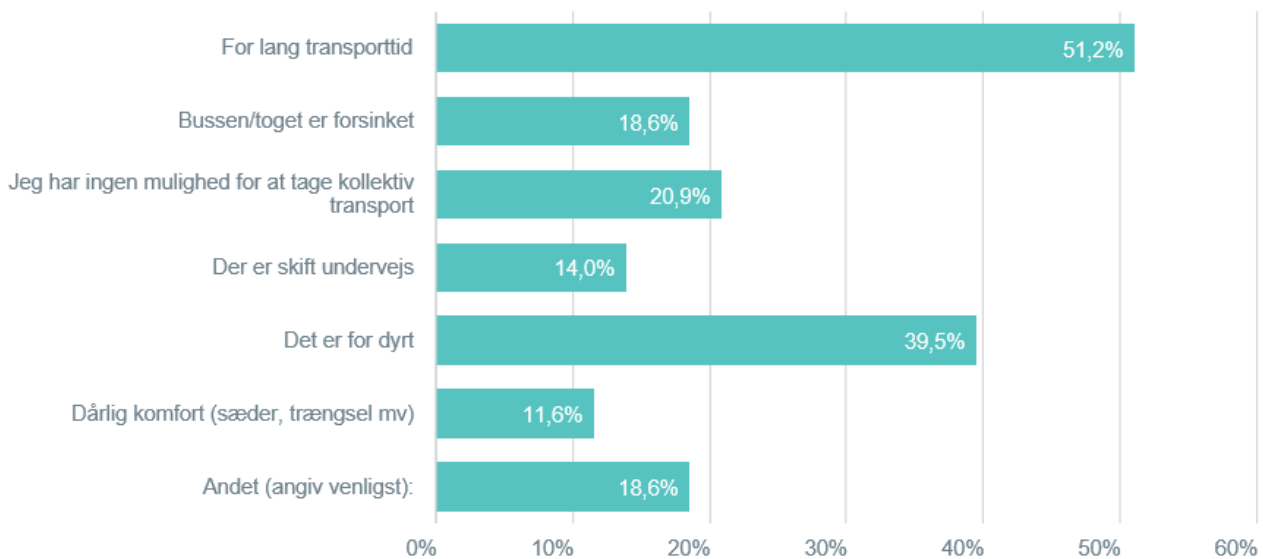
- Fire piger fra Galten blev hentet af en forælder. De havde alle Ungdomskort og tager bussen om morgenen. Om eftermiddagen er der typisk en af deres forældre, der tager dem alle med hjem pga. den lange transporttid med bus (1 t 20 min). Til gengæld passer Ungdomskortet og transportmulighederne bedre til deres fritid, da forbindelsen til Aarhus midtby er bedre end til og fra uddannelse.
- To piger fra Solbjerg, der kørte i den ene piges mors bil. De har begge Ungdomskort, men synes ikke, at forbindelsen fra Solbjerg er tilfredsstillende. Forældre arbejdede tæt på, og de unge kunne køre med.
- Ung mand fra Brabrand tager bilen pga. Forsinkelser og dårlige forbindelser med bussen. Det var især fritiden, som var dårligt dækket af kollektiv transport. Han giver ofte kammerater et lift til og fra uddannelse.
- Ung fyr, der rejser med bus nu, men har planer om at køre i familiens ekstra bil, så snart han bliver 18 år. Han forventer ikke at skulle betale noget.
- Ung fyr havde købt sin egen bil. Synes det var besværligt at komme med bus, fordi han skulle lave omskift undervejs. Betaler kun for benzin og halvårlig afgift.
- Tre piger kunne låne bil af forældrene. Når det ikke kunne lade sig gøre – så blev de hentet af en af forældrene.
- Flere piger, som ikke benyttede Ungdomskort, fordi de tog bussen 1-2 gange om ugen, og derudover blev afhentet af bekendte eller forældre.

6.8 Spørgeskemaundersøgelse via Facebook

I perioden 20.-24. november har Midttrafik gennemført en kort spørgeskemaanalyse via Facebook blandt unge på ungdomsuddannelser, der er bosiddende i Region Midtjylland. Idet undersøgelsen er distribueret via Midttrafiks Facebook-side, må man antage, at hovedparten af respondenterne benytter Midttrafik, idet de følger Facebook-siden. Frekvensrapporten fremgår i bilag - Midttrafiks undersøgelse af unges transportvaner (via Facebook).

Der er indhentet besvarelser fra 238 unge, hvoraf 82 % angiver, at ét af deres anvendte transportmidler til og fra uddannelsen er bus. Hovedparten af de unge, der anvender kollektiv transport, ejer et Ungdomskort (76 %). Den næstmest udbredte billetform er rejsekort (14 %). De unge, der ikke benytter bus, angiver "for lang transporttid" og "det er for dyrt", som hovedårsagerne bag deres fravalg, jf. figur 20.

Figur 20: Årsagerne til, at bus ikke benyttes som transportmiddel til og fra uddannelse (43 svar)



Afslutningsvist adspørges de unge i et åben spørgsmål om, hvad der kunne få dem til at bruge mere kollektiv transport. Svarene kan grupperes indenfor følgende kategorier (top-10):

- **Flere afgang** **79 svar**
- **Billigere pris** **67 svar**
- Bedre forbindelse 22 svar
- Færre forsinkelser 22 svar
- Direkte linje/mindre transporttid 19 svar
- Kan ikke bruge bus mere end i dag 19 svar
- Letbanen 13 svar
- Mere plads 10 svar
- Afstand til stoppested 8 svar
- Natbusser 4 svar

7.0 Sammenfatning

Der er ingen entydig forklaring på salgsnedgangen på Ungdomskortet, ifølge Midttrafiks undersøgelse. Den knækkede salgskurve skyldes en kombination af flere faktorer, som vil blive gennemgået her.

Demografiske data viser, at der har været færre unge i aldersgruppen 16-19 år i perioden 2015-2019, samtidig viser prognoser at tallet falder yderligere hen over de næste 10 år. Et faktum som er svært at handle på for Midttrafik, men som understreger vigtigheden af at fastholde, og fange de unge kunder, der er.

Midttrafik sælger kollektiv trafik til Generation Z. En generation, der stiller høje krav, har høje forventninger og en lav tolerance for barrierer. Forsinkede busser, overfyldte busser, busser, der ikke kommer og ingen busser, når man skal bruge dem – dét matcher ikke de unges adfærd. Det samme gælder billetprodukterne. De unge ønsker fleksibilitet og lette overgange. Det matcher ikke Ungdomskortets kompleksitet med en forældet bestillingsplatform, tunge processer, mange regler og lang leveringstid.

Busbesparelser i yderområderne rammer de unge hårdt. Selvom de er sikret transport til og fra uddannelse til almindelig mødetid, er det svært at leve et ungdomsliv med venner, job og fritidsaktiviteter uden busforbindelse.

Antallet af familiens biler er steget i takt med, at salget af Ungdomskortet er faldet. Når familien anskaffer både bil nummer tre og fire, må det antages, at det er fordi, de unge får en bil at køre i. Men også dét faktum, at relativt mange familier har to biler til rådighed, giver de unge større mulighed for at låne en bil eller blive kørt til og fra uddannelse.

Der er kommet mange billige biler på markedet i den undersøgte periode. Laver de unge samkørsel med andre unge, kan det hurtigere blive billigere end at køre med kollektiv trafik. Dertil kommer, at de unge kun sammenligner udgiften til bus med udgiften til benzin, som undersøgelsen fra FynBus viser (bilag - Markedsanalyse af FynBus - Studerende fra bil til bus).

8.0 anbefalinger

Med udgangspunkt i undersøgelsens sammenfatning, har administrationen lavet en række anbefalinger:

- Tænk helhedstilbud til de unge, så den kollektive trafik kan bruges til fritidsaktiviteter
- Arbejde for at tilpasse Ungdomskort til unges adfærd
- Arbejde for at ændre mitungdomskort.dk
- Prisnedsættelse
- Bedre kommunikation omkring rabatter og fordele på de unges medier

De unge har behov for transporttilbud, som dækker hele deres liv. De er spontane, dyrker fritidsinteresser og sociale fællesskaber - og har derfor behov for at bevæge sit frit og uafhængigt. I den perfekte verden ville det blive modsvaret af høj frekvens på busafgange i alle afkroge af Region Midtjylland. Langt de fleste unge i Region Midtjylland er sikret transport til og fra uddannelse med faste afgang morgen og eftermiddag. Men det er ikke nok at tænke i uddannelsesruter, som eneste transportbehov for de unge. De unge har behov for transport til venner, fritidsinteresser og job. Skal de unge blive i kollektiv trafik, skal der tænkes i helhedstilbud, der er fleksibelt og let tilgængeligt. Det gælder både selve transportformen, billetproduktet og bestilling af produktet. Her er Ungdomskortet præget af tunge processer og forældede platforme.

Midttrafik skal arbejde for, at der opnås konsensus både politisk og blandt trafikelskaber og togoperatører om en modernisering af mitungdomskort.dk. Den fælles bestillingsplatform blandt trafikelskaberne er forældet, og det vil muligvis forbedre produktet markant, hvis denne side blev moderniseret. Det er grundlaget for bestillingen, og det første man møder som kunde. En overbevisning, som Midttrafik deler med DSB. Lancering af Ungdomskort på Midttrafik app vil gøre det lettere for de unge at bruge Ungdomskortet, når de først har bestilt Ungdomskortet på mitungdomskort.dk én gang.

Samtidig skal der arbejdes for en nytænkning af produktet, Ungdomskort. Undersøgelsen viser, at de unge ønsker fleksibilitet og lette overgange. Den viser også, at mange unge blander kollektiv trafik med andre transportformer, fx kørsel med forældre eller et lift med en ven, og på den baggrund ikke har behov for et Ungdomskort, der gælder alle månedens dage. Her er der mere behov for et fleksibelt produkt, hvor det er muligt at vælge dage fra for at spare penge og ikke betale for en ydelse, man ikke benytter. En løsning der også tilgodeser de mange kunder, der bruger Ungdomskort i dag, fordi de ønsker et pendlerkort, hvor de kan rejse frit uden at skulle tænke på pris og zoner.

Et alternativt supplement kunne være et subsidieret klippekort med ungdomsrabat som en fastholdelse af de unge, der bruger bussen en gang i mellem. I den forbindelse skal tilføjes, at Midttrafik ikke har haft mulighed for at spore kundernes færden mellem produkterne. Det er en mulighed, at de unge allerede i dag har skiftet medie til fx Midttrafik app eller ét af

rejsekorts korttyper. Det kunne også være en mulighed at tilpasse Midttrafiks egne produkter, fx via en Ung-kundetype, hvor de får rabat hvis de er mellem 16-25 år.

Den kvalitative spørgeskemaundersøgelse samt FynBus' markedsanalyse viser, at prisen også er et væsentligt parameter hos de unge. Det kan overvejes, om man skal arbejde for nedsættelse af prisen på ungdomskort.

Kommunikationsmæssigt kunne Midttrafik markedsføre Ungdomskortet, evt. med en nedsat pris, målrettet forældrene til 16-19-årige, som en modvægt til den stigende bilrådighed. Samtidig skal vi forbedre kommunikationen om Ungdomskort, så vi sikrer, de unge kender til alle fordelene og let kan tilgå produktet.

De unge er miljøbevidste, og man kunne derfor friste sig til at lave kommunikative initiativer, som kunne tale til de klimabevidste unge. Men selvom de unge er klimabevidste, viser undersøgelser, at grøn kollektiv trafik ikke får flere passagerer i busserne. De unge oplever heller ikke, at det gør en forskel at tage den kollektive trafik frem for bussen, ifølge FynBus-undersøgelsen.

9.0 Bilag

- Bilag – Passagerpulsens undersøgelse (Unge og kollektiv transport)
- Bilag – Markedsanalyse af FynBus (Studerende fra bil til bus)
- Bilag – Midttrafiks undersøgelse af unges transportvaner (via Facebook)



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 faktisk 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 trafikkselskaber 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/undersoegelse-hvad-har-betydning-passagerernes-tilfredshed-med-togrejsen>

² Se side 35 her: <https://passagerpulsens.taenk.dk/hjaelp-til-din-rejse/undersoegelse-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 trafikkselskaber 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 trafikkselskaberne 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 tyndbefolkede 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 afgang 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 nærige 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

8

Solidaritret: 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

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

6



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.



3

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



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

2

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



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

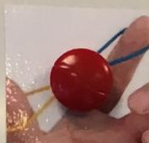
1

0



Parkering er ikke nødvendig 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. Workshoppen 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 stresses 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.



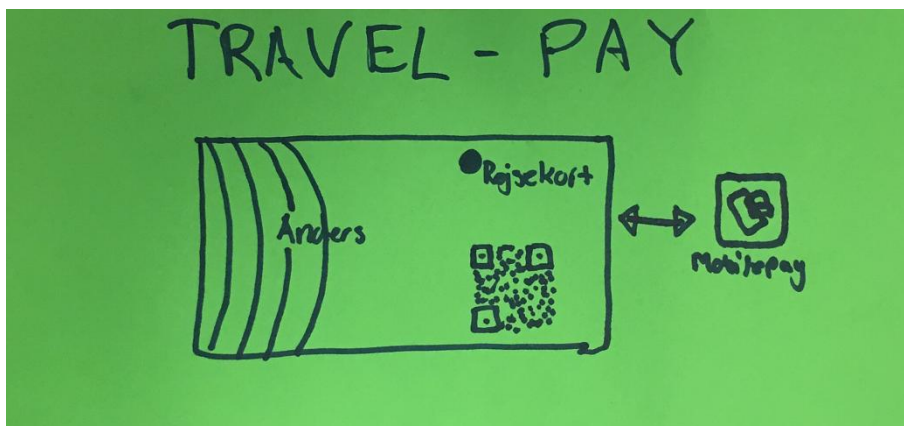
Behageligheder og afslapning

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.

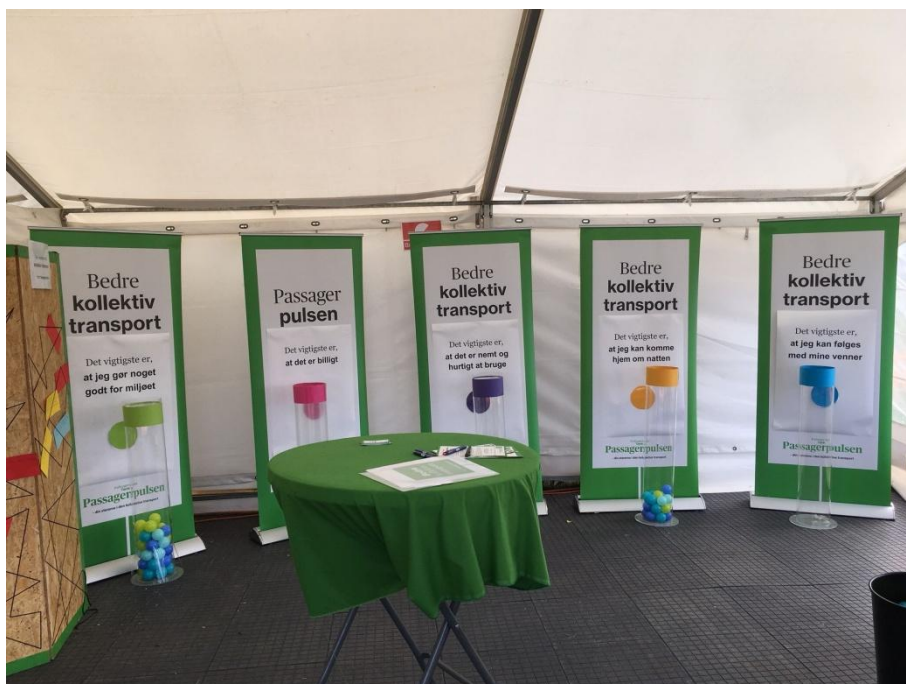


Din digitale transport

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 nærligt 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 i 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 forholdsvist 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 workshoppen er tilhængere 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 busen 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.

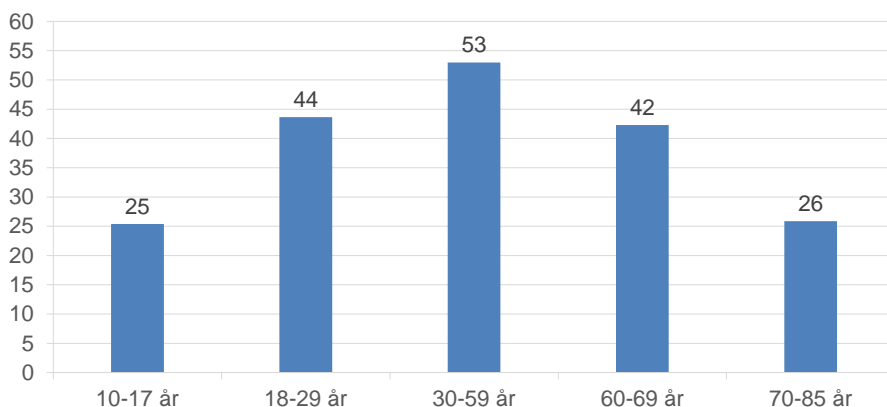
DTU Transport står bag Transportvaneundersøgelsen (herefter TVU), der siden 2006 har undersøgt danskernes brug af transport. Undersøgelsen spørger detaljeret ind til lang række aspekter af danskernes transportadfærd, hvilket giver mulighed for at få ret præcise tal for, hvor meget danskerne benytter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

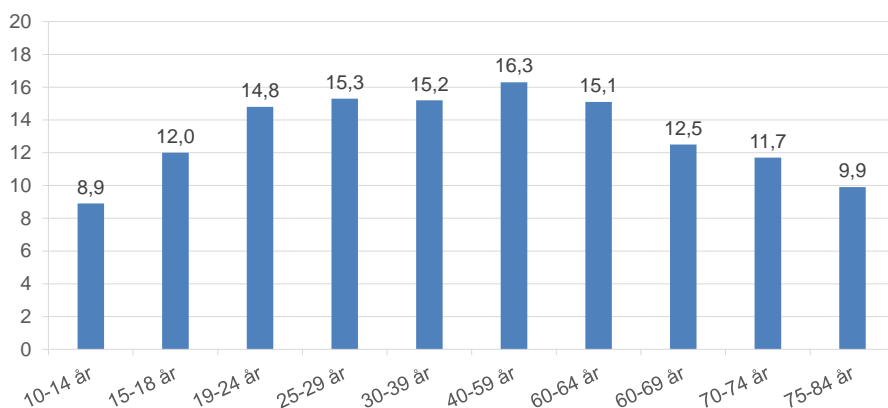
Som det fremgår det, er der stor variation i, hvor langt danskerne i gennemsnit transporterer sig afhængig af alder. Frem til cirka 60 år er den daglige transportafstand stigende, hvorefter den begynder at falde.

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

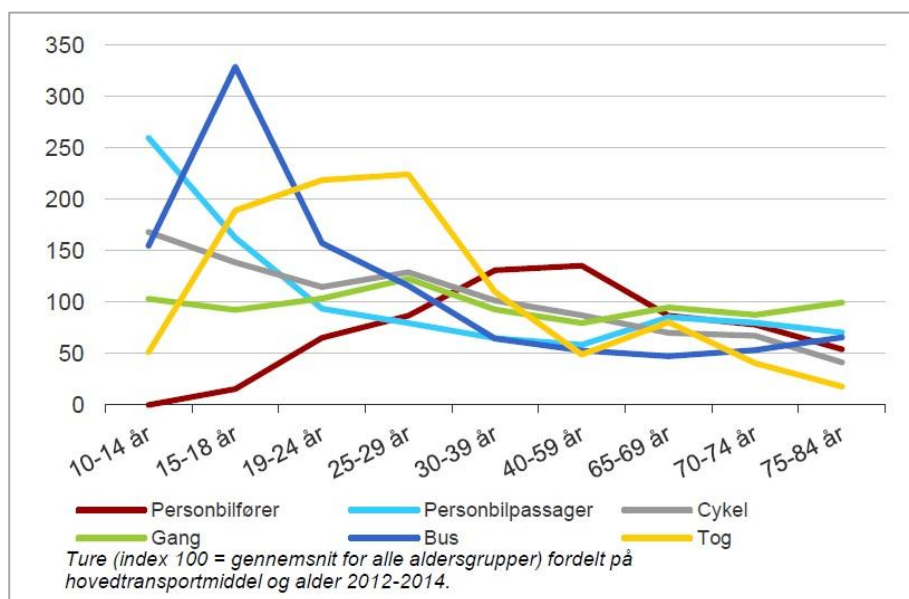
Der er også en klar sammenhæng mellem alder og valg af transportmiddel.

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 tendens 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
Tryghed 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 Passagerpuls

Kort om Passagerpuls

Passagerpuls 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.

Passagerpuls 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 Passagerpuls (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

Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk
 Fiolstræde 17B
 Postboks 2188
 1017 København K
 Tlf.: +45 77 41 77 41
 Mail: passagerpuls@fbr.dk
 Web: passagerpuls.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: <ul style="list-style-type: none"> - 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: <ul style="list-style-type: none"> - 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: <ul style="list-style-type: none"> - 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.



STUDERENDE

RESULTAT AF MARKEDSANALYSE

FRA BIL TIL BUS

FYNBUS 2019



FYNBUS

Indholdsfortegnelse

1. FORORD	3
2. RESUMÉ	4
3. KONKLUSIONER OG ANBEFALINGER	5
3.1 KONKLUSION	5
3.2 ANBEFALINGER	8
4. RESULTATER	10
4.1 VALG AF TRANSPORTMIDDEL	10
4.2 BRUG AF BILLETTER	11
4.3 BETYDNING AF KØREKORT TIL BIL	11
4.4 BETYDNING AF AFSTAND OG REJSETID TIL UDDANNELSESSTEDET	12
4.5 TIMING OG INFORMATIONSBEHOV	14
4.6 TILFREDSHED MED TRANSPORTMIDDEL	14
4.7 VURDERING AF TRAFIKINFORMATION	17
4.8 VILLIGHED TIL AT SKIFTE TRANSPORTMIDDEL	17
4.9 BETYDNING AF KLIMA	18
4.10 SAMMENLIGNING AF TRANSPORTMIDLER	19
5. OM UNDERSØGELSEN	21
5.1 METODEBESKRIVELSE	21
5.2 OM DELTAGERNE I UNDERSØGELSEN	21
5.3 MÅLGRUPPEN – MAKRODATA	22
6. OM RAPPORTEN	24
BILAG 1 SPØRGESKEMA MED SVARFORDELING	25
BILAG 2 ÅBNE SPØRGSMÅL	41

1. Forord

Prognosen siger, at antallet af biler fortsat vil være voksende i fremtiden, og der forudsiges en samlet vækst i den indenlandske personbiltrafik på 16 % og 61 % mere tid i trængsel i hele Danmark og 149 % mere tid i trængsel i centrum af de 4 største byer i perioden 2015-2030¹. Det fører til samfundsmæssige og miljømæssige konsekvenser, mere trafikerede veje og problemer med at finde parkeringspladser. Specielt de centrale dele af de større byer som Odense forventes over de næste 10-15 år at opleve væsentlige udfordringer. For at imødegå denne udvikling er det afgørende, at den kollektive trafik i specielt disse områder øger markedsandelen markant. I Odense vil implementering af letbanen understøtte denne udvikling, men busdriften spiller fortsat også en meget stor rolle i at opnå dette.

I projektet "Studerende fra bil til bus" er der primært fokus på uddannelsessøgende på gymnasiale- og erhvervsfaglige ungdomsuddannelser og sekundært fokus på studerende på videregående uddannelser, det vil sige gruppen af 16-19 årige og delvist gruppen af 20-24 årige. I projektet er den samlede målgruppe omtalt som studerende.

For studerende er det typisk et ønske at skifte fra den offentlige transport til selv at køre bil, så snart de får kørekort. De har ikke de økonomiske styrker til at købe, drifte og vedligeholde bilerne, derfor er det oftest forældrene, som helt eller delvist kommer til at betale for det. På trods af at de studerende typisk har en god og målrettet busbetjening til deres uddannelsessted, er deres adfærd og transportvaner en udfordring på landsplan og medfører blandt andet til øget kørsel i bil og trængselsproblemer på parkeringspladser ved uddannelsesstederne.

For at kunne påvirke og ændre de studerendes adfærd skal man først forstå, hvad og hvordan de tænker. Her opstår et behov for en markedsanalyse – en undersøgelse af de unges adfærd som vil afdække og forklare deres holdninger og transportvaner, og en undersøgelse af konkrete behov, der dermed kan sammenstilles med de konkrete tilbud. Det er afgørende at få afklaret om de studerendes transportadfærd kan påvirkes og hvordan man i givet fald kan påvirke deres adfærd.

Bæredygtighed og miljø er nogle af de argumenter, som ligger højt på den politiske dagsorden for tiden, og derfor vil bæredygtighed med fokus på miljø være en uadskillelig del af projektet. Projektet understøtter FN's verdensmål for klimaindsats, som indgår i udviklingsdagsordenen for bæredygtig udvikling frem mod 2030².

¹ Mobilitet for fremtiden, marts 2018

² [De Globale Mål](#), FN topmødet, september 2015

2. Resumé

FynBus har i efteråret 2018 gennemført fase 1 af projekt ”Studerende fra bil til bus”, hvor det unge kundesegments transportvaner og holdninger er undersøgt i en grundig markedsanalyse blandt især de gymnasiale studerende.

Der er foretaget en kortlægning af de uddannelsessøgendes transportadfærd dvs. fakta og argumenter som kan danne baggrund for politisk samfundsmæssig drøftelse af, hvordan adfærden kan ændres til at flytte mere af transport fra bil til bus.

De argumenter og budskaber, som kan bruges til bussernes fordel, er – økonomi, miljø, sundhed, fremkommelighed og tidsforbrug.

Af undersøgelsen fremgår det bl.a., at godt halvdelen af de studerende benytter bus til og fra uddannelse, mens næsten hver fjerde studerende kører alene i bil. I samme undersøgelse vurderer flertallet, at bussen har et overvejende dårligt image sammenlignet med eksempelvis bus og cykel. Fire ud af fem vurderer ligeledes, at bussen er en dyr transportform. Flertallet angiver, at de er meget bekymrede for klimaet, men over halvdelen mener ikke, at de skåner miljøet ved at benytte bus til og fra uddannelse.

Projektet har som hovedformål at skabe en politisk og samfundsmæssig debat om de studerendes transportadfærd, og hvad skal der til for at ændre adfærden og dermed flytte transportarbejde fra bil til bus?

Der skal derfor arbejdes med at informere de unge omkring blandt andet økonomien både i forhold til bil og bus. Derudover er det vigtigt at oplyse de unge, som er meget opmærksomme på miljøet, om hvilken effekt det har på miljøet, når så mange unge bruger bil til deres uddannelsessted. Det vurderes også at være væsentligt at inddrage de unges forældre i denne drøftelse, da det oftest er forældrene, der stiller bilen til rådighed og dækker udgifterne til bilen.

Undersøgelsens konklusioner har udmøntet sig i 9 konkrete anbefalinger som FynBus vil arbejde videre med i projektet.

3. Konklusioner og anbefalinger

3.1 Konklusion

Valg af transportmiddel

I gennemsnit viser undersøgelsen, at det primært anvendte transportmiddel til og fra uddannelse er fordelt med 26 % til gang eller cykler, 33 % til bussen og 37 % til bilen. 5 % anvender andre transporttyper som fx tog og teletaxa.

Trængselsudfordringer

FynBus vurderer, at et argument for at tage bussen, er de manglende parkeringspladser ved uddannelsesstederne. Over 63 % af de studerende mener, at der er dårlige muligheder for at parkere bilen ved deres uddannelsessted.

Miljøvenlighed

FynBus vurderer ud fra undersøgelsen, at et væsentligt argument er, at bussen er mere miljøvenlig end bilen. Flere unge er i dag meget opmærksomme på miljøvenlighed. Det at kunne spare CO₂ skal bruges som et argument, for at tage bussen fremfor bilen.

Dog mener over halvdelen af de studerende ikke, at de skåner miljøet ved at benytte bussen til og fra deres uddannelsessted. Der er derfor behov for en diskussion om adfærden og oplevelsen af at bussen er mere miljøvenlig.

Priser

Bussen er væsentligt billigere end bil, hvis man sammenligner med alle udgifter til bilen. Et ungdomskort koster 375 kroner for 30 dage, hvormed man får ubegrænset transport i hele FynBus' område og sparer penge på rejser udenfor Fyn.

81 % af de studerende vurderer, at bussen er en dyr transportform, og det viser sig, at en overvejende del af de studerende vælger at benytte bilen som transportform, når de skal transportere sig til deres uddannelsessted.

Af undersøgelsen fremgår det, at de studerende formentlig ikke tænker på omkostningerne til bilen som helhed, men kun på de marginale omkostninger til brændstoffet. Undersøgelsen viser ydermere, at det i 75 % af tilfældene er forældrene/andre, der helt eller delvist betaler udgifterne til bilen. Derfor er de studerendes perspektiv, at bilen er en billig transportform. Dette understreger vigtigheden i, at projektet også fokuserer på at inddrage forældrene.

Samtidigt er 57 % af de studerende villige til at skifte transportmiddel, hvis det er mere økonomisk. Dette bekræfter projektet i, at de unge skal oplyses om de reelle omkostninger ved bilen, og ungdomskortet skal promoveres.

Image

I forbindelse med bussens image, viser undersøgelsen af næsten tre fjerdedel mener, at bussen er upålidelig, mens over tre fjerdedel vurderer, at bilen er et pålideligt transportmiddel. Derudover mener 81 % af de studerende ikke, at bussen er mere fleksibel end andre transportmidler. Samtidig mener 78 %, at bilen er et fleksibelt transportmiddel. 73 % mener, at bussen ikke er et hurtigt transportmiddel til deres uddannelsessted, mens 81 % af de studerende vurderer, at bilen er et hurtigt transportmiddel til deres uddannelsessted.

Til trods for, at undersøgelser viser, at 76 % af de studerende har maksimalt op til 1 km til et busstoppested, så mener 60 % af de studerende, at bussen ikke er et let tilgængeligt transportmiddel. Derudover kan 61 % af de studerende ikke lide at tage bussen.

Derfor mener FynBus, at der skal diskuteres, hvordan de unge opfatter busproduktet og ikke hvorvidt selve busbetjeningen er god nok.

Information om transporten

Det er ydermere nemt at finde informationer omkring bussen og køretider. Undersøgelser viser, at 94 % af de unge kender til Rejseplanen. 55 % af de studerende mener det er nemt at finde informationer om busforbindelser.

Det er derfor vigtigt, at projektet fokuserer på, at oplyse de studerende om Rejseplanens muligheder, såsom notifikationer om forsinkelser, live-map med tracking funktion samt mulighed for at tilføje cyklen som et transportmiddel til/fra stoppestedet med mere.

Udnyttelse af rejsetid

De studerende kan bruge tiden fornuftigt i bussen. Bussen giver større frihed end bilen, især på lange strækninger. Næsten 77 % af de studerende mener, at man kan bruge tid på andre ting, når man tager bussen. Samtidig mener over 70 %, at man ikke kan bruge tiden på andre ting, når man kører bil.

Det viser sig også, at jo større afstand man har til sit uddannelsessted, jo mere villig er man til at slippe kontrollen og lade andre føre transportmidlet. Her er det derfor muligt for FynBus at komme med en løsning. Det viser sig dog også, at jo større afstand man har til sit uddannelsessted, jo mere utilfreds er man med transportmidlet. FynBus vurderer på baggrund af dette, at det er underordnet om man sidder i en bus eller en

bil, da man gradvist bliver mere utilfreds, som afstanden øges. Her kan fokus derfor være på den målgruppe som har lang afstand til uddannelsesstedet.

Dette kræver, at de unge er villige til, at tage bussen fremfor bilen og dermed gå på kompromis med, at bussen eksempelvis ikke er ligeså hurtig som bilen, men til gengæld byder på andre fordele. En af disse fordele er eksempelvis, at bussen byder på større frihed for den enkelte. Den studerende har derfor mulighed for at benytte tiden i bussen til eksempelvis at læse lektier.

Busdækning

Over 45 % har 400 m til et busstoppested, 22 % har 401-700 m et busstoppested. I alt 68 % har god adgang til bussen. 76 % har maksimalt op til 1 km til et busstoppested, hvilket normalt opfattes som god busdækning.

Fastholdelse efter endt uddannelse

FynBus mister de studerende som kunder, når de er færdige med uddannelsen. Dette viser resultater fra FynBus' Kundeundersøgelsen i 2018³, idet næsten 70 % af de studerende, der er stoppet med at bruge Ungdomskort, rejser mindre med bussen. Dette underbygger vigtigheden af at arbejde med denne målgruppe, når målgruppen fortsat skal mene, at det er nemt at tage bussen.

Kundepotentiale

Med i alt ca. 25.000 studerende alene på ungdomsuddannelserne, jf. afsnit 5.3, er der i forhold til de 24 % der kører bilen alene, et teoretisk potentiale på op til 6.000 nye kunder, hertil kommer så også dem, der kører i bil sammen med andre og dem, der bliver kørt i bil. Derudover er der et ikke nærmere defineret potentiale blandt de ca. 35.000 studerende på videregående uddannelser.

³ FynBus gennemførte i efteråret 2018 en kundeundersøgelse med i alt 4.545 besvarelser

3.2 anbefalinger

Der skal arbejdes med de studerendes opfattelse af busproduktet, som er hovedbarrieren. Det skal gøres gennem diskussion om unges adfærd blandt studerende, forældrene og på det politiske niveau. Det skal være den accepterede norm at tage bussen frem for bilen.

På baggrund af resultaterne og konklusionerne, er udarbejdet 9 anbefalinger som FynBus bør arbejde videre med.

Anbefaling 1 – Forbedring af bussens image

Der skal arbejdes med bussens generelle image i forhold til de unge. Der skal diskuteres hvordan de unge opfatter produktet, både i forhold til miljøvenlighed og økonomi.

Anbefaling 2 – Samarbejde med uddannelsesinstitutioner

Udvikling af FynBus' tilbud til uddannelsessteder om undervisningsmaterialer og deltagelse i undervisningen. FynBus kan med fordel gå i tæt samarbejde med uddannelsesstederne og bidrage med undervisningsmateriale, deltagelse i temauger, paneldebatter, innovationsprojekter mv, der kan være med til understøtte projektets hovedformål.

Anbefaling 3 – Fokus på miljøfordele

Fokus på bussens miljøfordele i forhold til bilen gennem kampagner og brug af værktøjer som fx pendlertjek og undervisningscases.

Anbefaling 4 – Nudging strategier og eksperimenter

Afprøvning af nudging strategier og gennemførelse af eksperimenter i tæt samarbejde med uddannelsesstederne og de studerende.

Anbefaling 5 – Understøtte begrænsning af parkeringspladser

Understøtte de uddannelsessteder, der som HF/VUC i Odense ønsker at fjerne eller begrænse parkeringspladser for de studerende. Her kan FynBus understøtte med information og kampagner samt eventuelt tilpassede tilbud i forhold til brug af kollektiv trafik.

Anbefaling 6 – Målrettet markedsføring omkring studiestart

Markedsføring den kollektive trafik til studerende og forældre når de vælger uddannelse, lige før uddannelsesstart og i starten af uddannelsesåret. Brugen af

FynBus' kundeambassadører og de sociale medier er gode, målrettede indsatser til det.

Anbefaling 7 – Markedsføring af ungdomskort

Et væsentligt fokuspunkt er at gøre det unge kundesegment opmærksom på, at bussen er væsentligt billigere, hvis man sammenligner med alle udgifter til bilen. Derfor bør blandt andet ungdomskortet markedsføres yderligere, og de reelle omkostninger ved bilen synliggøres bedre.

Anbefaling 8 – Markedsføring af rejseplanens funktioner

Derudover er det relevant at fokusere på, at de studerende skal oplyses om Rejseplanens muligheder, herunder notifikationer om forsinkelser, live-map med tracking funktion samt mulighed for at tilføje cyklen som et transportmiddel til/fra stoppestedet med mere. Derfor bør rejseplanens relevante funktioner løbende markedsføres.

Anbefaling 9 – Loyaltetsprogram mv.

Supplerende markedsanalyser med fokus på indsatser, der fastholder de unge i bussen efter endt uddannelse, herunder om udvikling af et loyalitetsprogram er en løsning til det.

4. Resultater

4.1 Valg af transportmiddel

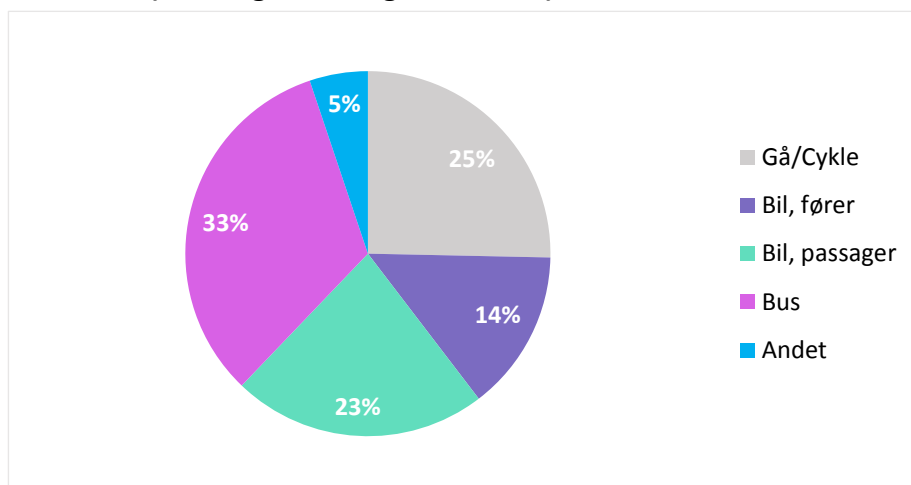
Hvordan den studerende kommer til og fra uddannelsesstedet er naturligvis meget relevant for projektet. Det viser sig, at 54 % af de adspurgte benytter bussen, som transportform til deres uddannelsessted. Dog viser det sig også, at 24 % kører alene i bil, 17 % kører i bil sammen med andre, samt at 20 % bliver kørt i bil til deres uddannelsessted. Dette er væsentligt, da det er hos de tre kategorier, at projektet skal skabe en adfærdsændring. 13 % har angivet de går eller løber i skole, mens 29 % angiver cykel som transportmiddel.

Ud af de studerende, som benytter bilen som transportmiddel til deres uddannelsessted, viser undersøgelsen, at det i 75 % af tilfældene er forældrene/andre, der helt eller delvist betaler udgifterne til bilen. Dette bekræfter projektet i, at forældrene ligeledes skal inddrages i projektet.

Det var muligt at angive flere transportmidler, og da tallene summer op til over 100 %, er det udtryk for at de studerende bruger flere transportmidler, fordi de kombinerer forskellige transportmidler på vej til og fra uddannelsesstedet og/eller afhængig af vej, samt formentlig ad hoc muligheden for alternative transportmidler.

Ved at skalere de ovennævnte procentsatser tilsammen til 100 % (se figur 1), vurderes det i gennemsnit, at 37 % af turene udføres med bil, og at det især er blandt disse at der er fokus på at skabe adfærdsændring.

Figur 1 Fordeling af afvendelse af forskellige transportmidler til og fra uddannelsesstedet, skaleret til 100 %. // Hvordan kommer du primært til og fra dit uddannelsessted? (Du må gerne vælge flere svar)



Med i alt ca. 25.000 studerende alene på ungdomsuddannelserne, jf. afsnit 5.3, er der i forhold til de 24 % der kører bilen alene, et teoretisk potentiale på op til 6.000 nye kunder, hertil kommer så også dem, der kører i bil sammen med andre og dem, der bliver kørt i bil. Derudover er der et ikke nærmere defineret potentiale blandt de ca. 35.000 studerende på videregående uddannelser.

De studerende på videregående uddannelser flytter typisk hjemmefra i forbindelse med start på uddannelsen og typisk i nærheden af studiestedet. De har derved ikke samme adgang til bil eller kørejlighed som studerende på ungdomsuddannelser. Derfor vurderes potentialet for at flytte disse studerende fra bil til bus lavere end hos undersøgelsesgruppen.

4.2 Brug af billettyper

I forbindelse med de studerendes brug af bussen som transportmiddel, er det interessant at se på, hvilken billettype de benytter. Dette skyldes, at projektet ønsker viden om, hvorvidt de studerende kender til ungdomskortet som en billig løsning. Det viser sig, at 49 % af de adspurgte benytter sig af ungdomskortet, men at sammenlagt 45 % gør brug af andre typer rejsekort. Her ønsker projektet at informere de studerende om ungdomskortet, da denne billettype er den billigste løsning for de studerende.

Undersøgelsen ser også på de studerendes økonomi i forbindelse med transport til og fra uddannelsesstedet. Dette viser, at 47 % af de studerende er villige til at bruge op til 399 kr. på transport, hvilket potentielt vil dække et ungdomskort.

Hvorvidt de studerende lader sig påvirke af andre i forbindelse med deres valg af transportmiddel tydeliggøres også i undersøgelsen. Det viser sig, at det hovedsageligt er de studerendes forældre, der har en indflydelse på de studerendes transportvalg. Dette understreger vigtigheden i, at projektet også fokuserer på at inddrage forældrene.

4.3 Betydning af kørekort til bil

Det er også interessant at spørge målgruppen, hvorvidt de har kørekort. Dette siger noget om, hvor mange der potentielt kan benytte bilen, og hvor mange der derfor skal skabes en adfærdsændring hos.

Undersøgelsen viser, at 59 % af studerende har kørekort. Af undersøgelsen fremgår det også, at 60 % af de studerende, som ikke har kørekort, har planer om at tage kørekort mens de er under uddannelse. Dette er et fokuspunkt for projektet, da disse studerende sandsynligvis vil stoppe med at benytte bussen som primært transportmiddel, når de har fået kørekort og hvis de har adgang til en bil.

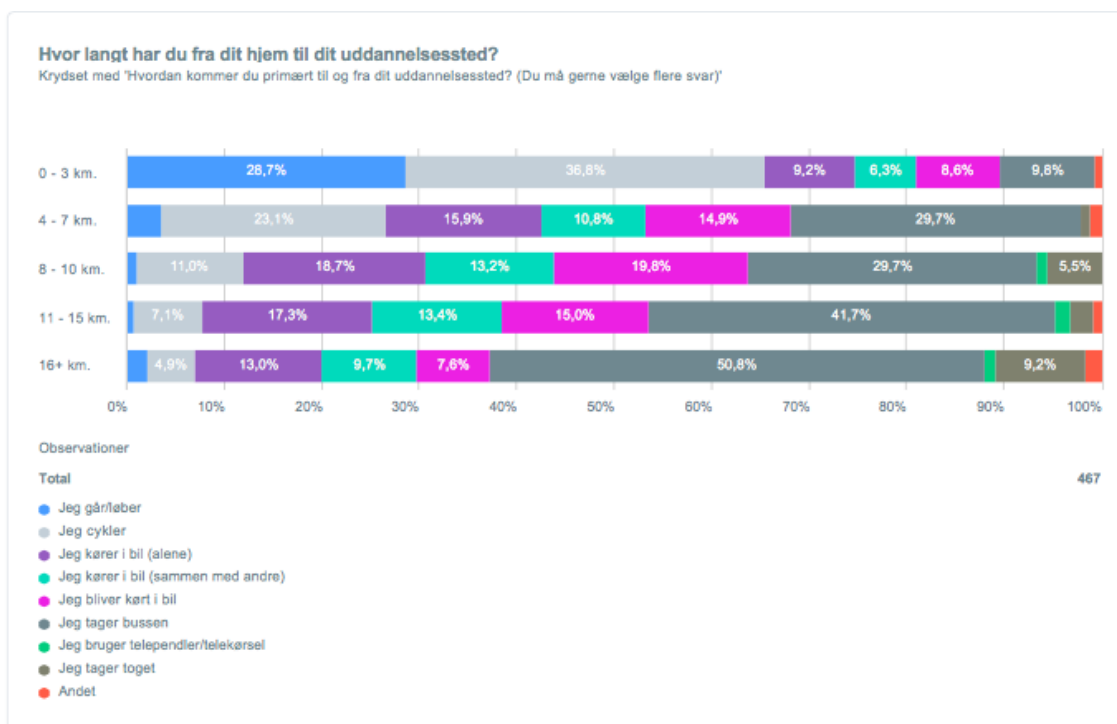
4.4 Betydning af afstand og rejsetid til uddannelsesstedet

Hvorvidt de studerende vurderer, at bussen er et attraktivt transportmiddel, kan ses i sammenhæng med afstanden til uddannelsesstedet, som præsenteret i figur 2. Hvis afstanden er op til 3 km er det typisk gang eller cykel, der er foretrukket transportmiddel. Dog udgør bil 24 % selv ved disse korte afstande.

På afstande mellem 4 og 15 km er det bilen, der er det primære transportmiddel, mens det ved rejser over 15 km er bussen, der er det primære valg.

Dette viser også, at der er god busdækning for de studerende som bor langt fra deres uddannelsessted, hvilket kan bekræfte, at det er muligt for den studerende at benytte bussen fremfor bilen.

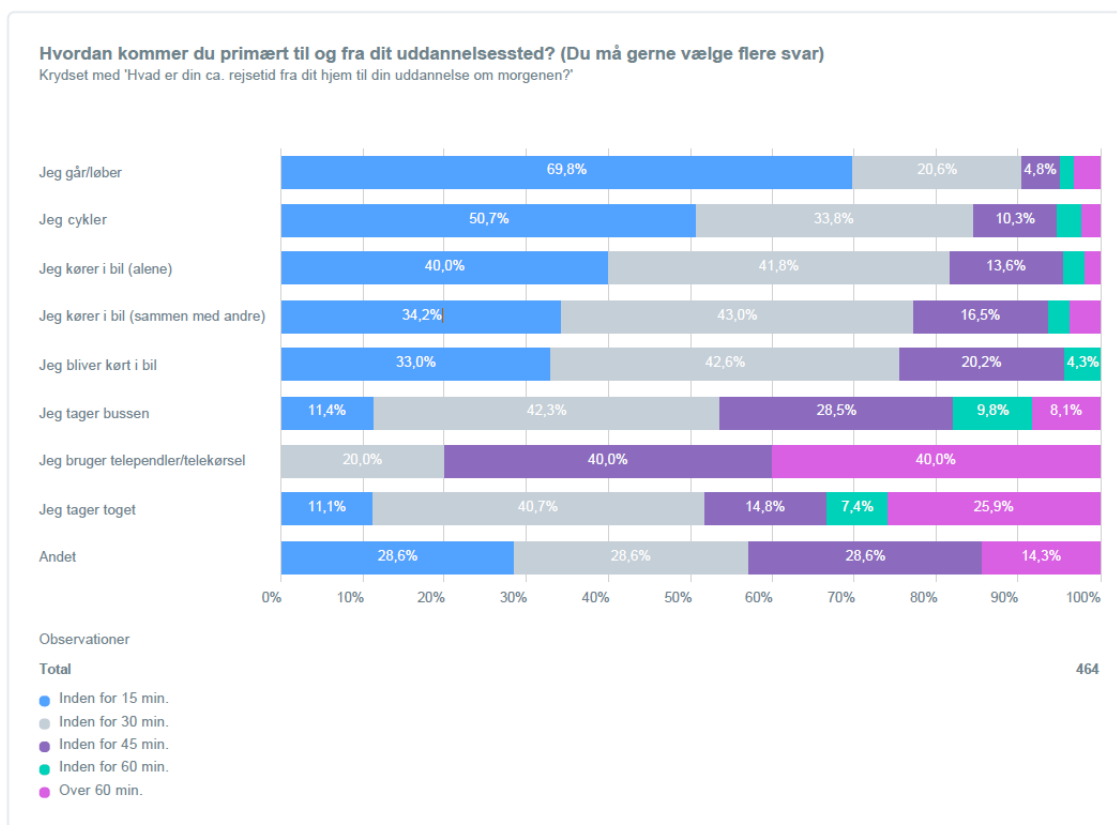
Figur 2 Sammenhæng mellem afstand til uddannelsesstedet og afvendelse af forskellige transportmidler til og fra uddannelsesstedet.



En anden måde at vurdere afstanden til uddannelsesstedet er rejsetiden om morgenen. Undersøgelsen viser, at 35 % af de studerende har en rejsetid på max 15 min. til deres uddannelsessted, og med denne rejsetid er den studerende tilbøjelig til at cykle, gå eller løbe. 36 % af de studerende har en rejsetid på 15-30 min. Disse studerende benytter primært bilen eller bussen. Undersøgelsen viser dog også, at 29 % af de studerende har en rejsetid på 30 min. eller mere, og disse studerende benytter primært telependler/telekørsel, der sker i kombination med en busrejse. Figur 3 præsenterer sammenhæng mellem rejsetiden om morgenen og anvendelse af forskellige transportmidler til og fra uddannelsesstedet.

Projektet forsøger ud fra dette at få de studerende til at forstå, at bussen er et godt alternativ til bilen, når rejsetiden er lang, da bussen, mens man rejser, byder på mere frihed for den studerende, end bilen.

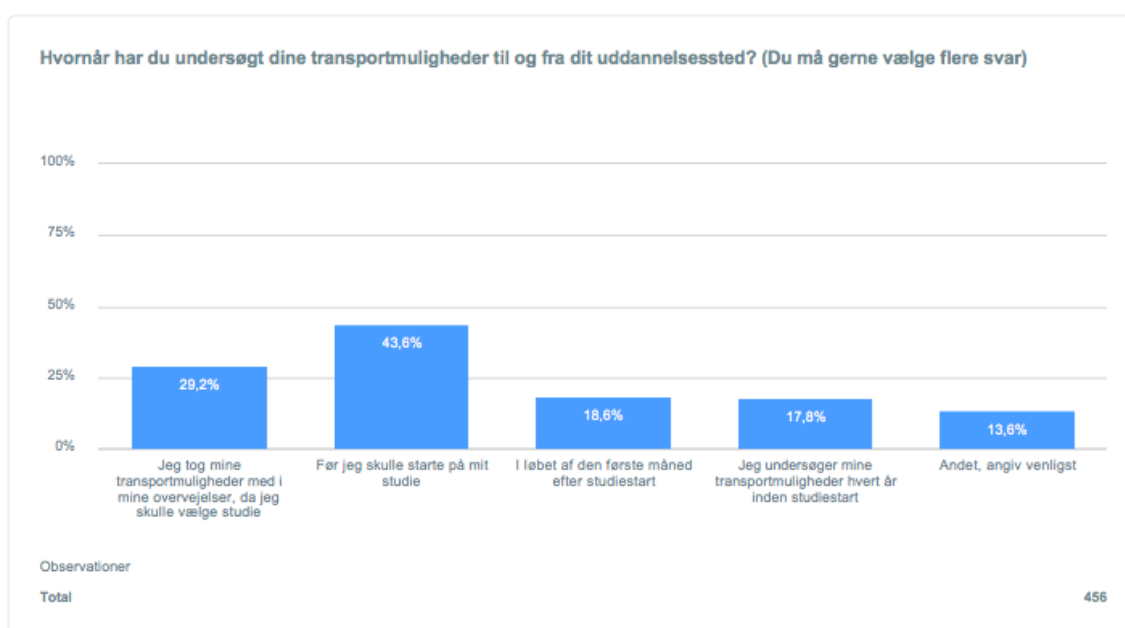
Figur 3 Sammenhæng mellem rejsetiden om morgenen og anvendelse af forskellige transportmidler til og fra uddannelsesstedet.



4.5 Timing og informationsbehov

I forhold til, hvornår projektet skal informere de studerende om bussen som transportmiddel, bliver de studerende spurgt, hvornår de undersøger deres transportmuligheder (se figur 4). Undersøgelsen viser, at de studerende enten undersøger transportmulighederne inden de vælger studie, eller lige op til studiestart. Ud fra dette vurderes det, at bussen som transportmiddel skal promoveres, når de unge vælger uddannelsessted, lige før studiestart samt lige efter studiestart.

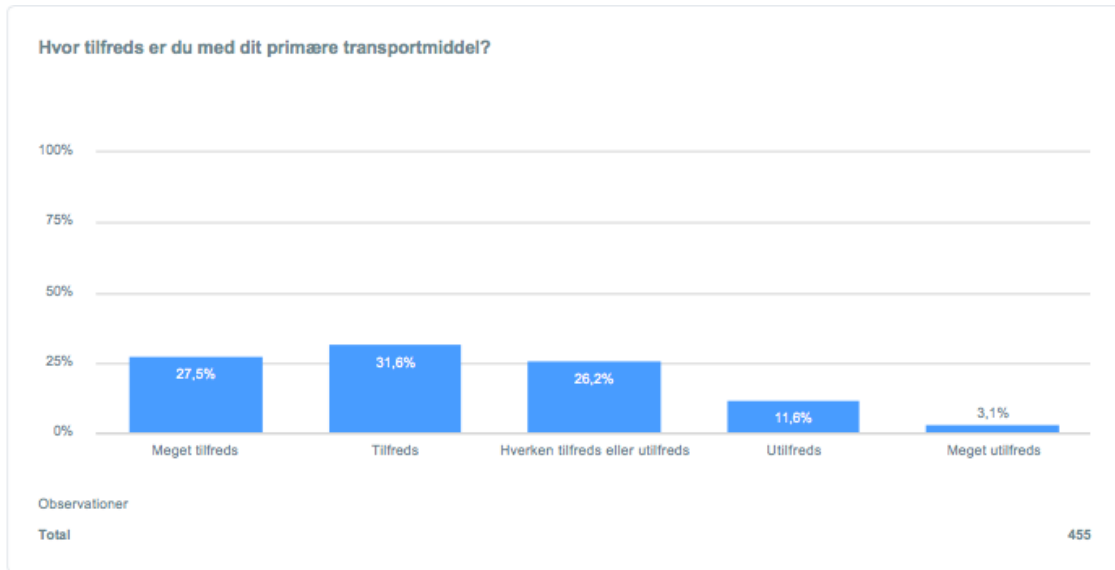
Figur 4 Tidspunkt hvor studerende undersøger transportmulighederne til og fra uddannelsesstedet.



4.6 Tilfredshed med transportmiddel

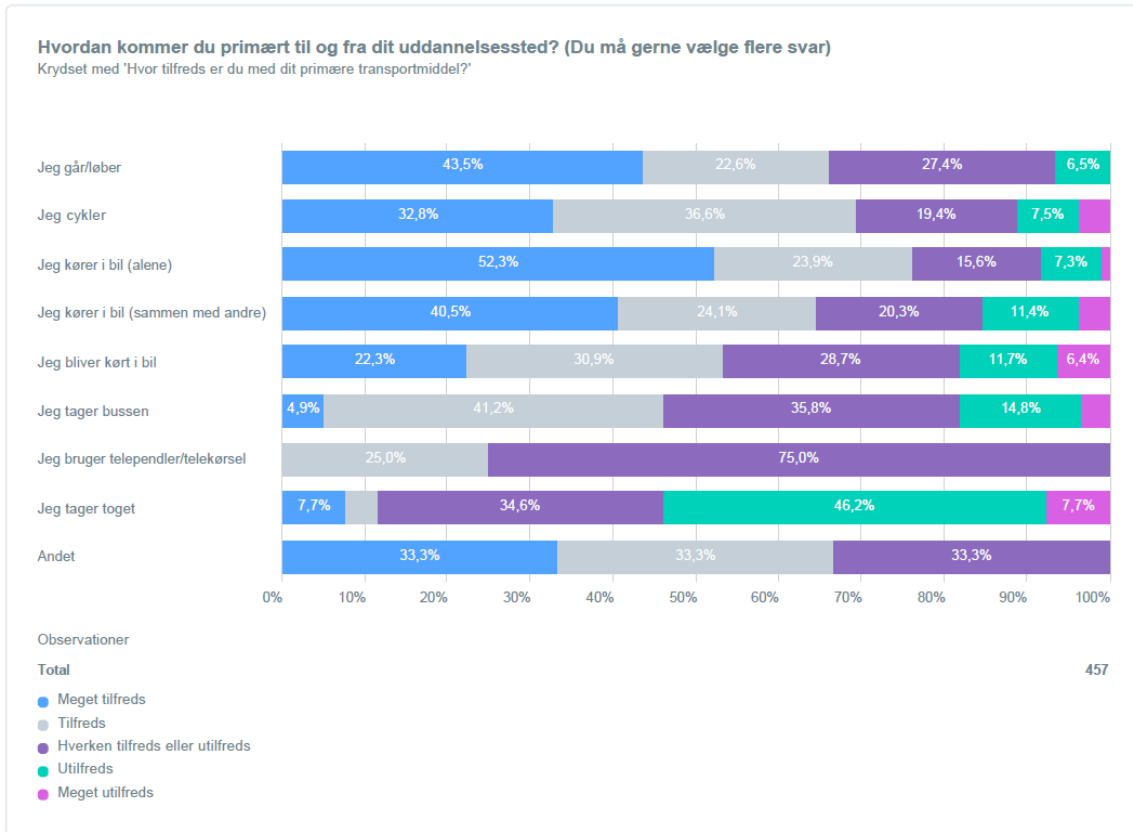
Undersøgelsen fokuserer ligeledes på, om den studerende er tilfreds med det primære transportmiddel (se figur 5). Det viser sig, at de studerende generelt er tilfredse med deres transportmidler. Derfor skal projektet sørge for at oplyse de studerende om muligheder og alternativer til deres nuværende transportmiddel, som kan skabe samme grad af tilfredshed.

Figur 5 Studerendes tilfredshed med deres primære transportmiddel. // Hvor tilfreds er du med dit primære transportmiddel?



I figur 6 ses sammenhængen mellem transportmiddel og tilfredshed med det. Af figuren fremgår det, at bilrejsende er mere tilfredse end busrejsende. 76 % af de studerende, der kører i bilen alene, er meget tilfredse eller tilfredse med deres transportmiddel, mens 77 % af de studerende, der tager bussen, er tilfredse eller hverken tilfredse eller utilfredse med bussen, som deres primære transportmiddel.

Figur 6 Sammenhængen mellem anvendt transportmiddel til og fra uddannelsesstedet og tilfredshed med transportmiddel.



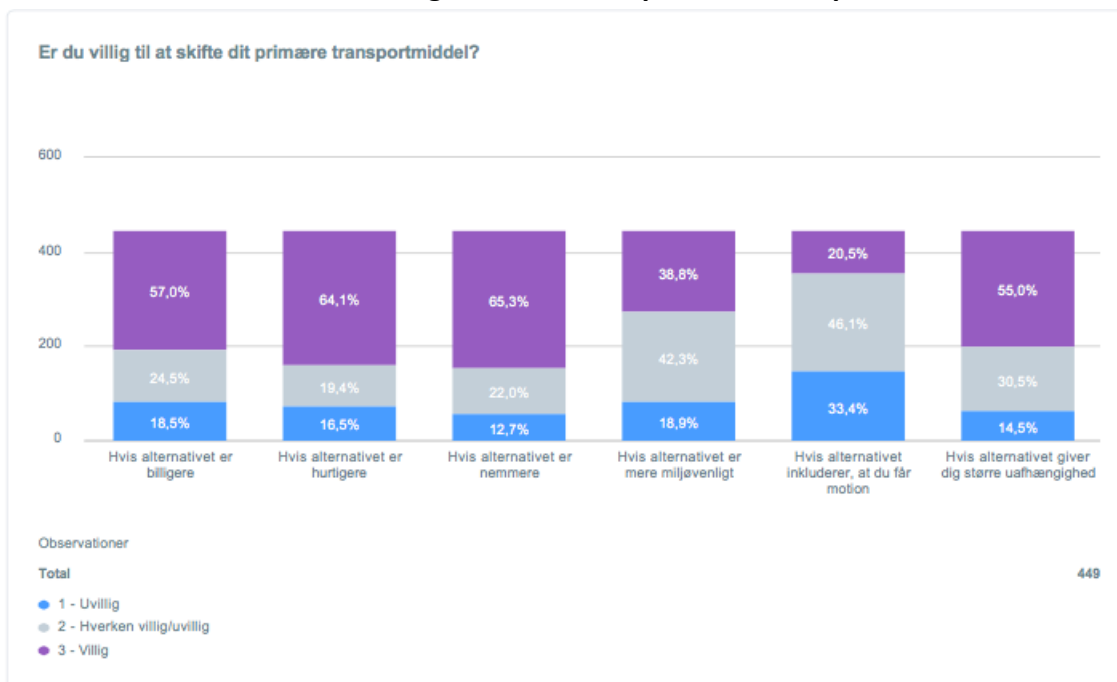
4.7 Vurdering af Trafikinformation

I forbindelse med om de studerende kender til Rejseplanen.dk eller Rejseplanens App viser det sig, at 94 % af de studerende kender til Rejseplanen. Det kan holdes op i mod, at 55 % af de studerende mener, at det er nemt at finde informationer om busforbindelser. Det er derfor vigtigt, at projektet fokuserer på, at oplyse de studerende om Rejseplanens muligheder, såsom notifikationer om forsinkelser, live-map med tracking funktion samt mulighed for at tilføje cyklen som et transportmiddel til/fra stoppestedet med mere.

4.8 Villighed til at skifte transportmiddel

Hvorvidt de studerende er villige til at ændre deres adfærd omkring deres transport til og fra deres uddannelse vil, ifølge undersøgelsen komme an på økonomi, tid, uafhængighed og hvorvidt den alternative løsning er lettere for dem (se figur 7). Det er derfor væsentligt for projektet at informere de studerende om udgifter til bilen sammenlignet med prisen for et ungdomskort. Derudover kan projektet fokusere på, at den tid den studerende bruger i bussen kan bruges til lektier eller andet, som den studerende ikke har mulighed for at bruge tid på i bilen.

Figur 7 Studerendes villighed til at skifte deres primære transportmiddel til og fra uddannelsesstedet. // Er du villig til at skifte dit primære transportmiddel?

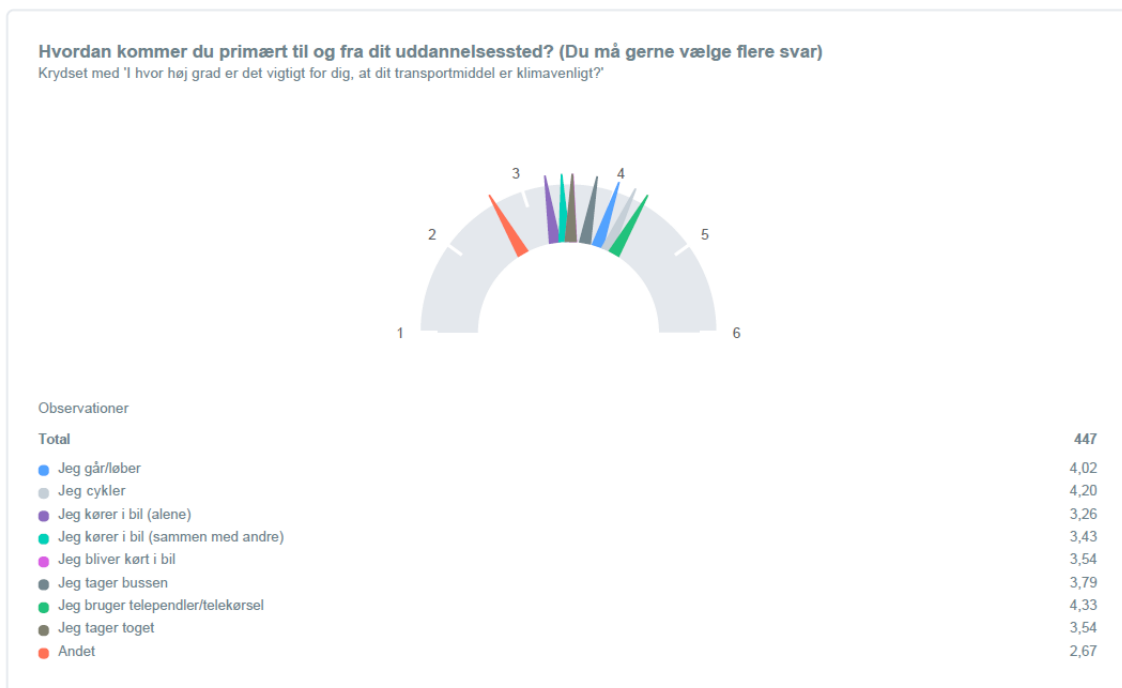


I forbindelse med i hvilken grad den studerende vil have kontrol over transportmidlet viser det sig, at 34 % af de studerende selv ønsker at føre deres transportmiddel. Dog ønsker 42 % at have indflydelse på transportmidlet, men behøver ikke selv at føre det og slutteligt vil 24 % af de studerende transporteres til og fra uddannelsesstedet, uden at have ansvaret i trafikken.

4.9 Betydning af klima

Figur 8 viser sammenhængen mellem de studerendes primære transportmiddel til deres uddannelsessted og hvor vigtigt det er for dem, at deres transportmiddel er klimavenligt. Der er en overvejende grad af de studerende, som mener, at det er vigtigt, at transportmidlet er klimavenligt. Dog viser det sig, at selvom den studerende vægter klimavenlighed højt, er der stadig flere, der benytter bilen som primært transportmiddel. Derfor er det vigtigt for projektet at italesætte overfor de studerende, at bussen er en mere klimavenlig løsning end bilen.

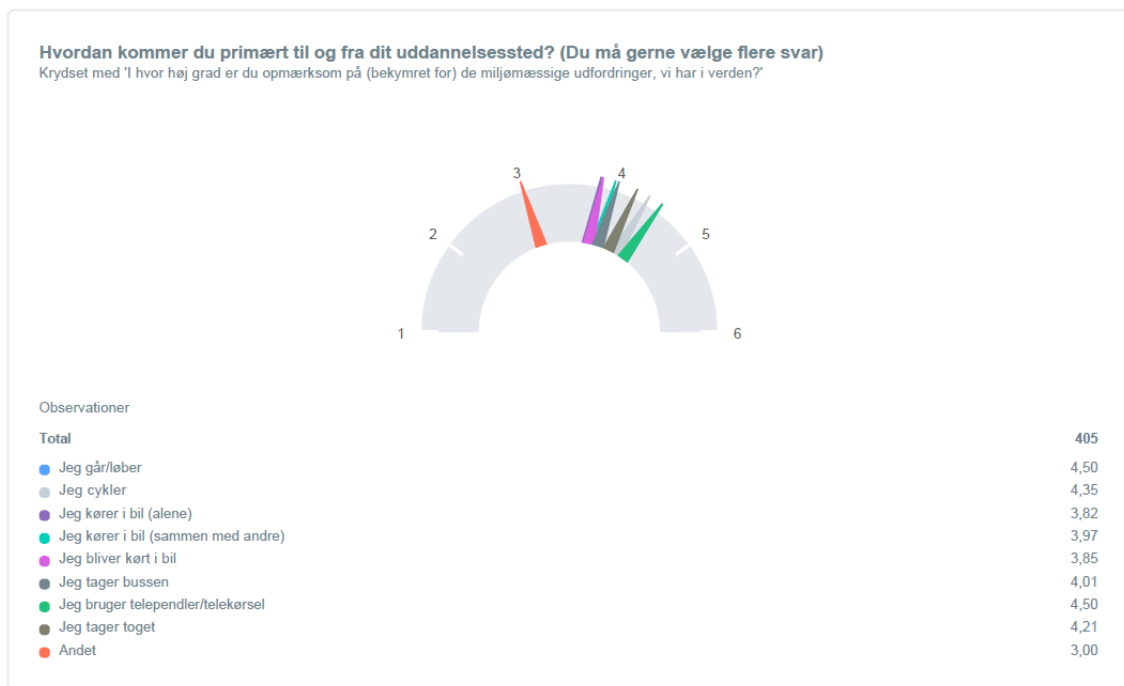
Figur 8 Sammenhængen mellem studerendes primære transportmiddel til og fra uddannelsesstedet og hvor vigtigt det er for dem, at deres transportmiddel er klimavenligt.



Figur 9 viser sammenhængen mellem de studerendes primære transportmiddel til deres uddannelsessted og deres opmærksomhed på de miljømæssige udfordringer i verden. Her viser undersøgelsen, at de studerende generelt er opmærksomme på miljøet i større eller mindre grad. Den viser også, at de studerende, der benytter bilen

som transportform er mere end gennemsnitligt opmærksom på de miljømæssige udfordringer i verden. Der skal derfor arbejdes med den studerendes opfattelse er miljøvenlighed i forhold til transportmidler.

Figur 8 Sammenhængen mellem studerendes primære transportmiddel til og fra uddannelsesstedet og i hvor høj grad de er opmærksomme på de miljømæssige udfordringer, der er i verden.



4.10 Sammenligning af transportmidler

De studerende bliver ligeledes bedt om, at vurdere forskellige transportmidler til og fra deres uddannelsessted.

Når de studerende skal vurdere cyklen som transportmiddel viser det sig, at de studerende generelt ikke mener, at cyklen er et hurtigt alternativ eller at de kan bruge tiden til andre ting, mens de cykler. Fokus er derimod på at cyklen er et miljøvenligt transportmiddel.

I forbindelse med evalueringen af bilen som transportmiddel, så viser undersøgelsen, at de fleste studerende godt kan lide at køre bil og mener, at bilen er et nemt og hurtigt transportmiddel. Derudover mener de studerende, at bilen er fleksibel, pålidelig og komfortabel.

I forbindelse med evalueringen af bussen som transportmiddel, viser det sig, at de studerende generelt ikke mener, at det er hverken billigt, hurtigt eller fleksibelt at tage bussen. Derudover vurderer de studerende, at der er meget ventetid, når de skal tage bussen. Her er det projektets opgave at ændre de studerendes opfattelse af bussen. Dog mener 74 % af de studerende, at der er meget ventetid, når man tager bussen. Derfor skal der diskuteres opfattelsen af produktet.

Ud fra evalueringen af henholdsvis bus, cykel og bil som transportmiddel, er det relevant at se på, hvad der kan få de studerende til at overveje at tage bussen til og fra uddannelsesstedet. Det viser sig, at de vigtigste elementer for den studerende er:

- Det skal være nemt,
- Der skal være direkte ruter fra tæt på hjemmet til uddannelsesstedet,
- Det skal være billigt,
- Der skal være korte ventetider,
- Det skal være nemt at finde informationer,
- Den studerende skal ikke bekymre sig om parkeringsmuligheder.

Det er derfor tydeligt, at projektets fokus skal være disse elementer eller opfattelsen af disse.

5. Om undersøgelsen

5.1 Metodebeskrivelse

Spørgeskemaet til undersøgelsen er udviklet af FynBus. Inden undersøgelsen gik i gang, blev spørgeskemaet testet på en mindre målgruppe for dels at sikre den rette forståelse af spørgsmålene og dels at sikre, at den tekniske opsætning var korrekt i forhold til, at alle relevante spørgsmål blev vist til – og besvaret af – svarpersonerne.

Dataindsamlingen til denne undersøgelse er gennemført ved brug af spørgeskemaer udsendt via link til online system Enalyzer. Spørgeskemaerne er blevet sendt ud til og gennemført i samarbejde med tre ungdomsuddannelsessteder: HF+VUC Fyn, Det Blå Gymnasium (Glamsbjerg) og Svendborg Gymnasium.

5.2 Om deltagerne i undersøgelsen

Dataindsamlingsperiode: 24. oktober til 13. december 2018

Undersøgelsen bygger på 532 besvarelser, hvoraf 75,2 % af besvarelserne er fuldstændige. Ud af de 532 respondenter, har 501 valgt at give samtykke til brug af deres oplysninger i forbindelse med persondataforordningen.

Over halvdelen af respondenterne kommer fra Svendborg Gymnasium. 35 % kommer fra HF & VUC Fyn i Odense, mens 13 % kommer fra det Blå Gymnasium i Glamsbjerg.

Det overvejende er kvinder, der har valgt at deltage i undersøgelsen. Resultatet viser, at respondenterne er repræsenterede ved 70 % kvinder. Undersøgelsen viser ligeledes, at over halvdelen af respondenterne er 18-24 år, samt at yderligere 31 % af de adspurgte er 15-17. Dette bekræfter projektets tanker om målgruppen.

5.3 Målgruppen – makrodata

Som det fremgår af tabel 1 er antallet af de studerende på gymnasiale uddannelser og erhvervsuddannelser på Fyn sammenlagt:

- 25.348 i 2017
- 25.011 i 2018

Antallet studerende på videregående uddannelser på Fyn er:

- 35.923 i 2017
- 34.587 i 2018

Til sammen giver det en målgruppe på 59.598 studerende. Tallet er faldende i løbet af de sidste to år.

Ud fra makrodata præsenteret i tabel 2 ses det, at i aldersgruppen 16-19 år er antallet af unge:

- 24.505 i 2017
- 23.973 i 2018

Antallet af unge i aldersgruppen 20-24 år er:

- 35.442 i 2017
- 36.018 i 2018

Til sammen giver det en målgruppe på 59.991 unge. Ud fra prognosen præsenteret i figur 10 fremgår, at antallet af unge vil være fortsat faldende i perioden 2017-2030.

Tabel 1 Antal studerende per uddannelsesstype. Fynske kommuner (inkl. Langeland, ekskl. Ærø).

Uddannelsesniveau	2017	2018
H10 Grundskole	61.470	60.908
H15+20	13.592	13.508
Gymnasiale uddannelser		
H29+30+35	11.756	11.503
Erhvervsuddannelser		
H40+50+60+70+80	35.923	34.587
Videregående uddannelser		
I alt	122.741	120.506

Kilde: UDDAKT11⁴

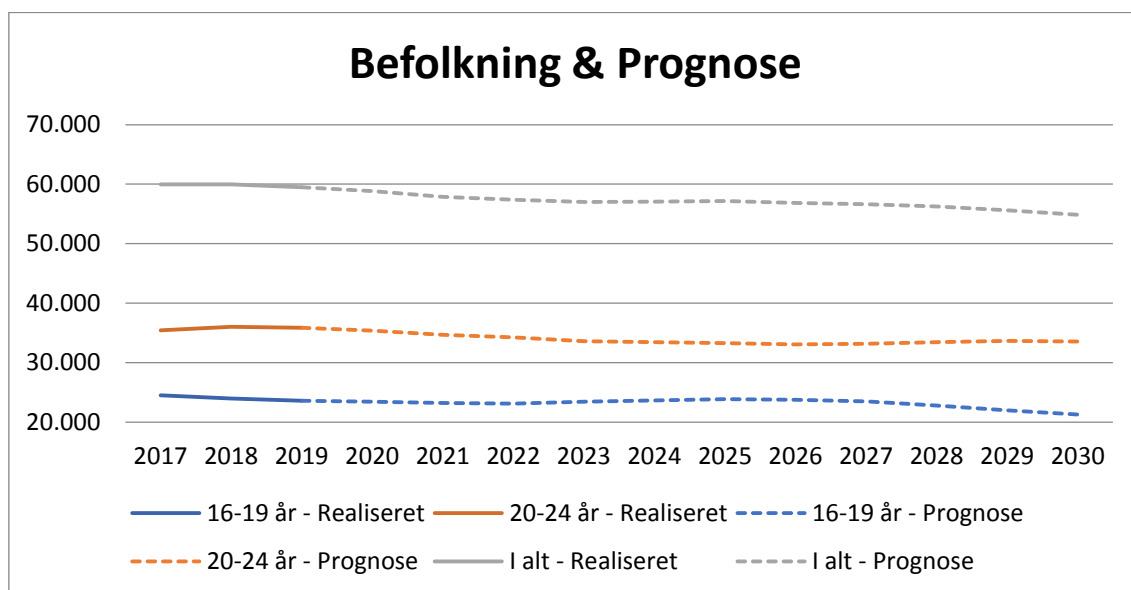
⁴ For dokumentation af tabellerne se: <http://dst.dk/ext/uddannelse/Uddannelsstabeller>

Tabel 2 Antal unge per aldersgruppe. Fynske kommuner (inkl. Langeland, ekskl. Ærø).

Aldersgruppe	2017	2018
16-19	24.505	23.973
20-24	35.442	36.018
I alt	59.947	59.991

Kilde: FOLK1A

Figur 10 Prognose for antal unge inddelt i aldersgrupper i perioden 2017-230.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken.dk, tabellerne FOLK1A og FRKM119

6. Om rapporten

Projektejer: Jan Gudmann Hansen, Produkt- og Markedschef

Projektleder: Patrycja Anna Zieba, Markedskonsulent

Projektmedarbejder: Krestina Lauridsen, Louise Hofstedt, Mads Jensen, Morten Pors, Rene Kristian Hansen, Søren Linaa Larsen, Katja Harder Andersen, Susanne Nørgaard (er stoppet), Hans Ove Skælbæk (er stoppet)

Analyseansvarlig: Patrycja Anna Zieba

Rapporten skrevet af: Patrycja Anna Zieba, Katja Harder Andersen

Grafik (forsiden): Mads Jensen

FynBus

Tolderlundsvej 9

5000 Odense C

Mail: fynbus@fynbus.dk

Web: www.fynbus.dk

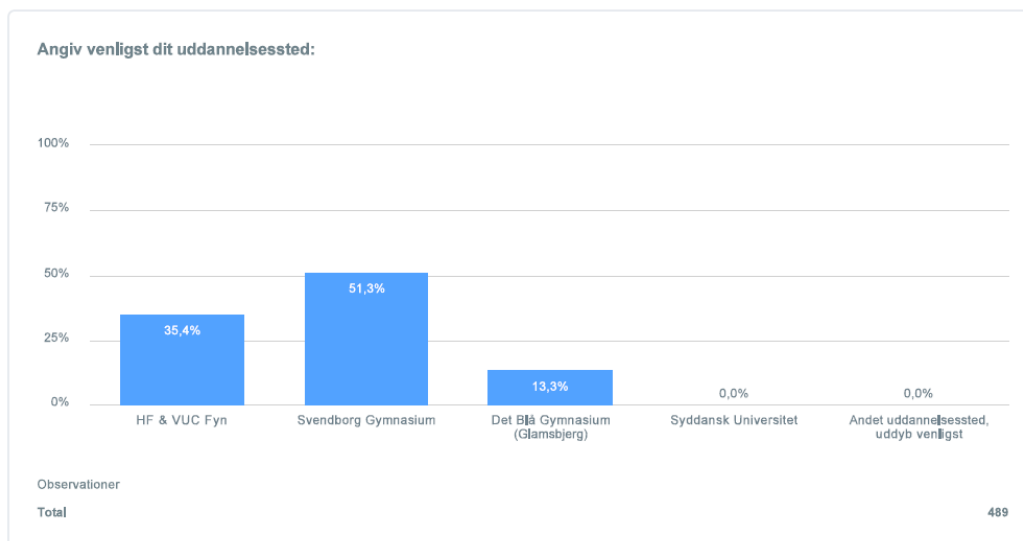
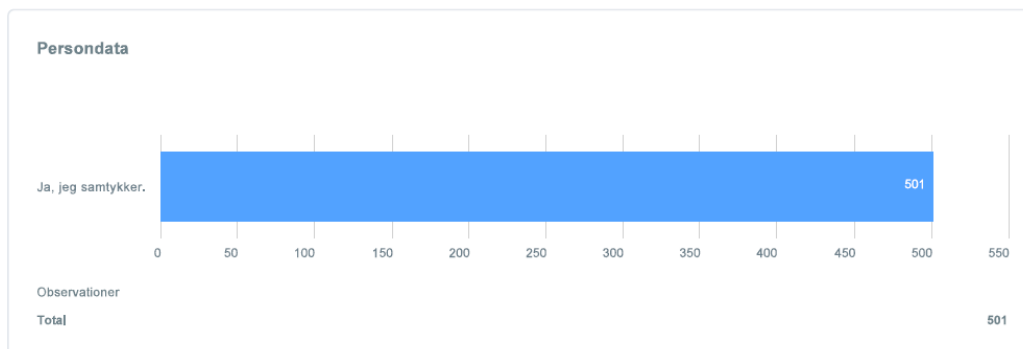
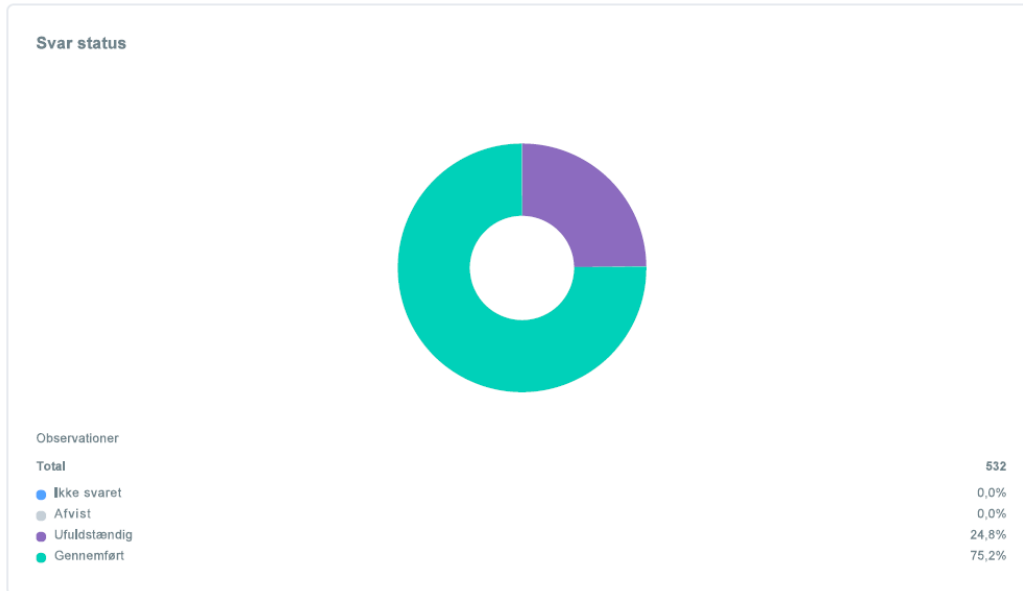
Kontakt vedr. projektet:

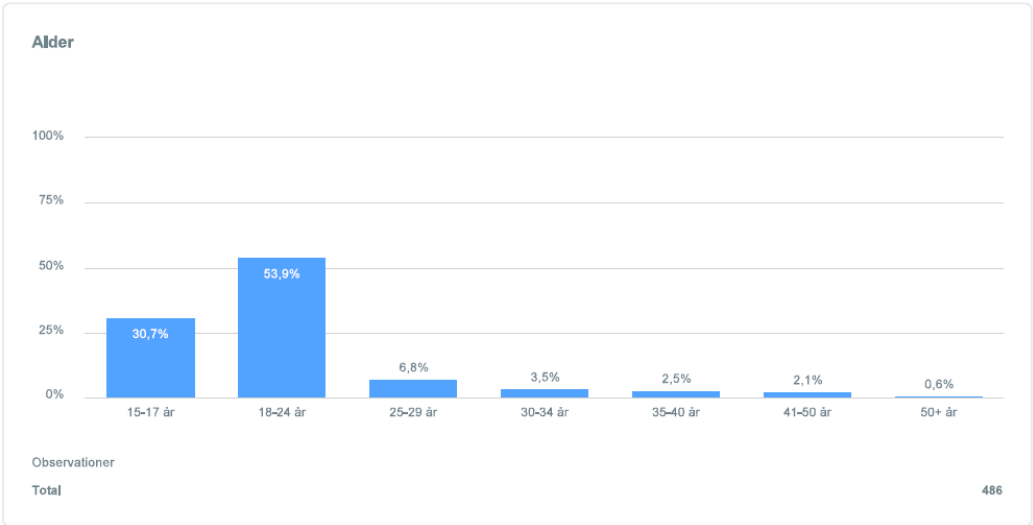
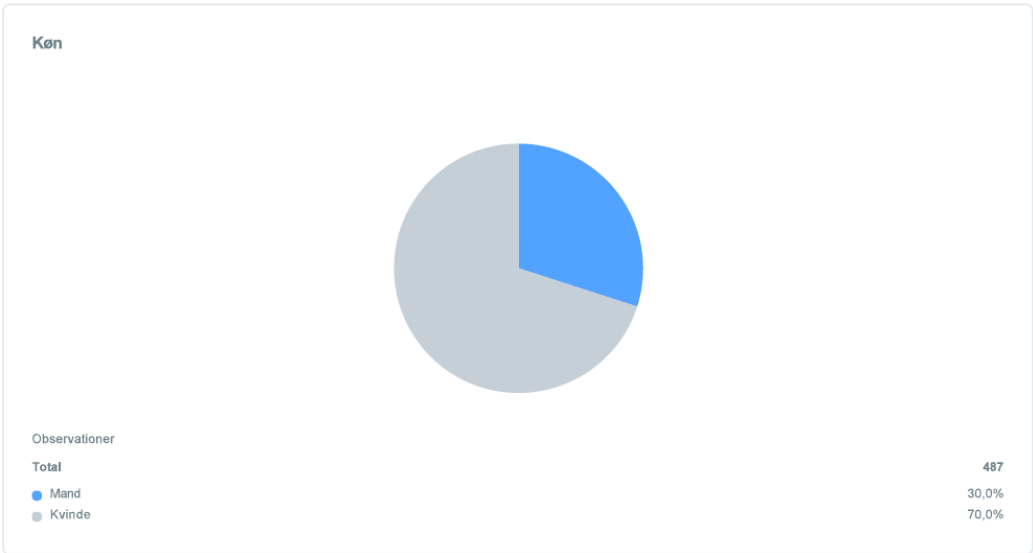
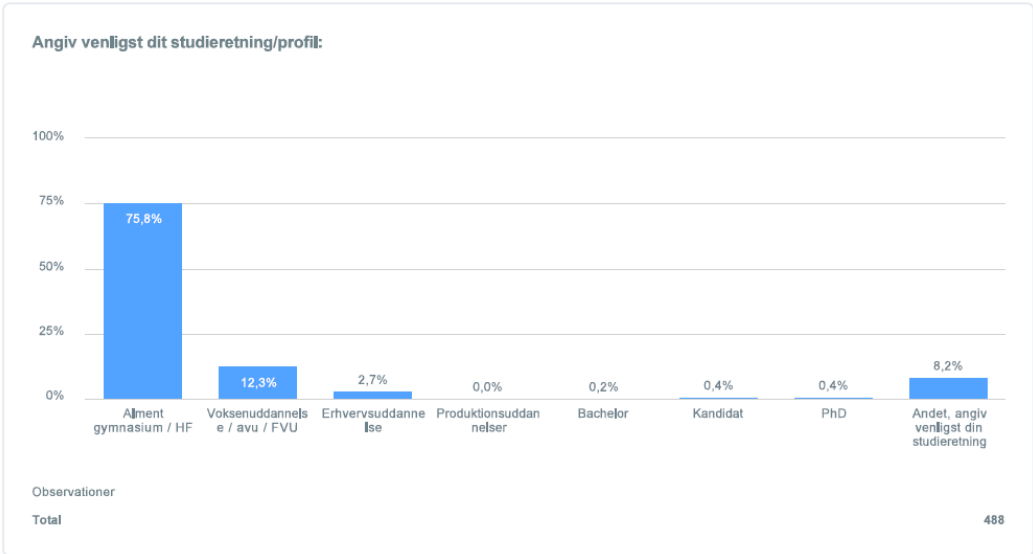
Patrycja Anna Zieba, Markedskonsulent

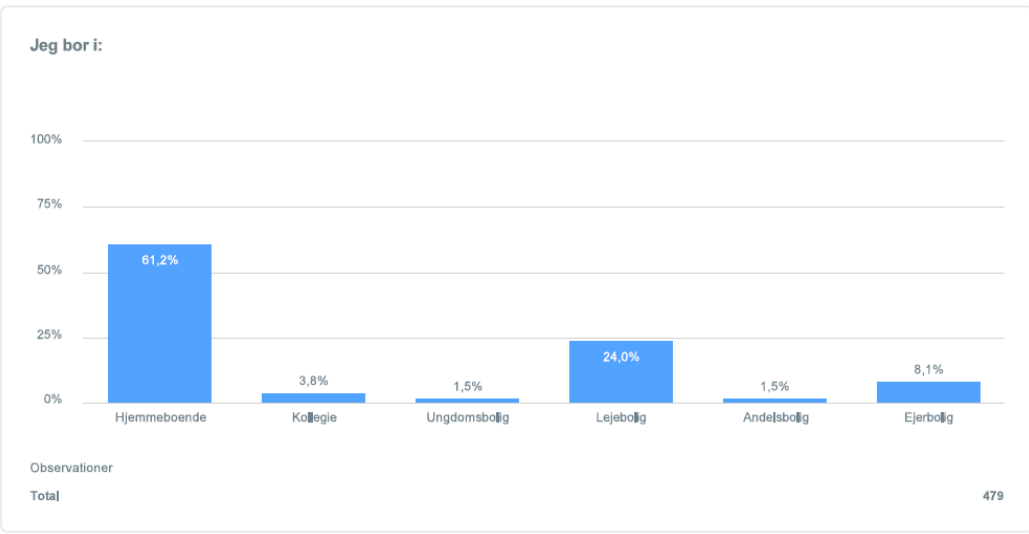
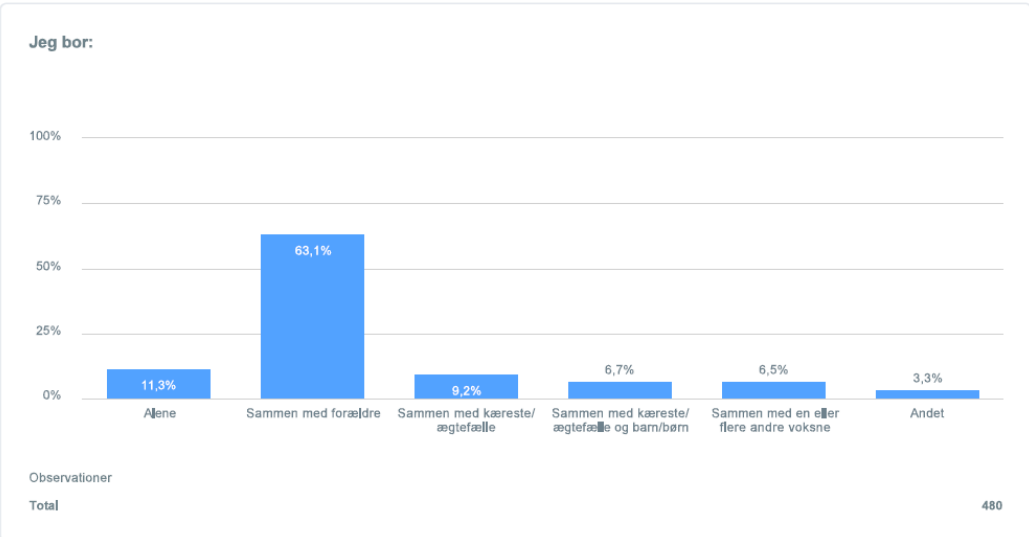
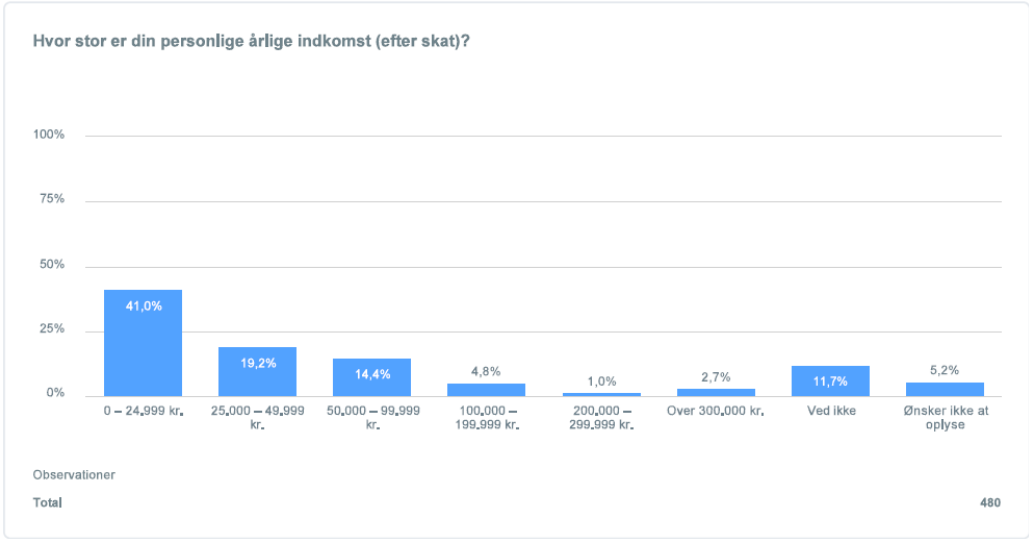
Direkte telefon: 63112292

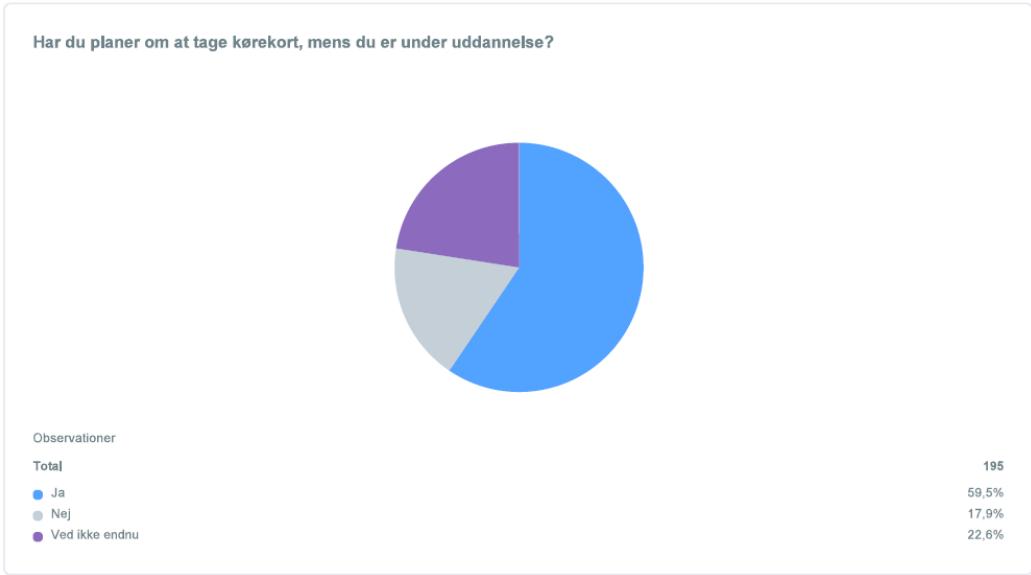
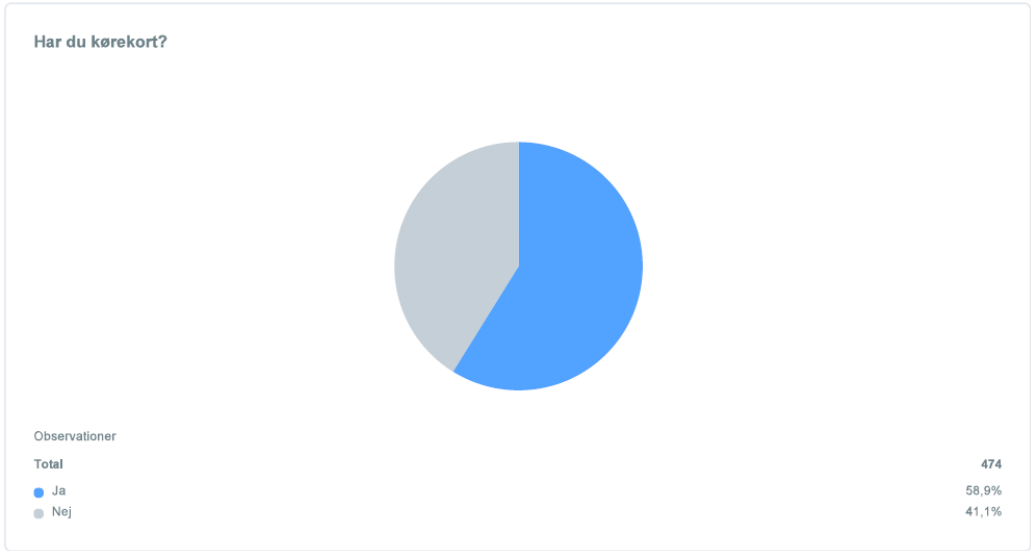
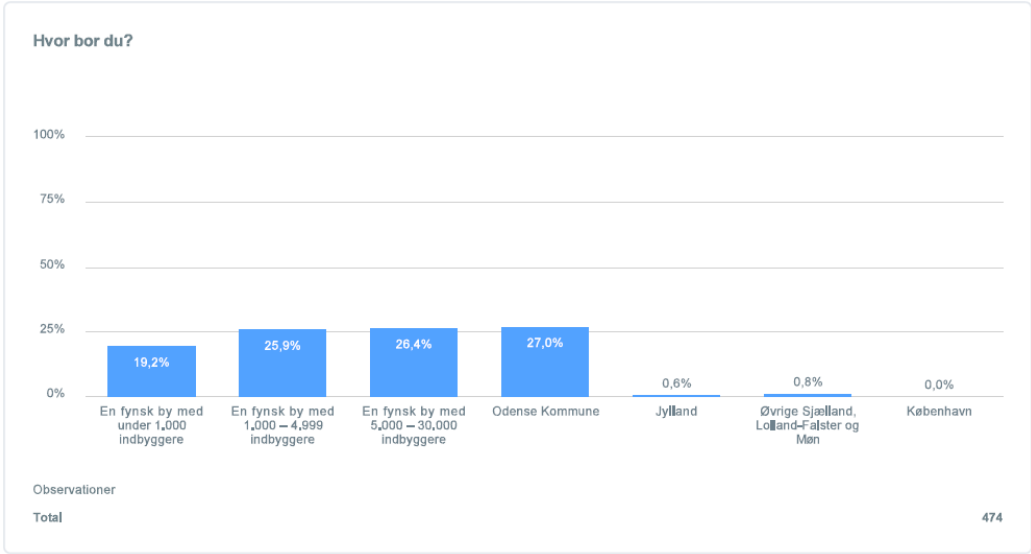
E-mail: paz@fynbus.dk

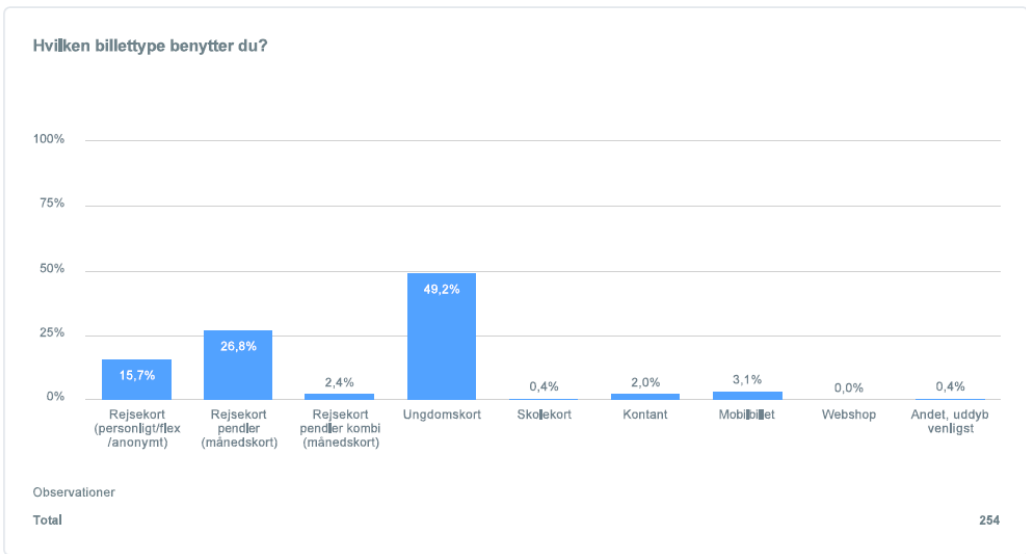
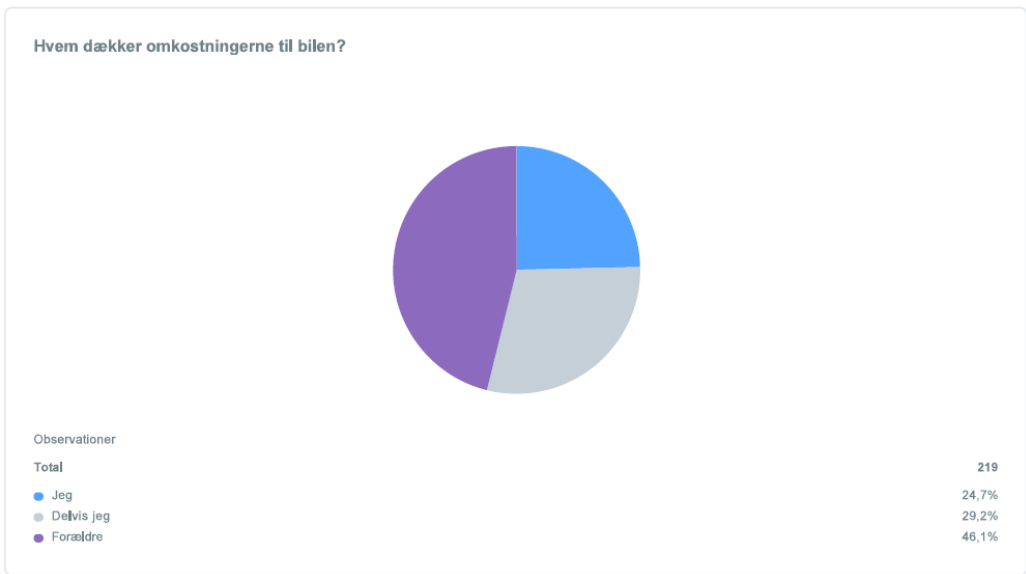
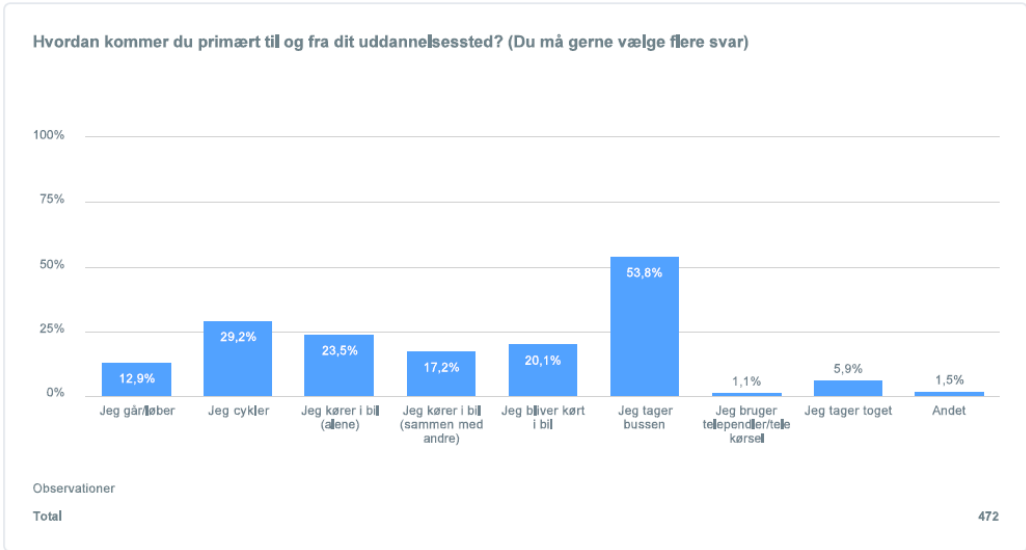
Bilag 1 Spørgeskema med svarfordeling

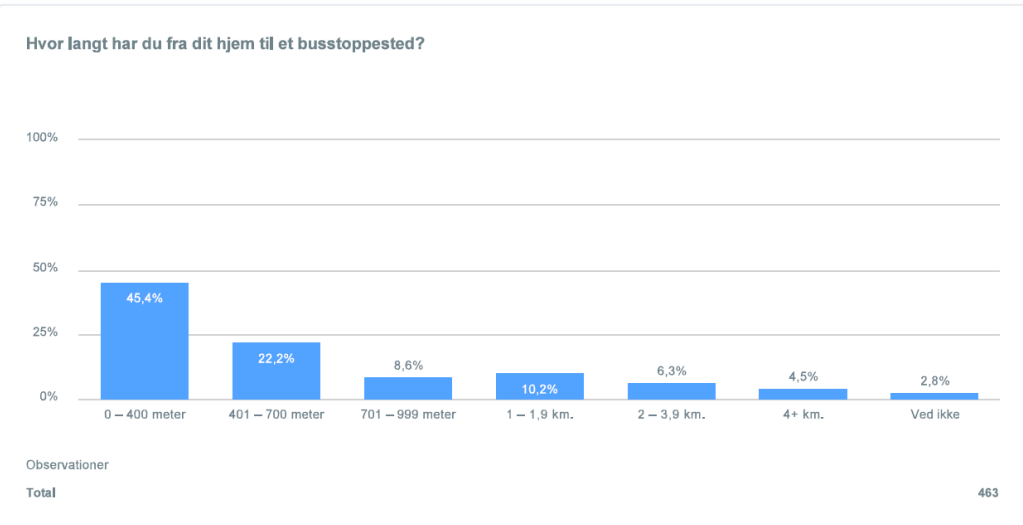
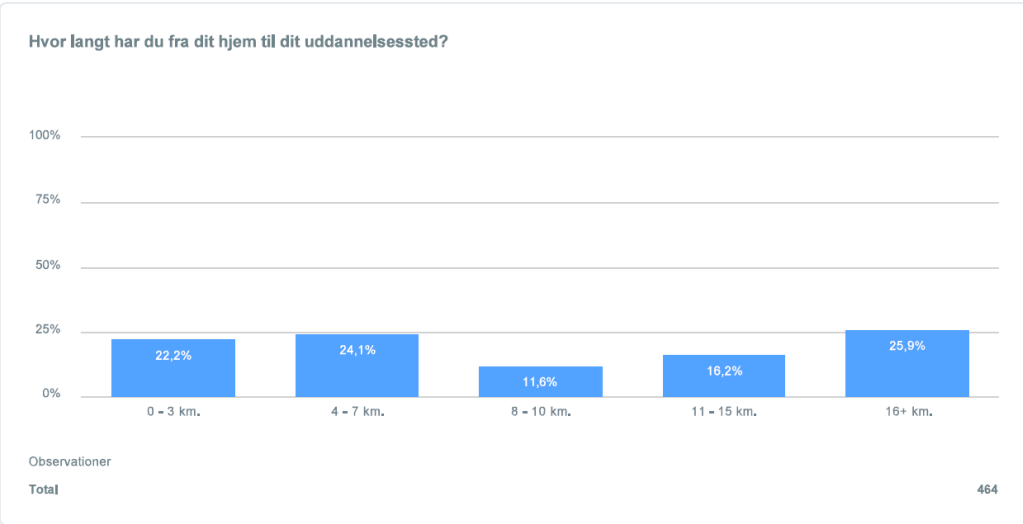
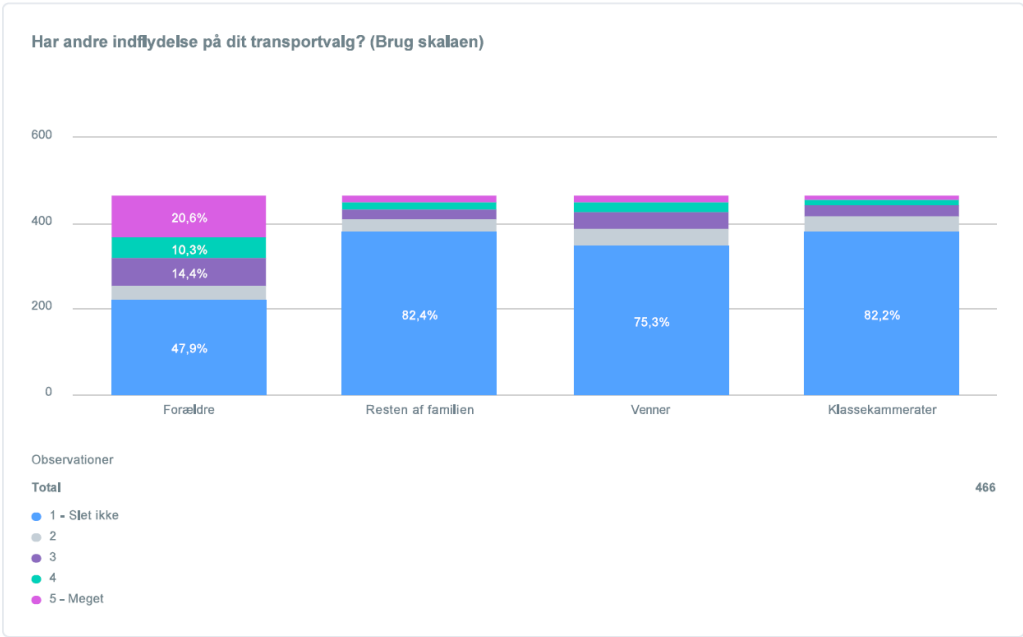


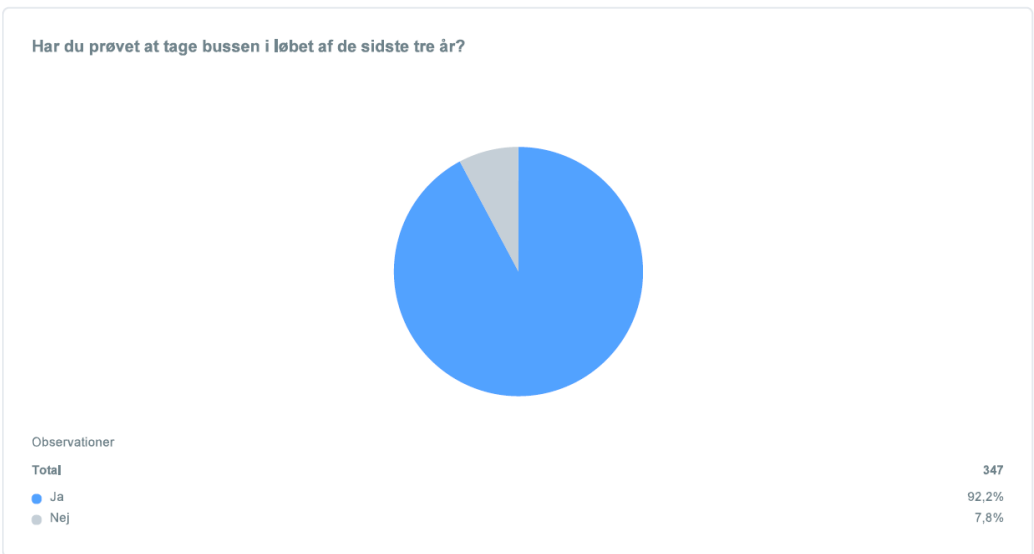
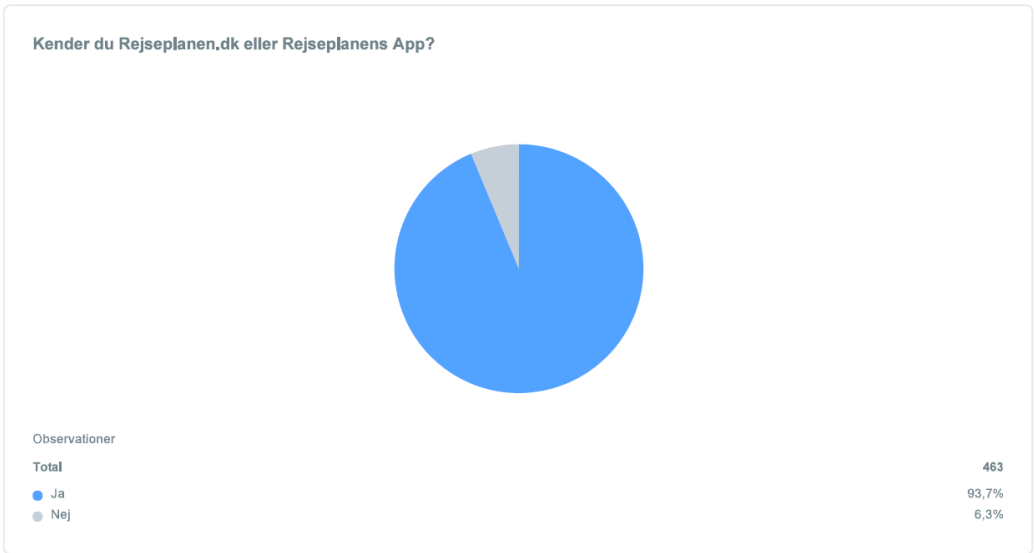
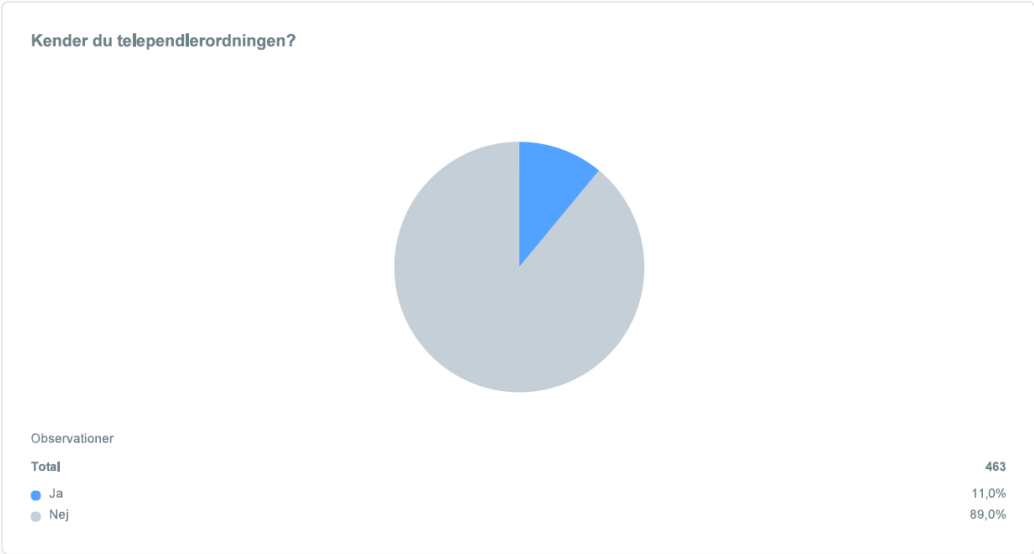


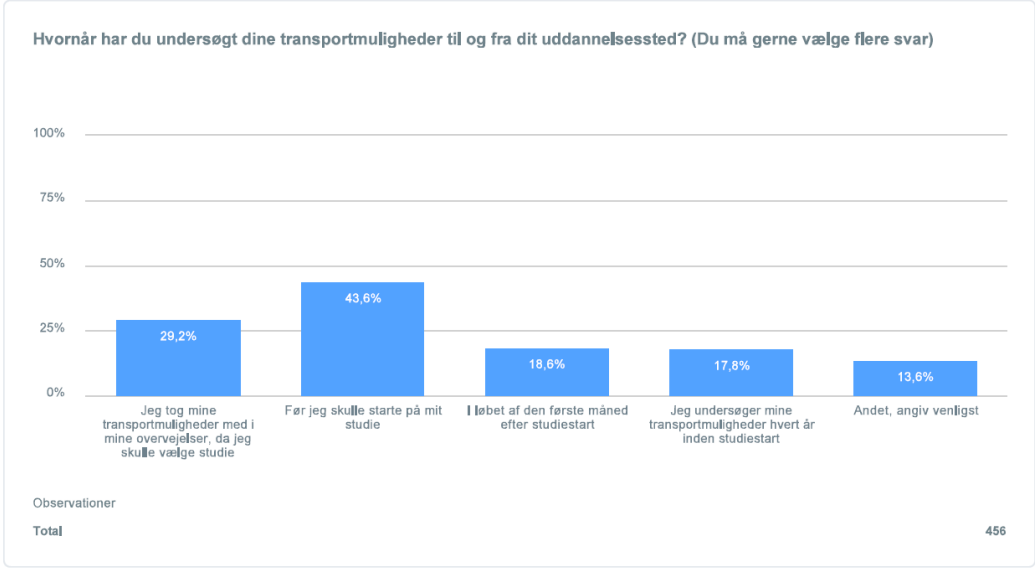
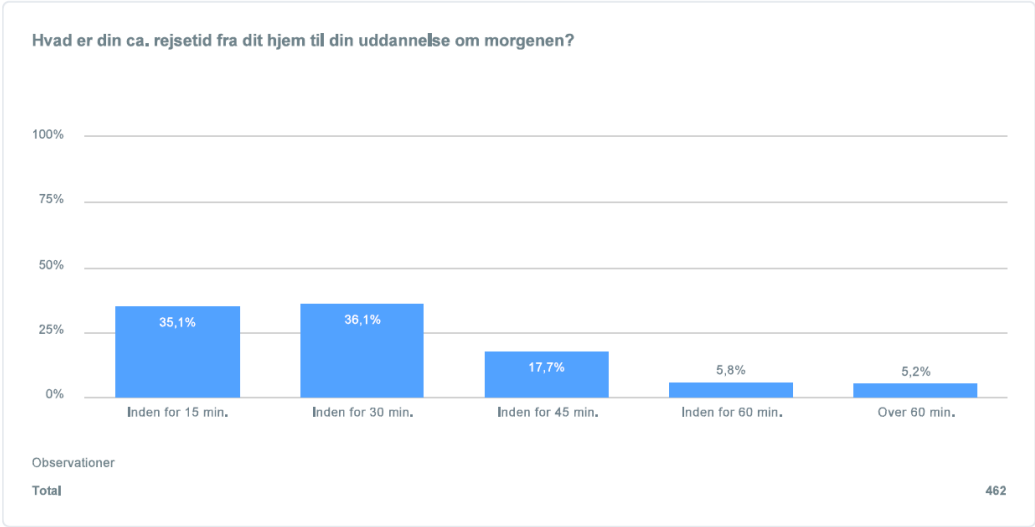
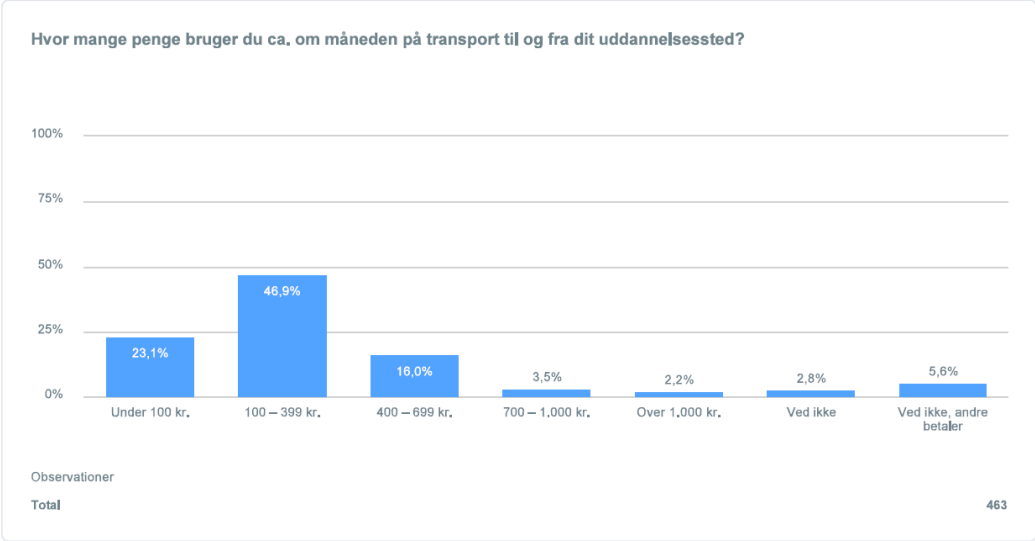


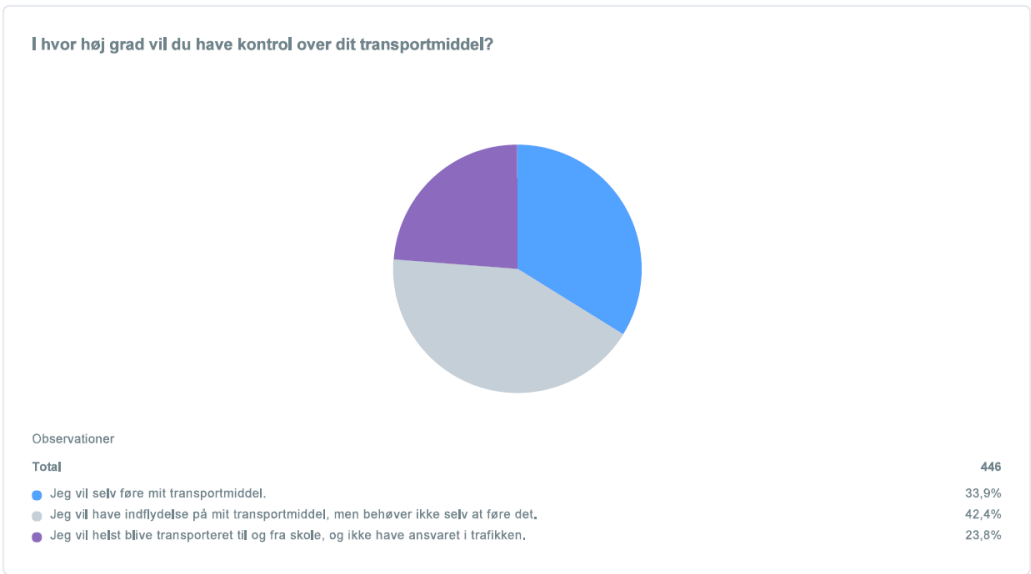
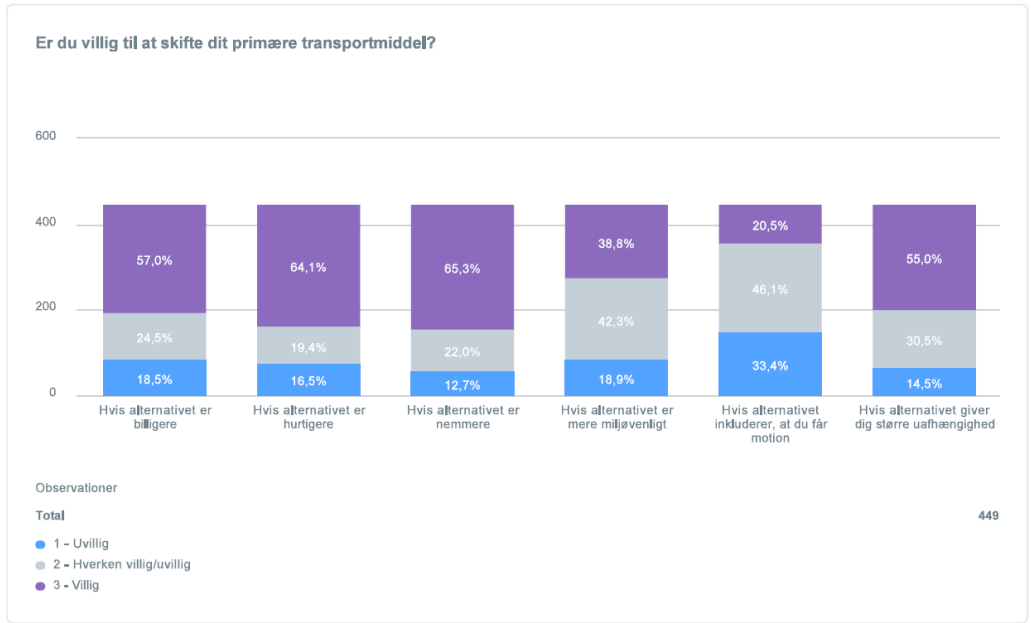
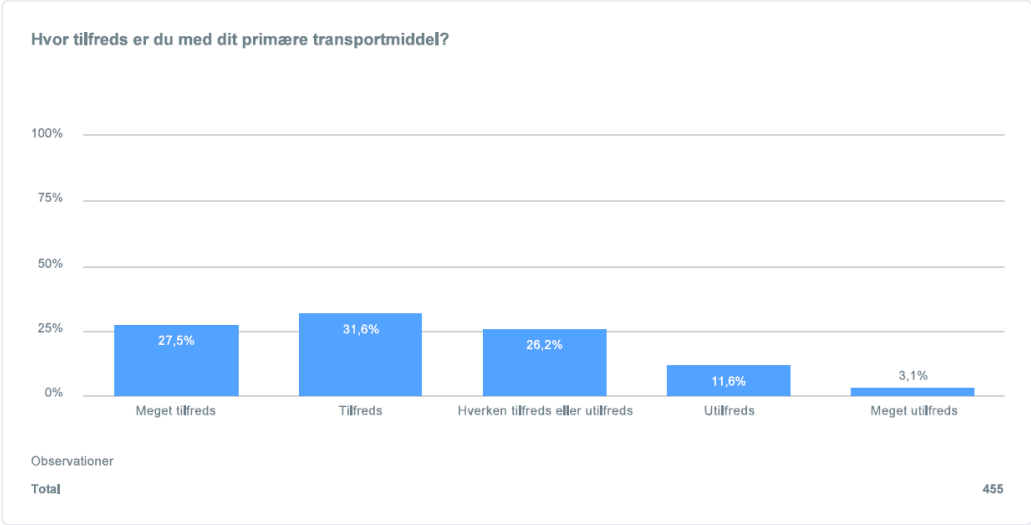


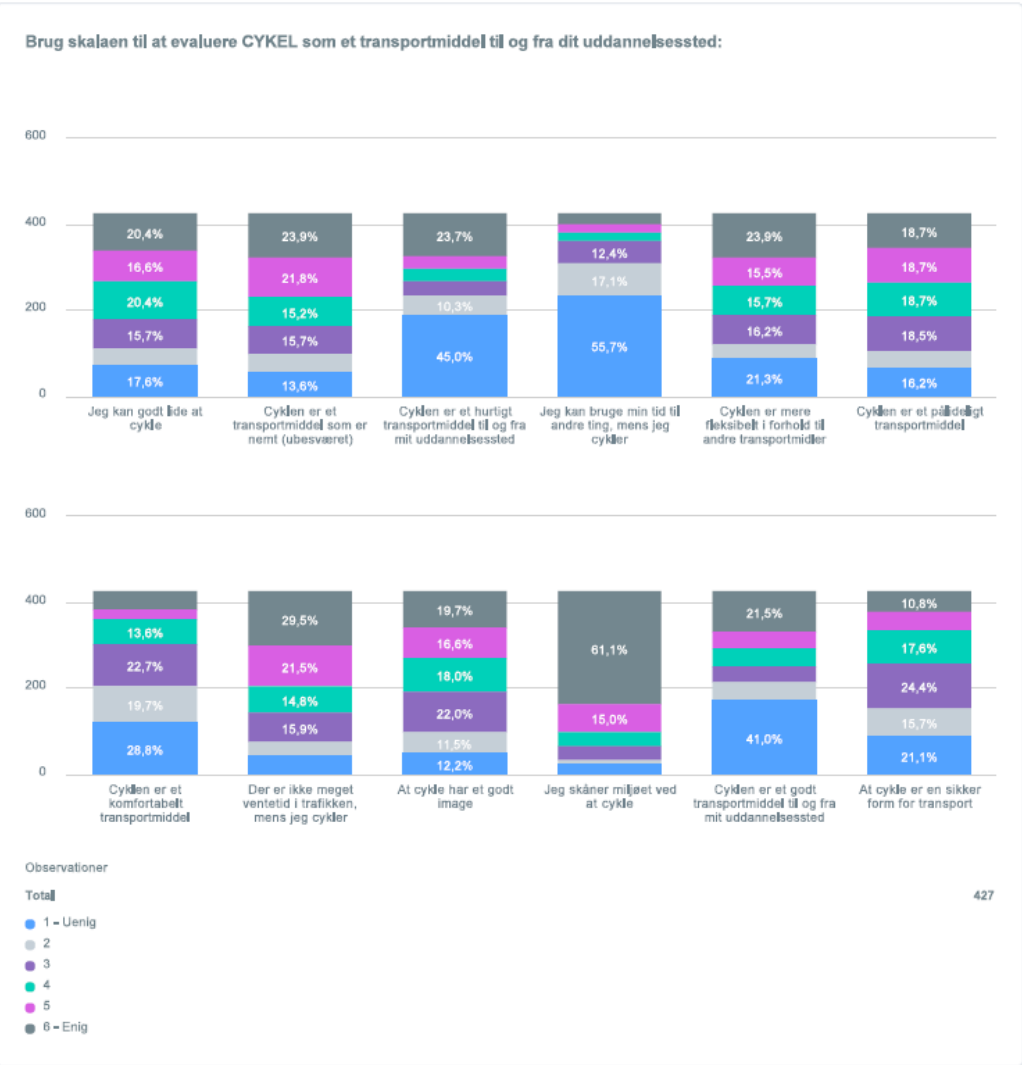
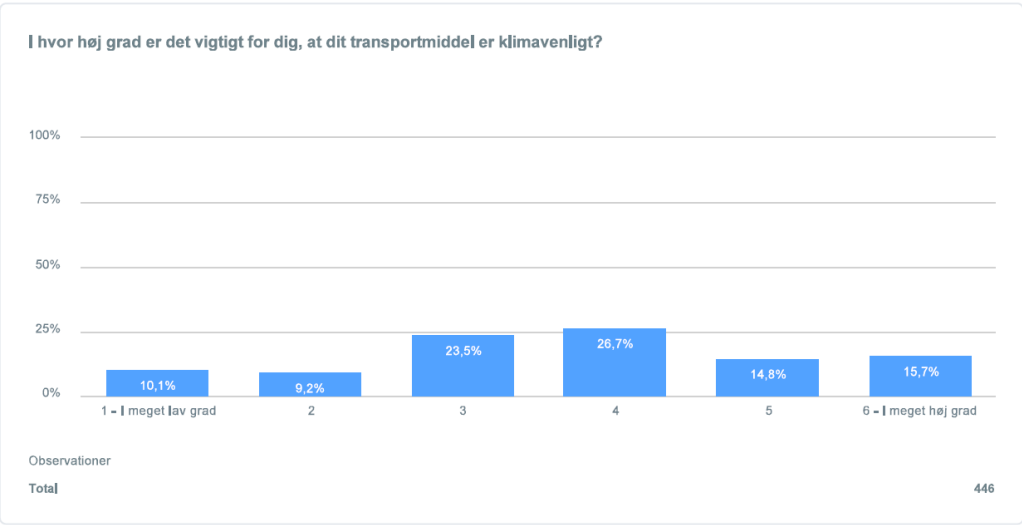


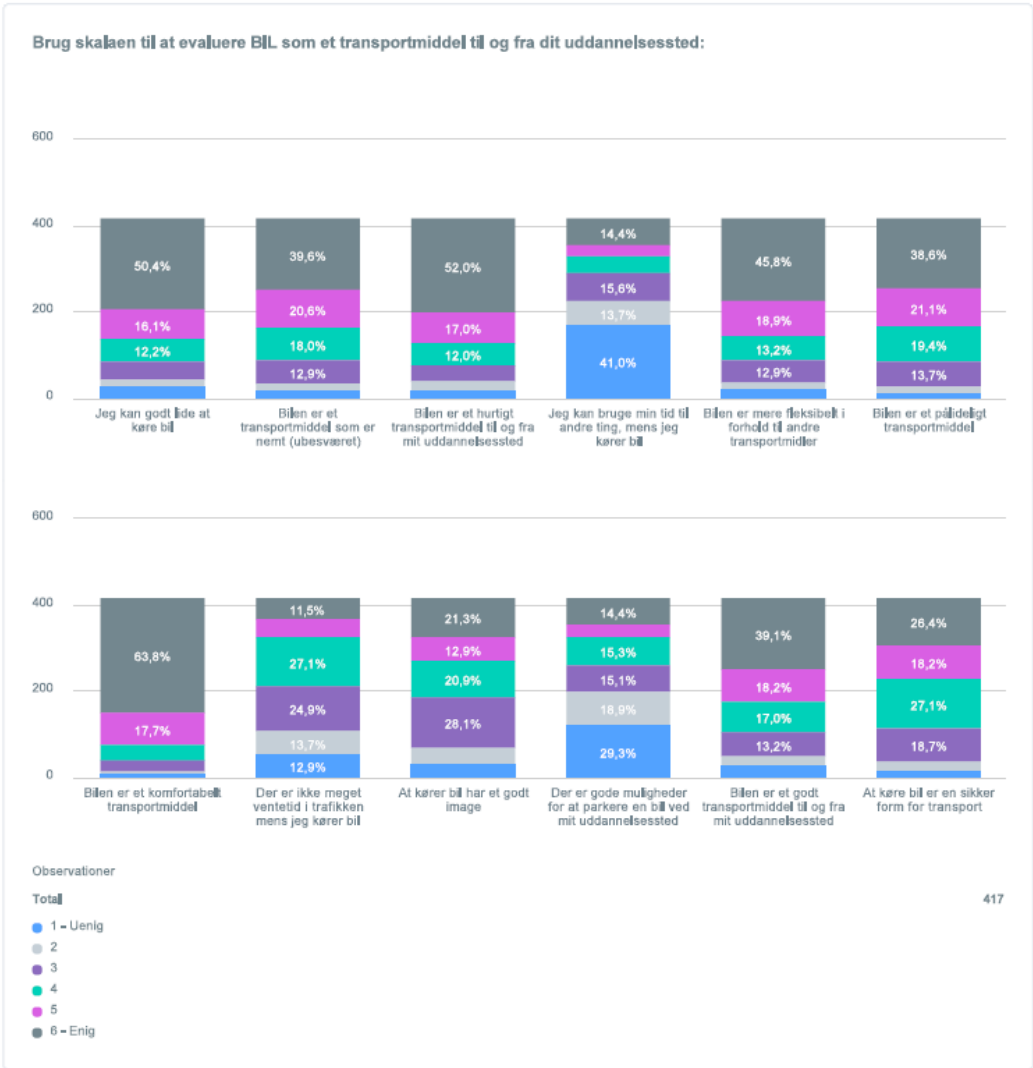




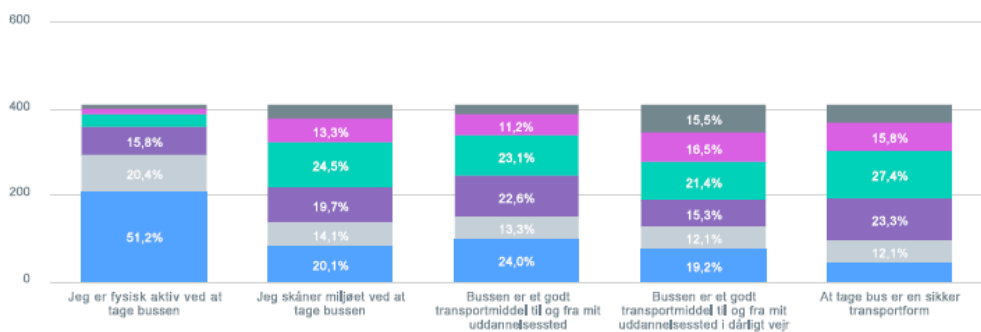
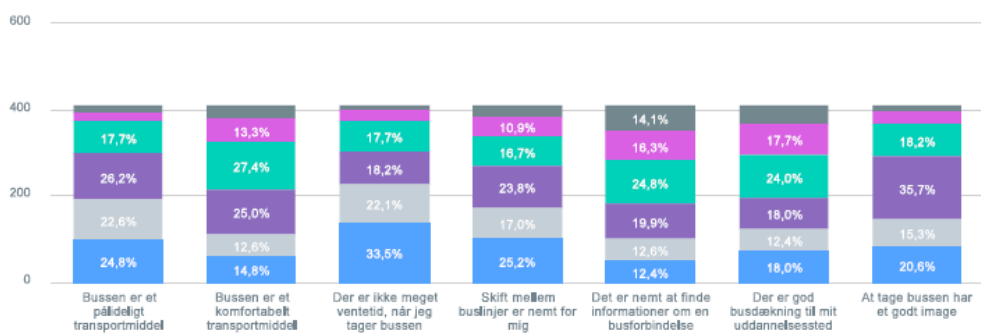
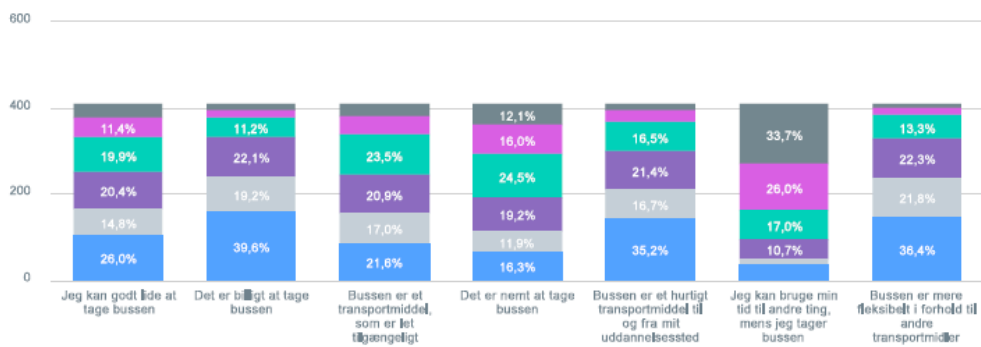








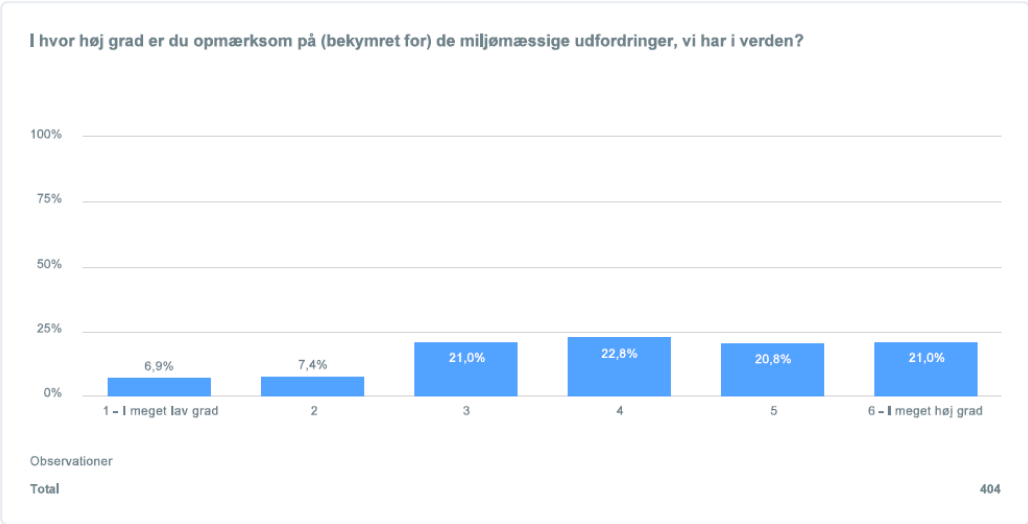
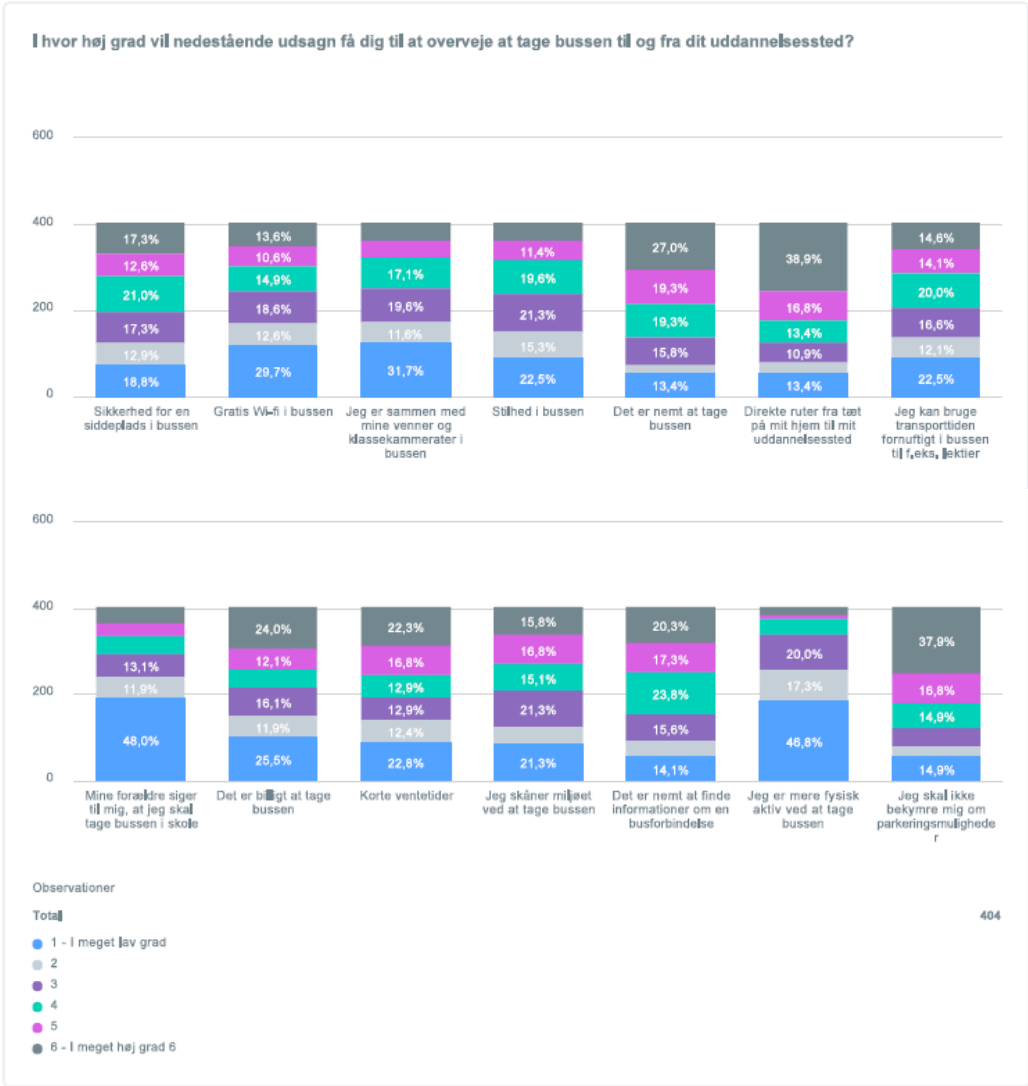
Brug skalaen til at evaluere BUS som et transportmiddel til og fra dit uddannelsessted:




Observationer

- Total
- 1 - Uenig
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6 - Enlig

412



Synes du, at det stigende antal biler på vejene, kødannelser og problemer med at finde parkering er en udfordring/et problem? Uddyb gerne svaret.



402
Åbne besvarelser

Svar er angivet på side Åbne besvarelser | 28
Observationer

Total 402

Hvad bruger du din bil til udover at køre til og fra dit uddannelsessted? Uddyb gerne svaret.




195
Åbne besvarelser

Svar er angivet på side Åbne besvarelser | 35
Observationer

Total 195

Hvad er dine rejsemål udover at tage bussen til og fra dit uddannelsessted? Uddyb gerne svaret.



210
Åbne besvarelser

Svar er angivet på side Åbne besvarelser | 38
Observationer

Total 210

Hvilke gode oplevelser forbinder du med transport og ventetid? Uddyb gerne svaret.



Svar er angivet på side
Åbne besvarelser | 42
Observationer
Total

402

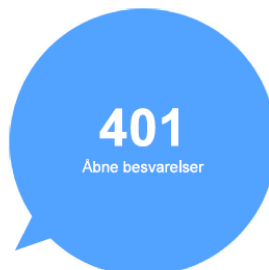
Hvad er det allerværste ved transport og ventetid? Uddyb gerne svaret.



Svar er angivet på side
Åbne besvarelser | 48
Observationer
Total

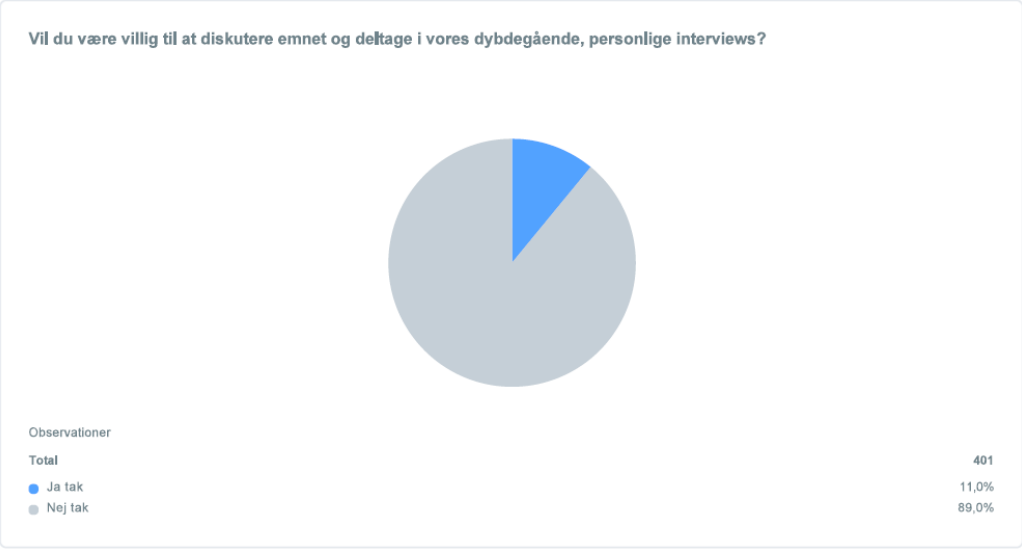
402

Hvad kan vi gøre for, at flere bilister tager bussen i stedet for bilen?



Svar er angivet på side
Åbne besvarelser | 55
Observationer
Total

401



Bilag 2 Åbne spørgsmål

Undersøgelsens resultater indebærer også svar på de åbne spørgsmål. Der er tale om i alt 2.012 svar på de åbne spørgsmål.

Resultaterne fra de åbne spørgsmål bliver herunder opstillet i kategorier af hvert spørgsmål hvorunder de relevante emner opstilles.

Synes du, at det stigende antal biler på vejene, kødannelser og problemer med at finde parkering er en udfordring/et problem? Uddyb gerne svaret.

Problemer med parkering:

- Man skal komme 20 min. før i skole for at få en parkeringsplads.
- De studerende der bor tæt på skolen kører også i bil, og derfor kan dem der har langt til skole ikke få en parkeringsplads.
- Man skal ikke tænke på problemer med parkering, hvis man tager bussen.

Problemer med kødannelser og mange biler på vejene:

- Bussen bliver forsinket, hvilket resulterer i fravær på skolen.
- Større CO₂ udledning – bussen burde køre på el.
- Billister burde etablere en samkørselsordning.
- Det er bedre for miljøet at tage bussen.
- Det er ubehageligt som cyklist, at der er mange biler på vejene.
- "Der er alt for meget vejarbejde i Odense. At det ikke giver mening for mig at tage bussen det næste lange stykke tid, da der er alt for lang kø og vil komme for sent (fravær)"

Det er en fordel at benytte bilen fremfor bussen grundet:

- Perioderne på ungdomskortet er besværlige.
- "1 ud af 5 gange er buschaufføren lige lovlig presset på tid (det føles sådan) når han (typisk ham med de lange negle) bremses hårdt, drejer kraftigt i sving og kører nogle gange direkte ud foran folk så de dytter".
- Lang transporttid med bus fremfor bil.
- Mangel på siddepladser i bussen.
- Dårligt indeklima i bussen.
- Andre passagerer med dårlig personlig hygiejne i bussen.
- Bustiderne passer ikke med skoleskemaet.
- Det er dyrt at tage bussen.
- "Jeg vil hellere køre i tæt trafik, holde i kø og have problemer med parkeringsplads, end at jeg vil stå og vente på en bus, som er så meget langsommere end min bil".
- Frihed i bilen.
- Mobilitet i bilen.
- Forsinkelser på bussen.

Hvad bruger du din bil til udover at køre til og fra dit uddannelsessted? Uddyb gerne.

- Arbejde.
- Fritidsaktiviteter.
- Venner.
- Ærinder.
- Familie.
- Intet andet end kørsel til skole.
- Indkøb.
- Køre til et stoppested.
- Høre musik og slappe af.

Hvad er dine rejsemål udover at tage bussen til og fra dit uddannelsessted? Uddyb gerne.

- Jylland.
- Sjælland.
- Odense.
- Fra Svendborg til Langeland.
- Faaborg.
- Nyborg.
- Assens.
- Bøge.

Hvilke gode oplevelser forbinder du med transport og ventetid? Uddyb gerne.

- Direkte forbindelse mellem hjem og uddannelsessted.
- Lave lektier.
- Snakke med venner.
- Høre musik.
- Søde buschauffører.
- Der er varmt i bussen.
- At bussen kommer til tiden.
- "At man har ro til at sidde for sig selv. Især de tidlige morgenener, når man skal i skole, er det virkelig rart at sidde i bussen og ikke skulle tænke over noget."
- Buschauffører der venter, hvis man kommer løbende.
- Sove.
- Det er nemt at finde oplysninger om rejser.
- Mulighed for siddeplads.
- Man skal ikke bekymre sig om parkeringsplads.
- Det er billigere at tage bus end at have egen bil.
- WiFi.
- Man undgår dårligt vejr, hvis man tager bussen.
- Man kan snakke i telefon og tjekke sociale medier i bussen.
- Man skåner miljøet ved at tage bussen.

Hvad er det allerværste ved transport og ventetid? Uddyb gerne.

- Ingen pladser i bussen.
- Dårligt vejr mens man venter.
- Larmende børn.
- Spildtid.
- Sure buschauffører og chauffører der skal stoppe for at ryge undervejs.
- Hvor lang tid selve transporten tager.
- "At det er fuldstændig urimeligt dyrt at tage offentligt transport..". "Det allerværste er at det koster en fattig studerende 27 kr. at komme fra og til som vokser op til en enorm stor sum penge i længden.."
- Folk vælter i bussen, fordi bussen kører så snart rejsekortet er bippet ind.
- Komme for sent i skole.
- For langt til nærmeste busstopsted.
- Indeklima i bussen – for varmt.
- Når man ikke kan finde nok informationer om den bus man skal tage.
- Bussen er upålidelig.
- Bussen kører en omvej.

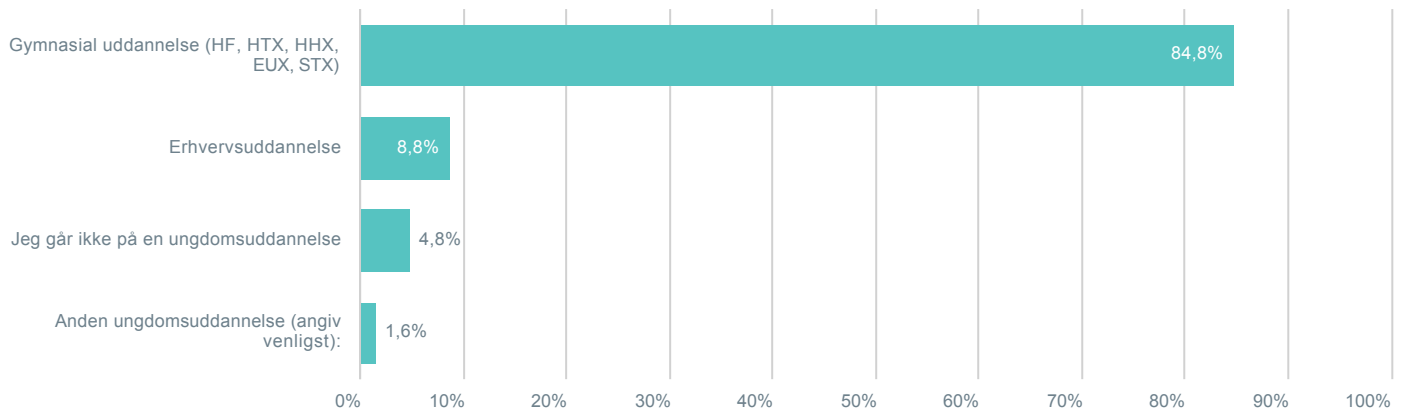
Hvad kan vi gøre for, at flere billister tager bussen i stedet for bilen?

- Sørge for at der er siddepladser.
- Gøre det billigere.
- Sørge for flere busafgange.
- Gladere chauffører.
- Bedre dækning i yderområderne.
- Gøre billisterne opmærksomme på miljøet: "Men et bud kunne være at spille på miljøet. Trække samvittighedskortet. Reklamemæssigt, du ved. .. Hvis reklamerne for busserne inkluderer det faktum, at man som individ bidrager til en mindre udledning af drivhusgasser ved at tage bussen, er jeg (næsten) sikker på, at folk i større grad ville overveje det."
- Bustiderne skal tage højde for uddannelsens mødetider.
- Busser der kører på el.
- Busserne skal være mere fleksible.
- Bedre udluftning i bussen.
- "Derimod tror jeg også bare i skal have ændret på selve jeres image, og hvem i har som chauffører. Det image i har – og ikke tag det personligt – er at de fleste er nogle sure r'vhuller, som ikke gider sige godmorgen eller hav en god dag. Og det betyder enormt meget for om man gider tage bussen".
- Mulighed for at betale med Mobilepay i bussen.

Derudover er der kommentarer til enkelte ruter.

Ungdomskortanalyse 2019

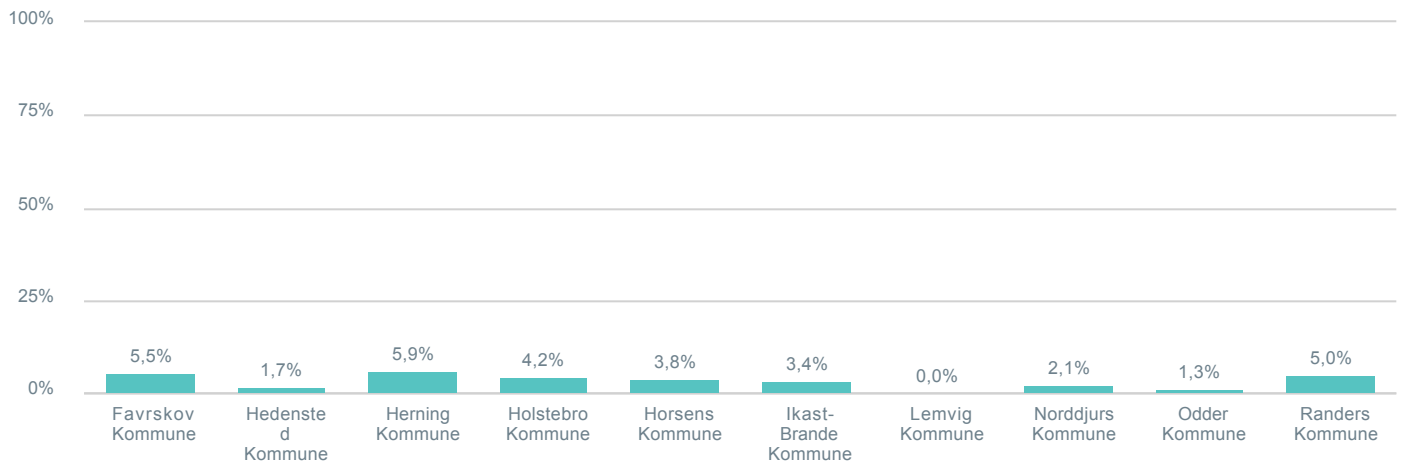
Hvilken ungdomsuddannelse går du på?



Total Svar status

250

Hvilken kommune bor du i?

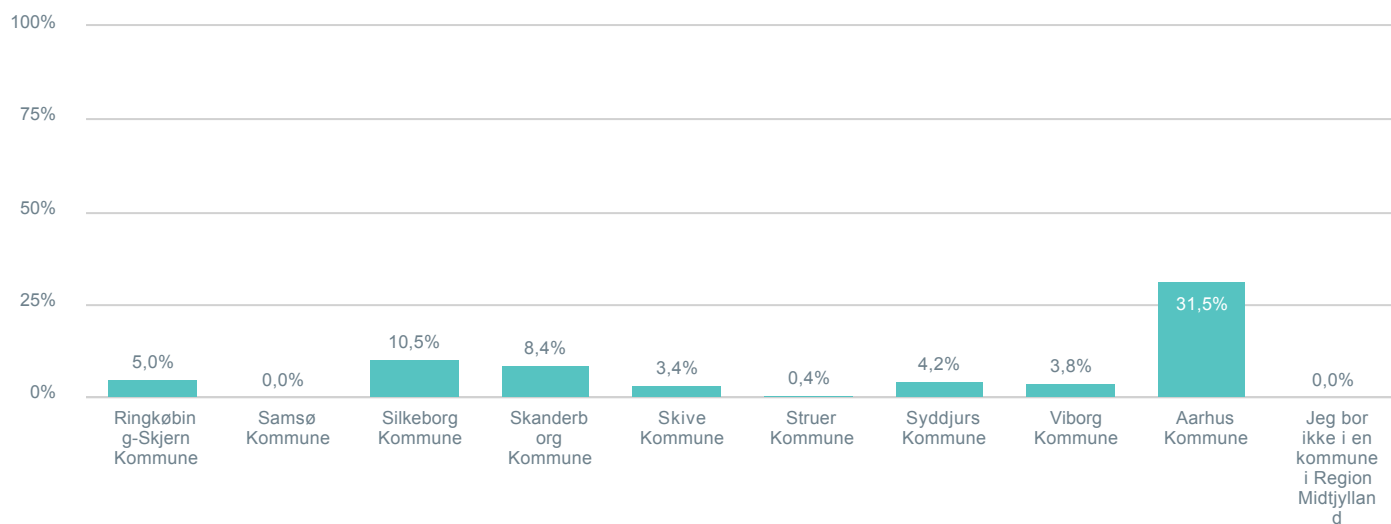


Total Svar status

238

Grafen fortsætter på næste side

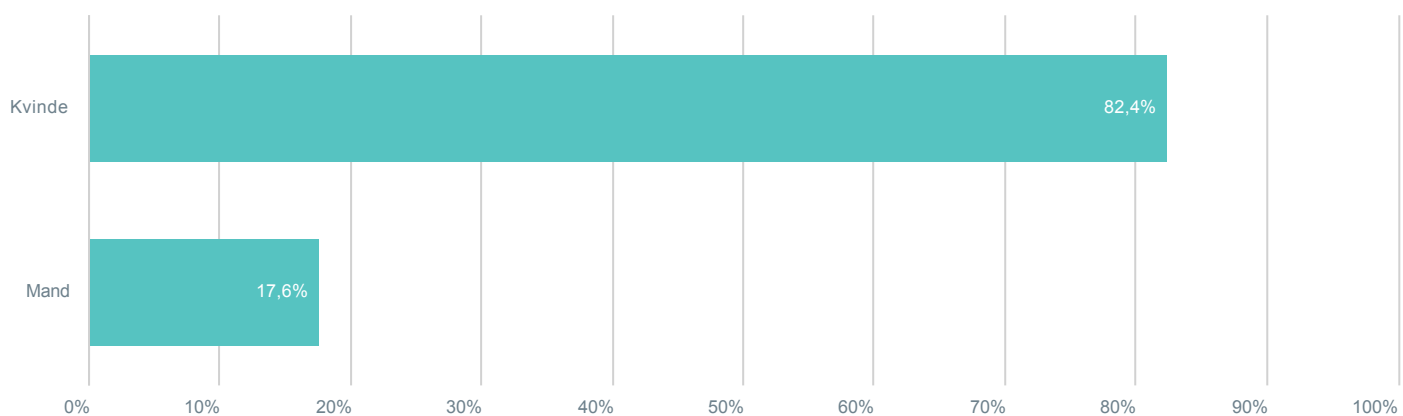
Hvilken kommune bor du i?



Total Svar status

238

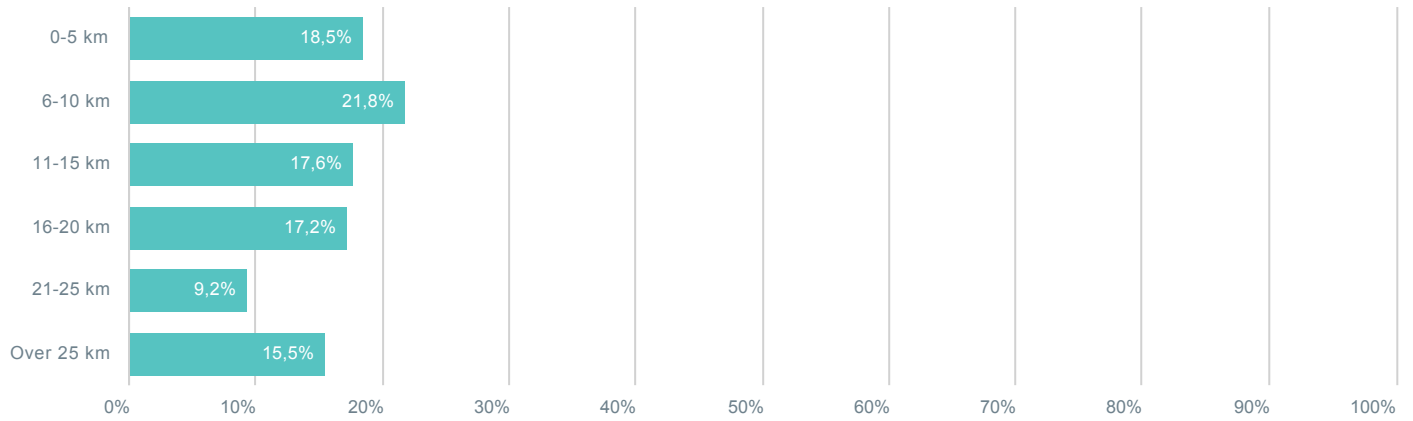
Køn



Total Svar status

238

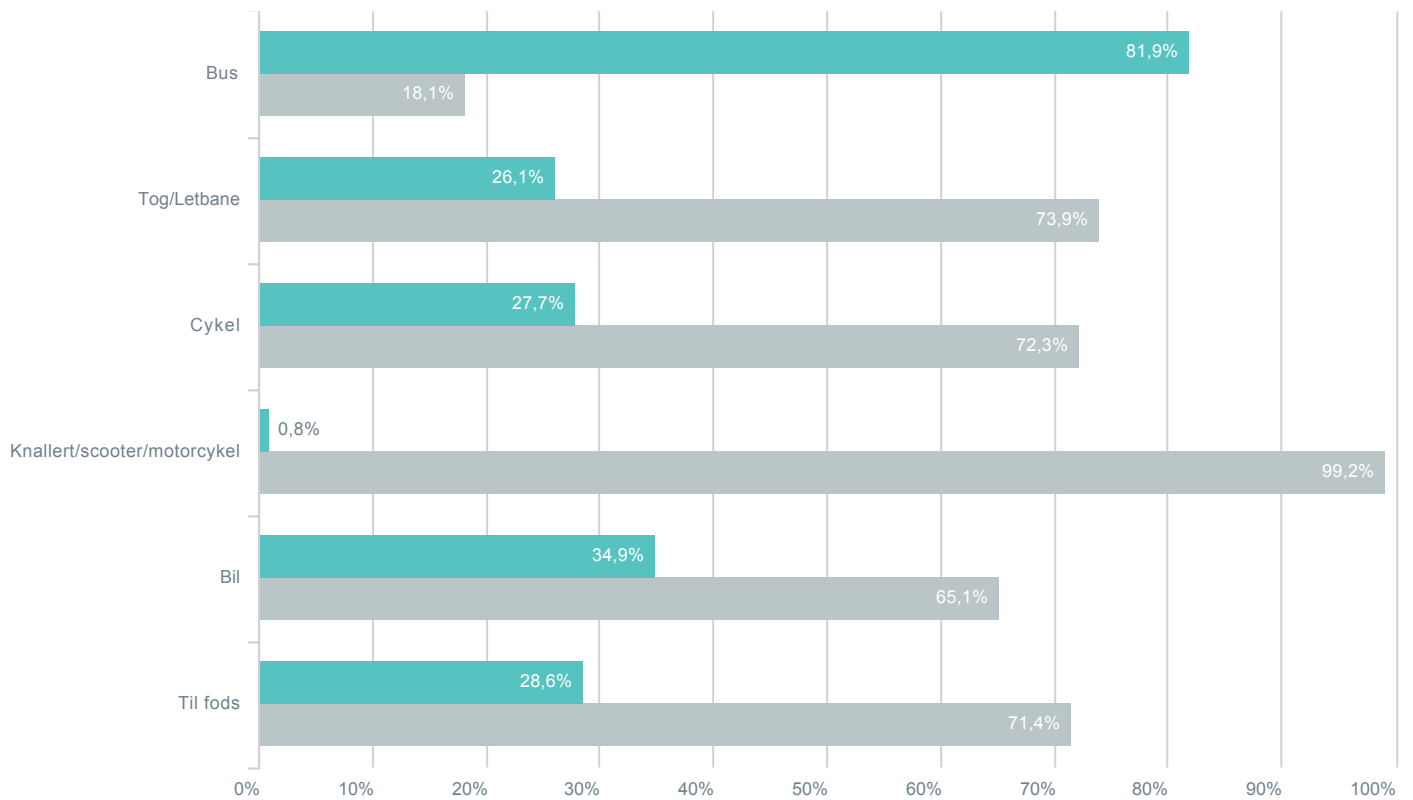
Hvor langt har du fra din bopæl til din uddannelse?



Total Svar status

238

Hvordan kommer du som oftest frem og tilbage til din uddannelse? (vælg gerne flere transportmidler, hvis du benytter en kombination)



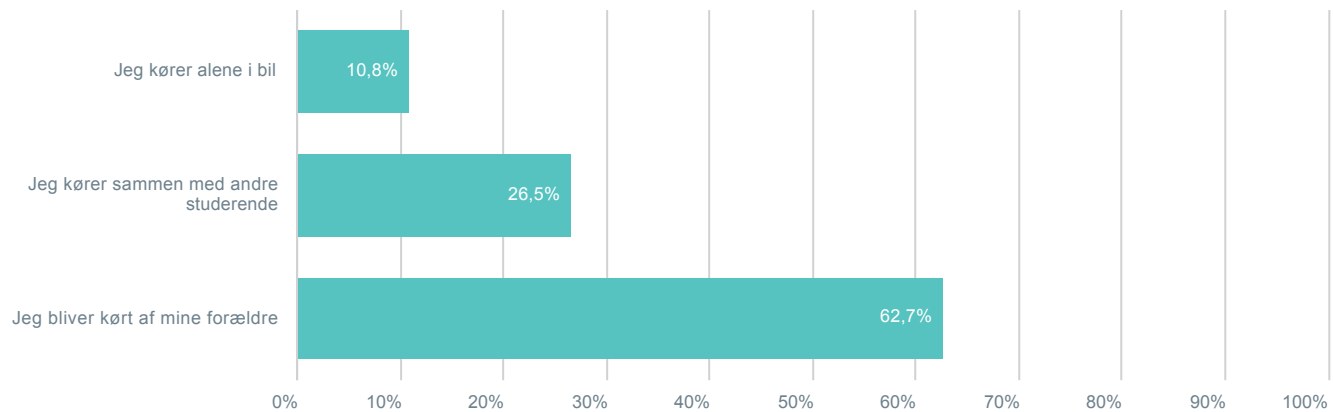
Total Svar status

238

- Ja
- Nej

Du har svaret JA ud for "bil" under anvendte transportmidler.

Hvilket udsagn passer bedst på dig?

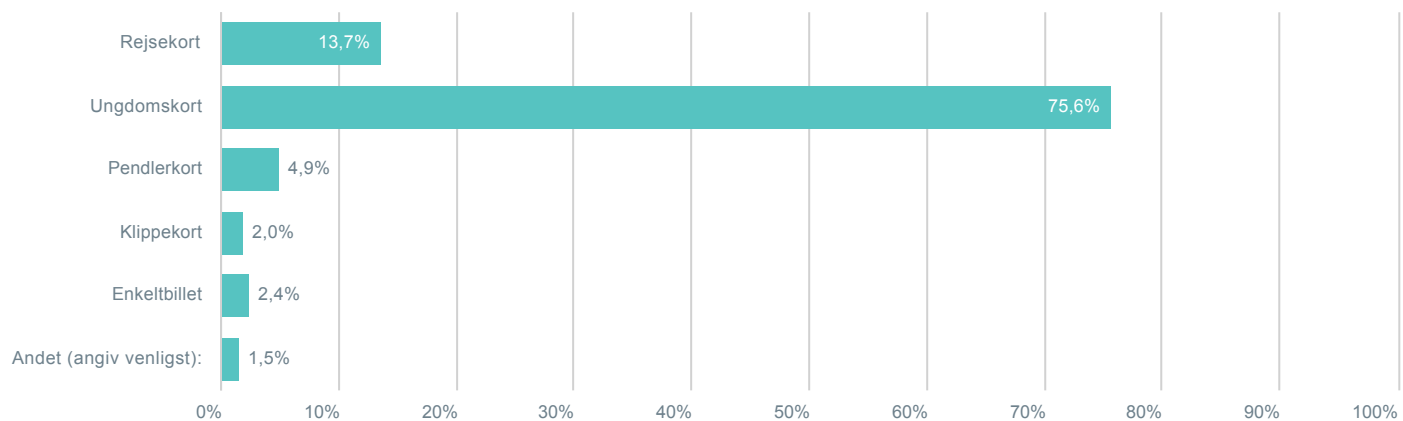


Total Svar status

83

Du har svaret JA ud for "bus" eller "tog/letbane" under anvendte transportmidler.

Hvilken billettype benytter du som oftest?

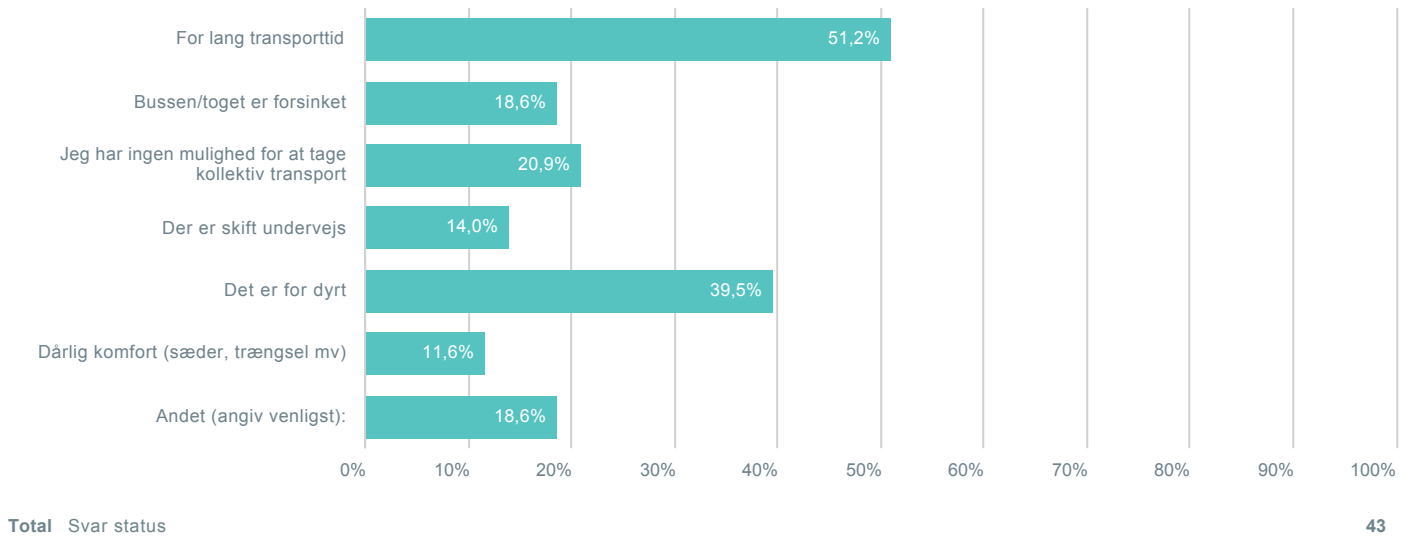


Total Svar status

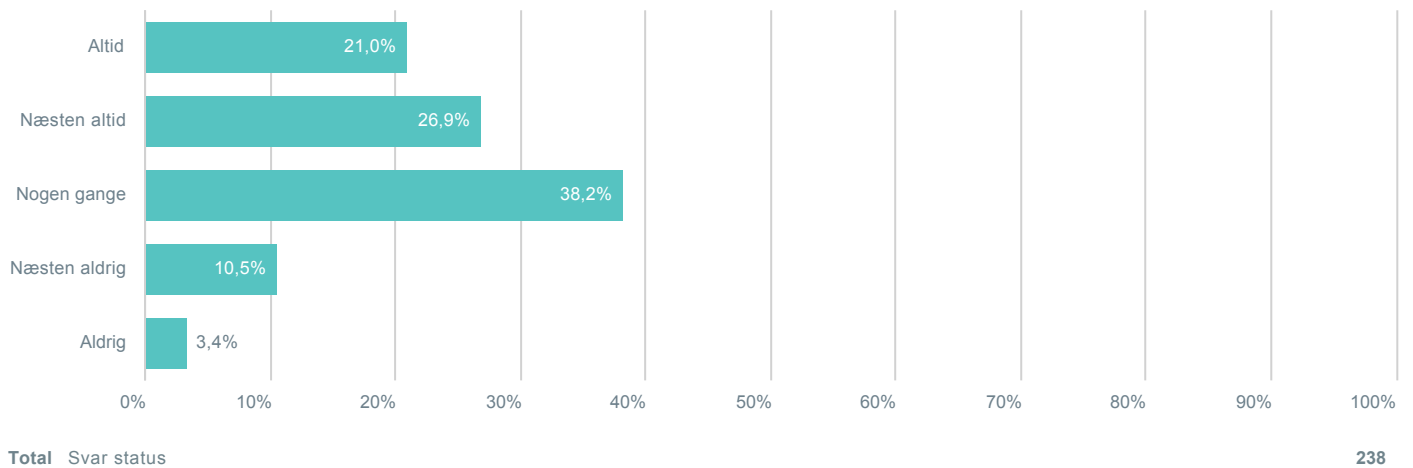
205

Du har svaret NEJ til "bus" under anvendte transportmidler.

Hvilke(n) af nedenstående årsager beskriver bedst hvorfor? (angiv gerne flere svar):

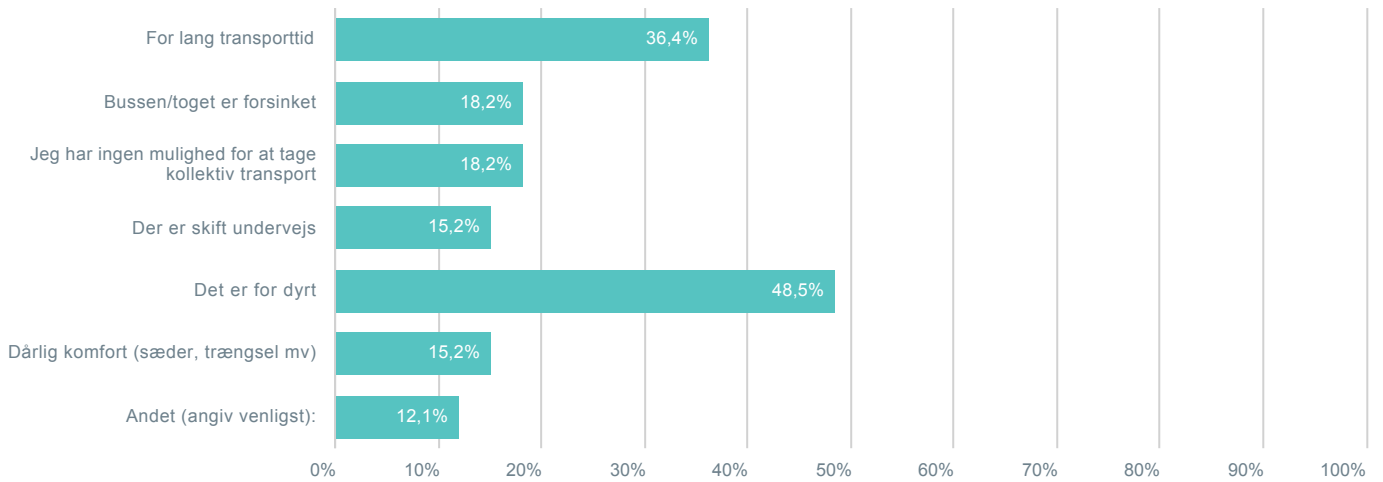


Benytter du kollektiv transport i din fritid?



Du har svaret "aldrig" eller "næsten aldrig" til brug af kollektiv transport i din fritid.

Hvilke(t) udsagn beskriver bedst hvorfor? (angiv gerne flere):



Total Svar status

33

Hvad kunne få dig til at benytte kollektiv transport mere?

238

Total Svar status

238

Bilag 1 - Redegørelse

Holstebro Kommune ønsker en redegørelse for forskellen mellem den planlagte og realiserede besparelse på bybusnettet i 2018.

Til budget 2018 blev der indlagt et sparekrav på 1,5 mio. kr. Ikke hele denne besparelse blev realiseret, og der er således et merforbrug på driftsudgifter til buskørsel på 1.056.000 kr. til regnskab 2018 – altså en realiseret besparelse på 444.000 kr. set alene på udgifter. Den planlagte besparelse på bybusnettet er baseret på en reduktion på 1.500 køreplantimer og en kontraktbus. Disse reduktioner er jf. regnskabet for 2018 gennemført. Merforbruget opsummeres ved følgende tabel:

Indeksudvikling Bybus	155.000
Indekskorrektion tom. 2017	177.000
Chaufføromkostning (K-faktorer)	525.000
Faste busomkostninger januar	37.000
Gasbesparelse	132.000
Øvrig	30.000
Total	1.056.000

Midttrafik påtager sig ansvaret for beregningerne og processen omkring budgettet og besparelsen. I lyset af dette arbejder Midttrafik på at ændre de interne processer for budgetlægning af driftsudgifter for busser. Dette giver i fremtiden mulighed for et mere præcist budget samt at udfordringer ved ændrede køreplaner belyses tidligere.

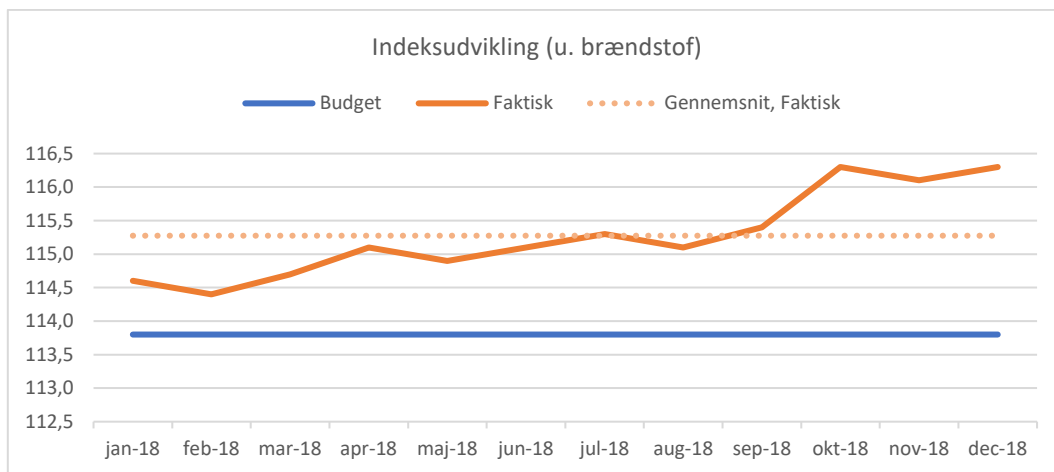
Begrundelse for merforbruget gennemgås herunder.

Prisregulering

Midttrafiks kontrakter med busselskaberne prisreguleres efter tre forhold: i) Indeksregulering; ii) pauser/ophold i kørsel; iii) kørselens døgnfordeling. De to sidste kaldes K-faktorer

Indeksregulering

Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark danner grundlaget for kontraktregulering. For bybusserne i Holstebro anvendes indekset uden brændstof, da gas stilles til rådighed af Holstebro Kommune. Indekset, der blev anvendt til udarbejdelsen af budget 2018, blev fastlagt medio 2017 til 113,8. Det faktiske indeks i 2018 var i gennemsnit 115,3 – altså en afvigelse på 1,3%. Indeksudviklingen over året ses af følgende graf.



Denne afvigelse mellem indekset brugt til budgetlægning og indekset brugt til afregning giver anledning til et merforbrug på bybuskørslen på 155.000 kr.

Indekset, der anvendes til regulering af kontrakter, er sammensat af flere underindeks, der vægter forskelligt. Midttrafik har tidligere anvendt en forkert vægtning af disse ved indekset uden brændstof, med det resultat at busselskaberne ikke er afregnet korrekt. En korrektion herfor på 177.000 er indregnet i regnskab 2018, som ikke var forudset ved budgetlægning.

K-faktorer

Når Midttrafik udbyder en kontrakt (kørsel), ligger der en forventet køreplan og tilhørende vognløb til grund for, at busselskabet kan afgive en pris på kørslen. Kørslen kan variere meget over en 8-10-årig kontraktperiode, hvorfor der i kontrakterne udover det almindelige prisindeks er indbygget reguleringsfaktorer, der til dels tager højde for de ændringer, der sker i køreplaner/vognløb i kontraktperioden. Disse reguleringsfaktorer hedder K-faktorer, og disse faktorer regulerer chaufføromkostningen i kontraktperioden.

Udgangspunktet for reguleringen er kontraktgrundlaget – altså køreplan samt vognløb på tidspunktet for udbuddet. Her sættes K-faktorerne til 1,0. K1 regulerer for pauser/ophold, K2 regulerer for ændret døgnfordeling.

K-faktorerne tager udgangspunkt i chaufførernes overenskomst, således der bliver opgjort, hvor meget kørsel der foregår på de efter overenskomsten dyre tidspunkter (søn-og helligdage, aften/nat) samt hvor mange ophold/pauser, der er indlagt i vognløbet – altså hvor bussen ikke kører, men hvor chaufføren typisk alligevel skal aflønnes. Dette gøres, da busselskabet kun afregnes efter de kørte timer.

Derfor skal reguleringsfaktoren tage højde for ændret kørsel i kontraktperioden – så hvis der eksempelvis skæres i køreplantimerne (ved færre ture pr. dag), men chaufføren alligevel skal være på arbejde den samme tid fra starttid om morgenen til sidste tur om aftenen, vil busselskabet blive ramt hårdt økonomisk, hvis ikke reguleringsfaktor afbøder for dette.

Fra køreplansskiftet juli 2018 blev bybusnettet justeret. I den forbindelse blev der ændret på ophold og døgnfordeling. Udviklingen i K-faktorer ses af følgende tabel.

Periode	Pris fra udbud	Oprindeligt indeks	Budget 2018 indeks	K1 (pause/ophold)	K2 (døgnfordeling)	Pris til afregning
---------	----------------	--------------------	--------------------	-------------------	--------------------	--------------------

K17 (08/01 - 30/06)	330,59	109,2	113,8	0,9942	1,0057	344,5
K18 (01/07 - 31/12)	330,59	109,2	113,8	1,036577	1,005999	359,3

For perioden 08/01/2018 til 30/06/2018 er den samlede K-faktor $0,9942 * 1,0057 = 0,9999$.

Chaufføromkostning udregnes således: $330,59/109,2 * 113,8 * 0,9942 * 1,0057$

Eksempel

Der tages udgangspunkt i en konkret ændring fra køreplanen K17 til køreplanen K18.

I K17 ser et vognløb således ud: 05:40 til 18:18 med 10:43 timer køreplantimer til afregning. Her er der indlagt i alt pause tid 1:55 timer. Busselskabet vil således blive afregnet for 10:43 timer x 344,5 kr. = 3.691,57 kr. i chaufførafhængige omkostninger.

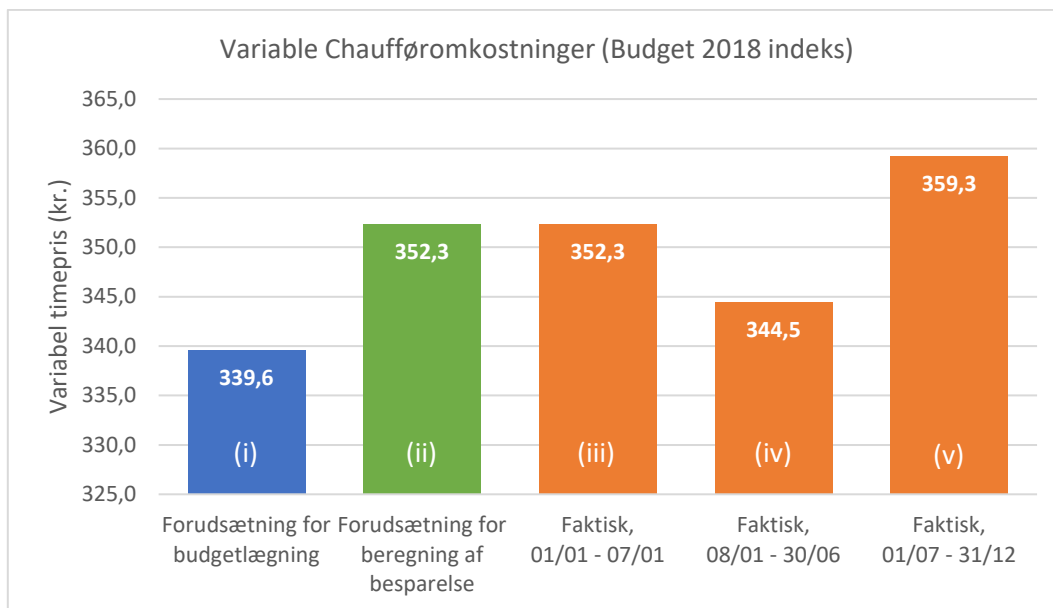
Til køreplansskiftet blev vognløbet ændret til at se sådan ud i K18: 05:40 til 18:16 med 9:41 timer køreplantimer til afregning. Her er der indlagt i alt pause tid 2:43 timer. Busselskabet vil blive afregnet for 9:41 timer x 359,3 kr. = 3.478,83 kr. i chaufførafhængige omkostninger. Altså et fald på 212,74 kr. Havde der ikke været reguleret for K-faktor ville afregningen være på 9:41 timer x 344,5 kr. = 3.335,62 kr. svarende til et fald på 355,95 kr.

K-faktoren minimerer således busselskabernes risiko ved køreplanændringer i kontraktperioden – som de ikke kan tage højde for i deres tilbudsgivning. I ovenstående eksempel vil busselskabet have de samme omkostninger til chaufføren, da der ikke er rykket ved start og sluttidspunkterne – dvs. chaufføren skal være på arbejde den samme tid. Da busselskabet kun afregnes for den kørte tid, bliver de afregnet for 1:02 time mindre.

K-faktorerne vil også regulere chaufføromkostningen i nedadgående retning, hvis køreplanændringen medfører mindre pauser/ophold end i den udbudte kørsel.

Chaufføromkostninger

Hvilken timepris – og dermed den totale omkostning – der bruges til afregning, afhænger af de chaufførafhængige omkostninger. Disse reguleres jf. ovenstående bl.a. med K-faktorerne. Figuren nedenfor viser de chaufførafhængige timepriser, der er blevet brugt ved budgetlægning og beregning af besparelsen på 1,5 mio. kr. samt de timepriser, der faktisk er anvendt ved afregning. Afvigelserne skyldes forskelle i K-faktorer, som forklares i det følgende.



Forudsætning for budgetlægning og beregning af besparelse

Budgettet for 2018 tager udgangspunkt i regnskabstal for 2016 samt forventede regnskabstal for 2017. Dermed er grundlaget for budgetberegningen køreplanen for K16 (jul-16 til jun-17). Dette giver anledning til en timepris for chaufførømkostninger på 339,6 kr. pr. time (i).

Forudsætningen for besparelsen er køreplanen for K17 (jul-17 til jun-18), som giver anledning til en timepris på 352,3 kr. pr. time (ii).

Faktiske priser brugt til afregning

Frem til den 7. januar 2018 blev bybuskørslen afviklet efter køreplanen for K17, der blev implementeret juli 2017. Dermed er timeprisen for den første uge i 2018 på 352,3 kr. pr. time (iii).

Fra den 8. januar 2018 trådte reduceringer på bybusnettet i kraft. Udover reduceringer af køreplantimer og én kontraktbus ændres K-faktorerne, og dermed den timepris, der bruges til afregning. Med det nye bybusnet er prisen 344,5 kr. pr. time, som blev brugt frem til 30. juni 2018 (iv).

Ved køreplansskiftet 1. juli 2018 blev kørslen igen justeret, og der blev sparet køretid på bybusnettet. Denne justering medførte dog mere ophold med den konsekvens, at timeprisen steg gennem regulering af K-faktor. Timeprisen, der blev brugt til afregning 2. halvår af 2018, er således 359,3 kr. pr. time (v).

Udgiftsmæssige konsekvenser

Da besparelsen blev beregnet, blev en besparelse på 230.000 kr. anslået på baggrund af en reduktion af K-faktorer. Dette fald ses af forskellen mellem den timepris der blev anvendt til beregning af besparelsen (ii) og den timepris, der faktisk blev anvendt i perioden 08/01 – 30/06 (iv). Da den timepris, der blev brugt til budgetlægning (i), ligger under dette niveau, er besparelsen på 230.000 kr. ikke realiseret. Stigningen i timepris til chaufførafhængige omkostninger til 2. halvår var ikke forudset.

Udover den ikke-realiserede besparelse på 230.000 kr. giver forskellen mellem timeprisen brugt til budgetlægning (i) og de faktiske timepriser (iii + iv + v) anledning til en merudgift på 253.000 kr.

Det skal bemærkes, at når timeprisen falder eller stiger som følge af ændrede K-faktorer, påvirker det ikke kun de timer, der reduceres med, men den totale kørsel, der er til afregning.

Samlet er der en merudgift på 487.000 kr. som konsekvens af forskelle i chaufførafhængige timepriser.

Antal busser

Ved omlægning af bybusnettet blev antallet af busser reduceret fra 9 til 8. Besparelsen ved dette blev anslået til 448.000 kr. under forudsætning af, at bussen blev sparet alle 12 måneder. Dog blev bussen anvendt fra 01/01 - 07/01 hvorfor den fulde omkostning på 37.000 kr. for bussen for én måned afregnes.

Gasbesparelse

Besparelsen på 1,5 mio. kr. indeholder besparelser på udgifter til gas på 132.000 kr. Da gassen stilles til rådighed af Holstebro Kommune, er denne ikke realiseret gennem bidrag til Midttrafik.

Øvrig

Den faktiske beregning for besparelsen var 1.455.824 kr. Afrundingen på ca. 44.000 op til 1.500.000 indgår som en ikke-realiseret besparelse. Derudover er der en reduktion på lokalkørsel og rabatruter på 14.000. Samlet giver dette udslag i et merforbrug på 30.000 kr. i forhold til budget 2018.

Kristian Torp
Advokat

kto@holst-law.com
T +45 8934 1162

J.nr. 120097/150 KTO/RUH
ID: |5

Vurdering - Kontantbetaling ifm. Flextur og handicapkørsel

8. juli 2019

1. Baggrund

- 1.1 Midttrafik har bedt os vurdere, om betalingsloven – og specifikt lovens § 81 – gælder for Midttrafiks flex- og handicapkørsel.

Baggrunden for henvendelsen er, at byrådet i én af de deltagende kommuner fra Handicaprådet og Ældrerådet har modtaget henvendelse med ønske om, at det i flex- og handicapbusser skal være muligt at modtage kontant betaling og herunder give byttepenge.

Midttrafik har hidtil krævet, at kunder ved flexkørsel betaler kontant og hertil medbringer aftalte penge. Spørgsmålet er derfor, om denne praksis kan opretholdes. Vi har noteret, at Midttrafik "arbejder på en løsning, som tillader kunden at benytte MobilePay." Det er endnu uklart, hvad denne løsning kommer til at indebære, og hvornår den udrulles. Vi har videre noteret os, at Midttrafik tilbyder telefonisk bistand med oprettelse og brug af selskabets online bestillingsløsning.

- 1.2 Vi har sammen med Midttrafiks henvendelse modtaget kopi af en henvendelse fra Ældrerådet, der opridser problematikken, samt Midttrafiks tidligere besvarelse heraf. Vi har endvidere modtaget kopi af Midttrafiks besvarelse af et debatindlæg i den lokale avis vedrørende den rejste problematik.

Den spørgende kommune har ved e-mail af 4. juli 2019 fremsendt interne overvejelser over spørgsmålet til Midttrafik, der ligeledes er modtaget til brug for vores gennemgang.

2. Vurdering

2.1 Som beskrevet i henvendelsen fra Ældrerådet har Forbrugerombudsmanden i sin praksis lagt til grund, at virksomheder, der omfattes af betalingslovens § 81, er forpligtede til at tilbyde byttepenge ved kontantkøb. Reglen gælder for både private erhvervsdrivende og myndigheder. Dette fulgte for så vidt allerede af en udtalelse fra 2012.

Forbrugerombudsmanden har ved flere lejligheder taget stilling til, og afvist, synspunkter om, at en erhvervsdrivende havde et (sagligt begrundet) behov for at begrænse brugen af kontanter. Forbrugerombudsmanden har i disse sager gennemgående fastslået, at betalingsloven udtømmende gør op med de situationer, hvor der kan gøres undtagelse.

Midttrafik kan derfor ikke med henvisning til de beskrevne praktiske vanskeligheder nægte at tage imod kontantbetaling for tjenester omfattet af § 81. Det er vores vurdering, at Midttrafik næppe heller vil kunne indføre regler om, at kun mindre sedler veksles. Der er således intet i Forbrugerombudsmandens udtalelser, der indikerer, at det skulle være berettiget at indfortolke en sådan begrænsning i pligten til at veksle. Tværtimod har Forbrugerombudsmanden gennemgående undergivet bestemmelsen en formålsorienteret fortolkning, hvor pligterne fortolkes udvidende og begrænsningerne indskrænkende.

2.2 Betalingslovens § 81 finder anvendelse på betalingsmodtagere, der modtager betalingsinstrumenter omfattet af loven.

Begrebet »betalingsmodtager« omfatter enhver fysisk eller juridisk person, der er den tiltænkte modtager af en betaling. Denne definition omfatter Midttrafik i selskabets egenskab af udbyder af flexkørsel.

Begrebet »betalingsinstrument« omfatter ethvert personligt instrument eller sæt af procedurer, der er aftalt mellem brugeren og udbyderen af betalings-tjenester, og som brugeren benytter til at iværksætte en betalingsordre. I mere daglig tale omfatter begrebet eksempelvis hævekort, betalingskort (dankort), bro-bizz og biometriske værdier. I Forbrugerombudsmandens praksis benyttes typisk formuleringen, at "erhvervsdrivende som udgangspunkt er forpligtet til at modtage kontant betaling, hvis de modtager for eksempel Dankort og Visa kort."

Det er vores forståelse, at Midttrafik på nuværende tidspunkt alene tilbyder kontant betaling ved telefoniske bestillinger af flexbus. Det følger heraf, at Midttrafik i denne sammenhæng ikke modtager betalingsinstrumenter omfattet af loven, og derfor ikke er omfattet af § 81.

Vi har overvejet, om vurderingen som følge af, at Midttrafik ved onlinebestillinger accepterer andre betalingsmidler, må falde anderledes ud. Det er efter vores opfattelse ikke tilfældet af to grunde. For det første foregår betalingen ved onlinebestillinger i et selvbetjeningsmiljø, og kan derfor ikke i sig selv begrunde en kontantbetalingspligt. Det forhold, at der ved en alternativ bestillingsform er bemanning, kan næppe ændre denne vurdering. For det andet er betalingen ved online bestilling for så vidt strukturelt adskilt fra den telefoniske bestilling, og det vil derfor være bedst stemmende med lovens struktur og den foreliggende praksis at bedømme de to hver for sig. Uanset at Forbrugerombudsmanden gennemgående har fortolket bestemmelsen med henblik på at opnå den størst mulige grad af beskyttelse, er det således vores vurdering, at Midttrafik ikke aktuelt har en pligt til at give byttepenge.

Omfattet af betalingsinstrumentbegrebet er bl.a. den påtænkte løsning med MobilePay. Når Midttrafik på et tidspunkt tilbyder alternative betalingsmuligheder til brugere, der bestiller flexkørsel telefonisk, vil selskabet som følge heraf være omfattet af betalingslovens § 81.

- 2.3 Vi har endeligt overvejet, om Midttrafiks udbud af flexkørsel kan henføres under undtagelsen for ubemandede selvbetjeningsmiljøer. Undtagelsen finder alene anvendelse, hvis der ikke i forbindelse med salget er en ansat til stede, som bistår herved. Forbrugerombudsmanden – der som beskrevet ovenfor generelt har fortolket undtagelsen indskrænkende – har vedrørende den identiske bestemmelse i den tidligere betalingstjenestelov formuleret det således, at *"der kun foreligger et ubemandet selvbetjeningsmiljø i bestemmelsens forstand, hvis salgsdelen kan fungere helt uden personlig betjening."*

Da chaufføren aktuelt tager imod (kontant) betaling, kan flexkørsel ikke henføres under undtagelsen. Når Midttrafik senere indfører betaling med MobilePay, må det formodes, at chaufføren forinden kørsel kontrollerer betalingen – eventuelt bistået af en automatisk proces til verificering af beløbets betaling. Der vil ved denne verifikation være en sådan medvirken, at forholdet ikke kan henføres under undtagelsesbestemmelsen. Kun hvis en eventuel alternativ løsning kan gennemføres helt uden inddragelse af chaufføren, eksempelvis fordi betaling med MobilePay sker i forbindelse med bestilling, kan Midttrafik påberåbe sig undtagelsen.

- 2.4 Sammenfattende er det vores vurdering, at Midttrafik aktuelt ikke er forpligtet til at tilbyde byttepenge, da selskabet efter det oplyste alene modtager kontantbetaling og derfor ikke accepterer betaling med et »betalingsinstrument«, således som begrebet er defineret i § 81.

Hvis Midttrafik som varslet indfører en løsning med betaling gennem MobilePay eller lignende alternativt betalingsmiddel, vil selskabet som følge af ac-

cepten af dette betalingsinstrument være forpligtet til – tillige – at modtage kontantbetaling og i den forbindelse at tilbyde byttepenge.

Afhængig af udformningen af en kommende løsning er det muligt, at flexkørsel kan gennemføres på en sådan måde, at betalingstransaktionen foregår i et ubemandet selvbetjeningsmiljø. Hvorvidt det er tilfældet vil afhænge af den konkrete model, idet enhver medvirken – herunder ved verifikation af betalingen – fra chaufføren vil bringe forholdet uden for denne undtagelsesbestemmelse.

Holst, Advokater

Svend Bjerregaard

Kristian Torp

3. Bilag til vurdering – uddrag af vurderede retskilder

3.1 Reglerne om pligt til at modtaget kontantbetaling findes i lov nr. 652 af 8. juni 2017 om betalinger (betalingsloven), § 81. Bestemmelsens ordlyd er følgende:

En betalingsmodtager er forpligtet til at modtage betaling med kontanter i tidsrummet fra kl. 06.00 til kl. 22.00, hvis denne modtager betalingsinstrumenter omfattet af denne lov, jf. dog § 5 i hvidvaskloven og stk. 2, 3 og 5.

Stk. 2.

Stk. 1 finder ikke anvendelse ved fjernsalg eller ved betalingstransaktioner i ubemandede selvbetjeningsmiljøer.

Stk. 3. Betalingsmodtagere, som er beliggende i områder, hvor der kan være en forhøjet risiko for røveri forbundet med modtagelse af kontanter, er uanset stk. 1 alene forpligtet til at modtage kontanter fra kl. 06.00 til kl. 20.00. Erhvervsministeren fastsætter, i hvilke områder i Danmark der kan være en forhøjet risiko for røveri forbundet med modtagelse af kontanter. Erhvervsministeren offentliggør en meddelelse herom på Erhvervsministeriets hjemmeside.

Stk. 4.

Betalingsmodtagere, der ønsker kun at modtage kontanter fra kl. 06.00 til kl. 20.00, jf. stk. 3, skal forinden underrette Finanstilsynet herom.

Stk. 5.

Erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at bestemte typer af betalingsmodtagere er forpligtet til altid at modtage betaling med kontanter uanset stk. 1-3.

Bemyndigelsen i stk. 5 er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 1419 af 30. november 2017 om visse betalingsmodtageres pligt til at modtage betaling med kontanter i hele åbningstiden. Bekendtgørelsen omfatter alene virksomheder omfattet af apotekerloven og lov om autorisation af sundhedsfarlig virksomhed. Bekendtgørelsen indeholder således ikke regler af betydning for besvarelsen af det stillede spørgsmål.

Det følger af § 1, at loven finder anvendelse på (bl.a.) betalingsmodtagere, som defineret i § 7, nr. 11:

Betalingsmodtager: En fysisk eller juridisk person, som er den tiltænkte modtager af de midler, der indgår i en betalingstransaktion

Loven indeholder i § 7, nr. 18, en definition af begrebet betalingsinstrument (der benyttes i § 81):

Betalingsinstrument: Et personligt instrument eller et sæt af procedurer, der er aftalt mellem brugeren og udbyderen, og som brugeren benytter til at iværksætte en betalingsordre

3.2 Betalingsloven – der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 2015-11-25 om betalingstjenester i det indre marked – blev vedtaget på baggrund af lovforslag nr. 157 af 15. marts 2017.

Af de specielle bemærkninger til § 81 fremgår følgende om bestemmelsens formål og anvendelsesområde (vores indstregninger):

Det følger af § 56 i den nugældende lov om betalingstjenester og elektroniske penge, at en betalingsmodtager er forpligtet til at modtage kontant betaling, hvis betalingsmodtageren modtager betalingsinstrumenter, der er omfattet af lov om betalingstjenester og elektroniske penge, jf. dog § 2 i lov om forebyggende foranstaltninger mod hvidvask af udbyttet og finansiering af terrorisme. Dette gælder dog ikke ved fjernsalg eller ved betalingstransaktioner i ubemandede selvbetjeningsmiljøer.¹

Bestemmelsen fastsætter en generel forpligtelse til at modtage kontanter i dagtimerne og sikrer, at forbrugere som udgangspunkt vil kunne betale med kontanter i forretninger, restauranter m.v. i løbet af dagtimerne. Derved sikres det, at den erhvervsdrivende ikke har mulighed for at betinge et salg af, at betalingen foretages med et elektronisk betalingsinstrument, som f.eks. et Dankort. Til trods for at danskerne bruger færre kontanter end tidligere, er der stadig en række forbrugere, som har behov for at kunne betale kontant, hvorfor det er fundet hensigtsmæssigt at videreføre den generelle forpligtelse til at modtage betaling med kontanter.

Kontantreglen gælder som udgangspunkt både private erhvervsdrivende og offentlige institutioner, idet der dog er visse undtagelser herfra, eksempelvis i lov om frikommuner, hvoraf kommuner omfattet af loven kan dispenseres fra kontantreglen. Kontantreglen går således forud for princippet om aftalefrihed, idet en betalingsmodtager og en betaler ikke vil kunne aftale, at en betaling kun kan ske med et elektronisk betalingsinstrument, eksempelvis via en tydelig skiltning i forretningen.

Det foreslås i stk. 2, at stk. 1, ikke finder anvendelse ved fjernsalg eller ved betalingstransaktioner i ubemandede selvbetjeningsmiljøer.

¹ Det følger af lov om forebyggende foranstaltninger mod hvidvask af udbytte og finansiering af terrorisme, at erhvervsdrivende ikke må modtage kontantbetalinger på mere end 50.000,00 kr., jf. (nu) lovens § 5. Der er ikke herudover i speciallovgivningen regler, der begrænser erhvervsvirksomheders mulighed for at betale med kontant – eller i øvrigt giver virksomheder hjemmel til at nægte sådanne i tilfælde omfattet af betalingsloven.

Forslaget viderefører § 56, stk. 1, 2. pkt., i den nugældende lov om betalingstjenester og elektroniske penge. Med bestemmelsen fastsættes det, at den generelle forpligtelse til at modtage betaling med kontanter i stk. 1, ikke finder anvendelse ved fjernsalg, eksempelvis salg via internet, salg via en app på en smartphone, salg via ubemandede selvbetjeningsmiljøer, som eksempelvis ubemandede benzinstationer eller offentlige busser. Hvornår et betjeningsmiljø kan anses for at være ubemandet afhænger af, om der er personale fysisk til stede, og hvad personalets funktion er. Det er således et krav, at der skal være personale til stede, og at personalet er ansat til at modtage betaling i forbindelse med salg. Er en buschauffør eksempelvis alene ansat til at føre bussen og ikke til at forestå salg af billetter, vil der være tale om et ubemandet selvbetjeningsmiljø, idet det fysiske tilstedeværende personales funktion ikke er at modtage betaling for en vare eller tjenesteydelse.

Af de specielle bemærkninger til § 7, nr. 11, fremgår følgende om forståelsen af begrebet »betalingsmodtager« (vores indstregninger):

Det foreslås i nr. 11 at definere en betalingsmodtager som en fysisk eller juridisk person, der er den tiltænkte modtager af de midler, der indgår i en betalingstransaktion. Bestemmelsen viderefører § 6, stk. 1, nr. 5, i den gældende lov om betalingstjenester og elektroniske penge og gennemfører samtidig 2. betalings-tjenestedirektiv artikel 4, stk. 9.

Bestemmelsen omfatter kun den person, som er den tiltænkte modtager af midlerne, og altså ikke den person, som fejlagtigt modtager midlerne. Bestemmelsen omfatter heller ikke udbyderen af betalingstjenesten, hvis denne modtager midlerne som led i gennemførelsen af betalingstransaktionen.

Af de specielle bemærkninger til § 7, nr. 18, fremgår følgende om forståelsen af begrebet »betalingsinstrument« (vores indstregninger):

Det foreslås i nr. 18 at definere et betalingsinstrument som et personligt instrument eller et sæt af procedurer, der er aftalt mellem brugeren og udbyderen af betalingstjenester, og som brugeren benytter til at iværksætte en betalingsordre. Bestemmelsen viderefører § 6, stk. 1, nr. 9, i den gældende lov om betalingstjenester og elektroniske penge og gennemfører samtidig 2. betalings-tjenestedirektiv artikel 4, stk. 1, nr. 14.

Et betalingsinstrument kan således enten være et personligt instrument, eksempelvis et personaliseret betalingskort, eller et sæt af procedurer, som er aftalt mellem brugeren og udbyderen, eksempelvis, at brugeren ved underskrift på en bestemt formular kan iværksætte en betalingsordre. Det afgørende er således, at et betalingsinstrument giver udbyderen af betalingstjenester mulighed for at verificere, at betalingsordren er iværksat af en bruger, der har den nødvendige tilladelse til at anvende det. Der er således intet til hinder for, at et betalingsinstru-

ment kan være anonymt, og i så fald omfattes et sæt af ikke-personaliserede procedurer, der er aftalt mellem brugeren og udbyderen af betalingstjenester, og som brugeren anvender for at iværksætte en betalingsordre af definitionen.

Betalingsinstrumenter er karakteriseret ved, at være betalers bevis på at denne har tilladelse til at iværksætte en bestemt betalingsordre. Betalingsinstrumenter benyttes derved til at erhverve varer eller tjenester, foranledige overførsler af beløb, hævning af penge samt andre betalingstransaktioner.

[...]

Den Europæiske Unions Domstol afgjorde ved dom nr. C-616/11 den 9. april 2014, at et betalingsinstrument kan være ikke-personaliseret. Denne dom ligger til grund for ændringen af praksis.

En udstedelse af en overførselsordre via netbank udgør et sæt af procedurer, der er aftalt mellem brugeren og udbyderen af betalingstjenester, og som brugeren anvender for at iværksætte en betalingsordre, og udgør derved et betalingsinstrument. Det fremgår nemlig, at en udstedelse af en overførselsordre via netbank forudsætter, at betaleren anvender diverse personaliserede koder, såsom f.eks. en adgangskode, en hemmelig kode og en transaktionskode, for hvilke anvendelsen heraf er aftalt mellem pengeinstituttet og betaleren. Dette gør dog ikke netbanken i sig selv til et betalingsinstrument. Det er alene koden der anvendes til at iværksætte betalingsordren, der udgør betalingsinstrumentet.

De mest gængse eksempler på et betalingsinstrument er, hævekort og betalingskort, f.eks. Dankort, fysiske legitimationsmidler, der f.eks. kan anvendes til elektronisk aflæsning og betaling af eksempelvis passage af en bro eller sejlads med en færge, eller koder og biometriske værdier, f.eks. koden til en netbank.

Det er tilsigtet at skabe en dynamisk definition af et betalingsinstrument således, at der inden for definitionen er rum til den teknologiske udvikling, og så denne ikke blot dækker de produkter, der er på markedet i dag.

3.3 Forbrugerombudsmanden har haft lejlighed til at forholde sig til bestemmelsen – og dens forgænger – i et antal sager inden for det seneste årti. Følgende udtalelser har været inddraget i vores vurdering:

I sagsnummer 19/02371 udtalte Forbrugerombudsmanden, at det var i strid med betalingslovens § 81 at nægte kontant betaling i et servicecenter i et af virksomhedens varehuse, da kunder med betalingsinstrumenter kunne betale direkte i servicecenteret. Forbrugerombudsmanden gav samtidig udtryk for, at det med lovens undtagelser måtte anses for udtømmende gjort op med behovet for at nægte kontantbetaling:

Forbrugerombudsmanden modtog en klage over en detailvirksomheds handelspraksis i en af virksomhedens varehuse. Klageren oplyste, at varehuset ikke ville modtage kontant betaling i forbindelse med indleveringen af en computer til reparation i varehusets servicecenter (vareudleveringsafsnit).

Detailvirksomheden meddelte Forbrugerombudsmanden, at de nægtede at modtage kontanter af sikkerhedsmæssige årsager, da det pågældende servicecenter var placeret ca. 400 meter væk fra varehusets almindelige indgang ud til et mørkt industrikravter. Herudover oplyste virksomheden, at kunderne kunne betale kontant inde i varehuset.

Idet kontantreglen i betalingslovens § 81, stk. 1, generelt har til formål at hindre diskrimination af kontantkunder, vurderede Forbrugerombudsmanden, at det var i strid med bestemmelsen, at virksomheden henviste kontantkunder til hovedindgangen ca. 400 meter væk, da kunder med betalingskort kunne betale direkte i servicecenteret.

Forbrugerombudsmanden vurderede ligeledes, at virksomheden ikke kunne afvise kontant betaling ud fra sikkerhedsmæssige hensyn, da der i lovgivningen allerede er foretaget en afvejning mellem hensynet til kundens adgang til at kunne betale kontant og den øgede risiko for røveri i visse geografiske områder, jf. § 81, stk. 3.

I sagsnummer 18/07479 udtalte Forbrugerombudsmanden, at det er i strid med betalingslovens § 81 at pålægge gebyr ved betaling med kontanter. Forbrugerombudsmanden udtalte i den sammenhæng, at betalingslovens § 81 måtte anses for udtømmende at have gjort op med hensynet til betalingsmodtagerens efter omstændighederne velbegrundede ønske om at begrænse brugen af kontanter.

I sagsnummer 16/12081 (dagældende betalingstjenestelovens § 56) udtalte Forbrugerombudsmanden, at det strider imod formålet med kontantreglen i betalingstjenesteloven at angive at kontantfri betaling foretrækkes:

Forbrugerombudsmanden modtog en klage over, at en virksomhed ikke modtog kontant betaling.

Forbrugerombudsmanden rettede henvendelse til virksomheden og oplyste dem om kontantreglen i betalingstjenestelovens § 56, som fastsætter, at erhvervsdrivende som udgangspunkt er forpligtet til at modtage kontant betaling, hvis de modtager for eksempel Dankort og Visa kort. Virksomheden ændrede herefter sin markedsføring og anførte på deres hjemmeside, at de "foretrak" kontantfri betaling.

Forbrugerombudsmanden vurderede, at dette var i strid med formålet med kontantreglen, som er at sikre forbrugeren valgfrihed mellem forskellige betalingsmidler.

I sagsnummer 16/10011 (dagældende betalingstjenestelovens § 56) udtalte Forbrugerombudsmanden, at kontantreglens undtagelse vedrørende ubemandede selvbetjeningsmiljøer ud fra en formålsfortolkning skal forstås snævert. Forbrugerombudsmanden vurderede på denne baggrund konkret, at begrebet kun omfatter situationer, hvor salgsdelen "fungerer helt uden personlig betjening".²

Forbrugerombudsmanden modtog en forespørgsel fra en kommune om, hvorvidt en række forskellige betalingssituationer ville være omfattet af kontantreglen i betalingstjenestelovens § 56. Der var ikke anmodet om en formel forhåndsbesked, og Forbrugerombudsmanden besvarede derfor henvendelsen telefonisk.

Forbrugerombudsmanden udtalte, at der skal anvendes en formålsfortolkning ved forståelsen af kontantreglen. Formålet med bestemmelsen er at sikre forbrugerne muligheden for at betale med kontanter. Det var derfor Forbrugerombudsmandens opfattelse, at de to undtagelser til kontantreglen skal forstås snævert.

Forbrugerombudsmanden vurderede, at der kun foreligger et ubemandet selvbetjeningsmiljø i bestemmelsens forstand, hvis salgsdelen kan fungere helt uden personlig betjening. Herudover vurderede Forbrugerombudsmanden, at der ikke foreligger et ubemandet selvbetjeningsmiljø, hvis der er personale til stede, som sælger andre varer. Derudover vurderede Forbrugerombudsmanden, at hvis der er personale til stede, som udfører arbejdsopgaver, der er knyttet til salgsdelen, foreligger der ikke et ubemandet selvbetjeningsmiljø.

I sagsnummer 15/03909 (dagældende betalingstjenestelovens § 56) indskærpede Forbrugerombudsmanden over for en fitnesskæde, at virksomheder generelt er forpligtet til at modtage kontant betaling i medfør af betalingstjenestelovens § 56, hvis de i øvrigt modtager for eksempel betalingskort. Forbrugerombudsmanden udtalte sig i den sammenhæng om afgrænsningen af bestemmelsens anvendelsesområde:

Forbrugerombudsmanden modtog en klage fra en forbruger over, at en fitnesskæde var holdt op med at modtage kontant betaling i deres bemandede receptioner.

Forbrugerombudsmanden vurderede, at fitnesskæden var omfattet af bestemmelsen, da fitnesskæden i deres bemandede receptioner solgte en række pro-

² Forbrugerombudsmanden udtalte i sagsnummer 17/04137, at undtagelsen fandt anvendelse på en bro-betaling der skete uden bilisten skulle stoppe op, og hvor afregning således skete uden personlig kontakt mellem betalingsmodtageren og forbrugeren.

dukter, som forbrugeren kunne betale for ved hjælp af en række betalingsmidler, heriblandt betalingskort. Forbrugerombudsmanden mente ikke, at det kunne føre til et andet resultat, at forbrugeren allerede havde en række andre muligheder for betaling, herunder betaling via forbrugeren's abonnement, samt at det var mere hensigtsmæssigt for virksomheden ikke at tage imod kontanter. Det var derfor Forbrugerombudsmandens opfattelse, at fitnesskæden havde overtrådt betalingstjenestelovens § 56.

I sagsnummer 12/00522 (dagældende betalingstjenestelovens § 56) udtalte Forbrugerombudsmanden, at det efter dennes opfattelse vil være i strid med kontantreglen i betalingstjenestelovens § 56, hvis en virksomhed beslutter sig for ikke at give byttepenge tilbage ved fysisk handel:

Forbrugerombudsmanden modtog en henvendelse fra en erhvervsdrivende, der ønskede oplyst, hvorvidt det er i strid med kontantreglen i betalingstjenestelovens § 56, hvis en virksomhed ved fysisk handel ikke giver byttepenge tilbage, med den konsekvens at kunden – hvis denne ønsker at betale kontant – er nødt til have "lige penge" eller betale en overpris for den ønskede vare.

Forbrugerombudsmanden meddelte den erhvervsdrivende, at formålet med kontantreglen er at sikre, at forbrugerne ved fysisk handel kan betale kontant og derved sikre dem en valgfrihed mellem forskellige betalingsformer.

Hvis en virksomhed beslutter sig for, at den ved fysisk handel ikke giver byttepenge tilbage, vil dette de facto afskære mange forbrugere fra at betale kontant og derved begrænse nævnte valgfrihed, hvilket efter Forbrugerombudsmandens opfattelse vil være i strid med betalingstjenestelovens § 56.

I sagsnummer 09/07168 (dagældende betalingstjenestelovens § 56) indskærpede Forbrugerombudsmanden over for en detailhandelskæde, at virksomheder generelt er forpligtet til at modtage kontant betaling i medfør af betalingstjenestelovens § 56, hvis de i øvrigt modtager for eksempel betalingskort.

- 3.4 Professor ved Aarhus Universitet, Susanne Karstoft, har skrevet om bestemmelsen (i den tidligere affatning i § 56) i *Lov om betalingstjenester og elektroniske penge med kommentarer* (Djøf, 2012) fra s. 336. Værket indeholder ikke bemærkninger af en sådan detaljegrad / med rækkevidde ud over de citerede forarbejder, at vi har kunnet basere vores vurdering herpå.

Sendt til Forbrugerombudsmanden 5. november 2019

Handicaprådet og Ældrerådet i Favrskov Kommune ønsker Forbrugerombudsmandens vurdering af, hvorvidt Midttrafik lovligt kan stille krav om kontant betaling med lige penge ved borgers brug af Flextrafik, herunder fx flextur og handicapkørsel, når det bestilles pr. telefon.

Favrskov Kommune sekretariatsbetjener de to råd og sender på rådernes vegne sagen til vurdering hos Forbrugerombudsmanden.

Flextrafik er en del af den kollektive trafik og kan bruges af alle. Det eneste krav er, at man starter og slutter sin rejse i Region Midtjylland, Region Nordjylland eller Billund, Varde eller Vejle Kommune i Region Syddanmark. Flextrafik har ikke en fast køreplan. Borgeren bestemmer selv, hvornår man vil hentes, og hvor man vil køres fra og til. Man bliver kørt i taxa, liftbus eller personvogn.

Bestilling kan foretages via app, online og via telefon. Der er mulighed for kortbetaling ved brug af app og online bestilling, men kun mulighed for kontant betaling med lige penge ved telefonisk bestilling. Det er Handicaprådets og Ældrerådets opfattelse, at der ikke er tale om adskilte betalingsformer, der skal bedømmes hver for sig i forhold til betalingslovens § 81. Se bestillingsmulighederne i vedlagte skærmpoint og på hjemmesiden:

<https://www.midttrafik.dk/flextrafik/>

Det bemærkes, at Midttrafik repræsenteret ved Holst Advokater har vurderet, at Midttrafik aktuelt ikke er forpligtet til at tilbyde byttepenge, idet selskabet alene modtager kontant betaling. Midttrafik finder således ikke, at de ifm. telefoniske bestillinger er omfattet af betalingsloven, dennes § 81 og den heraf afledte praksis fra Forbrugerombudsmanden. Ifølge denne praksis vil det være i strid med kontantreglen i betalingstjenestelovens § 56 (nu betalingslovens § 81), hvis en virksomhed beslutter sig for ikke at give byttepenge tilbage ved fysisk handel. Se nærmere på Forbrugerombudsmandens hjemmeside: <https://www.forbrugerombudsmanden.dk/find-sager/lov-om-betalingstjenester/sager-efter-lov-om-betalingstjenester/byttepenge-ved-fysisk-handel/>

Det er Handicaprådets og Ældrerådets opfattelse, at formålet med betalingsloven er at sikre borgernes mulighed for at betale kontant. Dette formål forspildes delvist, når der i forbindelse med muligheden for kontant betaling ikke gives mulighed for byttepenge, og Midttrafik derved de facto afskærer mange forbrugere fra at betale kontant.

Midttrafik har pr. mail 1. november 2019 til Favrskov Kommune oplyst, at de i løbet af 2020 forventer at kunne tilbyde kontantbetaling med mulighed for at få byttepenge tilbage på op til nærmeste 100 kr.

Vurdering fra Holst Advokater er vedhæftet.

Se desuden dette ministersvar fra Transport- og Bygningsministeriet af 3. oktober 2016: <https://www.ft.dk/samling/20151/almdel/tru/spm/656/svar/1347149/1670789/index.htm>

OKTOBER 2019
TRAFIK-, BYGGE- OG BOLIGSTYRELSEN

KOLLEKTIV TRAFIK I YDEROMRÅDER

RAPPORT



COWI

OKTOBER 2019
TRAFIK-, BYGGE- OG BOLIGSTYRELSEN

KOLLEKTIV TRAFIK I YDEROMRÅDER

RAPPORT

PROJEKTNR.

A115086

DOKUMENTNR.

VERSION

Version 3

UDGIVELSESDATO

29. oktober 2019

BESKRIVELSE

Rapport

UDARBEJDET

lyma, vifo, kbjn

KONTROLLERET

jse, pos

GODKENDT

lyma

INDHOLD

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

Bilag A Oversigt over resultater af puljeprojekter –
projekternes egne evalueringer

1 Indledning

1.1 Baggrund

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

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

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

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

1.2 Læsevejledning

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

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

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

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

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

2 Erfaringer og anbefalinger

2.1 Mobilitetsudfordringen i yderområderne

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

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

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

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

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

2.2 Udviklingsmuligheder

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

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

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

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

2.3 Evaluering af Yderområdepuljen

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

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

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

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

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

2.4 Forslag til omlægning af puljen

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

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

2.5 Løsningsmuligheder i lyset af MaaS

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

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

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

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

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

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

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

3 Den kollektive trafik i yderområderne

3.1 Mobilitetsudfordringen

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

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

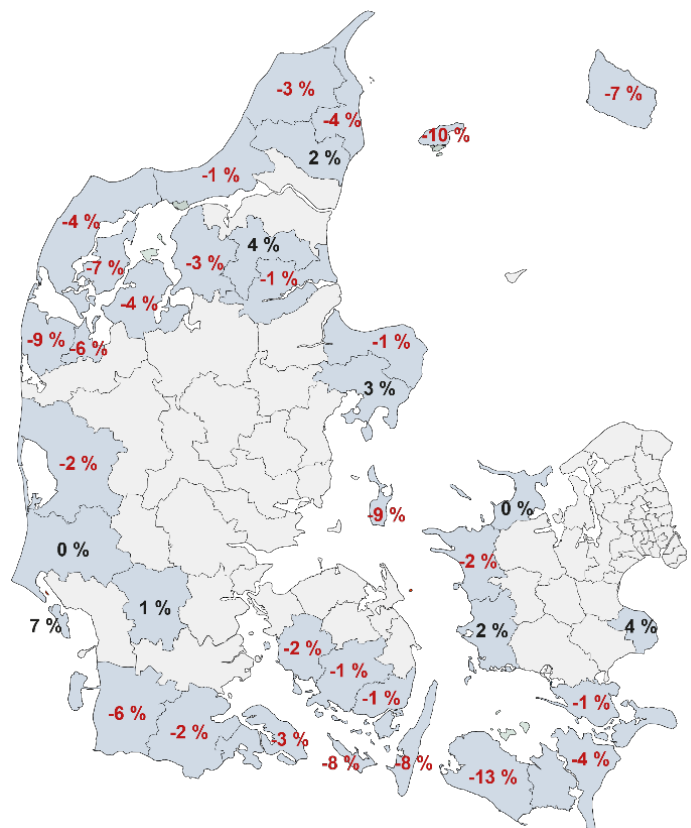
Samlet set er der ikke noget i disse udviklingstræk, som grundlæggende ændrer på konklusionen fra den tidligere trafikregørelse om, at det vil være yderst vanskeligt at opnå et større passagervolumen i den kollektive transport i de tyndt befolkede områder.

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

3.2 Rammebetingelser

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

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

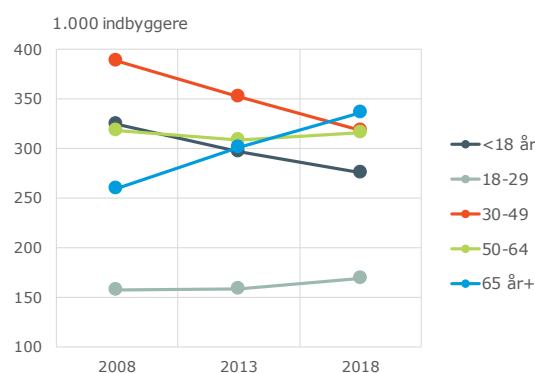


Figur 1 Ændring i befolkningstal (10-84-årige) fra 2008-2018
Kilde: Danmarks Statistik

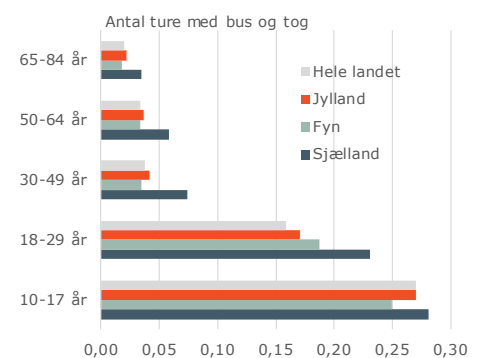
⁴ Trafikplan 2018-2022 - Vi kører for dig, Sydtrafik, 2018
Trafikplan 2019 - 2022, Midttrafik, 2019

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

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



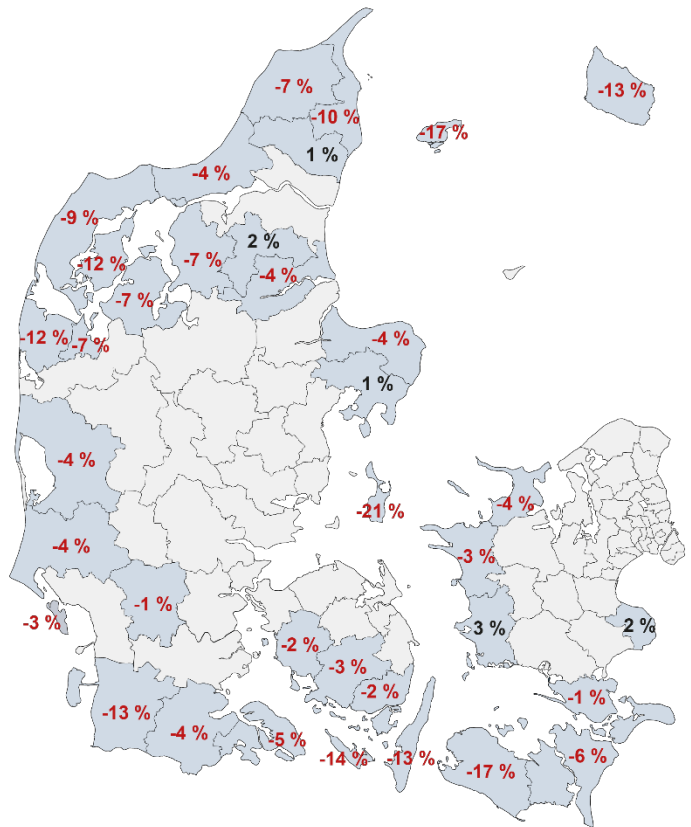
Figur 2 Befolkningsudvikling i de 36 kommuner
Kilde: Danmarks Statistik



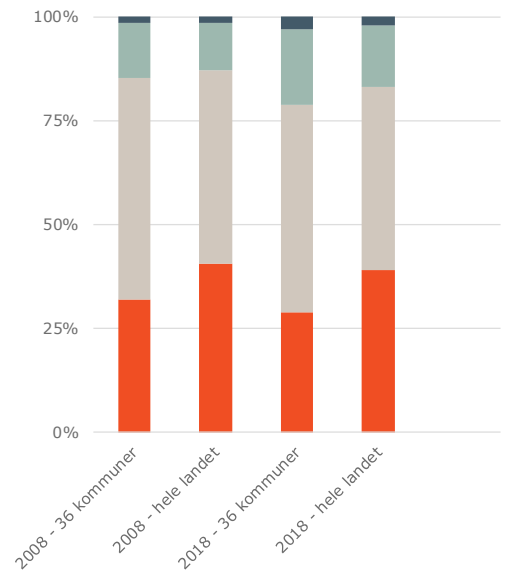
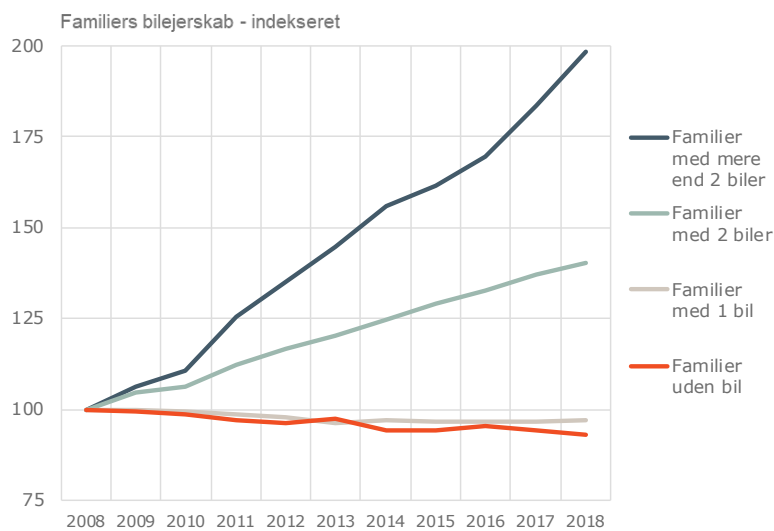
Figur 3 Ture med bus eller tog per gennemsnitsdøgn per person i de 36 kommuner.
Kilde: COWIs udtræk på TU 2008-2018

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

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



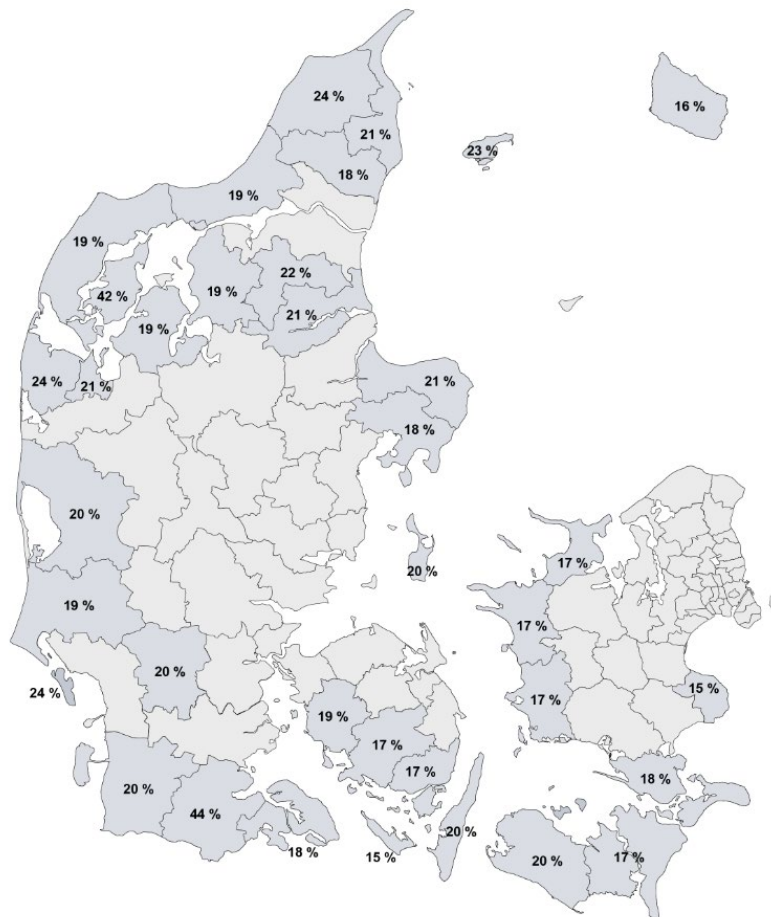
Figur 4 Ændring i efterspørgsel efter kollektiv transport som følge af demografisk udvikling 2008-2018. Kilder: COWIs beregning på basis af TU og Danmarks Statistiks befolkningsopgørelser



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

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

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



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

3.3 Hvad er kollektiv trafik?

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

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

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

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

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

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

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

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

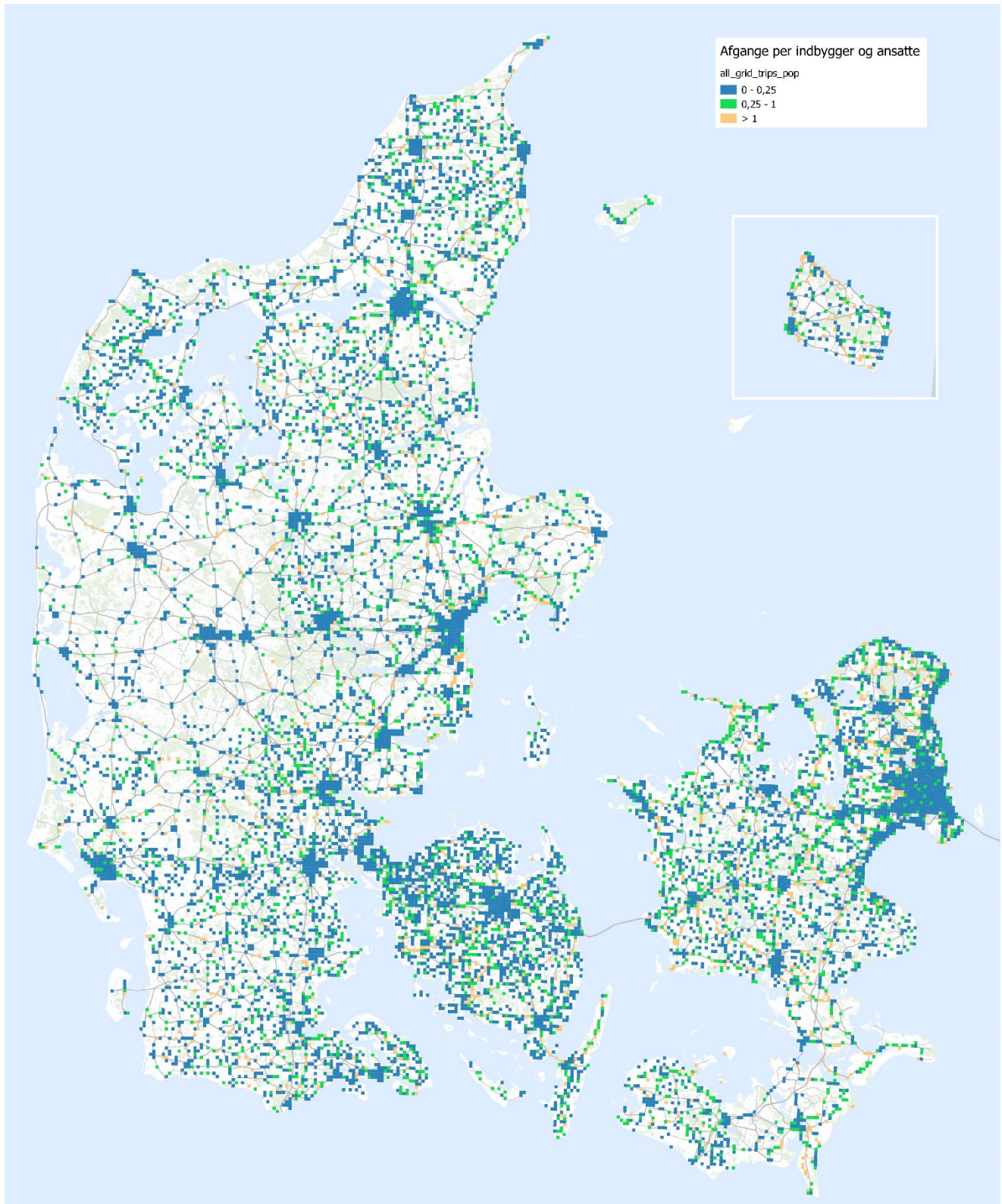
Der er også tilbud i yderområderne, som ikke er i Rejseplanen. Flere steder står kommunerne selv helt eller delvist for indkøb af skolebuskørslen, og flere har åbnet op for, at andre end skoleelever kan køre gratis med. Disse ruter optræder generelt ikke i Rejseplanen. I praksis betjener skolebusser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

3.4 Kollektiv trafik i yderområderne

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

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

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



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

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

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

3.5 Udbud og efterspørgsel i yderområderne

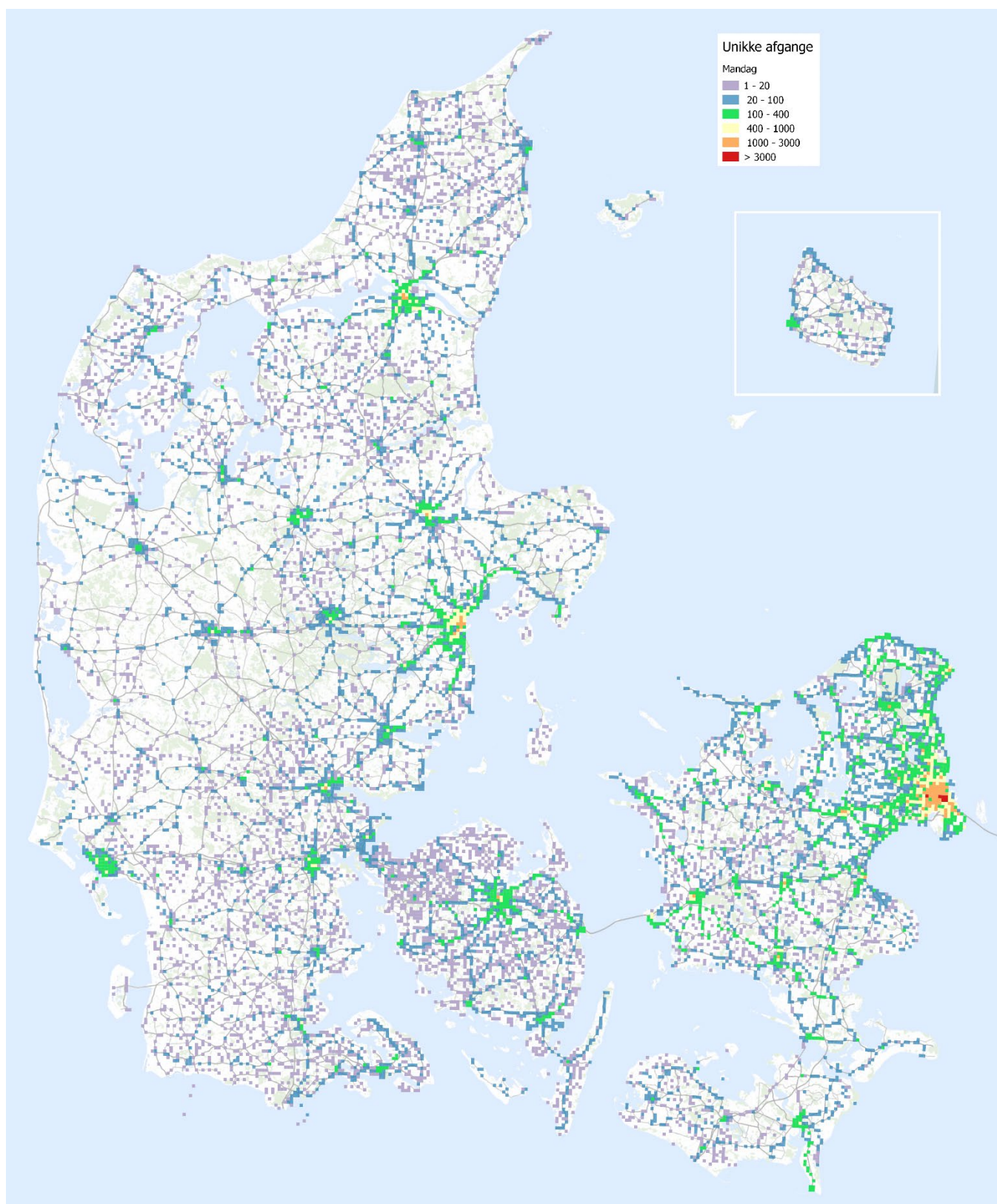
Rejseplanens udbud af køreplanlagt kollektiv transport omfatter alle offentligt tilgængelige ruter, hvoraf de mest relevante og benyttede i relation til yderområder er:

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

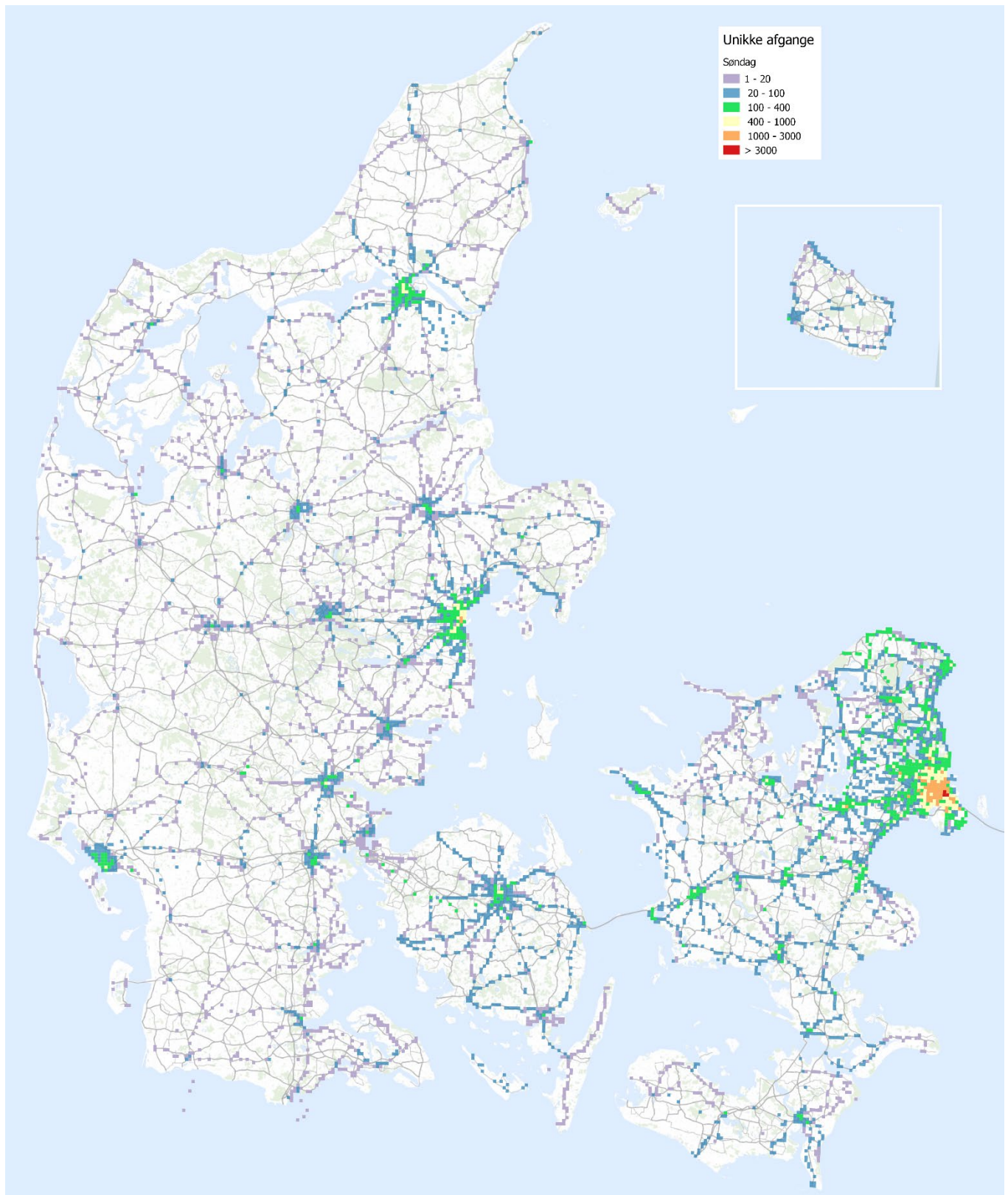
Figur 8 viser i et kvadratnet, hvor mange afgange med kollektiv transport der tilbydes rundt om i landet på et hverdagsdøgn opgjort på unikke afgange, hvor der er rensset for, at busser og tog kan have flere standsningssteder i samme kvadrat. Kortet med de unikke afgange afspejler bygeografien, hvor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

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

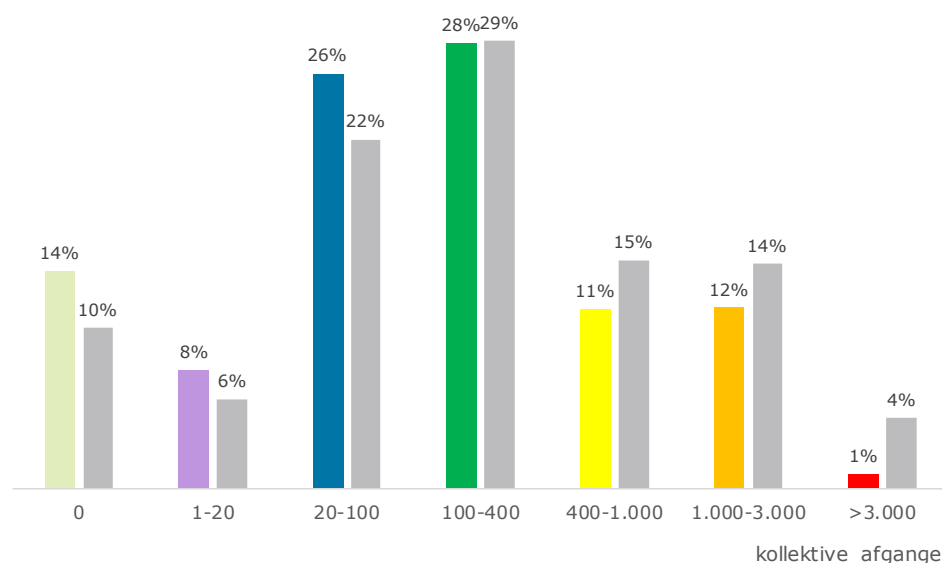
I Figur 10 er vist en opgørelse af, hvor stor en andel af beboerne og af de ansatte der på en hverdag har forskellige betjeningsniveauer af kollektiv betjening, svarende til de farvekategorier der er anvendt i Figur 8.



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



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

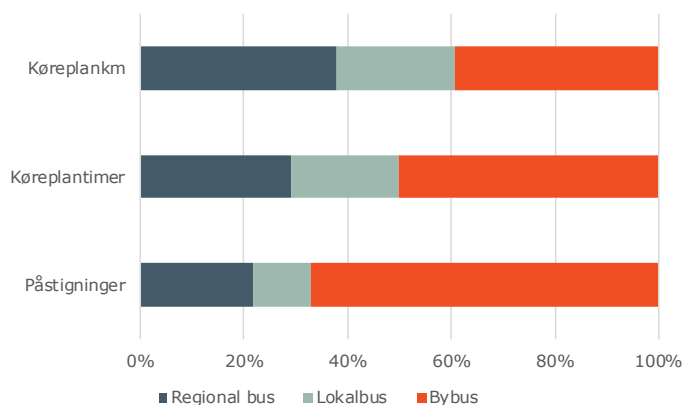


Figur 10 Fordeling af indbyggere (tv og i farver) plus arbejdspladser (th og grå) efter betjeningsniveau i de kvadrater, de er bosiddende/beliggende i. Betjeningsniveauet er antal bus- og togture som betjener kvadratet på et hverdagsdøgn. Kilde: COWIs opgørelse på basis af Rejseplanen (mandag d. 1. oktober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

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

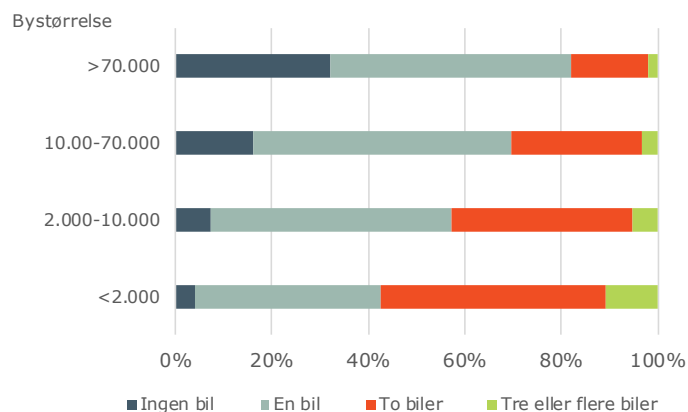
Der findes ikke opgørelser som på et systematisk grundlag gør det muligt at udskille rejser, som relaterer sig til yderområder, og det er derfor heller ikke muligt at tegne et samlet billede af betjeningsomfang, udgifter og indtægter, ligesom der ikke kan trækkes en historisk linje i udviklingen i disse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

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



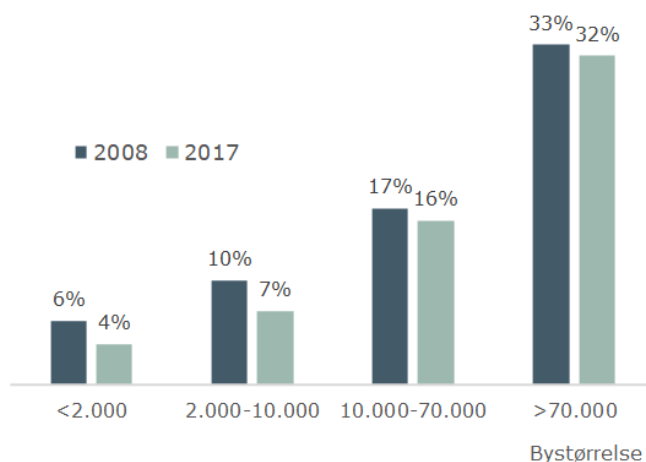
Figur 11 Fordeling af påstigninger, køreplantimer og køreplankilometer opdelt på bustyper i alle trafikselskaber i 2017. Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside

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



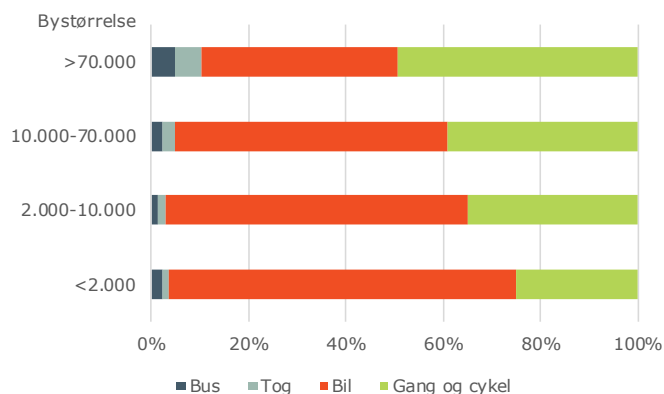
Figur 12 Fordeling af indbyggere efter bystørrelse for bopæl og husstandens bilrådighed. Kilde: COWIS udtræk på TU 2017

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



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

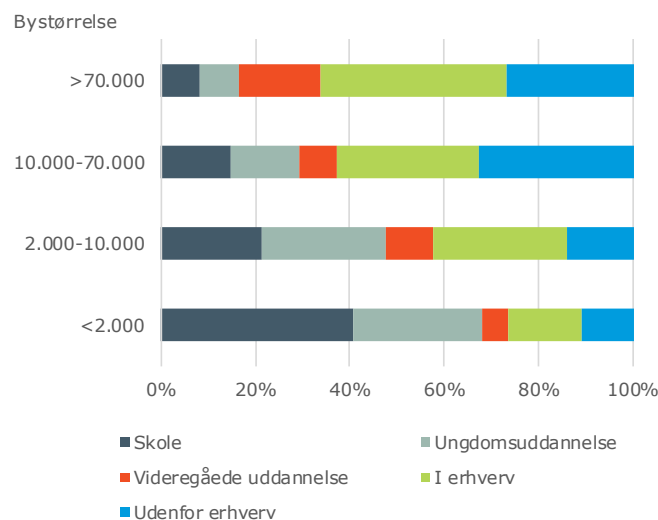
Bilens dominans i yderområderne fremgår af Figur 14, hvor fordeling af indbyggernes ture på transportmidler er vist. På landet og i de små byer var det i 2017 ca. fire procent af alle ture, som blev foretaget med kollektiv transport, heraf lidt flere med bus end med tog. Bilen er dominerende i de små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



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

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

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



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

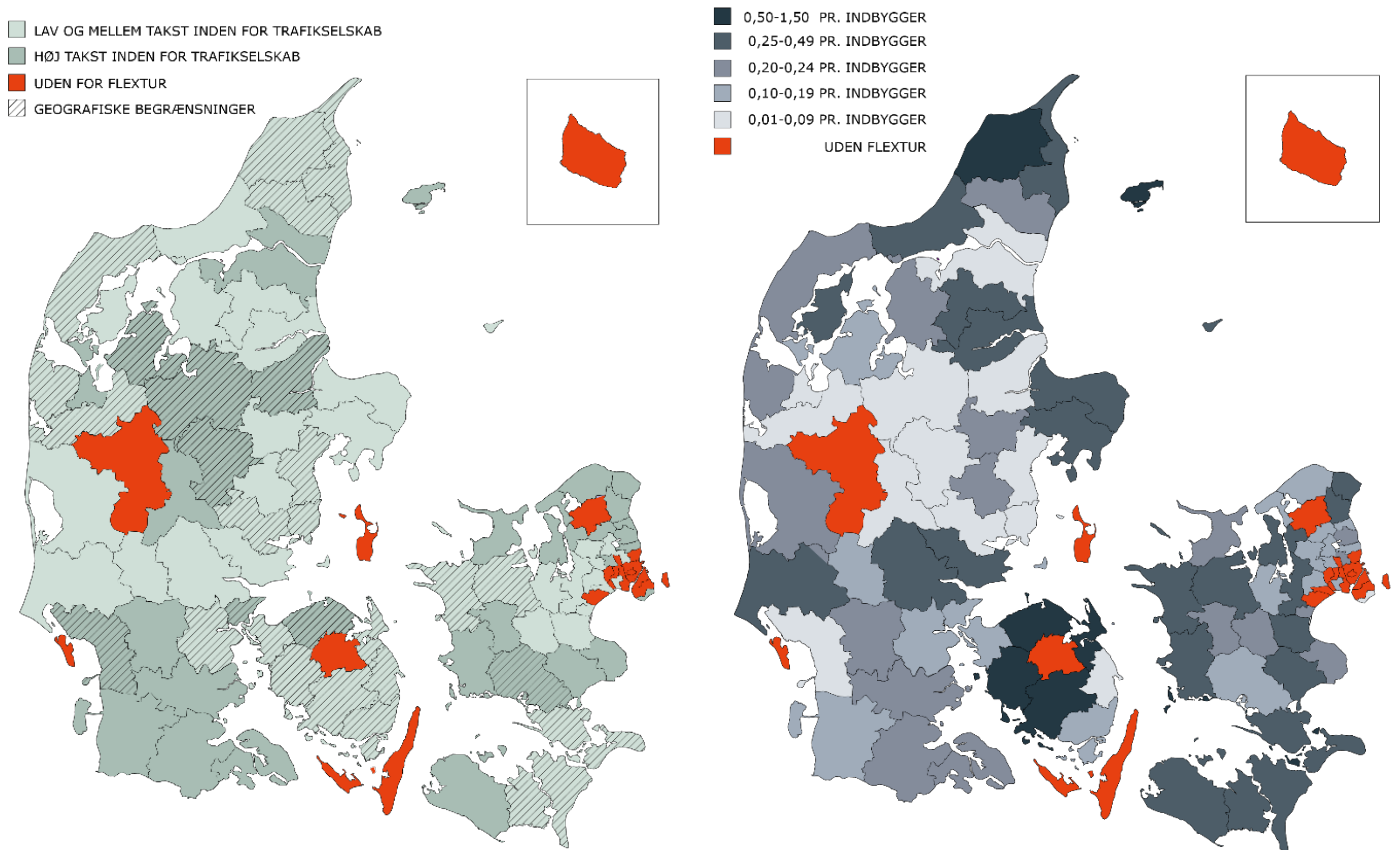
3.6 Flextur

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Behovsstyret transport i mange varianter

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

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

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

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

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

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

4 Evaluering af Yderområdepuljen

4.1 Tilgang og metode

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

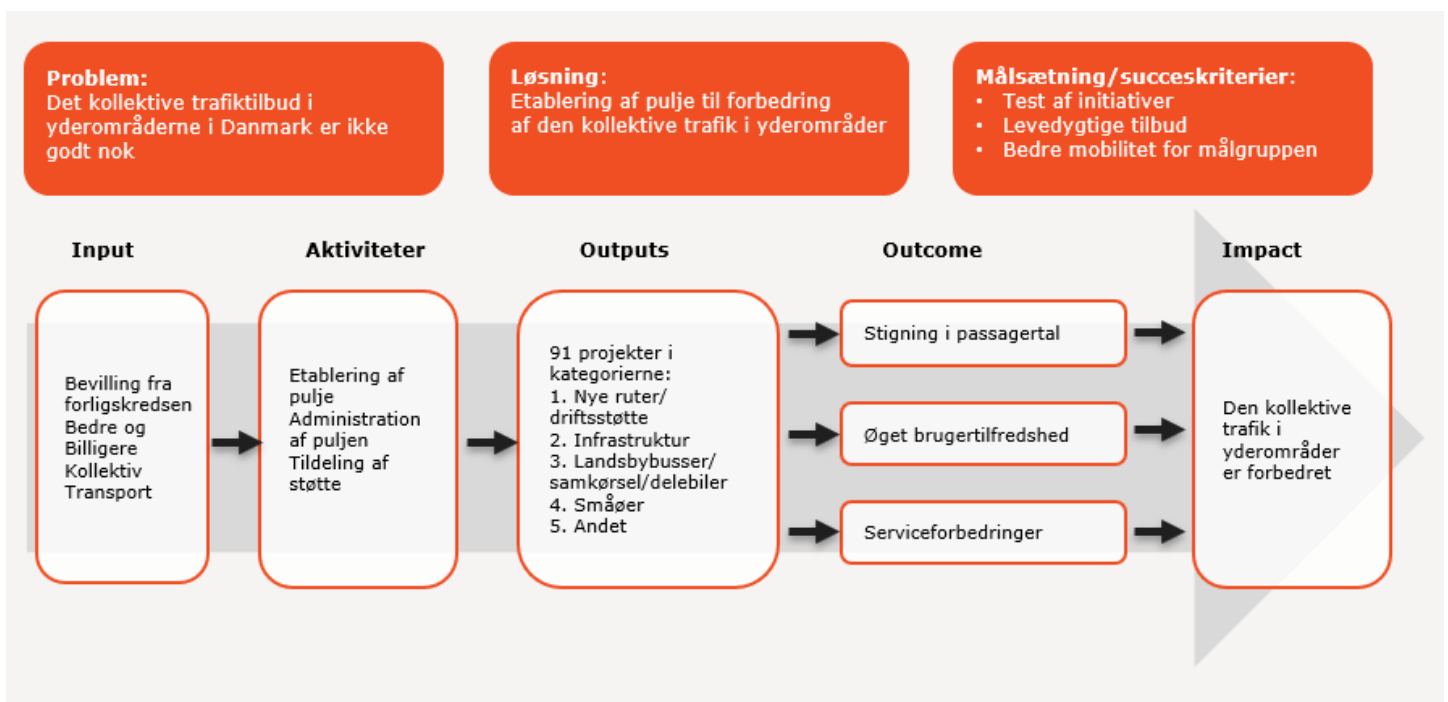
Evalueringen søger at afdække følgende:

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

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

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

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



Figur 18 Forandringsteori for Yderområdepuljen

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

4.2 Beskrivelse af puljen

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

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

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

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

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

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

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

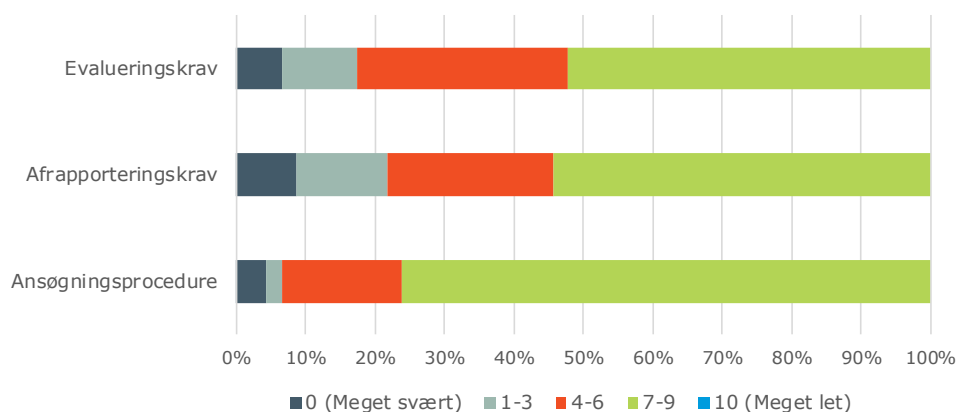
4.4 Aktiviteter

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

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

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

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



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

Kilde: COWI-survey december 2018

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

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

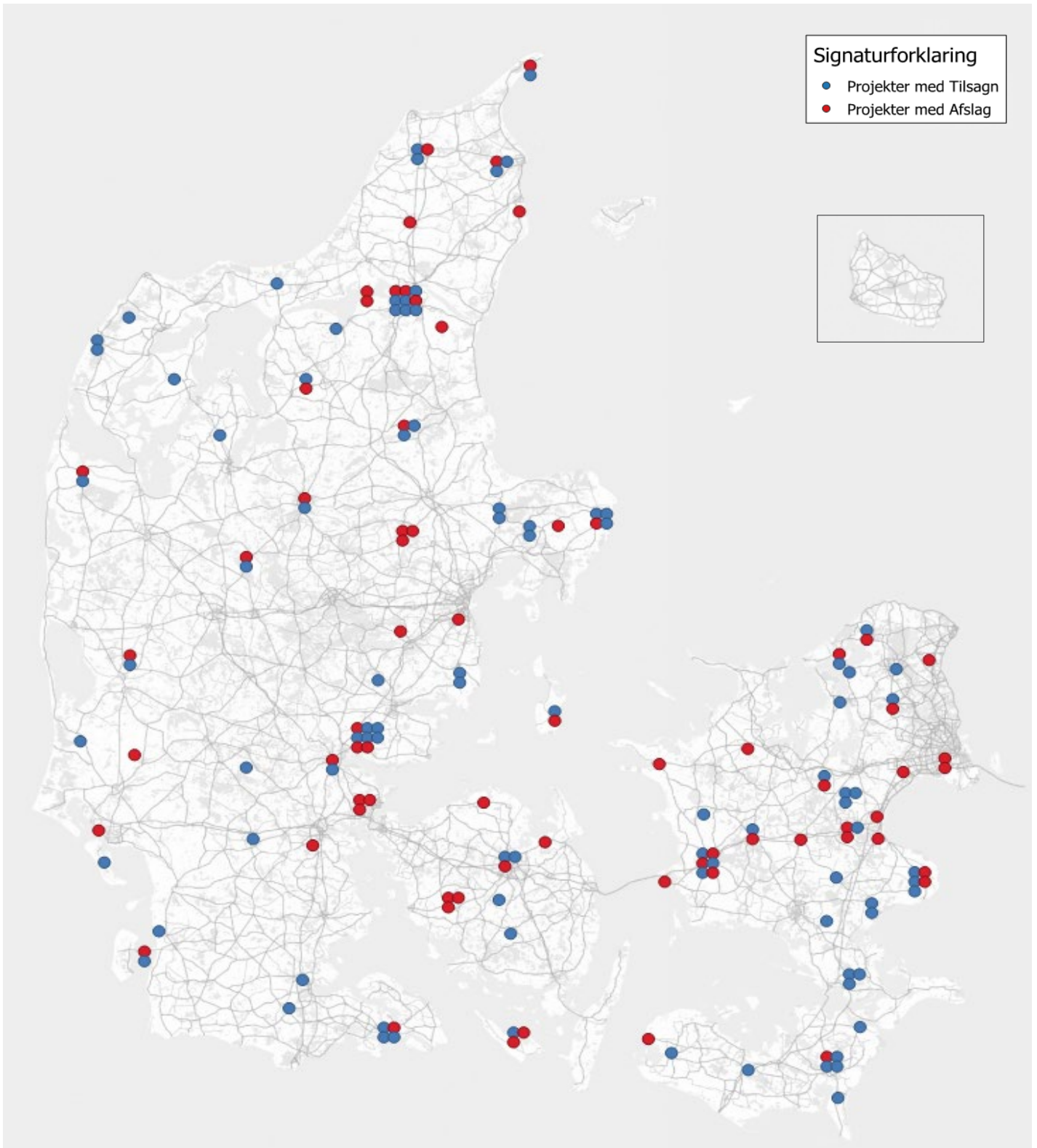
I surveyen svarer godt 50 procent af respondenterne, at afrapporterings- og evalueringsskrav er relativt lette at imødekomme. Trafikselskaberne vurderes generelt som mere professionelle og vant til at håndtere den slags processer end kommunerne. Forsinkelser skyldes ofte, at projekter er forsinkede,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

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

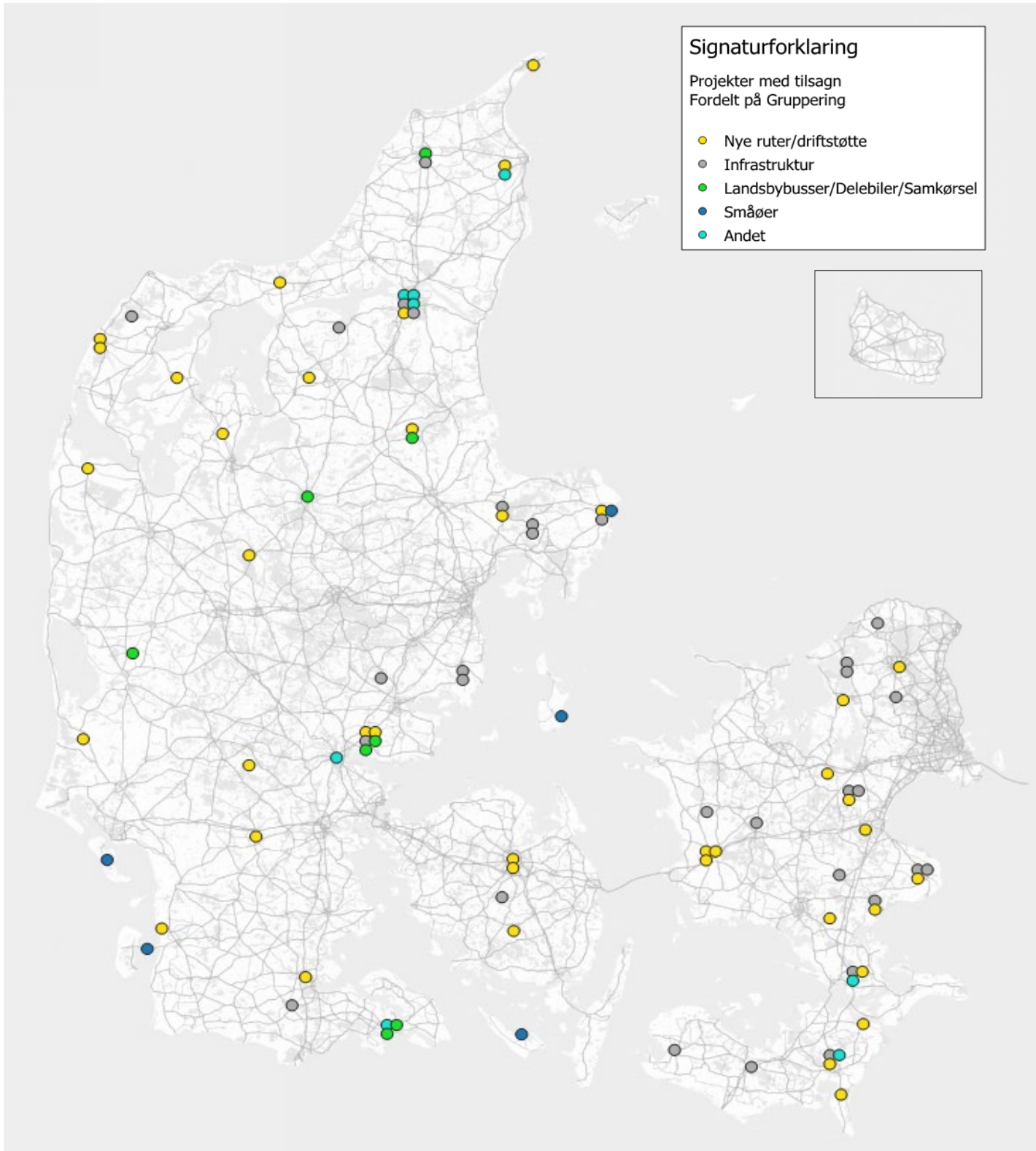
4.5 Outputs

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

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

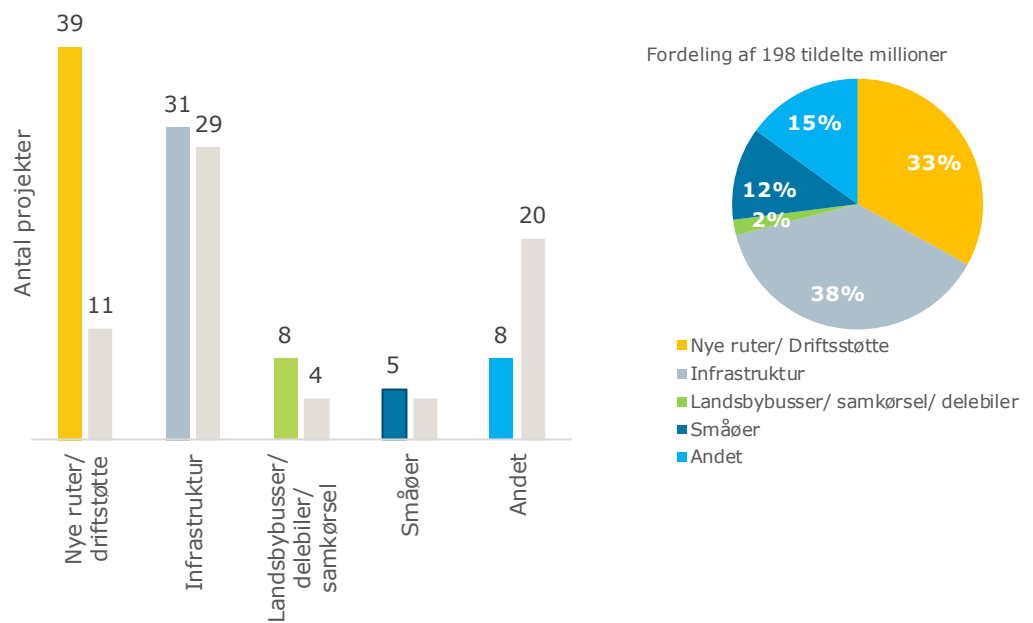


Figur 20 Kort over projekter, der har modtaget hhv. tilsagn om eller afslag på støtte



Figur 21 Projekter med tilsagn fordelt på projektgrupperinger⁷

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



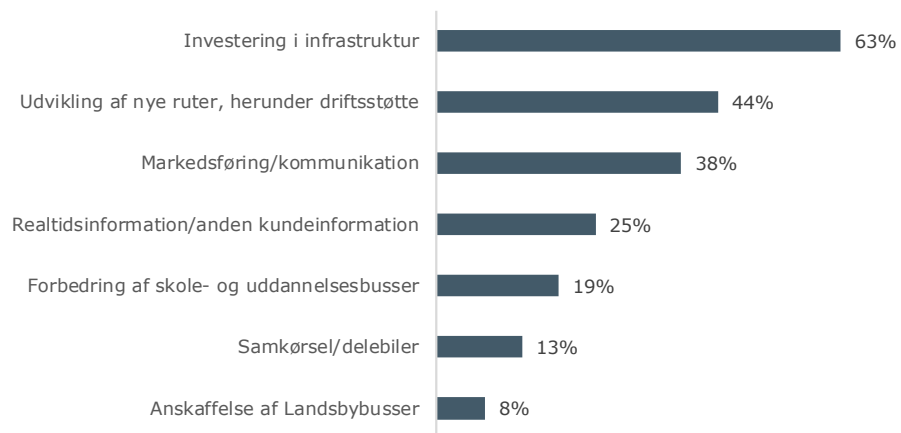
Figur 22 Antal projekter med tilsagn (i farver) og afslag (grå) samt fordeling af de tildelte 198 tildelte millioner (th). Grupperingen er foretaget af COWI med udgangspunkt i det element, der fylder mest i projektbeskrivelsen, og identisk med den der anvendes i figur 21

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

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

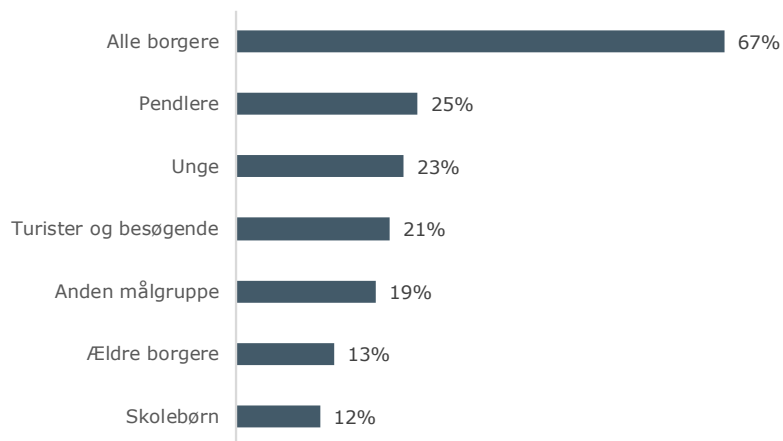
Ifølge respondenterne er det i høj grad dem selv, der har fået idéen til det eller de projekter, der har modtaget støtte. Under 'andet'-kategorien har respondenterne desuden angivet nedenstående som forklaringer på, hvor idéen til projektet opstod:

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

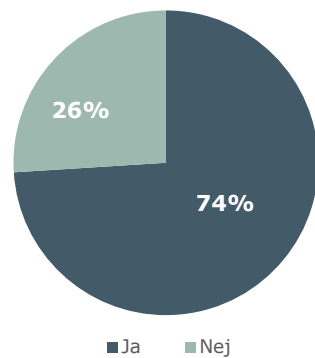


Figur 23 Hvilke aktiviteter har indgået i det ansøgte projekt? Mulighed for at sætte flere krydser.
Kilde: COWI-survey december 2018

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



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

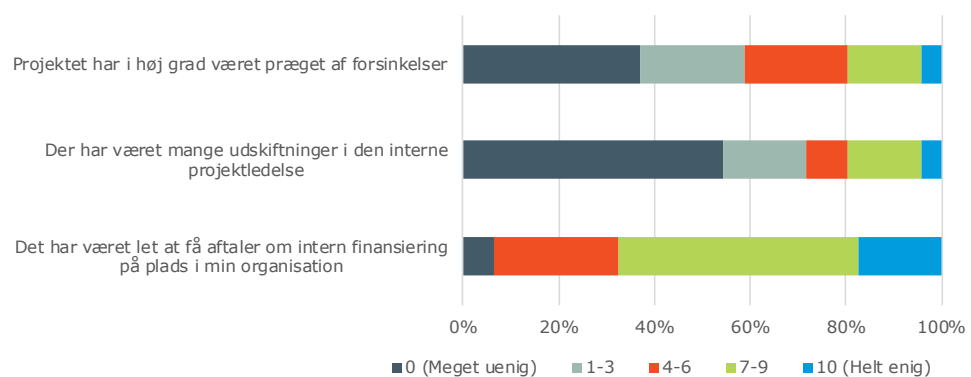


Figur 25 Er projektet tænkt sammen med anden transport?
Kilde: COWI survey 2018

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

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

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

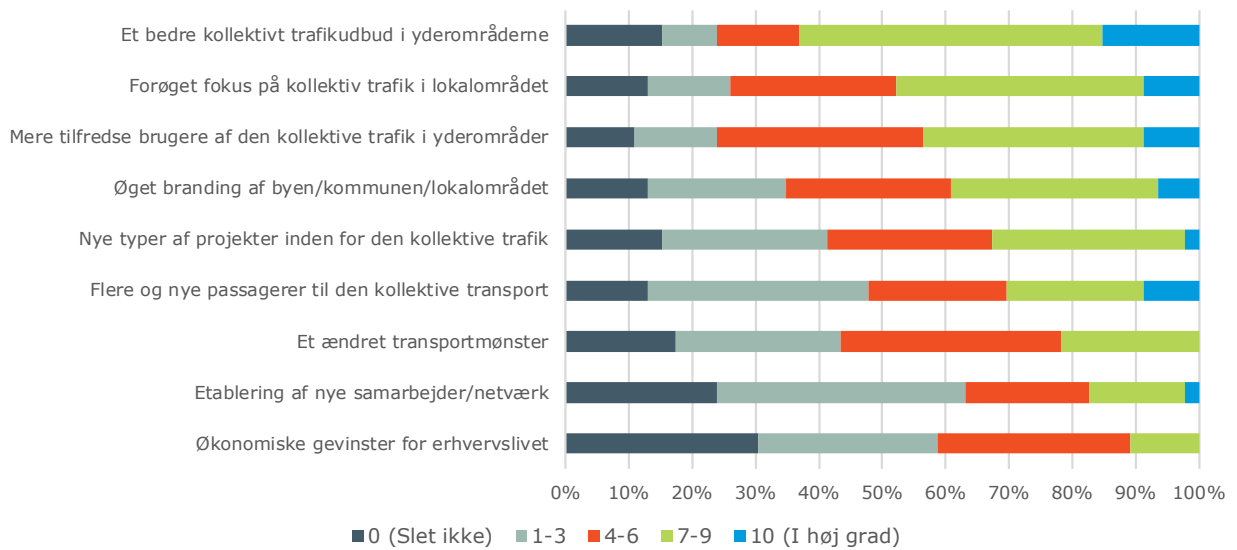


Figur 26 Intern organisering og finansiering. Hvor enig er du i nedenstående udsagn?
(0 = meget uenig; 10 = Helt enig) Kilde: COWI-survey december 2018

4.6 Effekter

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

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



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

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

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

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

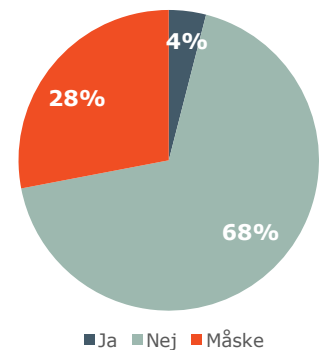
På baggrund af projekternes egne evalueringsrapporter vurderer COWI, at stort set alle projekter har medført **serviceforbedringer**. Serviceforbedringer læser vi ud af rapportererne som en blanding af ovenstående effekter, altså kortere rejsetid, flere tilbud (eksempelvis cykler med i bussen og internet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

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

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

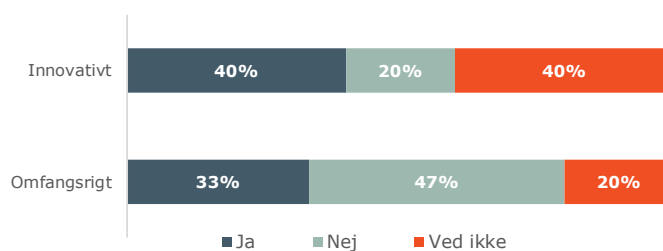
På den anden side peger erfaringerne fra Hedensted Kommune på, at selv nok så megen inddragelse af borgere og potentielle brugere i at formulere ønsker og behov til den kollektive transport ikke er ensbetydende med, at tilbuddene også bliver benyttet, når de er etableret. Begge de respektive projekter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

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



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

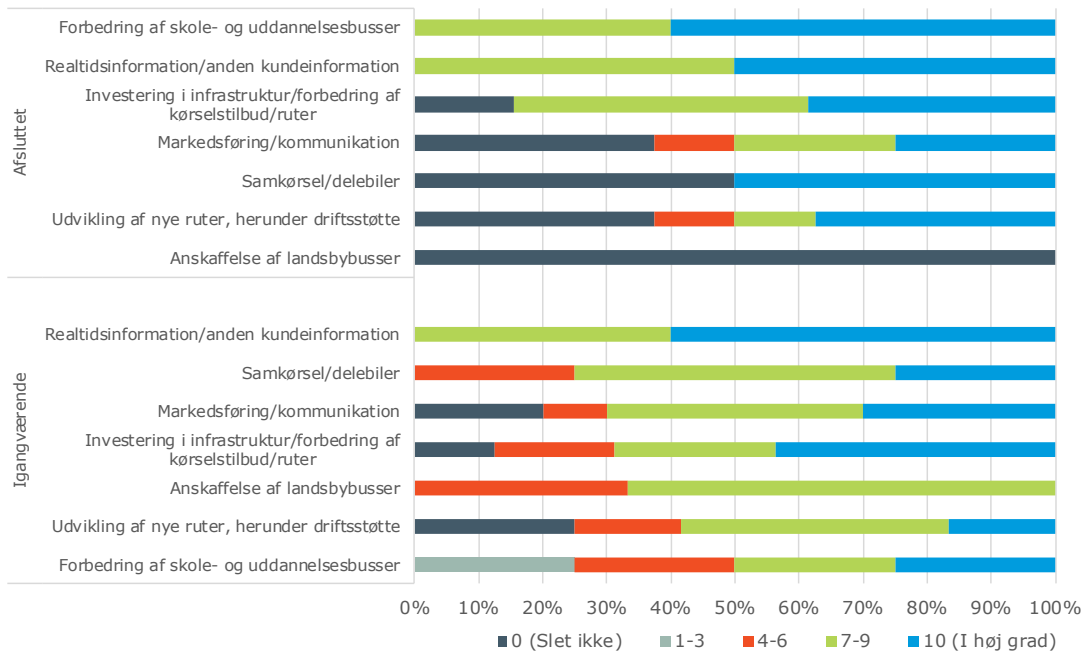
Hvis projekter skulle igangsættes uden puljestøtte, så er der bred enighed om, at projektet ikke ville have været ligeså omfangsrigt med hensyn til tid og budget. På spørgsmålet om projektet ville være ligeså innovativt, svarer 40 procent ja, men ligeså mange svarer 'ved ikke' til dette spørgsmål. Se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



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

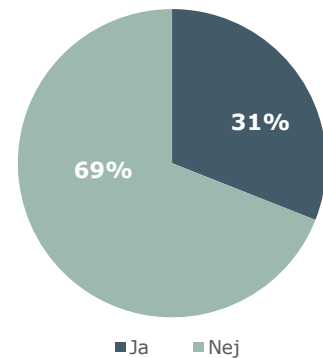
I de kvalitative interviews peger projektejerere på, at det især er projekter, hvor der er investeret i infrastruktur, der er levedygtige, efter at projektperioden ophører, hvorimod projekter der hovedsageligt rummer driftsstøtte har sværere ved at overleve, når tilskuddet ophører. Dette understøttes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

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



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

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



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

4.7 Tilfredsheden med puljen

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

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

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

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

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

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

4.9 Ønsker til fremtidige puljer

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

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

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

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

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

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

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

5 Ni temaer

5.1 Drifts- og infrastrukturprojekter

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

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

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

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

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

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

5.2 Driftsprojekter

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

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

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

Hovedkonklusioner for de fem driftstemaer er kort fortalt:

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

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

5.3 Infrastrukturprojekter

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

Hovedkonklusioner for de fire temaer om infrastruktur er kort fortalt:

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



KONVENTIONEL BUSDRIFT

PULJEPROJEKTER

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

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

FORBEDRING AF EKSISTERENDE BETJENING

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

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

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

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

SUPPLERING OG/ELLER TILPASNING AF LINJENET

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

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

UDVIKLING AF LINJENET OG SUPPLERING AF DRIFTEN

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

PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

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

Igangværende:

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

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

ERFARINGER SÅ VIDT

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

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

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

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

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

KOMMUNALE SKOLEBUSSE

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

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

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

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



UNGE TIL UDDANNELSE OG FRITID

PULJEPROJEKTER

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

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

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

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

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

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

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

ERFARINGER SÅ VIDT

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

PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

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

Igangværende:

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

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

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

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

SØGNING TIL UNGDOMSUDDANNELSER

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

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

TRANSPORT FOR UNGE PÅ LANDET

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

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

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

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

Kilder:

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



ÅBEN TELEKØRSEL

PULJEPROJEKTER

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

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

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

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

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

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

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

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



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

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

Igangværende:

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

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

ERFARINGER SÅ VIDT

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

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

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

NÄRTRAFIK I SVERIGE

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

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

FLEXTUR VINDER FREM

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

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



BORGERBILER OG LANDSBYBUSSE

PULJEPROJEKTER

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

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

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

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

ERFARINGER SÅ VIDT

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

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

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

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



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

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

Igangværende:

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

FRIVILLIGE CHAUFFØRER I DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

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

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

INITIATIVER UDEN FOR YDERPULJEN

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

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

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

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

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

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



UDFLUGTSBUSSE

PULJEPROJEKTER

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

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

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

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

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

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

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



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

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

Igangværende:

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

ERFARINGER SÅ VIDT

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

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

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

SAMARBEJDE MELLEM TRANSPORT- OG TURISMEAKTØRER

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

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

TURISTERNE OG DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT

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

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

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

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

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

Kilde:

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



LOKALBANERNES STATIONER OG INFRASTRUKTUR

PULJEPROJEKTER

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

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

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

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

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

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

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

ERFARINGER SÅ VIDT

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

PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

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

Igangværende:

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

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

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

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

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

UDVIKLING AF LOKALBANENETTET

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

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

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

PASSAGERVÆKST FOR LOKALBANERNE

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

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

Kilder:

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



OPGRADERING AF STOPPESTEDER

PULJEPROJEKTER

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

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

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

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

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

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



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

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

Igangværende:

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

ERFARINGER SÅ VIDT

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

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

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

STOPPESTEDER – ET KOMMUNALT ANSVAR

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

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

NTS STOPPESTEDSKLASSIFICERING

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

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

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

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

Kilder:

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

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



REJSEPLANEN

PULJEPROJEKTER

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

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

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

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

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

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

ERFARING SÅ VIDT

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

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

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



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

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

PLUSTUR

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

REJSEPLANLÆGGERE I UDLANDET

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

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

REJSEPLANEN SOM PLATFORM FOR MAAS

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

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

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

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

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

Kilder:

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

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



REALTIDSINFORMATION

PULJEPROJEKTER

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

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

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

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

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

ERFARING SÅ VIDT

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

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

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



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

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

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

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

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

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

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

REALTID TIL PASSAGERERNE VINDER FREM

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

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

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

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

Kilder:

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

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

Bilag A Oversigt over resultater af puljeprojekter – projektejernes egne evalueringer

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