



midttrafik

Aarhus, 4. december 2019

**Bilagssamling til dagsorden
til møde i repræsentantskabet for Midttrafik
den 13. december 2019 kl. 10.30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Bestyrelsens studietur den 22.-24. september 2019

Resumé

Den 22.-24. september 2019 var bestyrelsen for Midttrafik på studietur i Holland. Formålet med studieturen var at få inspiration fra et større byområde, hvor kollektiv trafik er et prioriteret middel til at fremme et attraktivt bymiljø. Studieturen havde fokus på stoppestedsløsninger, terminaler, parkér og rejs-faciliteter og busfremkommelighed i Groningen samt kollektive trafikløsninger i mindre byer og landområder udenfor Groningen.

Nærværende sagsfremstilling beskriver de løsninger, som bestyrelsen fik præsenteret.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse mødtes i Billund lufthavn om eftermiddagen søndag d. 22. september, hvorfra studieturen startede med fly mod Amsterdam. Torben Nørregaard deltog som suppleant for Arne Lægaard, der havde meldt afbud. Ango Winther meldte også afbud.

Mandag den 22. september

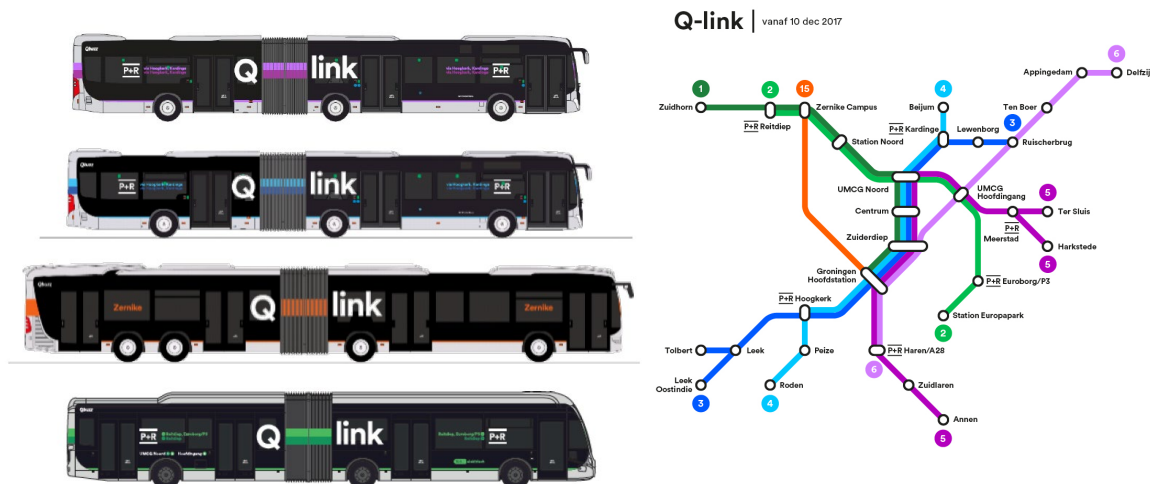
Ved ankomst i lufthavnen i Amsterdam blev Midttrafik bestyrelse mødt af Professor Rob A. J. van der Bijl, der var medarrangør af studieturens program og fungerede som guide undervejs. Transporten fra Amsterdam til Groningen foregik i bus, hvor transporttiden blev brugt på at afholde bestyrelsesmøde. Ved ankomst i Groningen satte bussen os af udenfor den bilfrie bymidte, der som udgangspunkt er lukket for trafik efter kl. 11, hvorefter der kun kører kollektiv transport og cykler. Den sidste vej mod hotellet var således til fods.



Tirsdag den 23. september

Første besøg var i Assen, hvor OV-Bureau, det regionale trafikelskab for regionerne Groningen og regionen Drenthe, er beliggende. Her præsenterede General Director Wilko Mol og Program Manager Erwin Stoker deres løsninger og overordnede koncept for kollektiv transport. Området har samlet set ca. 1.1 mio. indbyggere, hvoraf ca. 220.000 er bosiddende i den største by, Groningen – nogle dimensioner, der er nogenlunde sammenlignelige med Region Midtjylland. Trafikelskabet udarbejder anbefalinger for den kollektive transport, men beslutningskompetencen og ansvaret for strategien ligger hos tre parter, der skal komme til enighed – Regionen Drenthe, Regionen Groningen og Byen Groningen, der har udpeget tre medlemmer til bestyrelsen for OV-Bureau.

Deres primære mål for kollektiv transport er, at alle, uanset hvor de bor, skal kunne komme til deres destination. Til det formål er der opbygget et velfungerende BRT-system, hvor hovednettet udgøres af produkterne Q-liner og Q-link, der er høj-kvalitets busser, der kører med høj frekvens (4-8 afgang pr. time) kl. 7-24 alle ugens dage. Der er udstedt en garanti for fastholdelse af disse ruter og stoppesteder i 20 år, hvilket giver borgere og erhvervsliv høj sikkerhed, når de skal etablere sig. Hver hovedlinje har sin egen farve, både på oversigtskort og på selve busserne, hvilket blev prioriteret for at gøre systemet let genkendeligt for kunderne.



Udover hovednettet er der et basisnet med mindre busser, hvor der garanteres en forbindelse mellem endepunkterne (fx to byer) i 10 år, men der udstedes ingen garantier på rute- og stoppestedsniveau. Basisnettet kører med minimum timedrift hele døgnet alle ugens dage.

Efter planen er alle nye busser nulemission fra 2025 og alle busser nulemission fra 2030. Der er igangsat flere brint-projekter med EU-støtte.

Adgangen til kollektiv transport i oplandet foregår via såkaldte hubs, der er knudepunkter for skift til kollektiv transport. Der er 50+ hubs fordelt over Drenthe- og Groningen- regionerne, så alle borgere har en hub tilgængelig inden for en radius af 15 km. De enkelte hubs er designet forskelligt afhængigt af lokale ønsker, men med faste faciliteter såsom parkeringspladser, overdækket cykelparkering, ladestandere til el-biler og el-cykler, stand med drikkevand, café, information og salg o.l. for at skabe liv og adgang til toilet, wifi, udendørs fitness, opsamlingspladser til andre transportmidler mv. En af de andre transportmidler, der stilles billigt til rådighed for borgere og besøgende, er hub taxaer, der kan sørge for transporten fra adresse til nærmeste hub eller retur.

Grundtaksten for buskørsel er 16,6 cents pr. kilometer. Hub-taxaen koster 16,6 cents x 2,5 pr. kørt kilometer fra adresse til hub. Hub-taxaen kan også benyttes fra adresse til adresse for 16,6 cents x 5 pr. kørt kilometer.

Bestyrelsen besøgte Hub Gieten og besigtigede de mange fine faciliteter, der er blevet etableret. Hub'en har en afsides beliggenhed, men med let adgang for både biler og cykler med cykelstier. Der var næsten tomt for kunder og busser, men kort tid efter ankom 8-10 busser stort set samtidigt og pladsen blev pludselig fyldt med kunder, der foretog omstigning fra én rute til en anden. Få minutter senere var pladsen tom igen. Dette sker to gange i timen.



I udkanten af byen Groningen er der flere parkér og rejs-faciliteter, der tilbyder gratis parkering og påstigning til kollektiv transport. Bestyrelsen besøgte en af de større faciliteter i Hoogkerk med plads til 1.000 biler, der var imponerede fuld.



Eftermiddagens program havde fokus på byen Groningen. Først med et besøg på rådhuset, hvor senior rådgiver Eric van Huissteden bl.a. præsenterede byens udvikling over tid, hvor det ud fra billederne var tydeligt, hvad den bilfrie bymidte har gjort for bymiljøet og den urbane planlægning. Alle vareleveringer sker inden kl. 11, hvorefter der kun kører busser og cykler i bymidten, med relativt få undtagelser. Store shopping centre og hospitaler ligger i udkanten af byen. Bygninger, der står for udskiftning, erstattes af højere huse for at holde byen samlet og

samtidigt imødekomme et stigende indbyggertal. Efter besøget på rådhuset fortsatte byvandringen mod togstationen, hvor der var rig mulighed for at få et indtryk af bymiljøet.

Policy officer André Buikhuizen fra regionen Groningen præsenterede et stort projekt for fornyelse af byens togstation, hvor henholdsvis nationale og regionale togruter mødes med mulighed for omstigning til bus. Projektet bringer tog og busser tættere på hinanden og løser op for trafikale udfordringer ved at give busserne en dedikeret vej udenom den øvrige trafik. Groningen er en universitetsby og hjem for ca. 50.000 studerende, der alle nyder gratis kollektiv transport. Byen er karakteriseret ved mange cyklister og der gøres meget for at imødekomme behovet for parkering. Banegården har i dag kapacitet til 10.000 parkerede cykler, men der er behov for yderligere 7.500, hvilket bliver løst via en underjordisk løsning i banegårdsprojektet.



Tirsdag den 24. september

Formiddagen bød på et besøg på Energi Transition Center, hvor bestyrelsen bl.a. blev præsenteret for planen for overgangen til brint som primær energikilde. Klimaudviklingen har medført, at Holland i højere grad er ramt af jordskælv, hvilket har medvirket, at den nuværende energiform, gas, udgør en risikofaktor. Omstillingen til brint muliggør, at den nuværende infrastruktur med gasledninger kan genanvendes til transport. Brinten omdannes til el, hvor energien skal bruges. Det sker et stort energitab ved konvertering fra brint til el, men ikke noget, er udgør nogen bekymring, da der produceres energi i overflod. Dele af den hollandske industri har desuden brint som overskudsprodukt i deres produktion, hvilket der også vil blive gjort brug af.

Bestyrelsen blev transporteret med en af el-busserne, der allerede er indsat i den kollektive transport i Groningen. En afgang, hvor det var svært ikke at blive imponeret af den høje belægningsgrad og hvor der skulle en del koordinering til, for at sikre, at alle kom af på rette stoppested.



Perspektiver i Midttrafik

Bestyrelsen oplevede stor gæstfrihed og studieturen har bidraget med god inspiration på flere områder.

Groningen og Drenthe har fået etableret et misundelsesværdigt BRT-System. Biler ses som sådan ikke som konkurrenter og man giver med flotte park-and-ride-faciliteter og hubs bilisterne et godt incitament til at kombinere bil og kollektiv transport. Dedikerede busbaner gør det muligt for bussen at passere bilkøerne. Som følge af alt dette opleves der stor vækst i passagertallene.

Hubs binder opland og yderområder sammen med den kollektive transport og ambitionsniveauet for disse trafikale knudepunkter er højt. Der opstår konkurrence imellem lokalområderne omkring at få etableret den bedste hub, hvilket i sidste ende er medvirkende til, at der leveres attraktive løsninger til borgerne og at de benyttes.

I Groningen har man fået skabt et attraktivt bymiljø ved at fjerne bilerne fra bymidten og i stedet satse på en kombination af cykler og busser. De mange cyklister tilbydes gratis, overdækkede eller indendørs parkeringsfaciliteter. De flotte faciliteter ser ud til at have en afsmittende effekt på, hvor pænt cyklerne parkeres.

Groningen og Drenthe er kommet langt ift. omstillingen til grøn energi og er afklarede omkring ønskede energiformer.

Midttrafik arbejder for etablering af Hub's ved strategiske knudepunkter med højfrekvent kollektiv trafik. Region Midtjylland har administrativt vist positiv interesse for projektet, men et eventuelt økonomisk bidrag kræver en særskilt politisk beslutning. Også statslig og kommunal medfinansiering skal undersøges. Midttrafik skal være rådgivere og projektledere.

Direktøren indstiller,
at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Midttrafiks ejere
Kommuner
Region Midtjylland

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
2. juli 2019	1-00-1-19	Bodil L. Møller	blm@midttrafik.dk	87408204

Ny strategiplan for Midttrafik 2021-2024

Midttrafik skal udarbejde en ny strategiplan for perioden 2021-2024. Midttrafiks bestyrelse har sat retningen for strategiplanen med fastholdelse af Midttrafiks hidtidige overordnede mål samt fire udviklingstemaer. Disse blev drøftet på møde i Midttrafiks repræsentantskab den 16. maj, hvor også tekniske direktører/chefer fra de kommunale forvaltninger var til stede.

Midttrafiks administration har på baggrund af drøftelserne udarbejdet vedlagte notat til politiske drøftelser i kommuner og region.

Baggrund

Det er væsentligt for udarbejdelsen af en kommende strategi, at såvel Midttrafiks bestyrelse som administration, er i sync med, hvad Midttrafiks ejere ønsker, at trafikselkabet skal arbejde for.

Derfor var ejerstrategier og ejerinput til bestyrelsens rammesætning af ny strategiplan udgangspunkt for den indledende drøftelse om Midttrafiks strategi 2021-2024 på repræsentantskabsmødet den 16. maj.

Midttrafik skal på den ene side være visionær og teste de nye muligheder og på den anden side skal vi fastholde en stabil drift, god kvalitet og have styr på økonomien.

Strategiplanen udgør sammen med Midttrafiks trafikplan og mobilitetsplan styringsgrundlaget og sammen med Lov om trafikselkaber er det fundamentet for Midttrafiks virke.

Hjørneflag for strategi 2021-2024

Midttrafiks bestyrelse har besluttet følgende ramme for en kommende strategiplan, herunder de fire overordnede mål, som har været pejlemærkerne for Midttrafiks virke i en årrække fastholdes:

- Tilfredse kunder (brugere)
- Tilfredse bestillere (ejere)
- Dygtige leverandører
- En kompetent og effektiv organisation

De fire mål – med tilfredse kunder som det vigtigste - angiver retningen for Midttrafik og medarbejderne i trafikselkabets administration og giver klarhed for såvel ejere som leverandører om, hvad der er det vigtigste for Midttrafik hele tiden at arbejde på at opnå.

Hver strategiplan har dog også særlige aktuelle temaer, som er væsentlige at få sat på den politiske dagsorden såvel som målsat. I den nuværende strategiplan er nævnt udviklingstendenser som shared mobility, førerløse biler og busser samt robotteknologi. Det er en del af

Midttrafiks rammebetingelser at forholde sig til udviklingstendenserne, og det vil trafiksselskabet også gøre i sin videre udvikling.

Udviklingstemaer i den kommende strategiplan

Bestyrelsen har defineret fire temaer som de væsentligste for Midttrafik og Midttrafiks kunder i den næstkommende strategiperiode.

Udviklingstemaerne er nedenfor beskrevet med forslag om Midttrafiks opgaveløsning inden for temaerne samt principielle spørgsmål, som ejerne bør tage stilling til.

Fremkommelighed

I bybuskommunerne oplever Midttrafik såvel som kunderne konsekvenserne af fremkommelighedsproblemer. Især i Aarhus oplever kunderne store forsinkelser og chaufførerne er utilfredse med at køre efter køreplaner, som det til tider ikke er muligt for dem at overholde.

Midttrafiks opgave:

Gennem analyser af køretid baseret på realtidsdata sammenholdt med passagertællinger rådgiver Midttrafik generelt ejerne om ruter, antal stop på ruten, typen af busprodukt (i landdistrikter fx flexbus) og – hvis relevant – busprioriteringsbaner, signalprioritering mv.

Til drøftelse blandt ejerne:

Hvordan vil ejerne af Midttrafik sætte retning for en reduktion af trængslen og øget fremkommelighed?

Midttrafik har tre produkter – flextur, flexbus og plustur – til bl.a. at håndtere små rejsestrømme i landdistrikterne.

Hvordan vil ejerne arbejde med dem?

- **Grøn omstilling**

Den grønne dagsorden fylder mere og mere, og den tidligere regerings klima- og luftudspil indeholdt forslag om 38 initiativer, hvoraf de følgende umiddelbart har betydning for kollektiv trafik:

- Kommunerne kan tillade kørsel i busbaner for lavemissionsbiler
- Slut med udledning af CO₂ og luftforurening fra busser i byerne fra 2030
- Ren luft i de store byer – miljøzoner
- Benzin og diesel skal ud af taxidriften inden 2030
- Fordele for grønne taxier

Desuden fremgår det af udspillet, at busserne skal omstilles i tre trin:

- 2020, hvor nye busser skal være CO₂-neutrale.
- 2025, hvor nye busser i byerne hverken må udlede luftforurening eller CO₂.
- 2030, hvor ingen busser i byerne må udlede luftforurening eller CO₂.

Den nye regering har signaleret stort fokus på klimaområdet og i en aftale mellem Socialdemokratiet, Radikale, SF og Enhedslisten er der enighed om, at der skal indføres en klimalov med bindende reduktionsmål. Ambitionen er at reducere udledningen af drivhusgasser 70 procent i 2030 set i forhold til niveauet i 1990. Der er i forlængelse heraf også ambitioner for den grønne omstilling inden for kollektiv transport. I aftalegrundlaget om en grøn mobilitetsplan anføres, at 'en ny regering vil forhandle en aftale om infrastruktur, så klima- og miljøhensyn i langt højere grad indgår. Det kræver blandt andet investeringer i den kollektive transport og cyklisme.'

Forventningen er derfor, at den grønne omstilling også fremadrettet vil have stor betydning.

Flere repræsentantskabsmedlemmer gav på mødet den 16. maj udtryk for, at Midttrafik skal gå forrest og sikre den grønne omstilling i den kollektive trafik i regionen. Det vil fx kunne sikre mere lønsomme udbud på el-ladestandere mv. og forsøg inden for grøn omstilling med større volumen.

Midttrafiks opgave:

Midttrafik yder rådgivning til kommuner og region om alternative brændstoffer og busmateriel i forbindelse med udbud af kollektiv trafik. I rådgivningen indgår forhold som CO2-udledning sammenholdt med kontraktperioder og økonomi.

Som trafikelskab kan Midttrafik informere og markedsføre den kollektive trafiks miljømæssige fordele, og herunder lave den overordnede markedsføring af fælles miljøkampagner. Den kollektive trafik er i sin natur en væsentlig bidragsyder til mindre trængsel på vejene og dermed mindre CO2-udledning. En grøn omstilling af busser og biler vil give yderligere vægt på grønne argumenter for at rejse kollektivt. Midttrafik kan også anbefale målrettede produkter til borgere, der sædvanligvis ikke rejser med kollektiv trafik, men støtter formålet og den grønne omstilling. Fx "Gør noget godt for miljøet – prøv en bus."

Til drøftelse blandt ejerne:

Hvordan vil ejerne af Midttrafik arbejde med en grøn omstilling?

Vil ejerne udarbejde mål om grøn omstilling – og vil udgiftssiden i en grøn omstilling indgå i udarbejdelsen af målene?

Er der områder, hvor ejerne vil sætte fælles mål, såsom fælles udbud, fælles forsøgsprojekter, minimumsstandarder for udledning?

Digitalisering

Digitalisering er om noget en tendens, som er en del af Midttrafiks rammebetingelser – ligesom udviklingstendenserne i den nuværende strategiplan. Bestyrelsen har udpeget retningen for administrationen og gjort tydeligt, at digitalisering er et vilkår, som administrationen skal indarbejde som en konstant forbedring af driften.

Det er i høj grad et spørgsmål om, at administrationen gennem strategiplanen forpligter sig til løbende at arbejde med aktuelle kundebehov og hvordan de nye teknologiske muligheder, kan bruges til at lave målrettede og individuelle løsninger til kunderne og lave løbende effektiviseringer.

Midttrafik har arbejdet digitalt i flere år, men med indførelsen af salgsstrategien i 2018, kom der ekstra blus på digitaliseringen. Bestyrelsen besluttede, at den digitale strategi for Midttrafik er ensbetydende med, at Midttrafik tilbyder billetprodukter på enten Midttrafik app eller rejsekort. Samtidig har Midttrafik som offentligt trafikelskab en public service-forpligtelse over for de ikke-digitale kunder. Derfor besluttede bestyrelsen i 2018 også, at pensionistkort på pap skal tilbydes i alle kommuner, med mindre de tilbyder gratis kørsel.

Digitaliseringen vil spille en større og større rolle de kommende år, og Midttrafik ressourcejusterer løbende internt for at sikre tilstrækkeligt med kræfter til den digitale omstilling på alle Midttrafiks kontaktpunkter med kunderne. Dette ikke mindst set i forhold til digitaliseringen af kundeinformation og -kommunikation. Men også effektivisering af de interne arbejdsprocesser i trafikelskabet gennem digitalisering er højt prioriteret.

Dertil kommer den stadig stigende datamængde, som hjælper administrationen med at optimere fx køreplanlægningen, levere dokumentation for rettidighed, passagertal og imødekomme kundebehov.

Administrationen vil løbende orientere bestyrelsen og repræsentantskabet om tendenser, udviklingstiltag og har som erklæret mål konstant at forbedre driften og imødekomme i stigende grad individualiserede kundebehov.

- **Publikumsfaciliteter**

Fremkommelighed, grøn omstilling og til dels digitalisering er indsatsområder, hvor det lange seje træk giver den største gevinst. For Midttrafiks kunder er det dog ofte meget lavpraktiske behov, som mangler at blive opfyldt, og som også fordrer en indsats.

Mange kunder oplever i dag, at de vente- og påstigningsforhold, som stoppesteder og andre publikumsfaciliteter i dag kan tilbyde, ikke er hverken tidssvarende eller komfortable. Nogle steder er der manglende læ, andre steder kan trafikikkerheden for kunderne, mens de venter, forbedres. I trafikplanen omtales knudepunkter for god omstigning mellem kollektiv trafik og individuel transport.

Midttrafiks opgave:

Midttrafik kan rådgive kommuner om, hvor de med fordel kan starte med en indsats jf. trafikplanen og knudepunkter, som kommer flest mulige kunder til gode eller opgradering af publikumsfaciliteter i forbindelse med indførelse af Plustur. Midttrafik kan markedsføre en samlet indsats i en kommune, skulle den have en volumen, som skaber en mærkbar forandring for kunderne.

Til drøftelse blandt ejerne:

Hvordan vil ejerne medvirke til at sikre, at Midttrafiks kunder får bedre publikumsfaciliteter?

Skal Midttrafik udarbejde forslag til kvalitetsstandarder for forskellige typer af faciliteter?

[Tema-input fra repræsentantskabsmødet](#)

Mobilitet – helhed og sammenhæng

Flere repræsentantskabsmedlemmer udtrykte ønske om, at Midttrafik skal gå forrest med hensyn at sikre sammenhæng og helhed i den kollektive trafik og ikke mindst sikre tilstrækkeligt med tilbud inden for den kollektive trafik i landdistrikterne.

Midttrafiks opgave:

Midttrafik fremlagde i 2018 en mobilitetspolitik. Inden da blev mobilitetspolitikken lagt frem til drøftelse i de tekniske udvalg i ejerkommunerne. Mobilitetspolitikken indeholder en beskrivelse af sammenhængen mellem de kollektive trafik-produkter, som Midttrafik tilbyder og de øvrige mobilitetstilbud, som Midttrafiks kunder benytter sig af. Politikken hænger tæt sammen med trafikplanen, hvor det centrale er et hovednet med fastlagt minimumsbetjening, mindre byer og landdistrikter, bybusbyer, kollektiv trafik i Aarhusområdet og fremkommelighed. Trafikplanen blev behandlet på bestyrelsesmødet den 21. juni 2019.

Midttrafiks Mobilitetspolitik og Trafikplan 2019-2022 findes via de to nedenstående links:

https://www.midttrafik.dk/media/13876/mobilitetspolitik-midttrafik-2018_september-2018.pdf

<https://www.midttrafik.dk/media/16555/midttrafik-bilag-trafikplan-2019-2022.pdf>

Midttrafik har fremlagt de principper og den retning, som trafikelskabet ud en faglig vurdering mener, er den rette at arbejde efter de kommende år med hovedvægt på bedre sammenhæng i den kollektive trafik.

Til drøftelse blandt ejerne:

Hvordan vil ejerne sikre mobilitet i eget område, som lever op til trafikplanens principper?

Borgere frem for kunder

Den 16. maj nævnte nogle repræsentantskabsmedlemmer, at Midttrafik med fordel i højere grad kunne adressere strategien mod "borgere" i stedet for at have et mål om "tilfredse kunder". På bestyrelsesmødet den 21. juni blev det drøftet, om "kunder" kunne erstattes af

”brugere” for at signalere en større bredde i Midttrafiks målgruppe end de borgere, der konkret anvender Midttrafiks produkter.

For trafikskabet er det vigtigt, at de mål der sættes, er nogle, som er mulige at se resultaterne af. Skulle Midttrafiks vigtigste mål ændres til ”tilfredse borgere” er det meget svært for medarbejdere og ejere at vide, hvor langt man er nået med målopfyldelsen, for hvem skal indgå i en sådan undersøgelse? Og hvad skal succeskriteriet være?

Derimod kunne det være interessant for trafikskabet at betragte de borgere, der ikke nødvendigvis anvender den kollektive trafik, men støtter op om produktet, som en interessentgruppe. Det kan fx være relevant, hvis den grønne omstilling bliver central i den nye strategiplan, da grøn kollektiv trafik er af interesse for andre end kunderne i busserne. Midttrafik vil derudover fortsat arbejde for sammenhæng mellem den kollektive trafik og den individuelle transport.

Ejernes mandat til Midttrafik

Flere af udviklingstemaerne ligger i spændingsfeltet mellem Midttrafiks råderum og ejernes beslutningskompetence.

Skal Midttrafik eksempelvis gå forrest i den grønne omstilling, hvilket mandat har trafikskabet i den forbindelse? I dag er det suverænt ejerne som beslutter, hvordan de vil sætte et udbud af en buskontrakt sammen mens Midttrafik yder faglig rådgivning.

Et andet eksempel er ønske om at sikre kollektiv trafik i landdistrikterne. I dag er det suverænt kommunerne, som bestemmer serviceniveauet – og dermed omfanget – af den kollektive trafik. Hvis Midttrafik skal sikre et vist serviceniveau ud over den sammenhæng, der er lagt op til i mobilitetspolitikken og trafikplanen, hvordan skal finansieringen sikres?

I et forsøg på at svare på disse og lignende spørgsmål foreslår Midttrafiks bestyrelse, at Midttrafiks ejere bakker om nogle få fælles hensigtserklæringer for trafikskabet, foreslået af Midttrafiks bestyrelse:

- *Grøn omstilling – Midttrafiks administration vil rådgive kommuner og region til grøn omstilling i overensstemmelse med Midttrafiks mål på området i den kommende strategi. Ejerne vil have som mål at følge den faglige rådgivning.*
- *Hovednettet i Midttrafiks trafikplan har et minimumsserviceniveau – flere ejere efterlyser et lignende minimumsniveau i landdistrikterne. Ejerne har som mål at være med til at sikre, at den kollektive trafik i de pågældende kommuner tildeles de midler, så kommunen opnår det ønskede serviceniveau sammenholdt med principperne i trafikplanen.*
- *Fremkommelighed – bybuskommunerne har til hensigt at følge Midttrafiks faglige vurderinger og rådgivning for at sikre fremkommeligheden i bybusbyerne.*
- *Publikumsfaciliteter – ejerne har som mål at opgradere publikumsfaciliteter i dialog med Midttrafiks administration herom.*

Flere repræsentantskabsmedlemmer ønsker Midttrafik skal sikre sammenhæng, helhed og grøn omstilling. Samtidig består Midttrafik af ejerne, som derfor skal være en del af udviklingen og sikre en model, hvor Midttrafik har mulighed for at løse opgaven med ejernes fulde opbakning. Bakker ejerne op om ovenstående hensigtserklæringer og Midttrafiks fremtidige strategi, kan kommunerne, region og trafikskab nå langt for med at sikre borgerne mobilitet, grøn kollektiv trafik, busfremkommelighed og ordentlige publikumsfaciliteter. Samtidig vil Midttrafik sikre, at såvel billetprodukter som serviceprodukter – fx Midttrafik Live – fortsat sikrer borgerne i regionen tidssvarende og vedkommende produkter.

Bilag 2 – Opsamling på ejernes hørings svar

Kommune	Generelt	Grøn omstilling	Publikumsfaciliteter	Fremkommelighed	Mobilitet – helhed og sammenhæng
Ikast-Brande <i>Indsender foreløbigt administrativt hørings svar</i>		Midttrafik er rådgiver – beslutningskompetencen ligger hos kommunen.	Der er ikke behov for fælles regional standard, ønsker at sætte eget præg.		Kommunen henviser til trafikplanen og Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjyllands hørings svar herpå. Det er vigtigt fortsat at bibeholde kollektiv trafik uden for storbyerne. Midttrafik skal sikre mobilitetsløsninger, der matcher behov i yderområder.
Silkeborg <i>Hørings svar fra Plan- og Vejudvalget</i>	Kommunen bakker op om hensigts-erklæringerne, men foreslår yderligere nuancering: Kommunerne skal afveje borgeres og erhvervslivs interesser inden for de fire udviklingstemaer udover den kollektive trafiks interesser. Midttrafik er rådgiver på de fire udviklingstemaer, men det vil enhver tid		Silkeborg har gennem mange år opprioriteret publikumsfaciliteter.	Silkeborg vil fortsat gerne indgå i pilotprojekt omkring fremkommelighed i Silkeborg midtby, som tilkendegivet i hørings svar til trafikplanen.	

	være kommunen der skal tage stilling til om anbefalingerne skal følges.				
Hedensted <i>Høringssvar fra udvalg for Fritid og fællesskab</i>	Hedensted ønsker at fastholde, at det er kommunerne, der suverænt bestemmer serviceniveauet i landdistrikterne. Strategiplanen bør have mere fokus på information om Midttrafiks produkter, som mange kunder ikke kender. Bør opprioriteres kraftigt.	Kommunen vil ikke være toneangivende men følge udviklingen på området. Kommunen tilslutter sig ideen om mål for grøn omstilling.	Kommunen finder de nuværende manualer til udvikling af stoppested og busstation fyldestgørende.	Kommunen oplever ikke problemer med fremkommelighed. Borgerne har svært ved at finde ud af produkterne flextur og flexbus – svært at tage stilling til et 3. produkt, PlusTur. Afventer egen rapport om produkterne, primo 2020.	Hedensted kan ikke tilslutte sig ideen om et hovednet uden for Aarhus. Kommunen ser hellere flere ruter end høj fast regularitet på få ruter, hvorfor differentierede frekvenser på hovednettet bør genovervejes.
Favrskov <i>Administrativt høringssvar</i>	Kommunen har indgivet administrative bemærkninger. Kommunen er enig i de fire hjørneflag og pointerer, at Midttrafik skal gå forrest mht. at sikre sammenhæng og helhed i den kollektive trafik og ikke mindst sikre tilstrækkeligt med tilbud inden for den	Favrskov vil gerne bidrage til grøn kollektiv trafik, bl.a. med et nedsat udvalg inden for området. Ifm. det igangværende samarbejde om Kollektiv Trafikplan vil kommunen også bidrage til at skabe bedre mobilitet og sammenhæng mellem transportformerne.	Hvis Midttrafik udarbejder kvalitetsstandarder for publikums-faciliteter bør de indeholde en beskrivelse af de økonomiske konsekvenser, der er forbundet med de forskellige tilvalg.	Favrskov Kommune til yder flere løsninger inden for flextrafik og bl.a. flextur til laveste betaling, flexbus mv., har prisaftaler med nabokommuner, men opfordrer Midttrafik til at gøre betalingen i flextrafik mere enkel.	Favrskov udarbejder i samarbejde med Midttrafik en Kollektiv Trafikplan for Favrskov Kommune i 2019.

	<p>kollektive trafik i landdistrikterne. Kommunen bemærker, at de i notatet udarbejdede hensigtserklæringer kan skabe en ramme for at opfylde målsætningerne i strategiplanen.</p>				
<p>Randers</p> <p><i>Høringssvar fra Miljø og Teknikudvalg</i></p>	<p>Randers Kommune bakker principielt op om de fire udviklingstemaer med forbehold for at tage stilling til konkrete forslag til ændringer under hensyntagen til lokale forhold og økonomi.</p> <p>Randers Kommune anbefaler desuden, at Midttrafik indtænker en høj grad af samarbejde og dialog i udviklingsemnerne og at der arbejdes med forbedring af tilgængelighed for handicappede og gangbesværede.</p>				
<p>Ringkøbing-Skjern</p>	<p>Kommunen efterlyser strategiplanens</p>	<p>Midttrafik bør i strategiplanen have fokus på at tænke</p>	<p>Midttrafik skal ikke udarbejde kvalitetsstandarder</p>	<p>Der bør arbejdes med udvikling af kollektiv trafik i tyndt befolkede områder</p>	<p>Kommunen henviser til trafikplanen og Kommunesamarbejdet i</p>

<i>Høringssvar fra Teknik- og Miljø-udvalget</i>	sammenspil med Trafikplanen. Kommunen ønsker et mål om at få flere kunder fremfor alene at have et mål om tilfredse kunder.	udvikling og skabe klarhed over kommunernes handlemuligheder inden for grøn omstilling. RKSU vil arbejde med grøn omstilling i det omfang det er muligt under hensyntagen til de praktiske, afstandsmæssige og økonomiske forhold samt befolkningstætheden.	e.l. ift. publikumsfaciliteter. Det er kommunens beslutning.	parallelt med arbejdet med fremkommelighed.	Midt- og Vestjyllands høringssvar.
Viborg <i>Høringssvar fra Teknisk Udvalg</i>	Viborg er optaget af at få realiseret de fire mål, og peger på at der kan være et potentiale i de borgere, der ikke benytter den kollektive trafik i dag, men som kunne være kunder, hvis tilbuddet indrettes anderledes.	Midttrafik er rådgiver inden for grøn omstilling og kommunen vil have som mål at følge rådgivningen.	Kommunen ønsker at opgradere faciliteterne i dialog med Midttrafiks administration.	Midttrafik er rådgiver inden for fremkommelighed og kommunen vil have som mål at følge rådgivningen.	Kommunen efterlyser et minimumsserviceniveau i landområderne, lig med hovednettet. Vigtigheden af busforbindelserne ml. Viborg-Randers, Viborg-Holstebro, Viborg-Hobro samt Viborg-Ålestrup indgår i det regionale hovednet understreges.
Skive <i>Høringssvar fra Udvalg for Teknik og Miljø</i>	Der er generelt en skæv udgiftsfordeling og dermed også serviceniveau i Midttrafiks område.	Midttrafik synliggør mulighederne for grøn omstilling, Skive Kommune arbejder videre hermed.	Skive Kommune fastsætter selv standarden for publikumsfaciliteter.	Skive Kommune løser fremkommelighedsproblemer i samarbejde med vognmænd/chauffører og Midttrafik, og kommunen vil øge kendskabet til flexbus og flextur.	Kommunen henviser til trafikplanen og Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjyllands høringssvar.

<p>Struer</p> <p><i>Høringssvar fra Teknik-, miljø- og klima-udvalget samt Økonomi-, erhvervs- og bosætningsudvalget.</i></p>	<p>Kommunen bakker op om strategiplanen og de fire mål.</p> <p>Kommunen er enig i hensigtserklæringen, så længe beslutningskompetencen bliver i kommunen.</p>				
<p>Horsens</p> <p><i>Administrativt høringssvar</i></p>	<p>Administrationen mener, at den nuværende fordeling, hvor Midttrafik er rådgiver og kommunen beslutningstager fungerer godt.</p> <p><i>Digitalisering:</i> Det er svært for borgerne at bruge billetprodukterne inden for flextrafik, i særdeleshed flextur og flexbus. Større brugervenlighed og sammenhæng mellem apps, ville skabe øget tilfredshed og flere brugere af flextrafik.</p>	<p>Gennem den grønne tænketank GRO (Grøn Ressource og Omstilling) er der udarbejdet en analyse indeholdende en anbefaling til TMU vedr. drivmidler for transport i kommunen. Der er politisk enighed i kommunen om at prioritere miljøvenlig transport og grøn omstilling.</p>	<p>Horsens afsætter årligt en pulje til forbedring af publikumsfaciliteter.</p>	<p>Der er arbejdet med forbedret fremkommelighed i den politisk vedtagne strategi Trafik 2030. Der er afsat midler til analysearbejde til ny trafikplan i Horsens, i samarbejde med ekstern rådgiver., aktuelt i forhold til fremkommelighed.</p>	<p>Horsens har fokus på flere af principperne i Midttrafiks hovednet i arbejdet med den kollektive trafik – fx simplificering af ruters linjeføring, faste minuttal, faciliteter ved knudepunkter. Ift. mobilitet.</p> <p>I yderområderne er der fokus på, at flextrafik fortsat er en mulighed, der er desuden afsat midler til at forbedre den kollektive busbetjening</p>

Holstebro <i>TMU</i> <i>høringssvar</i>	<p>Det anbefales, at strategiplanen i højere grad har som mål at få flere kunder af den kollektive trafik fremfor tilfredse kunder, som dog kan være et middel til at nå målet.</p>	<p>Holstebro vil arbejde med grøn omstilling i det omfang det er muligt under hensyntagen til økonomiske forhold. Midttrafik skal tænke udvikling og skabe klarhed over kommunernes handlemuligheder inden for grøn omstilling.</p>	<p>Holstebro ønsker ikke kvalitetsstandarder e.l. ift. publikumsfaciliteter, det er kommunens beslutning.</p>	<p>Der bør arbejdes med kollektiv trafik i yderområderne i lige så høj grad som fremkommelighed,</p>	<p>Kommunen henviser til trafikplanen og Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjyllands høringssvar.</p>
Lemvig <i>TMU</i> <i>høringssvar</i>	<p>I forhold til hensigtserklæringerne om ejernes mandat til Midttrafik: Minimumsniveau i landdistrikterne fastsættes af Lemvig Kommune.</p>	<p>Lemvig arbejder med grøn omstilling i det omfang det er muligt under hensyntagen til de økonomiske forhold. Midttrafiks rolle er at tænke udvikling og skabe klarhed over kommunens handlemuligheder inden for grøn omstilling.</p>	<p>Lemvig ønsker ikke kvalitetsstandarder e.l. ift. publikumsfaciliteter, det er kommunens beslutning.</p>	<p>Kommunen efterlyser tilbagemeldingerne i høringssvaret som en del af strategiplanen, herunder at Midttrafik stiller sig i spidsen for og er mere proaktiv i arbejdet med udvikling af nye mobilitetsløsninger for tyndt befolkede områder.</p>	<p>Kommunen henviser til trafikplanen og Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjyllands høringssvar.</p>
Odder <i>Kommunal-</i> <i>bestyrelsens</i> <i>høringssvar</i>	<p>Odder bakker op om strategiplanens fire mål og de fælles hensigtserklæringer om udviklingstemaer under forudsætning af, at både finansiering og mandat fra den enkelte kommuner er</p>	<p>Kommunen har som mål at udarbejde en strategi for grøn omstilling.</p> <p>Kommunen vil gerne indgå samarbejder med de omkringliggende kommuner.</p>	<p>Forvaltningen arbejder på at forhøje budgettet for forbedringer af publikumsfaciliteter. Man vurderer det vil være fornuftigt, at Midttrafik udarbejder</p>	<p>Kommunen arbejder for kvarters drift på letbanen. Kommunen er derudover i gang med et projekt under Yderpuljen med flexbusafgange på alle lokalruter. Evalueres efterfølgende ift. antal afgange.</p>	<p>I Odder er et indsatsområde at styrke et dækkende kollektivt transportnet mellem land og by. Kommunen udbreder i disse år flexbus og flextur.</p>

	på plads, hvis serviceniveauet evt. skal hæves.		kvalitetsstandarder på området.		
Herning <i>TMU høringssvar</i>	Det anbefales, at strategiplanen i højere grad har som mål at få flere kunder af den kollektive trafik fremfor tilfredse kunder, som dog kan være et middel til at nå målet.	Herning vil arbejde med grøn omstilling i det omfang det er muligt under hensyntagen til økonomiske forhold. Midttrafik skal tænke udvikling og skabe klarhed over kommunernes handlemuligheder inden for grøn omstilling.	Herning ønsker ikke kvalitetsstandarder e.l. ift. publikumsfaciliteter, det er kommunens beslutning.	Der bør arbejdes med kollektiv trafik i yderområderne i lige så høj grad som fremkommelighed.	Kommunen henviser til trafikplanen og Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjyllands høringssvar.
Aarhus <i>Høringssvar fra rådmanden.</i>	Aarhus Kommune kan overordnet set tilslutte sig det fremsendte oplæg til strategiplan, herunder tilslutte sig, at Midttrafik fastholder de overordnede målsætninger. For Aarhus Kommune som for alle Midttrafiks øvrige bestillere, vil det til enhver tid være den lokale politiske prioritering og den aktuelt afsatte økonomi, der vil	Aarhus Kommune bakker fuldt ud op om de formulerede hensigter. Bybustrafikken i Aarhus skal være omstillet til el-drift senest i 2027. Aarhus Kommune ser gerne, at Midttrafik har en bredere tilgang til emnet grøn omstilling end blot ændring af teknologien i de anvendte køretøjer i den kollektive trafik. Midttrafik bør mere aktivt gå ind i projekter med MaaS eller andre	Kundernes primære behov for læ og information på stoppesteder rundt om i kommunen er dækket godt ind i Aarhus Kommune. Det er derfor ikke en prioritet for kommunen at anvende yderligere midler i større omfang til publikumsfaciliteter. Aarhus Kommune i løbet af det kommende år at få en afklaring af den	I det nyligt indgåede budgetforlig har Aarhus Kommune derfor afsat 2*15 mio. kr. i de kommende år til projekter, der kan forbedre bussernes fremkommelighed.	

	<p>udgøre rammen for hvilke tiltag, der kan gennemføres. Aarhus Kommune vil formodentlig i de kommende år skulle justere på det nuværende service-niveau. Aarhus Kommune forventer i den forbindelse, at Midttrafik vil indgå positivt i tilrettelæggelsen heraf.</p>	<p>deleordninger for persontransport. Aarhus Kommune ønsker, at Midttrafik også i sine kontrakter for flextrafik stiller krav om grøn omstilling.</p>	<p>fremtidige buster-minalløsning.</p>		
<p>Region Midtjylland</p> <p><i>Høringssvar fra regionsrådet.</i></p>	<p>Regionen er enig i, at digitalisering er en forudsætning for effektivisering af driften, for at imødekomme kundernes behov og bestillers krav om dokumentation. Aht. budgetoverholdelse vil regionen kræve, at Midttrafik løbende orienterer om status for udgifter og indtægter samt udviklingen i passagertallet.</p> <p>Regionen forventer, at Midttrafik inddrager</p>	<p>Det er et politisk ønske, at regionen sonderer, om der er kommuner, der ønsker at samarbejde om grøn omstilling. Det vil være bedst med en fælles strategi. Regionen forventer, at Midttrafik afdækker muligheden for og konsekvenserne af at skifte til alternative og mere bæredygtige drivmidler ift. fremtidige udbud af buskørsel.</p>	<p>Regionen anbefaler, at Midttrafik gennemfører en screening af eksisterende standsningssteder, i første omgang knudepunkter på det midtjyske hovednet, og på den baggrund kommer med forslag til indsatser på området, som ejerne kan prioritere ud fra.</p>	<p>Regionen ønsker fortsat udbygning af letbanen i Aarhus-området og ser det som positivt, at rute 100 og 200 forsøgsvist er omlagt til kørsel via Busgaden. Yderligere tiltag til at forbedre trafikafviklingen kunne være at etablere minibusterminaler, fx på Nørrebrogade. Regionen bakker desuden op om behovsstyret kollektiv trafik, herunder anvendelse af produkter som flextur, flexbus og plustur. Der bør fastlægges knudepunkter, hvor den kommunale og behovsstyrede kollektive trafik skaber sammenhæng</p>	<p>Regionen planlægger at igangsætte et arbejde med en regional mobilitetsstrategi i samarbejde med Midttrafik.</p>

	busselskaberne i køreplanlægningen for at sikre indflydelse på chaufførernes arbejdsforhold.			til det overordnede trafiknet i form af regionale busruter og tog.	
--	--	--	--	--	--

Følgende kommuner har ikke afgivet høringssvar:

- Skanderborg Kommune
- Norddjurs Kommune
- Syddjurs Kommune

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

8. november 2019

Sagsbehandler:

Peter Lundtofte
Tlf: 8964 5339
pelu@favrskov.dk

Personlig henvendelse

Favrskov Kommune
Trafik og Veje
Torvegade 7
8450 Hammel

Sagsnr: 710-2019-15331

Dokument nummer:
710-2019-211062

CPR-/CVR-/Ejedoms-nummer:

Administrative bemærkninger til Midttrafiks strategiplan for 2021-2024

Favrskov Kommune har med interesse gennemgået Midttrafiks strategiplan for 2021-2024, og fremsender på den baggrund følgende administrative bemærkninger.

Kommunen er enige i, at Midttrafik bør prioritere de fire såkaldte hjørneflag:

- Tilfredse kunder (brugere)
- Tilfredse bestillere (ejere)
- Dygtige leverandører
- En kompetent og effektiv organisation

Midttrafik bør bidrage til sammenhæng, helhed og grøn omstilling, blandt andet ved at rådgive kommuner og regionen til den grønne omstilling i arbejdet med den kommende strategi. Midttrafik har en afgørende rolle i at vejlede og rådgive kommunerne i de valg, der skal træffes i forbindelse med den grønne omstilling.

Midttrafik skal arbejde for at sikre god kollektiv trafik i landdistrikterne. Midttrafik skal gå forrest med hensyn at sikre sammenhæng og helhed i den kollektive trafik og ikke mindst sikre tilstrækkeligt med tilbud inden for den kollektive trafik i landdistrikterne.

Nedenfor adresseres nogle af de konkrete spørgsmål, som Midttrafik har rejst i forhold til strategiplanen.

Fremkommelighed

Favrskov Kommune er opmærksom på de udfordringer, der er i forhold til fremkommelighed. Det er især på indfaldsvejene til Aarhus kommune; Aarhusvej i Hinnerup og Viborgvej i Hammel. Der er pt. et igangværende projekt i forbindelse med forbedring af tilkørselsforholdene til E45 mod syd ved rundkørslen på Aarhusvej, som forventelig vil reducere kødannelse på Aarhusvej og dermed forbedre regelmæssigheden for den kollektive trafik. Der arbejdes fortsat på at få en højklasset kollektiv trafikløsning i form af letbane eller trængselsfri bus fra Hinnerup til Lisbjerg/Aarhus. Kommunen har derudover høj prioritering af en udbygning af rute 26 mellem Hammel og Aarhus.

Favrskov Kommune udbyder allerede flere løsninger inden for Flextrafik. Flextur til laveste egenbetaling, kørsel af elever med særlige behov, lægekørsel og handicapkørsel. Derudover er der oprettet Flexbus, samt igangværende undersøgelse af mulighed for indførelse af Plustur. Kommunen har indgået prisaftaler med Syddjurs og Skanderborg kommuner og er åben overfor nye mulige prisaftaler. Kommunen opfordrer til, at Midttrafik arbejder på at gøre det enklere for borgerne at betale for ydelserne.

Grøn omstilling

Der er i Favrskov Kommune oprettet et midlertidigt §17, stk. 4-udvalg, med fokus på kollektiv trafik og miljørigtig transport. Som et resultat af arbejdet i §17, stk. 4 udvalget vil kommunen bidrage til grøn omstilling, herunder samarbejder udvalget med Midttrafik om udarbejdelsen af en Kollektiv Trafikplan.

Favrskov Kommune vil igennem det igangværende samarbejde om en Kollektiv Trafikplan bidrage til at skabe bedre mobilitet og sammenhæng mellem transportformerne. I dette arbejde indgår Midttrafiks tilbud om flextur, flexbus og plustur til at håndtere små rejsestrømme i landdistrikterne.

Digitalisering

Som nævnt under "Fremkommelighed" er der udfordringer i forhold til betalingsløsninger i forbindelse med Flexbus og Flextur. Det er muligvis en hindring for nogle af kommunens borgere i forhold til anvendelse mulighederne for kollektiv trafik i de områder, som har mindre eller ingen dækning af buskørsel. Ældrerådet og Handicaprådet har peget på problematikken med hensyn til kontant egenbetaling. Det er vanskeligt at skaffe kontanter, samt endvidere at have det præcise beløb i kontanter.

Publikumsfaciliteter

Favrskov Kommune afsætter årligt midler primært til udskiftning og vedligeholdelse af buslæskærme, cykelstativer og busstoppesteder. Midttrafik kan udarbejde et forslag til kvalitetsstandarder for forskellige typer af publikumsfaciliteter (buslæskærme, cykelstativer mv.) for at kunne imødekomme borgernes forventninger til kollektive trafiktilbud. Forslaget bør indeholde en beskrivelse af de økonomiske konsekvenser, der er forbundet med valget af kvalitetsstandarder.

Mobilitet – helhed og sammenhæng

Det midlertidige §17, stk. 4-udvalget udarbejder i samarbejde med Midttrafik en Kollektiv Trafikplan for Favrskov Kommune i 2019, som behandles politisk primo 2020. Trafikplanen medvirker til at udpege udfordringer og udviklingspotentialer for den kollektive busbetjening i kommunen.

Ejernes mandat til Midttrafik

Midttrafiks bestyrelse foreslår nogle fælles hensigtserklæringer for trafikselskabet vedrørende ovenstående emner. Midttrafik har kompetencerne inden for rådgivning omkring miljørigtige transportformer, fremkommelighed, publikumsfaciliteter mm. Midttrafik kan på den baggrund fortsætte arbejdet med fælles hensigtserklæringer, som kan skabe en ramme for at opfylde målsætningerne i strategiplanen.

Venlig hilsen

Hans Minor Vedel
Direktør for Teknik og Kultur

Notatark

Sagsnr. 13.05.00-A00-2-19

Sagsbehandler

Lars Oksbjerg

6.11.2019

Hørings svar - Midttrafiks strategiplan 2021-2024

Midttrafik har den 3. juli 2019 sendt notat om Midttrafiks fremtidige strategiplan for perioden 2021-2024 til drøftelse hos Midttrafiks ejere, med tilbagemelding senest 8. november 2019.

Fremkommelighed

Hedensted Kommune oplever ikke problemer med trængsel eller fremkommelighed.

Sammen med Region Midtjylland arbejder Hedensted Kommune i projektet "Kollektiv Trafik – frem i lyset" aktivt med at fremme brugen af Flextur og Flexbus. Selvstændig projektrapport fremsendes primo 2020.

Vi oplever, at borgerne allerede har svært ved at finde ud af Flextur/-bus og vil derfor afvente resultatet af projektet, inden vi vil tage stilling til et 3. produkt – Plustur. Umiddelbart tror vi ikke meget på Plustur, da det vil give en ekstra omstigning med deraf øget tidsforbrug. Tillægsprisen på 22 kr. for en Plustur samt det, at Plustur ikke kan betales med rejsekort, er yderligere en barriere for Plustur.

Grøn omstilling

Fra det netop godkendte budget 2020: Hedensted Kommune skal være mere grøn, når vi taler om energi og grøn omstilling.

Hedensted Kommune er den kommune, der køber færrest køreplantimer hos Midttrafik, hvorfor vi ikke skal være toneangivende. Vi vil løbende følge udviklingen på området.

Publikumsfaciliteter

Inden for de økonomiske rammer, der er afsat til publikumsfaciliteter, arbejder Hedensted Kommune løbende med at optimere stoppesteder. Hedensted Kommune har selv udviklet et buslæskur og får det fremstillet lokalt. Vi finder, at de nuværende vejledninger:

- Manual til det gode stoppested
- Manual til den gode busstation

er fyldestgørende.

Mobilitet – helhed og sammenhæng

Flere repræsentantskabsmedlemmer udtrykte ønske om, at Midttrafik skal gå forrest med hensyn til at sikre sammenhæng og helhed i den kollektive trafik og ikke mindst sikre tiltrækkeligt med tilbud inden for den kollektive trafik i landdistrikterne.

(Mobilitets)Politikken hænger tæt sammen med trafikplanen, hvor det centrale er et hovednet med fastlagt minimumsbetjening.

Hedensted Kommune henviser til sit høringssvar til Midttrafiks Trafikplan 2019-22 hvor det bl.a. hedder:

Hedensted Kommune mener, det er for ambitiøst med et hovednet uden for Aarhusområdet.

De økonomiske ressourcer er begrænsede. Hedensted Kommune ser hellere flere ruter end høj fast regularitet på få ruter, hvorfor differentierede frekvenser på hovednettet bør genovervejes. Det vil være vigtigere for borgerne at få garantier for regional drift på flere ruter fremfor at frekvensen øges på få hovednet-ruter.

Mange andre kommuner gav udtryk for samme skepsis over for hovednettet i deres høringssvar, hvorfor Hedensted Kommune ikke mener, at strategien for betjening af landområderne kan bygges på et hovednet, og nogle principper i trafikplanen, som ikke har opbakning fra alle ejere.

Hedensted Kommune vil sikre mobilitet i eget område med udgangspunkt i resultaterne fra projektet "Kollektiv Trafik – frem i lyset".

Ejernes mandat til Midttrafik

Generelt ønsker Hedensted Kommune at holde fast i, at det i dag suverænt er kommunerne, som bestemmer serviceniveauet i landdistrikterne – og dermed omfanget – af den kollektive trafik i landdistrikterne. Dette set i lyset af, at Hedensted Kommune ikke kan tilslutte sig principperne for et hovednet.

De konkrete spørgsmål:

- Grøn omstilling. Hedensted Kommune kan godt tilslutte sig at have som mål at følge den faglige rådgivning.
- Hovednettet. Hedensted Kommune kan ikke tilslutte sig ideen om et hovednet uden for Aarhus.
- Fremkommelighed. Kun relevant for bybuskommuner.
- Publikumsfaciliteter. I strategiplanperioden forventer Hedensted Kommune at fastholde det vedligeholdelses-/udviklingsarbejde af stoppesteder m.v., der allerede er sat i gang.

Information

Strategiplanen omtaler ikke information, men "Kollektiv Trafik – Frem i lyset" vil pege på, at dette område bør opprioriteres kraftigt.

Mange kender ikke til eksistensen af Midttrafik Live, Landets Puls, Check Udvej, brugen af Flextrafik.app, Rejseplanen, Rejsekort osv., og et væsentligt skridt på vejen til tilfredse kunder må være, at kunderne som minimum kender (og kan anvende?) den kollektive trafiks serviceprodukter.

Fra: [Lene Ahle Skoubo](#)
Til: [Bodil L. Møller](#)
Cc: [Tommy Jonassen](#)
Emne: Tilbage melding om Midttrafiks Sterategiplan.
Dato: 5. november 2019 14:28:35
Vedhæftede filer: [image001.png](#)
[image002.png](#)

Kære Midttrafik

Hermed Herning kommunes tilbagemelding på den fremsendte Strategiplan efter behandling i vores Teknik og Miljøudvalg:

I forbindelse med høring af Trafikplan 2019-2022 fremsendte Herning Kommune høringssvar sammen med kommunerne Holstebro, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brande, Viborg og Skive.

Dette høringssvar omhandlede et ønske om, at trafikplanen havde et mere konkret fokus på mobilitetsløsninger med konkrete temaer og metoder, som skal udrulles i perioden, samt at Midttrafik stiller sig i spidsen for og er mere proaktiv i arbejdet med udvikling af nye mobilitetsløsninger for tyndt befolkede områder. Desuden udtrykte kommunerne i høringssvaret et ønske om, at Midttrafik arbejder med et tema omkring fleksible udbud, som f.eks. at udbyde transport af personer fremfor udbud af ruter.

Udover kommunernes ønske om, at Midttrafik i højere grad ser på mobilitetsløsninger, som beskrevet ovenfor, omhandlede høringssvaret også et ønske om, at der arbejdes med en garanti for regional drift på flere ruter, frem for at frekvensen øges, som f.eks. beskrevet for hovednettet.

Herning Kommune har overfor Midttrafik følgende tilkendegivelser til Strategiplanen:

- at ovenstående temaer fra høringsbrev til Trafikplanen indarbejdes i strategiplanen.
- at strategiplanen i højere grad har som mål at få flere kunder (brugere) af kollektiv trafik, fremfor alene at have som mål, at kunderne er tilfredse. Tilfredse kunder kan være et middel til at nå målet om flere kunder
- at Herning Kommune vil arbejde med grøn omstilling i den kollektive trafik, i det omfang det er muligt under hensyntagen til de økonomiske forhold, men at en strategiplan for Midttrafik primært skal omhandle Midttrafiks forpligtelse til at tænke udvikling og skabe klarhed over kommunernes handlemuligheder indenfor grøn omstilling
- at der i lige så høj grad, som der arbejdes med fremkommelighed i busdriften, også arbejdes med udvikling af kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder, som angivet i høringssvar til Trafikplanen
- at Midttrafik ikke skal lave kvalitetsstandarder eller lignende i forhold til publikumsfaciliteter. Herning Kommune vil ud fra kommunens generelle service overfor borgerne selv beslutte eventuelle standarder og lignende.

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.

Forhandlingsprotokol, Teknisk Udvalg fra mødet den 24. september 2019

3. Midttrafiks Strategiplan 2021-2024

13.05.00-G01-3-19

Sagsfremstilling

AV/LH - TU

Midttrafik har fremsendt et notat om Midttrafiks fremtidige strategiplan for perioden 2021-2024 til drøftelse og kommentering hos Midttrafiks ejere Region Midtjylland og kommunerne i regionen, se bilag 1.

Midttrafik påpeger, at det væsentligste i udarbejdelse af den nye strategi er, at både ejere og bestyrelsen for Midttrafik har en fælles forståelse for, hvad trafikelskabet skal arbejde for.

Midttrafiks Bestyrelse har, efter drøftelse i Midttrafiks repræsentantskab og med direktører i kommunerne, fastlagt fire mål og fire udviklingstemaer, som de opfordrer Midttrafiks ejere til at drøfte.

De fire overordnede mål er:

- Tilfredse kunder (brugere)
- Tilfredse bestillere (ejere)
- Dygtige leverandører
- En kompetent og effektiv organisation

De fire udviklingstemaer er:

- Fremkommelighed
- Grøn omstilling
- Digitalisering
- Publikumsfaciliteter

Det fremgår ikke af det fremsendte notat fra Midttrafik, hvordan Strategiplanen spiller sammen med den netop vedtaget Trafikplan 2019-2022 og Midttrafiks Mobilitetspolitik fra 2018.

I forbindelse med høring af Trafikplan 2019-2022 fremsendte Holstebro Kommune høringssvar sammen med kommunerne Herning, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brande, Viborg og Skive, se bilag 2.

Dette hørings svar omhandlede et ønske om, at trafikplanen havde et mere konkret fokus på mobilitetsløsninger med konkrete temaer og metoder, som skal udrulles i perioden, samt at Midttrafik stiller sig i spidsen for og er mere proaktiv i arbejdet med udvikling af nye mobilitetsløsninger for tyndt befolkede områder. Desuden udtrykte kommunerne i hørings svaret et ønske om, at Midttrafik arbejder med et tema omkring fleksible udbud som f.eks. at udbyde transport af personer fremfor udbud af ruter.

Udover kommunernes ønske om, at Midttrafik i højere grad ser på mobilitetsløsninger som beskrevet ovenfor, omhandlede hørings svaret også et ønske om, at der arbejdes med en garanti for regional drift på flere ruter frem for at frekvensen øges som f.eks. beskrevet for hovednettet.

Teknik og Miljø anbefaler, at Holstebro Kommune overfor Midttrafik tilkendegiver:

- at ovenstående temaer fra høringsbrev til Trafikplanen indarbejdes i strategiplanen.
- at strategiplanen i højere grad har som mål at få flere kunder (brugere) af kollektiv trafik, fremfor alene at have som mål at kunderne er tilfredse. Tilfredse kunder kan være et middel til at nå målet om flere kunder.
- at Holstebro Kommune vil arbejde med grøn omstilling i den kollektive trafik i det omfang, det er muligt under hensyntagen til de økonomiske forhold, men at en strategiplan for Midttrafik primært skal omhandle Midttrafiks forpligtelse til at tænke udvikling og skabe klarhed over kommunernes handlemuligheder indenfor grøn omstilling.
- at der i lige så høj grad som der arbejdes med fremkommelighed i busdriften også arbejdes med udvikling af kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder, som angivet i hørings svar til Trafikplanen.
- at Midttrafik ikke skal lave kvalitetsstandarder eller lignende i forhold til publikumsfaciliteter. Holstebro Kommune vil ud fra kommunens generelle service overfor borgerne selv beslutte evt. standarder og lignende.

Fristen for tilbagemelding med bemærkninger til strategiplanen 2021-2024 er den 8. november 2019.

Indstilling

Det indstilles, at Teknisk Udvalg beslutter, at Holstebro Kommune overfor Midttrafik tilkendegiver:

- at ovenstående temaer fra høringsbrev til Trafikplanen indarbejdes i strategiplanen.

- at strategiplanen i højere grad har som mål at få flere kunder (brugere) af kollektiv trafik, fremfor alene at have som mål at kunderne er tilfredse. Tilfredse kunder kan være et middel til at nå målet om flere kunder.
- at Holstebro Kommune vil arbejde med grøn omstilling i den kollektive trafik i det omfang det er muligt under hensyntagen til de økonomiske forhold, men at en strategiplan for Midttrafik primært skal omhandle Midttrafiks forpligtigelse til at tænke udvikling og skabe klarhed over kommunernes handlemuligheder indenfor grøn omstilling.
- at der i lige så høj grad som der arbejdes med fremkommelighed i busdriften også arbejdes med udvikling af kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder, som angivet i høringssvar til Trafikplanen.
- at Midttrafik ikke skal lave kvalitetsstandarder eller lignende i forhold til publikumsfaciliteter. Holstebro Kommune vil udfra kommunens generelle service overfor borgerne selv beslutte evt. standarder og lignende.

Beslutning

Indstilling tiltrådt.

Bilag

- [Ny strategiplan for Midttrafik 2021-2024](#)
- [Høringssvar til Midttrafiks trafikplan](#)

Fra: [Lena Husted \(Holstebro Kommune\)](#)
Til: [Bodil L. Møller](#)
Emne: SV: Ny strategiplan for Midttrafik 2021-2024
Dato: 25. september 2019 11:30:35
Vedhæftede filer: [image001.png](#)
[Forhandlingsprotokol TU 24. september 2019.pdf](#)

Kære Bodil

Teknisk Udvalg i Holstebro Kommune, har drøftet/behandlet Midttrafiks nye strategiplan på deres møde 24. september 2019.

Holstebro Kommunes tilbagemelding til Midttrafik er:

at de 4 temaer fra høringsbrev til Trafikplanen indarbejdes i strategiplanen.

at strategiplanen i højere grad har som mål at få flere kunder (brugere) af kollektiv trafik, fremfor alene at have som mål at kunderne er tilfredse. Tilfredse kunder kan være et middel til at nå målet om flere kunder.

at Holstebro Kommune vil arbejde med grøn omstilling i den kollektive trafik i det omfang, det er muligt under hensyntagen til de økonomiske forhold, men at en strategiplan for Midttrafik primært skal omhandle Midttrafiks forpligtigelse til at tænke udvikling og skabe klarhed over kommunernes handlemuligheder indenfor grøn omstilling.

at der i lige så høj grad som der arbejdes med fremkommelighed i busdriften også arbejdes med udvikling af kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder, som angivet i hørings svar til Trafikplanen.

at Midttrafik ikke skal lave kvalitetsstandarder eller lignende i forhold til publikumsfaciliteter. Holstebro Kommune vil ud fra kommunens generelle service overfor borgerne selv beslutte evt. standarder og lignende.

Tilbagemeldingen fra Holstebro Kommune er desuden vedhæftet i form af Forhandlingsprotokollen fra udvalgs mødet.

Er der spørgsmål hører vi selvfølgelig gerne.

Venlig hilsen

Lena Husted
Driftsinspektør veje og kollektiv trafik

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

Fra: Inge Munksgaard Christensen (Holstebro Kommune)
<Inge.Munksgaard.Christensen@holstebro.dk>

Sendt: 3. juli 2019 14:29

Til: Lena Husted (Holstebro Kommune) <Lena.Husted@holstebro.dk>; Diana Bilsted (Holstebro Kommune) <Diana.Bilsted@holstebro.dk>

Emne: VS: Ny strategiplan for Midttrafik 2021-2024

Fra: BM - Borgmesterkontoret - Postkasse <kommunen@holstebro.dk>

Sendt: 3. juli 2019 14:10

Til: TM - Teknik og Miljø Postkasse <teknik.miljoe@holstebro.dk>

Emne: VS: Ny strategiplan for Midttrafik 2021-2024

Fra: Bodil L. Møller <blm@Midttrafik.dk>

Sendt: 3. juli 2019 14:00

Til: Århus Kommune <aarhus.kommune@aarhus.dk>; Favrskov Kommune <favrskov@favrskov.dk>; Horsens Kommune <horsens.kommune@horsens.dk>; kommunen@21sepo125.holstebro.dk; Herning Kommune <kommunen@herning.dk>; Silkeborg Kommune <kommunen@silkeborg.dk>; Region Midtjylland <kontakt@regionmidtjylland.dk>; Lemvig Kommune <lemvig.kommune@lemvig.dk>; Hedensted Kommune <mail@hedensted.dk>; Norddjurs Kommune <norddjurs@norddjurs.dk>; Odder Kommune <odder.kommune@odder.dk>; Ikast-Brande Kommune <post@ikast-brande.dk>; Ringkøbing-Skjern Kommune (post@rksk.dk) <post@rksk.dk>; Randers Kommune <randerskommune@randers.dk>; Skive Kommune <sk@skivekommune.dk>; Skanderborg Kommune <skanderborg.kommune@skanderborg.dk>; Struer Kommune <struer@struer.dk>; Syddjurs Kommune <syddjurs@syddjurs.dk>; Viborg Kommune <viborg@viborg.dk>

Cc: Bodil L. Møller <blm@Midttrafik.dk>

Emne: Ny strategiplan for Midttrafik 2021-2024

Til kommuner og Region Midtjylland

Hermed fremsendes notat om Midttrafiks fremtidige strategiplan for perioden 2021-2024 til drøftelse hos Midttrafiks ejere – Region Midtjylland og kommunerne i regionen (m.u.a. Samsø Kommune).

Det er væsentligt for udarbejdelsen af en kommende strategi, at såvel Midttrafiks bestyrelse som administration, er i sync med, hvad Midttrafiks ejere ønsker, at trafikskabet skal arbejde for.

Bestyrelsen har fastlagt fire mål og fire udviklingstemaer, som også har været drøftet i Midttrafiks repræsentantskab.

Med fremsendelsen af vedlagte notat vil Midttrafik opfordre sine ejere til at drøfte notatet og de spørgsmål, der bl.a. er knyttet til udviklingstemaerne.

Af hensyn til den fremadrettede proces vil Midttrafik bede om en tilbagemelding **senest den 8. november 2019**.

Tilbage meldingen bedes fremsendt til undertegnede.

Venlig hilsen

Bodil L. Møller
Funktionsleder
Direktionssekretariatet

87 40 82 04
blm@Midttrafik.dk



Kommentarer til Ny Strategiplan 2021-2024 – Administrativ høring – Horsens Kommune

Midttrafik har den 3. juli 2019 fremsendt et notat om Midttrafiks fremtidige strategiplan for perioden 2021-2024 til drøftelse hos kommuner og regionen med deadline for kommentering den 8. november 2019.

I notatet opfordrer Midttrafik til, at kommuner og regionen drøfter en række punkter relateret til fremkommelighed, grøn omstilling, digitalisering, publikumsfaciliteter, mobilitet som helhed samt ejernes mandat til Midttrafik.

Administrationen har udarbejdet et høringssvar til Midttrafik, hvor det uddybes, hvordan Horsens Kommune arbejder med ovenstående punkter.

Nedenfor fremgår Horsens Kommunes kommentarer til strategiplanen.

Fremkommelighed

Midttrafik ønsker at vide, hvordan kommuner og regionen arbejder med trængsel, fremkommelighed samt Flextrafik.

I Horsens Kommune er man opmærksomme på, hvor i kommunen, fremkommeligheden kan forbedres, og hvilke veje, der kan være ramt af trængsel. I den politisk vedtagne strategi Trafik 2030 arbejdes der aktivt med at forbedre fremkommelighed ved at opgradere de eksisterende veje og udbygge vejnettet mange steder i byen.

Der er desuden i 2019 bevilliget penge til øvrige projekter til forbedring af fremkommeligheden på vigtige indfalds- og omfartsveje i byen.

I Horsens Kommune udbydes Flexbus og Flextur, som kan være til stor gavn for borgerne i de mindre byer i kommunen. Udfordringen er dog, at mange borgere ikke kender til disse løsninger eller ikke benytter dem.

Politikerne har endvidere bevilliget penge til igangsættelse af et foregående analysearbejde til en ny trafikplan i Horsens Kommune, hvor hele det kollektive trafiksystem gentænkes. Dette projekt foretages i samarbejde med en ekstern rådgiver, og gentænkningen indtænkes med bl.a. Flextrafikløsningerne, da de er aktuelle at arbejde med i forhold til fremkommeligheden i Horsens Kommune.

Grøn omstilling

Midttrafik ønsker at vide, hvordan kommunerne arbejder med grøn omstilling, herunder målsætning og minimumsstandarter.

Horsens Kommunes grønne tænketank GRO (Grøn Ressource og Omstilling) har for Plan- og Miljøudvalget udarbejdet en analyse af det nuværende og fremtidige arbejde med drivmidler i kommunen. Denne analyse er mundet ud i en række anbefalinger til Plan- og Miljøudvalget om, hvilke handlinger der er nødvendige for at nedsætte CO₂-udledningen og miljøbelastningen fra transport i kommunen.

Der er i Horsens Kommune politisk enighed om at prioritere miljøvenlig transport og grøn omstilling. Derfor indgår dette som en vigtig del af gentænkningen af den kollektive trafik samtidig med at det også er medtaget i budgetforliget for 2019.

Digitalisering

Midttrafik oplyser, at digitalisering skal indgå som en vigtig del af strategiplanen, både i forhold til at information og kommunikation til kunderne, men også som værktøj til at forbedre køreplanlægningen, interne processer, m.m.

I Horsens Kommune er oplevelsen af de digitale services fra Midttrafik, at der er nogle ting, der kan optimeres for at gøre oplevelsen bedre for brugerne. En af grundene til, at Flextrafikordningerne ikke bruges så meget i Horsens Kommune, er, at det opleves som besværligt at bestille billet til Flexbus og Flextur. En større brugervenlighed, blandt andet ved sammenkobling af de forskellige apps fra Midttrafik, ville skabe øget tilfredshed og dermed sandsynligvis øget brug af Flextrafikordningerne.

Publikumsfaciliteter

Midttrafik ønsker at vide, hvordan kommunerne arbejder med publikumsfaciliteter, herunder kvalitetsstandarder og forbedringer af faciliteterne.

I Horsens Kommune afsættes der årligt en pulje til forbedring af publikumsfaciliteterne. Denne pulje benyttes til drift og vedligehold af busstoppesteder, buslæskærme m.m.

Mobilitet – helhed og sammenhæng

Midttrafik ønsker at vide, hvordan kommunerne arbejder med mobilitet i henhold til de principper, som indgår i Midttrafiks *Trafikplan 2019-2022* og *Mobilitetspolitik*.

I forbindelse med konceptet om det midtjyske hovednet bliver der i Midttrafik's *Trafikplan 2019-2022* præsenteret en række planlægningsprincipper vedrørende blandt andet linjeføring, stopmønster m.m. Horsens Kommune har fokus på flere af disse principper i arbejdet med den kollektive trafik – blandt andet arbejdes der løbende med simplificering af ruternes linjeføring, faste minuttal, samt gode faciliteter på de største knudepunkter.

I Horsens Kommune arbejdes der med planlægningsprincipperne, for at sikre, at borgerne let kan komme derhen, hvor de vil, og samtidig aflaste den aktuelle trafiksituation i og omkring Horsens by. I forhold til mobilitet har Horsens Kommune fokus på yderområder

som Egebjerg, Lund, Gedved og Hatting, hvor Flextrafikordningerne forsat kan være en mulighed. I budgetforliget for 2020 er der sat midler af til at forbedre den kollektive busbetjening i yderområderne.

I kommunen er man i gang med gentænkning af den kollektive trafik, hvor ovenfornævnte yderområder, de overdragede regionale busruter og optimering af bybussystemet er i fokus. Behovet for kollektiv trafik vil blive undersøgt med henblik på at sikre et tilfredsstillende serviceniveau for borgere i Horsens midtby såvel som i de mindre byer.

Ejernes mandat til Midttrafik

Midttrafik ønsker, at der i kommunerne og regionen tages stilling til en række fælles hensigts erklæringer relateret til spændingsfeltet mellem Midttrafiks råderum og ejernes beslutningskompetence.

Administrationen i Horsens Kommune mener, at det nuværende spændingsfelt fungerer godt, og at det vil være gavnligt at fortsætte med den nuværende rollefordeling, hvor Midttrafik yder faglig rådgivning i forbindelse med grøn omstilling, fremkommelighed med mere, og hvor kommunen er beslutningstager i forbindelse med for eksempel sammensætning af udbud til buskontrakter.

Horsens Kommune
Teknik og Miljø
03.09.2019

Foreløbigt Høringssvar til Middtrafiks Strategiplan 2021-2024

Ikast-Brande Kommune sender hermed et administrativt foreløbigt svar til den udsendte Strategiplan fra Middtrafik. Svaret forventes politisk godkendt d. 03.12.2019

Ikast Brande kommune henviser til det tidligere fremsendte høringssvar til trafikplanen, og understreger vigtigheden af fortsat at bibeholde kollektiv trafik uden for storbyerne, og udvikle mobilitetsløsninger og udbud der matcher behovet i yderområderne.

Ikast Brande kommune arbejder med grøn omstilling i det omfang, det er muligt under hensyntagen til de økonomiske forhold. Forventningen til Middtrafik er, at I kan agere som rådgivere og skabe overblik over mulighederne og udvikling inden for mere miljøvenlige muligheder, men at beslutningen fortsat ligger hos de enkelte kommuner.

I forhold til publikumsfaciliteter ønsker Ikast-Brande kommune ikke en fælles regional standard for udformning af ventefaciliteter, da behov, tradition og økonomisk råderum i de enkelte kommuner er meget varierende, og fortsat skal være op til den enkelte kommune.



Høringssvar til Midttrafiks Strategiplan 2021 – 2024

Lemvig Kommunes Teknik- og Miljøudvalg har på møder den 7. oktober samt den 29. oktober 2019 behandlet den fremsendte høringsudgave af Midttrafiks Strategiplan 2021 – 2024.

Udvalget drøftede de af Midttrafik stillede spørgsmål og har nedenstående kommentarer:

Fremkommelighed: *Midttrafik har 3 produkter – flextur, flexbus og plustur – til bl.a. at håndtere små rejsestrømme i landdistrikterne.*

Hvordan vil ejerne arbejde med dem?

Lemvig Kommune ønsker som tidligere nævnt i høringssvar til Trafikplanen, at Midttrafik stiller sig i spidsen for og er mere proaktiv i arbejdet med udvikling af nye mobilitetsløsninger for tyndt befolkede områder. Dette ønske er ikke medtaget i de forelagte temaer, hvor Midttrafik udelukkende forholder sig til eksisterende tilbud i flextrafikken.

Grøn omstilling: *Hvordan vil ejerne af Midttrafik arbejde med en grøn omstilling?*

Vil ejerne udarbejde mål om grøn omstilling – og vil udgiftssiden i en grøn omstilling indgå i udarbejdelsen af målene?

Er der områder, hvor ejerne vil sætte fælles mål, såsom fælles udbud, fælles forsøgsprojekter, minimumsstandarder for udledning?

Lemvig Kommunes arbejde med grøn omstilling i den kollektive trafik forventes at foregå i det omfang, det er muligt under hensyntagen til de økonomiske forhold. Det foreslås, at Midttrafiks Strategiplan primært omhandler Midttrafiks forpligtigelse til at tænke udvikling og skabe klarhed over kommunernes handlemuligheder indenfor grøn omstilling.

Publikumsfaciliteter: *Hvordan vil ejerne medvirke til at sikre, at Midttrafiks kunder får bedre publikumsfaciliteter?*

Skal Midttrafik udarbejde forslag til kvalitetsstandarder for forskellige typer af faciliteter?

I forhold til publikumsfaciliteter foreslås det, at Lemvig Kommune selv beslutter evt. standarder og serviceniveau.

Til de af Midttrafiks bestyrelse foreslåede fælles hensigtserklæringer kan der udover ovenstående kommentarer tilføjes i forhold til minimumsniveau i landdistrikterne:

Minimumsniveau i landdistrikterne fastsættes af Lemvig Kommune i overensstemmelse med de til området tildelte ressourcer.



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Teknik & Miljø
Rådhusgade 3
8300 Odder

Sendt pr. mail til: midttrafik@midttrafik.dk blm@midttrafik.dk

Høringsbrev til Midttrafik - Ny Strategiplan

Kommunalbestyrelsen i Odder Kommune har behandlet notat "Ny strategiplan for perioden 2021 – 2024" på møde den 7. oktober 2019.

Det skal hermed meddeles at Odder Kommune bakker op om strategiplanens fire mål, og de fælles hensigtserklæringer om udviklingstemaerne under forudsætning af, at både finansiering og mandat fra den enkelte kommune er på plads, hvis serviceniveauet evt. skal hæves.

Kommunens drøftelser af spørgsmål vedrørende udviklingstemaerne er vedlagt.

Med venlig hilsen

Gitte Rasmussen
Teknik & Miljø
Ingeniør

08-10-2019
Sags Id. S2019-8350

Sagsbeh.
Gitte Rasmussen
Tlf. 8780 4059
gitte.rasmussen@odder.dk

Dok id. D2019-114589

Side 1/1

Vedlagt notat med drøftelser af spørgsmål vedrørende udviklingstemaerne.



Notat

Til:	MTK
Fra:	Gitte Rasmussen
Notat til sagen:	Spørgsmål vedrørende Udviklingstemaer til drøftelse i kommunerne

Teknik & Miljø
Rådhusgade 3
8300 Odder

Der henvises til Notat – ny Strategiplan for perioden 2021-2024, dokument nr. 2019-97681, hvor Midttrafiks oplæg til nedenstående spørgsmål er beskrevet:

Fremkommelighed:

Til drøftelse blandt ejerne:

Hvordan vil ejerne af Midttrafik sætte retning for en reduktion af trængslen og øget fremkommelighed?

Svar:

Odder kommune arbejder for kvarters drift på letbanen, hvilket vil reducerer trængslen på vejene. Der er etableret pendlerplads ved letbanestop ved Rude Havvej, for passagerer fra både landdistrikterne og Odder by.

Midttrafik har tre produkter – flextur, flexbus og plustur – til bl.a. at håndtere små rejsestrømme i landdistrikterne. Hvordan vil ejerne arbejde med dem?

Svar:

Odder Kommune har 3 tværgående politikker og et af indsatsområderne under "Vækst og Udvikling – infrastruktur og mobilitet" er styrkelse af et dækkende kollektivt transportnet mellem land og by. Odder Kommune afdækker pt. behov for flextrafik i landdistrikterne.

Kommunen er bl.a. i gang med et projekt under Yderpuljen, hvor der er lagt flexbusafgange ind på alle lokalruter. Dette projekt kører i 2018-2019, herefter vil Odder Kommune tage stilling til om alle afgange skal bibeholdes, skal der ændres på køreplantidspunkter mm.

Grøn omstilling:

Til drøftelse blandt ejerne:

Hvordan vil ejerne af Midttrafik arbejde med en grøn omstilling?

Svar:

Odder Kommune har 3 tværgående politikker og et af indsatsområderne under "Det gode liv" er at udarbejde en strategi for grøn omstilling, samt definere og opstille mål for en grøn kommune.

Vil ejerne udarbejde mål om grøn omstilling – og vil udgiftssiden i en grøn omstilling indgå i udarbejdelse af målene?

Svar:

23-08-2019
Sags Id. S2019-8350

Sagsbeh.
Gitte Rasmussen
Tlf. 8780 4059
gitte.rasmussen@odder.dk

Dok id. D2019-97681

Side 1/2

Byrådet har den 24. juni 2019 vedtaget at fagudvalgene skal drøfte hvorledes der skal arbejdes videre med indsatserne, herunder forventes det ligeledes at udgifter til den grønne omstilling medtages i drøftelserne.

Er der områder, hvor ejerne vil sætte fælles mål, såsom fælles udbud, fælles forsøgsprojekter, minimumsstandarder for udledning?

Svar:

Odder Kommune er villig til at indgå i samarbejder med de omkringliggende kommuner. Dette sker allerede på flexbusordningen, idet Odder Kommune sammen med Århus Kommune har flexbusafgange på "Kystruten".

Publikumsfaciliteter:

Til drøftelse blandt ejerne:

Hvordan vil ejerne medvirke til at sikre, at Midttrafiks kunder får bedre publikumsfaciliteter?

Svar:

Odder Kommune har 3 tværgående politikker og et af indsatsområderne under "Vækst og Udvikling – infrastruktur og mobilitet" er styrkelse af et dækkende kollektivt transportnet mellem land og by.

I Odder Kommune er der på budget 2019 afsat 30.900 kr. til renovering af læskure, indkøb af læskure, stoppestedsskilte mv, som afholdes af Fælles Drift & Service. For at højne publikumsfaciliteterne, og dermed få flere kunder på kollektiv trafik, vil forvaltningen vil arbejde for at dette beløb løftes, set i lyset af at **et** nyt læskur koster ca. 30.000 kr. at etablere.

Skal Midttrafik udarbejde forslag til kvalitetsstandarder for forskellige typer af faciliteter.

Svar:

Odder kommune vurderer, at dette kan være en fornuftig løsning.

Mobilitet – helhed og sammenhæng:

Til drøftelse blandt ejerne:

Hvordan vil ejerne sikre mobilitet i eget område, som lever op til trafikplanens principper?

Svar:

Trafikplanens mål:

Midttrafik ønsker at udbrede og udvikle flextrafiktilbudene samt fremme digitaliseringen af produkterne yderligere. Midttrafik vil satse på egne produkter, men vil følge udviklingen ved andre mobilitetsudbydere og være åbne over for samarbejde

Odder Kommune har 3 tværgående politikker og et af indsatsområderne under "Vækst og Udvikling – infrastruktur og mobilitet" er styrkelse af et dækkende kollektivt transportnet mellem land og by. Odder kommune udbreder i disse år Midttrafiks produkter i form af udvidelse og information om flextur og flexbus.

Fra: [Nana Paulli Juul Andersen](#)
Til: [Bodil L. Møller](#)
Emne: SV: Ny strategiplan for Midttrafik 2021-2024
Dato: 8. november 2019 10:28:35
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Hej Bodil

Notatet *Ny strategi for Midttrafik 2021-2024* er blevet drøftet i miljø- og teknikudvalget i Randers Kommune den 28. oktober 2019. Randers Kommune kan på baggrund heraf give Midttrafik følgende tilbagemelding:

Randers Kommune bakker principielt op om de fire udviklingstemaer. Randers Kommune forbeholder sig dog ret til at tage stilling til de konkrete forslag til ændringer i planperioden under hensyntagen til lokale forhold og økonomi.

Randers Kommune anbefaler desuden, at Midttrafik indtænker en høj grad af samarbejde og dialog i udviklingsemnerne. Og ønsker desuden at der kan arbejdes med forbedring af tilgængelighed for handicappede og gangbesværede.

Venlig hilsen

Nana Andersen
Kollektiv trafik

Randers Kommune
Veje og trafik
Laksetorvet 1
8900 Randers C

89151655 - 25441655
na@randers.dk

vejeogtrafik.randers.dk



Beskyttelse af dine personlige oplysninger er vigtigt.
Du kan på <https://www.randers.dk/databeskyttelse> læse, hvordan Randers Kommune behandler dine personoplysninger.

Fra: miljoeogteknik@randers.dk
Sendt: 5. juli 2019 12:47
Til: Nana Paulli Juul Andersen <nana.andersen@randers.dk>; Jan Scheel <Jan.Scheel@randers.dk>; Grethe Helledi Kristensen <Grethe.Helledi.Kristensen@randers.dk>
Emne: VS: Ny strategiplan for Midttrafik 2021-2024

Fra: Randers Kommune
Sendt: 3. juli 2019 14:46
Til: miljoeogteknik@randers.dk
Emne: VS: Ny strategiplan for Midttrafik 2021-2024

Fra: Bodil L. Møller [<mailto:blm@Midttrafik.dk>]
Sendt: 3. juli 2019 14:00
Til: Favrskov Kommune <favrskov@favrskov.dk>; Hedensted Kommune <mail@hedensted.dk>; Herning Kommune <kommunen@herning.dk>; Holstebro Kommune <kommunen@holstebro.dk>; Horsens Kommune <horsens.kommune@horsens.dk>; Ikast-Brande Kommune <post@ikast-brande.dk>; Lemvig Kommune <lemvig.kommune@lemvig.dk>; Norddjurs Kommune <norddjurs@norddjurs.dk>; Odder Kommune <odder.kommune@odder.dk>; Randers Kommune <Randers.Kommune@randers.dk>; Region Midtjylland <kontakt@regionmidtjylland.dk>; Ringkøbing-Skjern Kommune (post@rksk.dk) <post@rksk.dk>; Silkeborg Kommune <kommunen@silkeborg.dk>; Skanderborg Kommune <skanderborg.kommune@skanderborg.dk>; Skive Kommune <sk@skivekommune.dk>; Struer Kommune <struer@struer.dk>; Syddjurs Kommune <syddjurs@syddjurs.dk>; Viborg Kommune <viborg@viborg.dk>; Århus Kommune <aarhus.kommune@aarhus.dk>
Cc: Bodil L. Møller <blm@Midttrafik.dk>
Emne: Ny strategiplan for Midttrafik 2021-2024

Til kommuner og Region Midtjylland

Hermed fremsendes notat om Midttrafiks fremtidige strategiplan for perioden 2021-2024 til drøftelse hos Midttrafiks ejere – Region Midtjylland og kommunerne i regionen (m.u.a. Samsø Kommune).

Det er væsentligt for udarbejdelsen af en kommende strategi, at såvel Midttrafiks bestyrelse som administration, er i sync med, hvad Midttrafiks ejere ønsker, at trafikselkabet skal arbejde for.

Bestyrelsen har fastlagt fire mål og fire udviklingstemaer, som også har været drøftet i Midttrafiks repræsentantskab.

Med fremsendelsen af vedlagte notat vil Midttrafik opfordre sine ejere til at drøfte notatet og de spørgsmål, der bl.a. er knyttet til udviklingstemaerne.

Af hensyn til den fremadrettede proces vil Midttrafik bede om en tilbagemelding **senest den 8. november 2019**.

Tilbage meldingen bedes fremsendt til undertegnede.

Venlig hilsen

Bodil L. Møller
Funktionsleder
Direktionssekretariatet

87 40 82 04
blm@Midttrafik.dk



Notat



Region Midtjyllands bemærkninger til udviklingstemaer i Midttrafiks strategiplan

Udviklingstemaer i Midttrafiks strategiplan for 2021-2024

Midttrafik ser fire udviklingstemaer som de væsentligste for den kommende strategiperiode: Fremkommelighed, grøn omstilling, digitalisering og publikumsfaciliteter. Derudover ønsker Midttrafik, at ejerne – region og kommuner – forholder sig til mobilitet.

Dato 26-09-2019

Per Tankred Holm

Tel. +4578411818

Per.Holm@RU.RM.DK

1-30-75-3-12

Fremkommelighed

Det er især i Aarhusområdet, at kunderne oplever forsinkelser som følge af stigende trængsel.

Side 1

Østjylland er i vækst, både i forhold til bosætning og erhverv, og der forventes et stigende pendlingsbehov, og dermed behov for at håndtere en øget transportefterspørgsel i det østjyske område.

Aarhus Letbane er et eksempel på en hurtig, energioekonomisk, miljøvenlig og pladsbesparende transportform, der kan transportere mange mennesker. I letbanesamarbejdet arbejdes der med et visionsoplæg (Samspil 2030), der skal sætte retningen for kollektive trafikinvesteringer i Aarhusområdet.

Region Midtjylland støtter en fortsat udbygning af letbanen i Aarhusområdet.

I forhold til de regionale busruter 100 og 200 er der aktuelt store problemer med fremkommelighed ad Kystvejen langs Aarhus Havn. Forslag fra Midttrafik om en forsøgsvis omlægning af ruterne til kørsel via Busgaden har Aarhus Kommune tilsluttet sig, hvilket er positivt. Den eksisterende kapacitet bør udnyttes bedst muligt, hvor det giver mening i forhold til kundernes behov.

For at forbedre trafikafviklingen kan der også ses på muligheden for at etablere minibusterminaler, f.eks. på Nørrebrogade, hvor der kan skiftes mellem busser og letbane.

I forhold til landdistrikter skal der fokuseres på den behovsstyrede kollektive trafik. Region Midtjylland bakker derfor op om anvendelse af produkter som flextur, flexbus og plustur.

Der bør fastlægges trafikale knudepunkter, hvor den kommunale og behovsstyrede kollektive trafik skaber sammenhæng til det

overordnede trafiknet i form af regionale busruter og tog (knudepunkter er et væsentligt tema i Djurs Mobilitetsstrategi).

Aktuelle problemstillinger kan tages op på møder mellem Midttrafik, region og kommuner i forbindelse med det forestående arbejde med områdevis trafikplaner med udgangspunkt i Midttrafiks Trafikplan 2019-2022.

Grøn omstilling

Region Midtjyllands udvalg for regional udvikling har på møder i april og maj i år drøftet muligheden for omstilling til mere bæredygtig transport.

Det er et politisk ønske, at regionen sonderer, om der er kommuner, der kan se perspektiver i et samarbejde om udviklingsprojekter på dette område. Navnlige kommuner der allerede har igangsat projekter i forhold til udviklingsarbejde på området.

For at udnytte ressourcerne bedst muligt vil det være hensigtsmæssigt med en fælles strategi for omlægning til bæredygtig transport i den kommunale og regionale kollektive trafik.

Region Midtjylland forventer, at Midttrafik afdækker muligheden for og konsekvensen af at skifte til alternative og mere bæredygtige drivmidler i forhold til fremtidige udbud af buskørsel. Resultatet af Midttrafiks analyse drøftes med region og kommuner.

Digitalisering

Region Midtjylland er enig i, at digitalisering er en forudsætning i forhold til effektivisering af driften, kundernes behov for digitale løsninger og bestillerens krav om dokumentation som baggrund for fastlæggelse af serviceniveauet.

Udviklingen går i retning af digitale, "smarte" mobilitetstjenester, der kobler rejseplanlægning, betaling, billettering og trafikinformation på tværs af offentlige og private transportformer fra dør til dør. Mobilitetstjenester forventes at gøre det nemmere at være passager i den kollektive trafik.

Mulighederne for at følge udviklingen i økonomi og passagerernes brug af kollektiv trafik vil med digitaliseringen blive mere detaljeret fremover. Af hensyn til budgetoverholdelse vil det for Region Midtjylland være et krav, at Midttrafik løbende orienterer om status for udgifter og indtægter samt udviklingen i passagertallet.

Den stigende digitalisering på transportområdet er en udvikling Midttrafik må forholde sig til, og Region Midtjylland er enig i, at emnet er væsentligt for den kommende strategiplan.

Publikumsfaciliteter

Lov om trafikselskaber giver regionerne mulighed for at investere i faste anlæg (stoppesteder og stationer), men i praksis løses opgaven af kommunerne og staten. Det er et område, der godt kan prioriteres højere. Skal knudepunkter være attraktive at benytte for skift mellem transportformer er det væsentligt, at ventefaciliteterne er trygge og attraktive at opholde sig ved.

I 2012 gennemførte letbanesekretariatet en undersøgelse af standarden på letbanens standsningssteder på Odderbanen og Grenaa-banen, og der blev opstillet generelle principper for blandt andet ventefaciliteter, bil- og cykelparkering, information og service.

Det anbefales, at Midttrafik gennemfører en lignende screening af eksisterende standsningssteder, i første omgang af knudepunkter på det midtjyske hovednet, og på den baggrund kommer med forslag til indsatser på området, som bestillerne kan prioritere ud fra.

Mobilitet

Midttrafik har vedtaget en mobilitetspolitik, der ser på de nuværende kollektive transporttilbud i sammenhæng med andre transportmidler som biler, cykler, færges, delekoncepter mv.

Strategiplanen bør ses i sammenhæng med mobilitetspolitikken.

På mobilitetsområdet er der fælles udfordringer, som går på tværs af regions- og kommunegrænser, og som skal løses i fællesskab. Det gælder f.eks. den fysiske infrastruktur, hvor region og kommuner har haft et godt samarbejde om anbefalinger til statslige investeringer.

Region Midtjylland planlægger at igangsætte arbejdet med en regional mobilitetsstrategi. Regionen forventer, at Midttrafik deltager i dette arbejde.

Med bl.a. udgangspunkt i trafikplanen kan mobilitetsstrategien følges op af konkrete samarbejder på tværs af kommunegrænser. Det kan ske ved udarbejdelse af områdevisse mobilitetsplaner. Resultatet af disse planer vil kunne udbredes til hele regionen, hvis der er interesse for det, og det giver mening.

Chaufførernes arbejdsforhold

I relation til styringsgrundlaget bemærker regionsrådet desuden, at Region Midtjylland forventer, at Midtrafik inddrager busselskaberne i køreplanlægningen for at sikre indflydelse på chaufførernes arbejdsforhold.

Anbefalinger fra Region Midtjyllands midlertidige udvalg for kollektiv trafik

Sidste år havde regionsrådet nedsat et midlertidigt udvalg for kollektiv trafik.

Formålet var, med afsæt i de aktuelle økonomiske udfordringer for den kollektive trafik, at undersøge muligheden for et større samspil mellem forskellige transportformer. Endvidere indsamle bidrag til arbejdet med udvikling af den kollektive trafik og den trafikale infrastruktur, herunder vurdere nye teknologier og befordringsformer.

Udvalgets drøftelser tog afsæt i tre temaer:

- Mobilitet i landdistrikter
- Mobilitet i byer
- Mobilitet for erhverv

For de enkelte temaer var anbefalingerne i korte træk:

Landdistrikter:

- flere muligheder for behovsstyret trafik
- korridorer og knudepunkter der skaber sammenhæng

Byer:

- gode muligheder for skift mellem transportformer
- udvikling af letbanen
- se trafikudfordringer i forhold til f. eks. sundhed og klima

Erhverv:

- fokus på virksomheders muligheder for at tiltrække arbejdskraft
- uddannelses tilbud i hele regionen
- statslige investeringer i infrastruktur

Til Midttrafik

Sagsbehandler
Anette Thesbjerg Lauridsen
Direkte telefon
99741178
E-post
anette.thesbjerg.lauridsen@r
ksk.dk
Dato
6. november 2019
Sagsnummer
18-029540

Høringssvar fra RSKK til vedr. Midttrafiks strategiplan for 2021-2024.

Midttrafik har fremsendt et notat om Midttrafiks fremtidige strategiplan for perioden 2021-2024 til drøftelse og kommentering hos Midttrafiks ejere, Region Midtjylland og kommunerne i Regionen.

Midttrafik påpeger, at det væsentligste i udarbejdelse af den nye strategi er, at både ejere og bestyrelsen for Midttrafik har en fælles forståelse for, hvad trafiksselskabet skal arbejde for.

Midttrafiks Bestyrelse har, efter drøftelse i Midttrafiks repræsentantskab og med direktører i kommunerne, fastlagt fire mål og fire udviklingstemaer, som de opfordrer Midttrafiks ejere til at drøfte.

De fire overordnede mål er:

- Tilfredse kunder (brugere)
- Tilfredse bestillere (ejere)
- Dydige leverandører
- En kompetent og effektiv organisation

De fire udviklingstemaer er:

- Fremkommelighed
- Grøn omstilling
- Digitalisering
- Publikumsfaciliteter

Det fremgår ikke af det fremsendte notat fra Midttrafik, hvordan Strategiplanen spiller sammen med den netop vedtaget Trafikplan 2019-2022 og Midttrafiks Mobilitetspolitik fra 2018.

I forbindelse med høring af Trafikplan 2019-2022 fremsendte RSKK høringssvar sammen med kommunerne Holstebro, Herning, Struer, Lemvig, Ikast-Brande, Viborg og Skive.

Dette høringssvar omhandlede et ønske om, at trafikplanen havde et mere konkret fokus på mobilitetsløsninger med konkrete temaer og metoder, som skal udrulles i perioden, samt at Midttrafik stiller sig i spidsen for og er mere proaktiv i arbejdet med udvikling af



nye mobilitetsløsninger for tyndt befolkede områder. Desuden udtrykte kommunerne i høringssvaret et ønske om, at Midttrafik arbejder med et tema omkring fleksible udbud som f.eks. at udbyde transport af personer fremfor udbud af ruter. Udover kommunernes ønske om, at Midttrafik i højere grad ser på mobilitetsløsninger som beskrevet ovenfor, omhandlede høringssvaret også et ønske om, at der arbejdes med en garanti for regional drift på flere ruter frem for, at frekvensen øges som fx beskrevet for hovednettet.

Teknik og Miljøudvalget i Ringkøbing Skjern Kommune har derfor følgende kommentarer/anbefalinger:

- at ovenstående temaer fra høringsbrev til Trafikplanen indarbejdes i strategiplanen
- at strategiplanen i højere grad har som mål at få flere kunder (brugere) af kollektiv trafik, fremfor alene at have som mål at kunderne er tilfredse. Tilfredse kunder kan være et middel til at nå målet om flere kunder.
- at der arbejdes med udvikling af kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder, som angivet i høringssvar til Trafikplanen og at dette sker parallelt med arbejdet for fremkommelighed i busdriften idet vi i Ringkøbing-Skjern kommune ikke oplever udfordringer med fremkommelighed og overholdelse af køreplaner under normale omstændigheder
- at strategiplanen for Midttrafik primært skal omhandle Midttrafiks forpligtigelse til at tænke udvikling og skabe klarhed over kommunernes handlemuligheder indenfor grøn omstilling. Parallelt hermed vil RKSJ arbejde med den grønne omstilling i den kollektive trafik i det omfang, det er muligt under hensyntagen til de praktiske, afstandsmæssige og økonomiske forhold samt befolkningstætheden.
- at Midttrafik ikke skal lave kvalitetsstandarder eller lignende i forhold til publikumsfaciliteter. RKSJ fastsætter kommunens generelle service overfor borgerne og beslutter herunder eventuelle standarder.

Venlig hilsen



Anette Thesbjerg Lauridsen

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Att. Bodil L. Møller

8. november 2019

Hørings svar – Strategiplan for Midttrafik

Midttrafik sendte 2. juli 2019 et notat om den fremtidige strategiplan i høring hos ejere af Midttrafik. Notatet omfatter en beskrivelse af de fire overordnede mål samt forslag til fire udviklingstemaer; Fremkommelighed, Grøn omstilling, Digitalisering og Publikumsfaciliteter.

Udviklingstemaerne ligger i spændingsfeltet mellem Midttrafiks råderum og ejernes beslutningskompetence, og derfor foreslår Midttrafik, at ejerne bakker op om udviklingstemaerne med disse fælles hensigtserklæringer:

- *Grøn omstilling – Midttrafiks administration vil rådgive kommuner og region til grøn omstilling i overensstemmelse med Midttrafiks mål på området i den kommende strategi. Ejerne vil have som mål at følge den faglige rådgivning.*
- *Hovednettet i Midttrafiks trafikplan har et minimumsserviceniveau – flere ejere efterlyser et lignende minimumsniveau i landdistrikterne. Ejerne har som mål at være med til at sikre, at den kollektive trafik i de pågældende kommuner tildeles de midler, så kommunen opnår det ønskede serviceniveau sammenholdt med principperne i trafikplanen.*
- *Fremkommelighed – bybuskommunerne har til hensigt at følge Midttrafiks faglige vurderinger og rådgivning for at sikre fremkommeligheden i bybusbyerne.*
- *Publikumsfaciliteter – ejerne har som mål at opgradere publikumsfaciliteter i dialog med Midttrafiks administration herom.*

Plan- og Vejudvalget i Silkeborg Kommune drøftede Midttrafiks notat om udviklingstemaer til ny strategiplan på mødet den 4. november 2019. Plan- og Vejudvalget kan bakke op om hensigtserklæringerne, men anbefaler at disse nuanceres yderligere:

Helt overordnet er det Lov om trafikkselskaber, som er fundamentet for Midttrafik. Strategiplanen kan sammen med Midttrafiks trafikplan og mobilitetsplan være et styringsgrundlag for Midttrafik.

Silkeborg Kommunes mulighed for at følge Midttrafiks faglige rådgivning skal ses i sammenhæng med de politiske vurderinger og økonomiske muligheder. Det bemærkes overfor Midttrafik, at det er kommunerne der har den endelige beslutningskompetence.

- At kommunerne skal afveje borgernes og erhvervslivets forskellige interesser indenfor de fire udviklingstemaer ud over den kollektive trafiks interesser.
- At det er hensigtsmæssigt, at Midttrafik rådgiver og inspirerer samt kommer med løsningsforslag, som kan opfylde de 4 overordnede mål, men at det til hver en tid vil bero på de konkrete forslag og kommunens vurdering af relevans heraf og om den nødvendige økonomi er til rådighed. Derfor vil Silkeborg Kommune i de enkelte konkrete situationer tage stilling til, om Midttrafiks anbefalinger skal følges. F.eks. om der skal etableres busbane for at sikre fremkommeligheden i bybusområdet.
- At Silkeborg Kommune gennem mange år har opprioriteret publikumsfaciliteterne ved stoppestederne – både med nye læskærme, realtidsinfo, affaldsspande og cykelstativer. Såfremt Midttrafik har forslag til konkrete ændringer, så indgår Teknik- og Miljøafdelingen gerne i en dialog med Midttrafik om dette f.eks. ved trafikknudepunkter.

I forbindelse med Midttrafiks høring omkring Trafikplanen tilkendegav Silkeborg Kommune, at kommunen gerne indgår i et pilotprojekt omkring fremkommelighed i Silkeborg midtby. Dette er fortsat gældende.

Venlig hilsen

Hans Okholm
Formand Plan- og Vejudvalget

Jann Hansen
Direktør



SKIVEKOMMUNE

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

21. oktober 2019

Strategiplan for Midttrafik 2021-2024

Midttrafik fremsendte d. 2. juli 2019 et notat vedr. den kommende strategiplan 2021-2024 til drøftelse.

Skive Kommunes udvalg for Teknik & Miljø har på møde d. 8. oktober 2019 drøftet notatet og har følgende kommentarer:

- At kommunernes forslag i høringssvaret til Midttrafiks Trafikplan inddrages i strategiplanen.
- At det af Midttrafiks strategiplan bør fremgå, hvordan Midttrafik vil stille sig i spidsen for proaktivt at arbejde med at udvikle nye mobilitetsløsninger for tyndt befolkede områder, og at Midttrafik klart tilkendegiver, hvordan de vil igangsætte og stå i spidsen for dette arbejde.
- At Midttrafik vil arbejde med muligheden for også at have udbud af "transportbehov" fremfor busruter ved kommende udbud.
- At Skive Kommune løser fremkommelighedsproblemer i samarbejde med vognmænd/chauffører og Midttrafik, og at Skive Kommune gennem markedsføring vil øge kendskabet til flexbus og flextur.
- At Skive Kommune vil fortsætte med arbejdet på grøn omstilling, og at man ønsker Midttrafik synliggør handlemuligheder for kommunerne til grøn omstilling.
- At Skive Kommune selv sætter standarden for publikumsfaciliter ud fra økonomiske rammer, lokale forhold og ønsket serviceniveau.

Skive kommune bemærker, at der generelt er en skæv udgiftsfordeling og dermed også serviceniveau i Midttrafiks område. Det medfører et øget behov for, at Midttrafik assistere med at finde nye og mere bæredygtige løsninger i en landdistriktskommune som Skive

Med venlig hilsen

Jens Peder Hedevang
Formand for Teknik- og Miljøudvalget

Thomas Lindberg
Teknisk Direktør

TEKNIK, MILJØ & UDVIKLING
Plan & Support

Postboks 509
Rådhuspladsen 2
7800 Skive
Tlf.: 9915 5500
Fax:
CVR-nr.: 29189579
EAN-nr.

www.skive.dk

Reference: 779-2019-26982

Henvendelse til:
Jens Dalby
Direkte tlf.: 9915 3634
jeda@skivekommune.dk



Midttrafik
Att.: Bodil L. Møller
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tilbage melding på strategiplan for 2021-2024

Struer Kommune bakker op om strategiplanen og dens fire mål. Struer Kommune er enig i hensigtserklæringen om de fire udviklings-temaer, så længe beslutningskompetencen bliver i kommunen.

Strategiplanen har været på dagsordenen i Teknik-, miljø- og klima-udvalget samt Økonomi-, erhvervs- og bosætningsudvalget.

Med venlig hilsen

Brian Capion Rasmussen

DATO
22-08-2019

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:
BRIAN CAPION RASMUSSEN
DIREKTE TELEFON:



Midttrafik

Dato: 10-10-2019

Sagsnr.: 19/33842

Sagsbehandler: vppch

Side 1 af 2

Viborg Kommunes svar på Midttrafiks høring af Strategiplan 2021 -2024

Midttrafik har anmodet kommunerne i Region Midtjylland om at kommentere og svare på en række spørgsmål omkring den fremsendte strategiplan for Midttrafik 2021 – 2024.

Teknisk Udvalg har behandlet sagen i møder den 18. september og den 30. oktober 2019. Udvalget er enig med Midttrafik i deres betragtninger om emnerne:

Grøn omstilling – Midttrafiks administration skal rådgive Kommuner og Region til grøn omstilling i overensstemmelse med Midttrafiks mål på området i den kommende strategi. Ejerne vil have som mål at følge den faglige rådgivning.

Hovednettet i Midttrafiks trafikplan har et minimumsserviceniveau – flere ejere efterlyser et lignende minimumsniveau i landdistrikterne. Ejerne har som mål at være med til at sikre, at den kollektive trafik i de pågældende kommuner tildeles de nødvendige midler, så kommunen opnår det ønskede serviceniveau sammenholdt med principperne i trafikplanen.

Tekniks Udvalg skal i den sammenhæng understrege vigtigheden af, at der i det regionale hovednettet indgår busforbindelser mellem Viborg og Randers, Viborg og Holstebro, Viborg og Hobro, Viborg og Ålestrup, jfr. byrådets høringssvar til Midttrafiks trafikplan.

Fremkommelighed – bybuskommunerne har til hensigt at følge Midttrafiks faglige vurdering og rådgivning for at sikre fremkommeligheden i bybusbyerne.

Publikumsfaciliteter – ejerne har som mål at opgradere publikumsfaciliteter i dialog med Midttrafiks administration herom.

Teknisk Udvalg er også optaget af at få realiseret de 4 overordnede mål om tilfredse kunder (brugere), tilfredse bestillere (ejere), dygtige leverandører og en kompetent og effektiv organisation. Med hensyn mål om tilfredse kunder skal der

særligt være opmærksomhed på det potentiale, der ligger i de borgere, som ikke benytter den kollektive trafik i dag, men kunne være kunde, hvis tilbuddet indrettes anderledes.

I lighed med det høringssvar Viborg Kommune har afgivet til Midttrafiks trafikplan, foreslår Teknisk Udvalg, at der også indgår i strategiplanen, at selskabet vil arbejde proaktiv med udvikling af den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder.

Med venlig hilsen

Per Christensen
Chef for Trafik og Veje



Karen Blixens Boulevard 7, 8220 Brabrand

Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

21. november 2019
Side 1 af 2

Bemærkninger til Midttrafiks strategiplan

Midttrafik har med mail den 3. juli 2019 bedt om kommunernes bemærkninger til Midttrafiks oplæg til strategiplan for 2021-2024.

Midttrafik lægger her op til at fastholde de fire eksisterende overordnede mål om tilfredse kunder, tilfredse bestillere, dygtige leverandører og Midttrafik som en kompetent og effektiv organisation.

Midttrafik ønsker herudover ejernes opbakning til nogle fælles hensigtserklæringer vedrørende udviklingstemaer om hhv. grøn omstilling, serviceniveau, fremkommelighed og publikumsfaciliteter.

Aarhus Kommunes tilbagemelding

Aarhus Kommune kan overordnet set tilslutte sig det fremsendte oplæg til strategiplan med nedenstående bemærkninger. Aarhus Kommune kan herunder tilslutte sig, at Midttrafik fastholder de overordnede målsætninger.

I forhold til grøn klimaomstilling bakker Aarhus Kommune fuldt ud op om de formulerede hensigter. Aarhus Kommune har således allerede besluttet, at bybustrafikken i Aarhus skal være omstillet til el-drift senest i 2027.

Aarhus Kommune ser gerne, at Midttrafik har en bredere tilgang til emnet grøn omstilling end blot ændring af teknologien i de anvendte køretøjer i den kollektive trafik. Således finder Aarhus Kommune, at Midttrafik mere aktivt burde gå ind i projekter med MaaS eller andre deleordninger for persontransport. Midttrafik kunne opbygge og tilbyde kompetencer, kontakter og viden om alternative muligheder for 'last-mile' transport, som kunne anvendes i projekter i samarbejde med bestillerne.

Aarhus Kommune ønsker endvidere, at Midttrafik arbejder for en grøn omstilling af al Midttrafiks kollektive trafik i Aarhus området. Aarhus Kommune ønsker herunder, at Midttrafik også i sine kontrakter for flextrafik stiller krav om grøn omstilling.

I forhold til fremkommelighed ønsker Aarhus Kommune også at arbejde med reduktion af trængsel og øget fremkommelighed for busserne. I det nyligt indgåede budgetforlig har Aarhus Kommune derfor afsat 2*15 mio. kr. i de kommende år til projekter, der kan forbedre bussernes fremkommelighed.

Aarhus Kommune sætter i den forbindelse pris på det igangværende samarbejde med Midttrafik om, på basis af Midttrafiks driftsdata, at kortlægge hvor

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



og hvornår, der opstår forsinkelser for busserne. Kortlægningen skal anvendes til at kvalificere, hvor og hvordan kommunens afsatte midler til fremkommelighedsprojekter skal anvendes.

21. november 2019
Side 2 af 2

I forhold til publikumsfaciliteter er det Aarhus Kommunes opfattelse, at kundernes primære behov for læ og information på stoppesteder rundt om i kommunen allerede er dækket godt ind i Aarhus Kommune. Det er derfor ikke en prioritet for os, at anvende yderligere midler i større omfang til publikumsfaciliteter.

I forhold til en ny busterminalløsning i Aarhus midtby indgår forskellige scenarier i et igangværende arbejde med en helhedsplan for banegårdsområdet. Disse planer er på det seneste beklageligvis blevet aktualiseret af den delvise afspærring af den nuværende rutebilstation grundet den dårlige tilstand af dækket under rutebilstationen. Til orientering håber Aarhus Kommune i løbet af det kommende år at få en afklaring af den fremtidige busterminalløsning.

Aarhus Kommune kan tilslutte sig de formulerede målsætninger i Midttrafiks oplæg til strategiplan. Uanset tilslutningen til hensigtserklæringerne vil det dog for såvel Aarhus Kommune som for alle Midttrafiks øvrige bestillere til enhver tid være den lokale politiske prioritering og den aktuelt afsatte økonomi, der vil udgøre rammen for hvilke tiltag, der kan gennemføres.

Det bemærkes herunder, i forhold til formuleringerne om at bestillerne bør afsætte den nødvendige økonomi til at sikre det serviceniveau, som Midttrafik anbefaler, at økonomien til den kollektive trafik i Aarhus Kommune i øjeblikket er under stort pres. På den baggrund vil Aarhus Kommune formodentlig i de kommende år skulle justere på det nuværende serviceniveau. Aarhus Kommune forventer i den forbindelse, at Midttrafik vil indgå positivt i tilrettelæggelsen heraf.

Med venlig hilsen

Bünyamin Simsek
Rådmand Teknik og Miljø

/

Tyge Wanstrup
Forvaltningschef
Mobilitet, Anlæg og Drift

HØRINGSSVAR TIL MIDTTRAFIKS TRAFIKPLAN

HØRINGSSVAR

ADRESSE COWI A/S

Jens Chr. Skous Vej 9
8000 Aarhus C

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

Holstebro, Herning, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brande, Viborg og Skive kommuner (herfra kaldet Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland) har modtaget høringsudgaven af Midttrafiks Trafikplan 2019-2022. Kommunerne har drøftet forslaget og fundet anledning til at give et fælles høringssvar. Høringssvaret dækker følgende punkter, som uddybes og konkretiseres nedenfor:

- > Udvikling af mobilitetsløsninger i den vestlige del af regionen
- > Hovednettet og fordeling af regional kollektiv trafik i regionen
- > Økonomien i hovednettet – konsekvenser og realisme
- > Implementering og proces

Udvikling af mobilitetsløsninger i den vestlige del af regionen

Kommunerne mener overordnet, at trafikplanen burde have et mere konkret fokus på mobilitetsløsninger med konkrete temaer og metoder, som skal udrulles i perioden. Kommunerne anerkender, at de eksisterende fleksible løsninger (Flextur, Flexbus og Plustur) kan spille en vigtig rolle, men savner konkret fokus på videreudvikling af disse løsninger og udvikling af nye løsninger.

Kommunerne har følgende forslag til indarbejdelse i trafikplanen:

- > Midttrafik bør i planperioden arbejde på, at **takstniveauet for flextur** for Midttrafiks område **harmoniseres** på tværs af kommunerne. Dette vil gøre tilbuddet mere enkelt både administrativt og for passagerer, der rejser over en kommunegrænse. Kommunerne er i den forbindelse åbne for en dialog vedrørende gentænkning af flextrafik-tilbuddet.
- > Så meget trafik som muligt bør vises på Rejseplanen.dk. Dette vil styrke nytten af de ressourcer, der allerede bruges. I den forbindelse vil kommunerne understrege vigtigheden af, at **rabatruter og åbne skoleruter implementeres i Rejseplanen**, og ønsker at dette prioriteres i den kommende periode.

PROJEKTNR.

A123172

DOKUMENTNR.

001

VERSION

2.0

UDGIVELSES DATO

25-03-2019

BESKRIVELSE

Høringssvar

UDARBEJDET

NIBI

KONTROLLERET

HVPE

GODKENDT

HVPE

- > Midttrafik bør stille sig i spidsen for og være proaktive i arbejdet med at udvikle **nye mobilitetsløsninger for tyndt befolkede områder**. Trafikplanen nævner, at Midttrafik "...i samarbejde med kommunerne, støtter forsøg med og udbredelse af samkørsel i landdistrikterne." Vi ønsker, at Midttrafik i planen giver en klarere tilkendegivelse af, hvordan de vil igangsætte og stå i spidsen for dette arbejde.
- > Et andet tema kunne være forsøg med **fleksible udbud**, eller udbud hvor kollektive transportopgaver snarere end fast rutekørsel udbydes. F.eks. at udbyde transport af personer i stedet for antal busser/vogne. Trafikplanen bør anvise mere konkret, hvilke arbejder Midttrafik vil igangsætte i perioden knyttet op mod de kontrakter, der vil komme i udbud.
- > Trafikplanen lægger op til, at Midttrafik bibeholder deres fokus på **digitalisering**. Dette støtter vi, men oplever dog samtidig, at det efterlader svage borgere uden mulighed for at anvende den kollektive trafik, bl.a. fordi løsningerne kræver betalingskort og digital adgang. Derfor efterspørges en større fleksibilitet i billetudbuddet, f.eks. med mulighed for, at der kan udstedes fysiske billetter eller kort til samme rabat som tilbydes i digitale løsninger.

Hovednettet og fordeling af regional kollektiv trafik i regionen

Hovednettet garanterer borgerne kollektiv trafik mellem de større byer, hvilket er godt. Kommunerne ser dog en række udfordringer knyttet til kriterier, minimumsfrekvens og øvrig regional betjening, som er problematiske for Midt- og Vestjylland. Den spredte bystruktur og relativt høje grad af banebetjening betyder, at hovednettet i Midt- og Vestjylland er grovmasket, hvilket særligt går ud over dækningen af byer under 2.000 indbyggere, som ikke har station eller ligger langs en hovedlinje. Kommunerne har følgende konkrete ønsker til trafikplanen:

- > Fast timedrift på hovednettet giver et godt grundprodukt, men i en tid med store regionale besparelser, mener vi, at ressourcerne flere steder kan bruges bedre ved at garantere flere ruter frem for at styrke enkelte ruter ud over det faktiske behov. Midttrafik bedes derfor genvurdere muligheden for differentierede frekvenser for hovednettet i Midt- og Vestjylland. Her mener vi, det vil være vigtigere for borgerne at få **garantier for regional drift** på flere ruter **frem for, at frekvensen øges** på få hovednetsruter.
- > En styrkelse af enkelte ruter kunne være at lade nogle afgangene på **hovednettet køre som flexbus**. Muligheden for flexbus på hovednettet har tidligere været drøftet og kommunerne ønsker, at det indskrives i trafikplanen som en mulighed.
- > Kommunerne mener, at der mangler en **målsætning** i trafikplanen **for regionens transportforpligtelser** ud over hovednettet. Vi er klar over, at dette er regionens og ikke Midttrafiks ansvarsområde at fastsætte, men vi mener, det vil styrke trafikplanen, hvis den behandler dette nærmere. En klar tilkendegivelse fra Midttrafiks side af vigtige regionale transportopgaver udover hovednettet (f.eks. transport af studerende) ønskes. Det vil gavne fundamentet for lokal planlægning.

- > Hovednetsforbindelser mellem regionshovedbyer varetages i en række relationer som en **togrejse med skift** undervejs. Dette tillades "*såfremt den samlede rejsetid er acceptabel*". Her savnes en klar definition af, hvornår rejsetiden er acceptabel. Vi mener, at såfremt rejsetiden med tog inkl. skift overstiger rejsetiden for bus, så er løsningen ikke acceptabel. Dette set i lyset af, at et skift i sig selv medfører en gene på passagerernes rejse.
- > Hvilken betydning får den **statslige trafikplan** for Hovednettet? Såfremt togforbindelser mellem hovedbyer nedgraderes til under hovednettets frekvens, forventer vi, at der indsættes regionale busser for at sikre hovednettets frekvens på strækningen.
- > Trafikplanen nævner ikke **betjeningen af Gødstrup Sygehus**, som vil blive et stort rejsemål i regionen. Hvordan tænkes sygehuset betjent af hovednettet? Dette skal nævnes i planen.
- > Forslaget til hovednettet indeholder en **hovedbuslinje fra Viborg forbi Aalestrup og videre i Nordjylland**. På strækningen har regionen sparet rute 59 væk i seneste sparerunde. Er økonomien til etablering af en hovedrute her indregnet? Er der andre hovednetsstrækninger, hvor regionale besparelser påvirker tilskudsbehovet for at kunne nå hovednettets frekvensniveau?

Økonomien i hovednettet – konsekvenser og realisme

Kommunerne ser nogle problemer med økonomien og realismen i hovednettet set i lyset af de pågående regionale besparelser. Når hovednettet prioriteres, skal pengene findes på andre ruter. Det fremgår ikke klart af trafikplanen, hvordan Midttrafik vil prioritere ikke-hovednetsstrækninger, og hvor finansieringen til opgraderingerne skal komme fra. Er der gjort vurderinger af, hvor disse ressourcer skal findes? Trafikplanen bør forholde sig til dette.

- > Skal ressourcerne til hovednettet findes i de enkelte delområder eller kan hovednettet på denne måde føre til **overflytning af ressourcer på tværs af regionen** og dermed potentielt føre til yderligere skævvridning af de regionale busressourcer?
- > Her må også indtænkes et fremtidsperspektiv. **Hvordan prioriteres ressourcerne** hvis regionen på sigt skal **spare yderligere**? Er hovednettet da fortsat fredet, mens resten af trafikken udhules endnu mere? Her kan en klar definition af øvrige regionale transportopgaver være et værktøj til at prioritere.
- > Et velfungerende hovednet kræver et velfungeret **tilbringernet af lokale ruter**. Kommunerne vurderer ikke, at de i realiseringen af områdevis trafikplaner, vil have ressourcer til at styrke fødeforbindelserne, så de kan matche hovednettet.

Er det vurderet i hvilket omfang hovednettet medfører **krav til ny/forbedret infrastruktur**? F.eks. nye stoppesteder eller styrket infrastruktur i forbindelse med knudepunkter, samt afholdelse af udgifterne hertil.

Hvordan kommer vi fra plan til handling?

De **områdevisе trafikplaner** er et centralt værktøj i Midttrafikсs trafikplan, men kommunerne savner en klarere plan for processen og indholdet af disse planer, herunder hvilke områder, der er tale om, og hvornår planprocesserne igangsættes. Dette mener vi er vigtigt for at sikre, at denne plangennemgang når gennem alle regionens kommuner indenfor planperioden.

Trafikplanen bør derfor indeholde et forslag til geografisk områdeafgræsning for de områdevisе trafikplaner samt en mulig udrulningsplan/tidsplan for arbejdet.

Det vil på samme måde være nyttigt, om der udarbejdes en klarere plan for udrulningen af arbejdet med mobilitetsløsninger.

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
2. december 2019		Ole Sørensen	os@midttrafik.dk	

Administrationens foreløbige bemærkninger til hørings svarene

Publikumsfaciliteter

Bestillerne har forskellige holdninger til, om Midttrafik skal arbejde for en mere ensartet identitet og kvalitet mht. publikumsfaciliteter i regionen. Det har dels at gøre med, at kommunerne ønsker en egen identitet, men også den økonomi der kan være forbundet med en højere kvalitet i stoppestedsudstyret.

Generelt er det uproblematisk for bestillerne, at Midttrafik udarbejder anbefalinger til indretning af stoppesteder og knudepunkter. Det gør alle trafikselskaber, og Midttrafik udsender en revideret stoppestedsmmanual i 2020. Stoppestedsmmanualen anbefaler/anviser ikke valg af et bestemt konkret udstyr. Det er kommunerne, der beslutter, om de vil følge anbefalingerne, og hvilket udstyr de i givet fald vil indkøbe til formålet.

Stoppesteder og knudepunkter præger kundernes oplevelse af den kollektive trafik. Midttrafik har derfor en klar interesse i en god indretning og at inventaret er af god kvalitet, da det bliver forbundet med Midttrafiks produkt og kvaliteten af den kollektive trafik i det hele taget.

I mange større byer i regionen er inventaret på stoppestederne en del af det generelle byinventar med egen identitet og det er ofte reklamefinansieret. Der er på dette udstyr generelt en høj kvalitet, og Midttrafik har ingen intentioner i at ændre på den situation.

På andre stoppesteder, hvor udstyret ikke er reklamefinansieret, eller særligt udformet egenfinansieret byinventar, er kvaliteten derimod meget svingende, og det bidrager til at kollektiv bustrafik kan opfattes som et "lavstatus" produkt i modsætning til metro, tog og letbane.

Det er derfor relevant, at bestillerne forholder sig til dette, uden at det nødvendigvis betyder, at de tvinges til at benytte et bestemt inventar til stoppestederne i kommunerne.

Flere trafikselskaber arbejder med rammeudbud for indkøb af ensartet stoppestedsudstyr, som kommunerne kan vælge at benytte, når de udskifter udstyret. Det er relevant, at der i Midttrafik tages stilling til en lignende model. En højere pris for et kvalitetsløft kan naturligvis betyde, at der er bestillere der ikke vil benytte sig af en sådan rammeaftale. En måde at imødekomme dette kunne være, at etablere en central pulje under Midttrafik, der kan nedbringe prisen ved anskaffelse af den højere kvalitet.

Mange af stoppestederne betjenes kun af regionens ruter. Derfor foreslår administrationen en model, hvor regionen etablerer en tilskudspulje til stoppesteder og knudepunkter i hovednettet. Puljen kunne anvendes til at opnå medfinansiering fra statslige midler til kollektiv trafik i landdistrikter, som forventes i ny infrastrukturaftale i 2020.

Hørings svar fra kommuner i 8-kommunesamarbejdet

Flere af i 8 kommunesamarbejdet i Vestjylland henviser til deres høringssvar i forbindelse med høringen om Midttrafiks Trafikplan.

- Det er vigtigt fortsat at bibeholde kollektiv trafik uden for storbyerne. Midttrafik skal sikre mobilitetsløsninger, der matcher behov i yderområder. Der bør arbejdes med kollektiv trafik i yderområderne i lige så høj grad som fremkommelighed
- Det efterlyses, at Midttrafik stiller sig i spidsen for og er mere proaktiv i arbejdet med udvikling af nye mobilitetsløsninger for tyndt befolkede områder.
- Strategiplanens sammenspil med Trafikplanen efterlyses
- Minimumsserviceniveau i landdistrikterne, lig med hovednettet efterlyses
- Viborg Kommune pointerer vigtigheden af busforbindelserne mellem Viborg-Randers, Viborg-Holstebro, Viborg-Hobro samt Viborg-Ålestrup indgår i det regionale hovednet

Generelt efterlyser kommunerne, at sikring af mobiliteten i landdistrikterne i højere grad indgår i Midttrafiks strategi. Kollektiv trafik i landdistrikterne er et indsatsområde i Midttrafiks trafikplan, og det kunne også have indgået som et selvstændigt afsnit i strateginotatet.

Det er Midttrafiks opfattelse, at den traditionelle bustrafik i landdistrikterne vil være under pres i forhold til kundeunderlag og økonomi. På den ene side har Midttrafiks trafikplan derfor fokus på at opbygge et stabilt overordnet hovednet i hele regionen, der betjener regionshovedbyerne og på den anden side i højere grad at udnytte fleksible løsninger, der enten via knudepunkter i hovednettet eller med direkte forbindelser skaber forbindelse til disse byer.

I forbindelse med den igangværende områdeplanlægning har Midttrafik derfor et stærkt fokus på serviceniveauet i landdistrikterne. Dette fokus deles generelt af bestillerne.

Det er i på administrativt niveau aftalt at igangsætte en områdeplanlægning for kommunerne i 8-kommunesamarbejdet med deltagelse af Region Midtjylland mhp. udarbejdelse af en plan, som skal iværksættes i 2022. Et kommissorie er under udarbejdelse. Det forventes færdigt i 1. kvartal 2020. Midttrafik iværksætter i den forbindelse en analyse af serviceniveauerne i landdistrikterne i området.

Midttrafik har som udgangspunkt fokus på anvendelsen af ressourcerne i den eksisterende kollektive trafik i området. Det gælder regional- og lokalruter, flextrafik, og i det omfang det giver mening i den kollektive trafik, også skoleruter. Formålet hermed er at optimere anvendelsen af de nuværende ressourcer på tværs af regionale og lokale ruter. Samtidig vil Midttrafiks fokus ligge på sammenhængen mellem bustrafikken og anvendelsen af flexprodukterne i mindre byer og landdistrikter, herunder tilbringertrafik til hovednettet.

Kommunerne og regionen har et stort ønske om, at der arbejdes med andre mobilitets tiltag i form af samkørsel, delebilsordninger mv. Det er aftalt, at det bliver en central del af arbejdet.

Midttrafiks udgangspunkt er i den forbindelse, at den helt centrale problemstilling i landdistrikterne er unges adgang til spontant at deltage i det ungdomsliv og i de aktiviteter, der er i forbindelse med deres ungdomsuddannelser. Delebler er ikke svaret på denne problemstilling, men kan dække andre mobilitetsbehov. Det er Midttrafiks opfattelse, at der især skal arbejdes med flextilbud og samkørsel mhp. at forbedre mulighederne for de unge. "Selvorganiseret" samkørsel er allerede et meget væsentligt element i de unges mobilitet i landdistrikterne, men den kan givetvis styrkes og være et godt supplement til Midttrafiks fleksible kørsel, der i modsætning til privat samkørsel kan sikre en stabil grundbetjening i landdistrikterne.

Viborg Kommune har i som det skete i forbindelse med høringen om trafikplanen rejst spørgsmålet om hovednetsbetjening på en række ruter. Midttrafik er grundlæggende enig i Viborgs synspunkter og vil i områdeplanlægningen for Viborg arbejde med udvidelse af hovednettet på flere af de nævnte strækninger. Det betyder, at Midttrafik til 2022 vil se på den nuværende udbredte betjening af Viborg med både standsende ruter og X-busruter m.h.p. at udvide hovednettet med en enstrengt betjening. Den fremtidige X-busbetjening skal også ses i lyset af den nye fjernbuslov, som allerede nu har givet mulighed for at Flixbus betjener f.eks. Aalborg – Viborg.

Andre emner

Hedensted Kommune kan ikke tilslutte sig ideen om et hovednet uden for Aarhus. Kommunen ser hellere flere ruter end høj fast regularitet på få ruter, hvorfor differentierede frekvenser på hovednettet bør genovervejes.

Principperne om udvikling af hovednettet er besluttet af Midttrafiks bestyrelse. Evt. ændringer i hovednettet indgår i områdeplanlægningen. Der er ikke planer om ændringer af rutestrukturen i Hedensted Kommune efter at ændringerne i forbindelse med de regionale besparelser er faldet på plads.

Randers Kommune ønsker at der arbejdes med forbedring af tilgængelighed for handicappede og gangbesværede.

Midttrafik vil i kommende udbud på regional- og lokalruter i stigende omfang udbyde laventré-busser mhp. at forbedre tilgængeligheden for handicappede og gangbesværede.

Der kan efter bestillernes ønske indarbejdes optioner eller krav om elektriske ramper i busserne i forbindelse med udbud. Det sker eksempelvis i bybusudbuddet i Herning.

Kommunerne skal i den forbindelse være opmærksomme på, at stoppestedsholdene også er afgørende for tilgængeligheden.

Tilgængelighed for handicappede og gangbesværede drøftes løbende i Midttrafiks Tilgængelighedsforum.

Aarhus Kommune ønsker, at Midttrafik går mere aktivt ind i projekter med MaaS eller andre deleordninger for persontransport.

Midttrafik er via Rejseplanen aktivt inde i udviklingen af et landsdækkende koordineret arbejde med at udbrede andre mobilitetsformer på samme platform. Delebiler, samkørsel, delecycler og indenrigsfly er allerede på Rejseplanen. Midttrafik - og hermed bestillerne - er medejere af Rejseplanen, og det er en del af Midttrafiks mobilitetspolitik at prioritere udviklingen af Maas på denne platform. Midttrafiks administration har på den baggrund svært ved at se berettigelsen i, at Midttrafik bruger ressourcer og engagerer sig i opbygningen af en parallel Maas platform som i princippet vil være en konkurrent til Rejseplanen.

Der er i de seneste år udviklet et stort antal samkørselsapp's, og store spillere som Google er gennem Waze carpooling med i denne udvikling, som dog ikke er tilgængelig i Danmark endnu. Der er m.a.o. flere private eller halvprivate aktører, der arbejder på at udvikle løsninger, der kan understøtte samkørsel.

Midttrafiks administration følger udviklingen på samkørselsområdet og samspillet mellem nye teknologier som eksempelvis elløbehjul, elcycler og kollektiv trafik. Dette sker bl.a. gennem erfaringsudveksling med øvrige trafiksselskaber, deltagelse i mobilitetsnetværk og gennem faglige konferencer og møder, hvor nationale og internationale erfaringer udveksles.

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					
Trafikskabet 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 reduktioner 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
Billlettering, 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
Billlettering, 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 trafikskelskabs 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-Voerlagedgård-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-Voerlagedgård-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



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

Bestiller	Høringssvar
Favrskov	Favrskov Kommune tager budgetforslaget til efterretning. JAMT: har kvitteret for modtagelsen.
Hedensted	Hedensted Kommune har ingen bemærkninger til budget 2020. JAMT: har kvitteret for modtagelsen.
Herning	Politikere har godkendt det tilsendte budget fra Midttrafik. TIC: har kvitteret for modtagelsen.
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. TIC: har kvitteret for modtagelsen. TIC: Notat angående manglende realiserede besparelse i 2018 er udsendt til Holstebro Kommune d. 22. november 2019.
Horsens	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. TIC: har kvitteret for modtagelsen.
Ikast-Brande	Budgettet blev godkendt uden bemærkninger. JAMT: har kvitteret for modtagelsen.
Lemvig	Lemvig kommune har ingen bemærkninger til det af Midttrafik fremsendte budgetforslag for 2020. JAMT: har kvitteret for modtagelsen.
Norrdjurs	Midttrafiks budgetforslag godkendt. Godkendelsen er fremsendt under forudsætning af efterfølgende politisk godkendelse. TIC: har kvitteret for modtagelsen.
Odder	Budget 2020 tages til efterretning. JAMT: har kvitteret for modtagelsen.
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. JAMT: har kvitteret for modtagelsen. TIC: 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.
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.

	<p>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.</p> <p>JAMT: har kvitteret for modtagelsen.</p>
Silkeborg	<p>Udvalget har godkendt budgettet.</p> <p>JAMT: har kvitteret for modtagelsen.</p>
Skanderborg	<p>Midttrafiks budget for 2020 blev godkendt af byrådet 30. oktober uden bemærkninger.</p> <p>JAMT: har kvitteret for modtagelsen.</p>
Skive	<p>Skive Kommune har behandlet Budgetoplæg 2020 og tager det til efterretning.</p> <p>JAMT: har kvitteret for modtagelsen.</p>
Struer	<p>Struer Kommune har godkendt Midttrafiks budget 2020 for kollektiv trafik.</p> <p>JAMT: har kvitteret for modtagelsen.</p>
Syddjurs	<p>Syddjurs Kommune har ingen kommentarer til det fremsendte budgetforslag.</p> <p>JAMT: har kvitteret for modtagelsen.</p>
Viborg	<p>Teknisk Udvalg har på sit møde den 30. oktober 2019 behandlet og godkendt Midttrafiks forslag til budget for 2020.</p> <p>JAMT: har kvitteret for modtagelsen.</p>
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>JAMT: har kvitteret for modtagelsen.</p> <p>Midttrafiks 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 hørings svar 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>
<p>Regionen</p>	<p><i>(Midlertidigt hørings svar)</i></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. <p>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.</p> <p>TIC: Budgettet for kørselsudgifter er reduceret med 2,2 mio. kr. for at imødekomme Region Midtjyllands ramme til bus- og togdrift.</p>

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

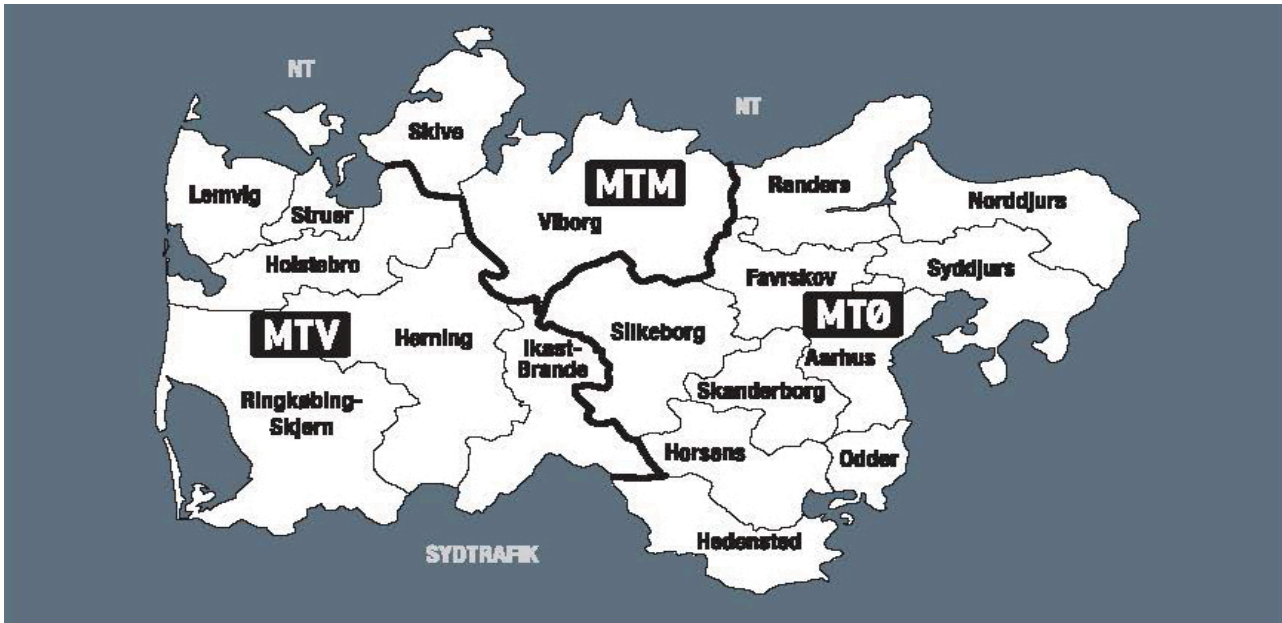
Med et Ungdomskort kan kunden rejse ubegrænset mellem sin bopæl og sit uddannelsessted. Derudover kan kunder med Ungdomskort benytte sig af følgende fordele:

- 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

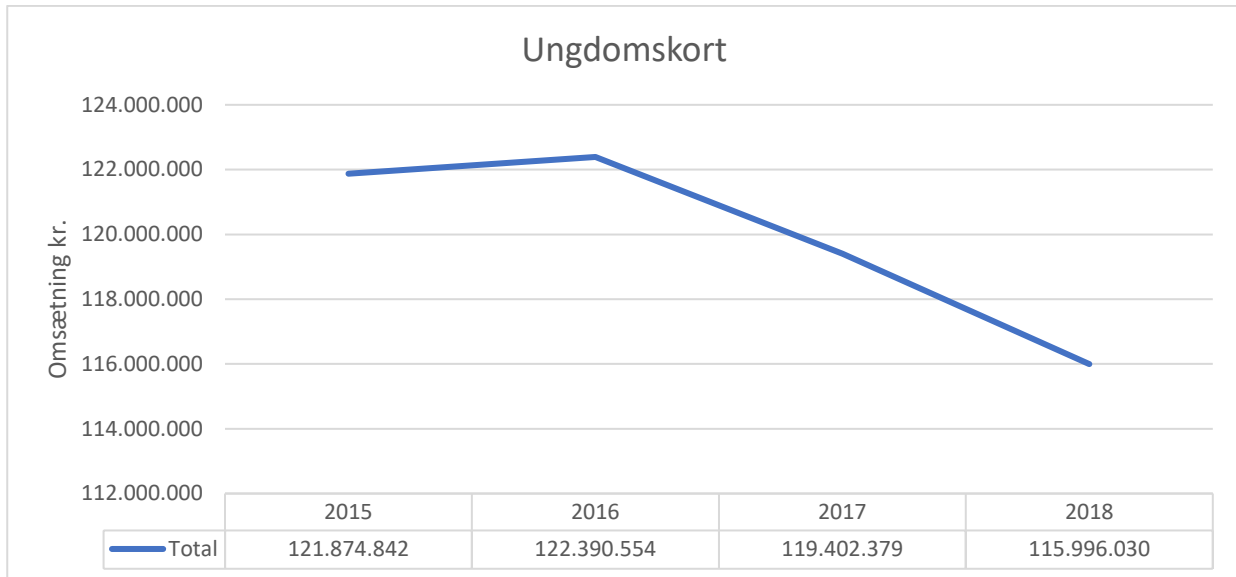
Samtidig har Midttrafik lanceret Ungdomskort på Midttrafik app i oktober 2019. Midttrafik app gør det muligt, at kunden kan tilrette sine fremtidige perioder via app – og skal således ikke logge ind på mitungdomskort.dk med NemID. Derudover kommer kortet til betaling automatisk, og kunden kan vælge at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

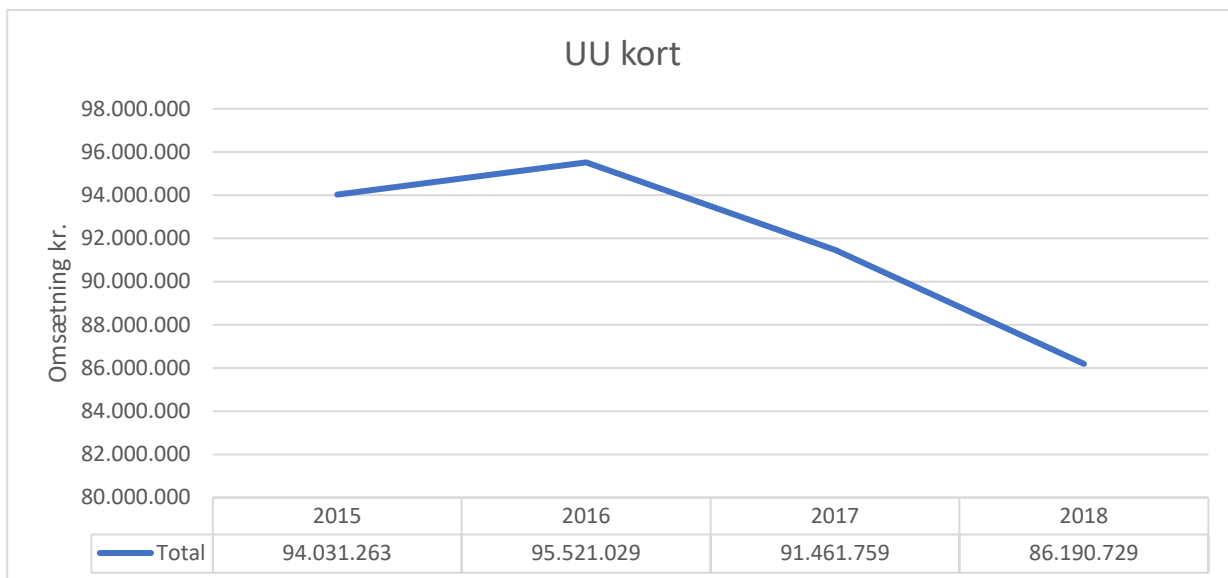


2.1 Det primære fald sker på UU kort

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.

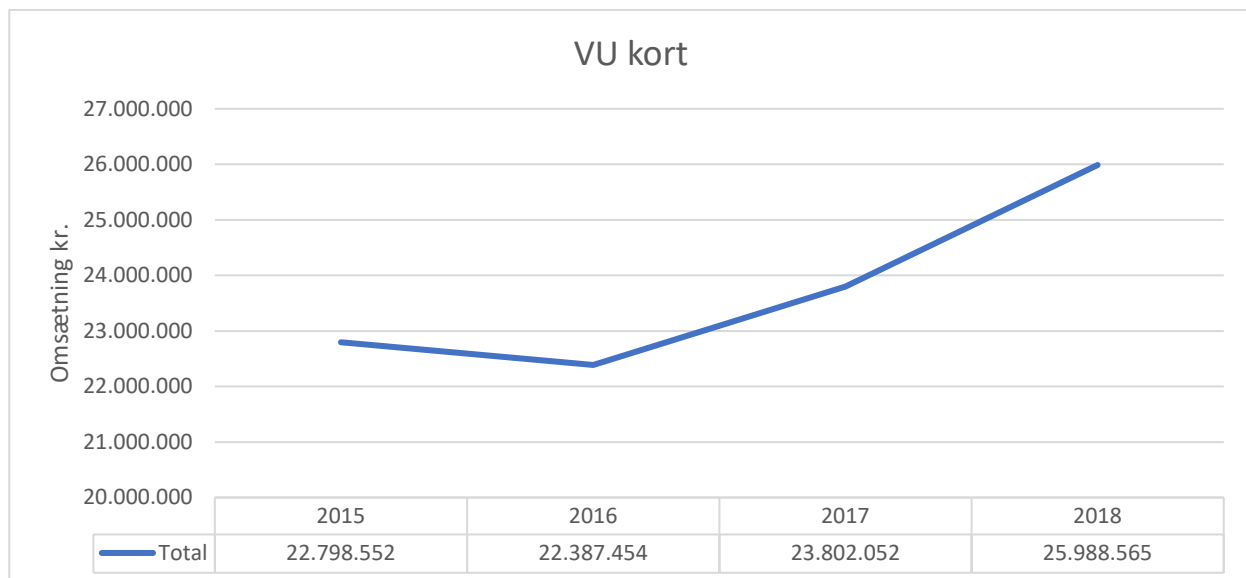
Selvom VU kort har et stigende salg, er det tydeligt, at Midttrafiks primære salg på Ungdomskort består af UU kort. Og det er særligt disse kort, som har en nedgang i salget.

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

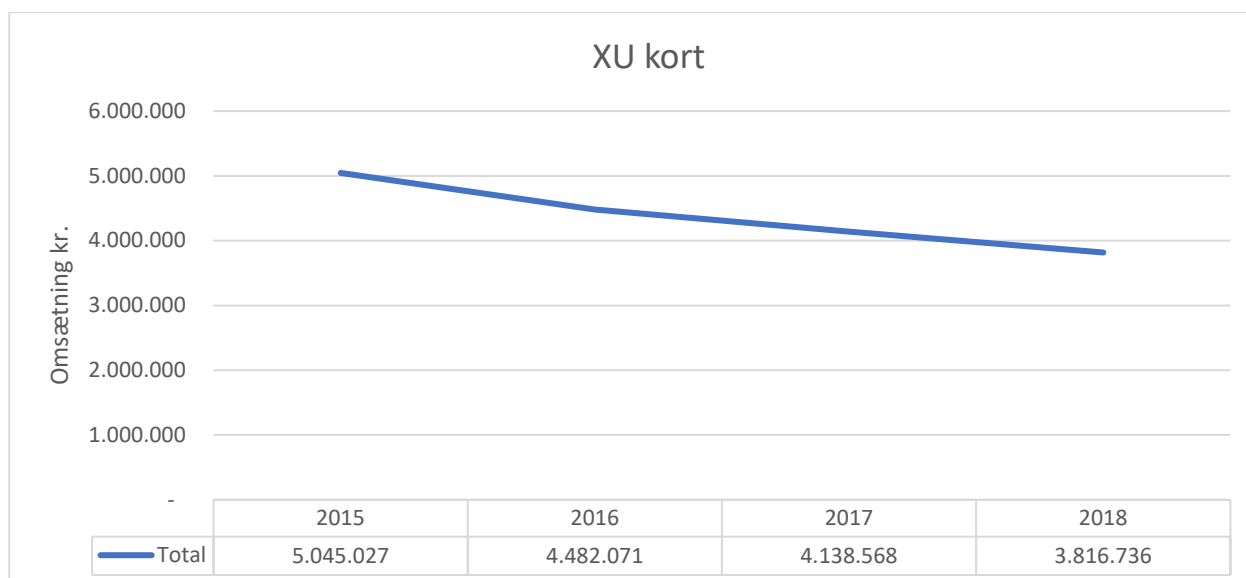


Som ovenstående graf tydeligt illustrerer, er der et stort fald i omsætningen af UU kort, mens man nedenfor kan se en mindre stigning på VU kort. Salget af XU kortene falder også en smule, om end det er mindre signifikant, sammenholdt med UU kort.

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

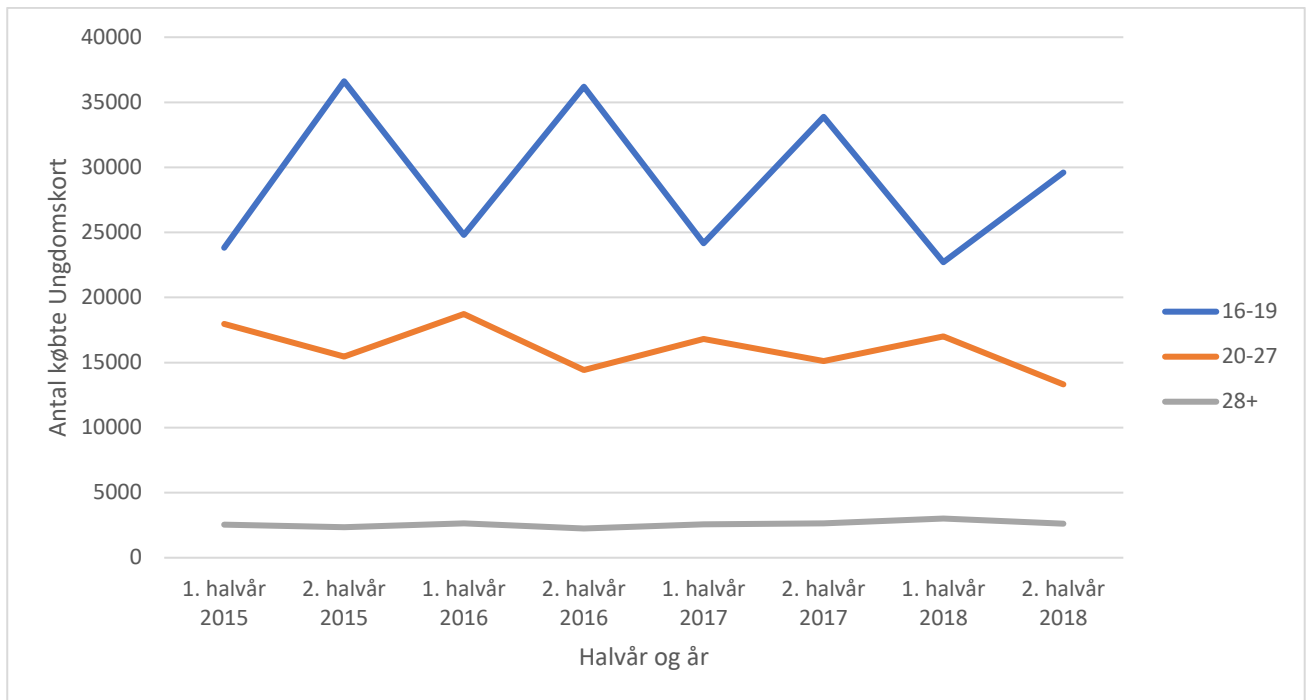


2.1.1 De 16-19-årige køber færre Ungdomskort

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.

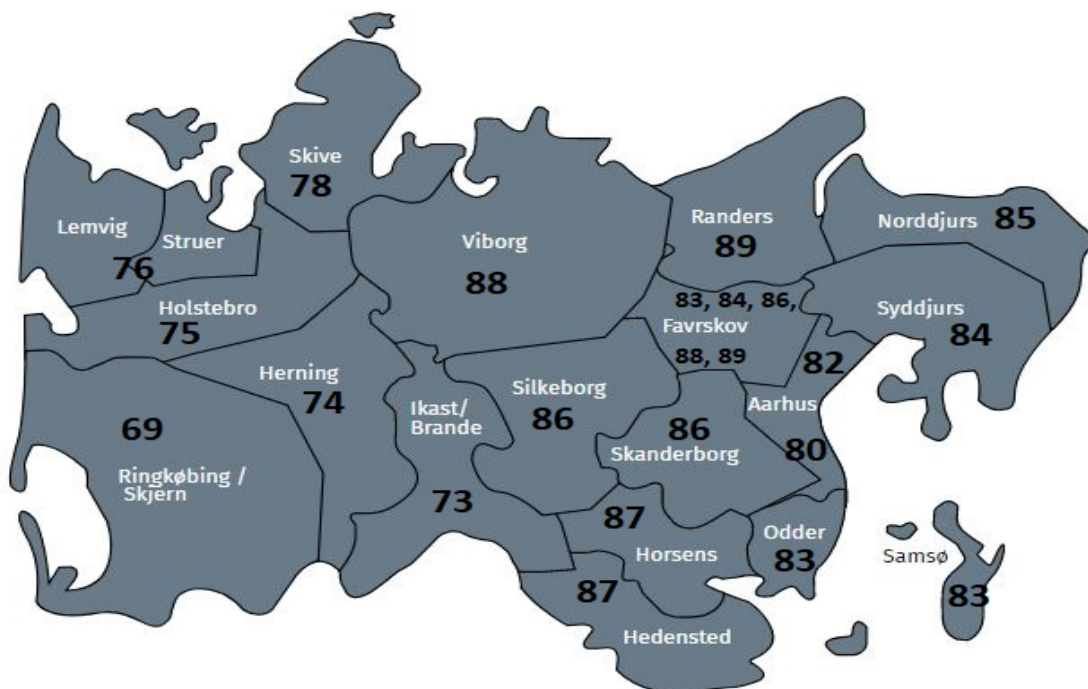
Figur 6: Antal købte Ungdomskort pr. aldersgruppe fra 2015-2018



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	Forskel H1 15-18	Forskel H2 15-18	Nominal forskel H1 15-18	Nominal forskel H2 15-18
69	Ringkøbing/Skjern	-7%	-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.

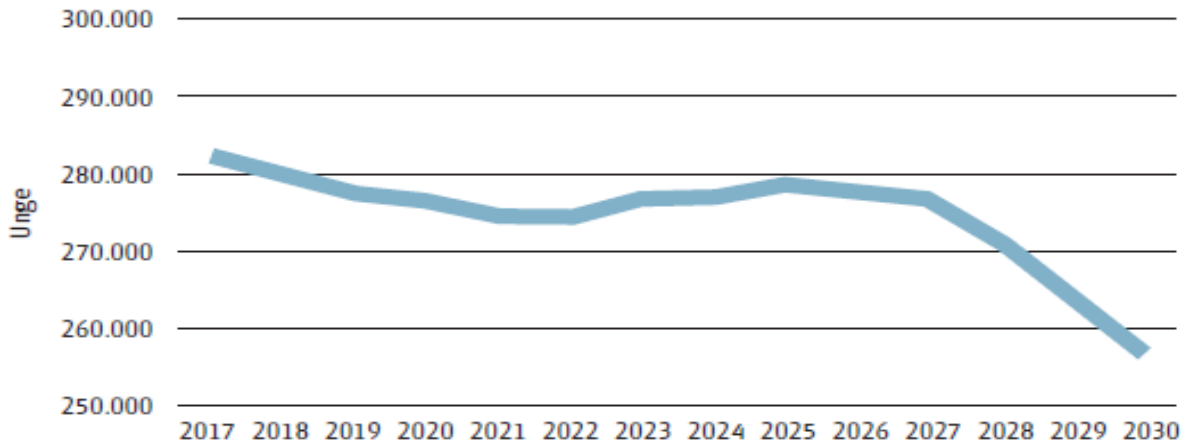
Midttrafik har forsøgt at få tal på, om de unge kunder er flyttet fra et Ungdomskort til et andet produkt, men det er ikke muligt at følge kundernes færden mellem produkter, primært af hensyn til GDPR. Noget af nedgangen kan også tilskrives, at Midttrafik i 2015 indfører rejsekort, hvorefter man i 2016 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

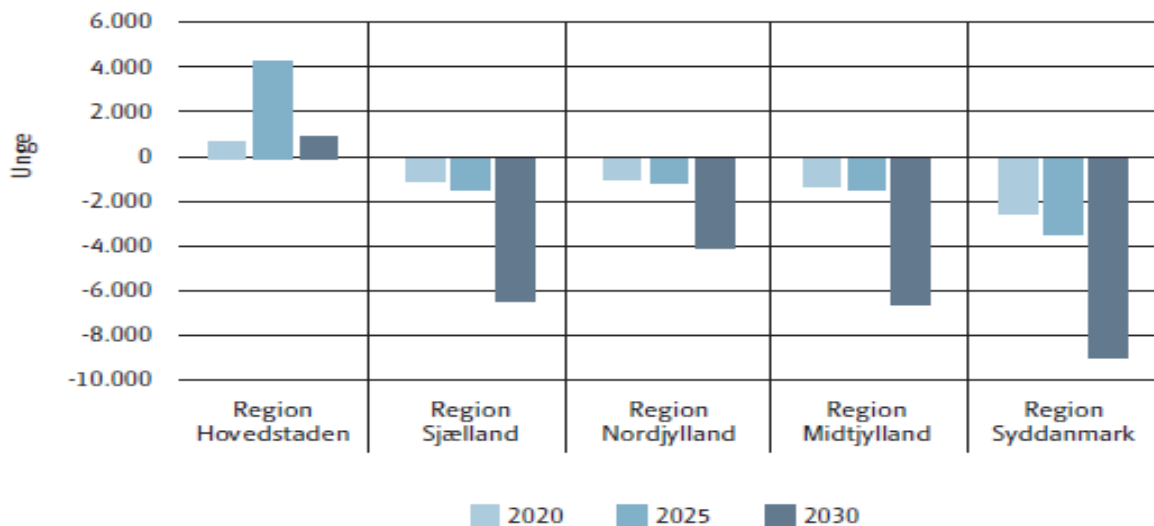
i Danmark, hvilket forventes at falde til 256.664 unge i 2030. Det er et samlet fald på næsten 10 %.

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

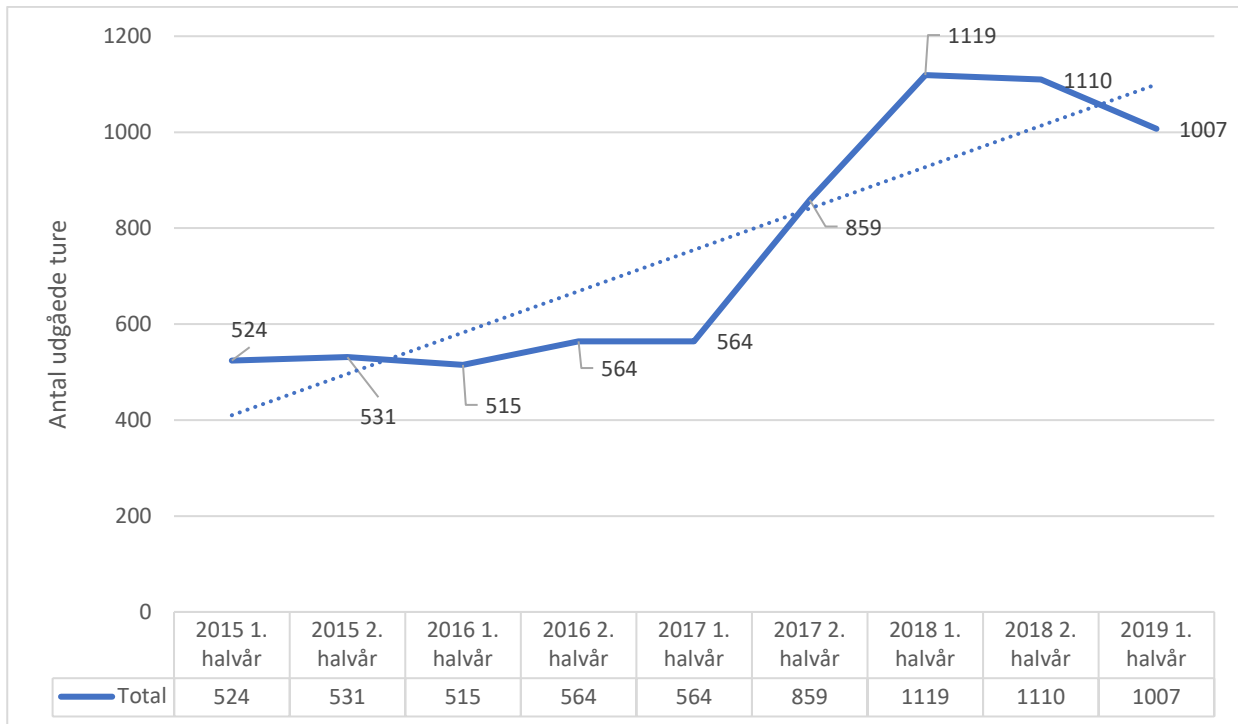
Et dyk i rettidighed, flere udgåede ture og udviklingen i køreplantimer i årrækken 2015-2019 indeholder ikke signifikante ændringer, der kan forklare de unges fravalg af Ungdomskort i samme periode. Tallene indikerer dog, at den kollektive trafik ikke altid er pålidelig. En faktor der gør bilen mere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

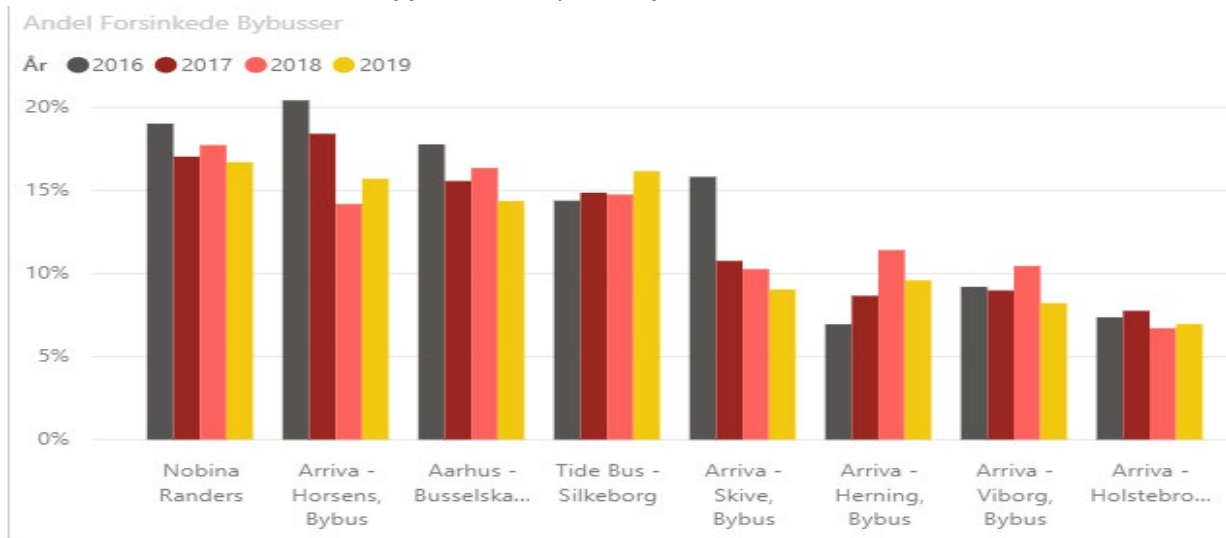
¹ Familie defineres som en eller flere personer, der bor på samme adresse, og som har visse indbyrdes relationer, herunder par og enlige med/uden børn. Familie er ikke det samme som husstand, da en husstand defineres som en given adresse og kan bestå af en eller flere familier.

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

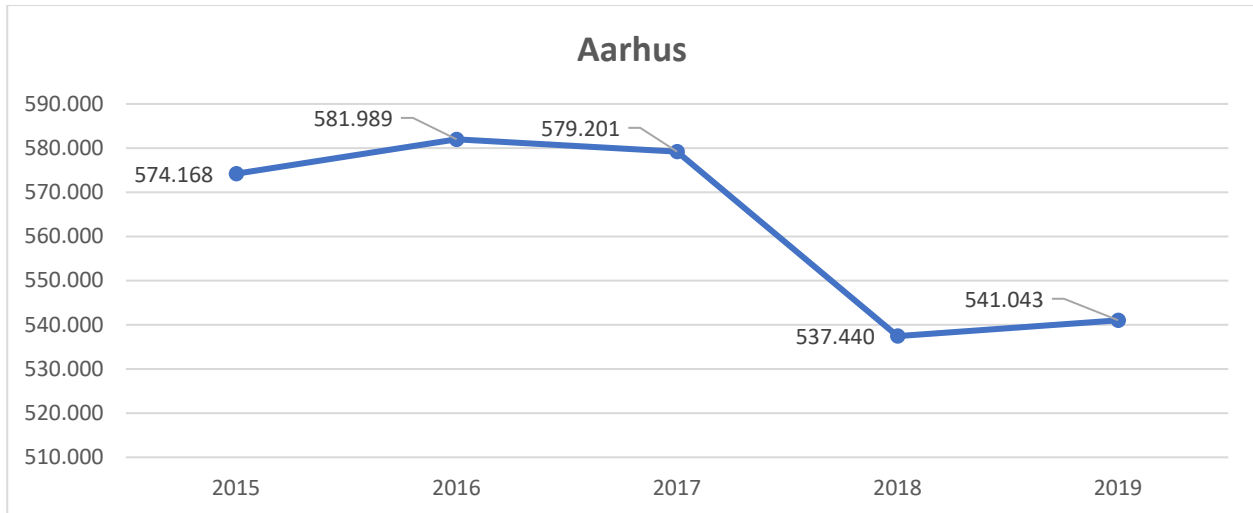
Aarhus og opland oplever et stort fald i køb af Ungdomskort i perioden 2015-2018. Cirka hver tredje ung har valgt Ungdomskortet fra.

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

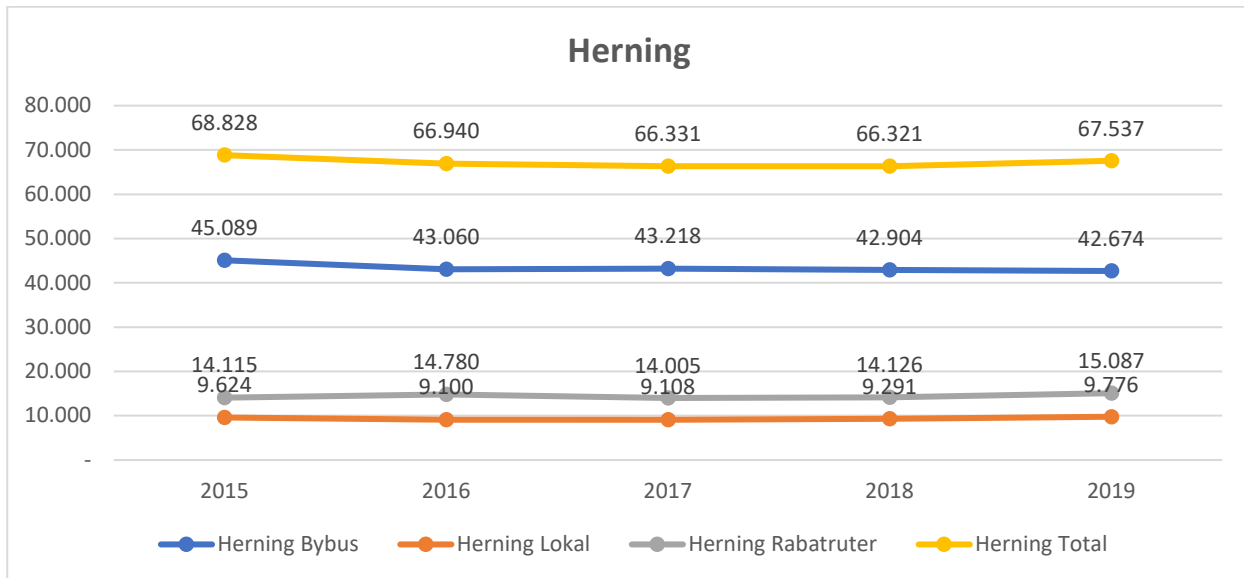
Herning tegner sig for en nedgang i salget af Ungdomskort på 26 % i perioden 2015-2018.

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

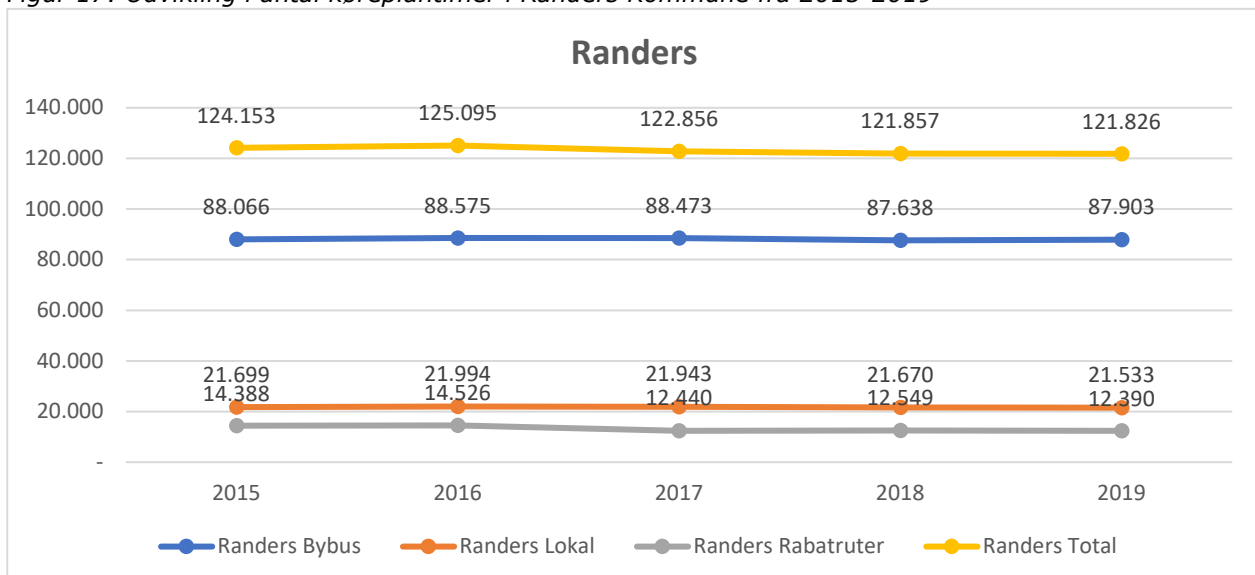


5.3 Randers Kommune

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



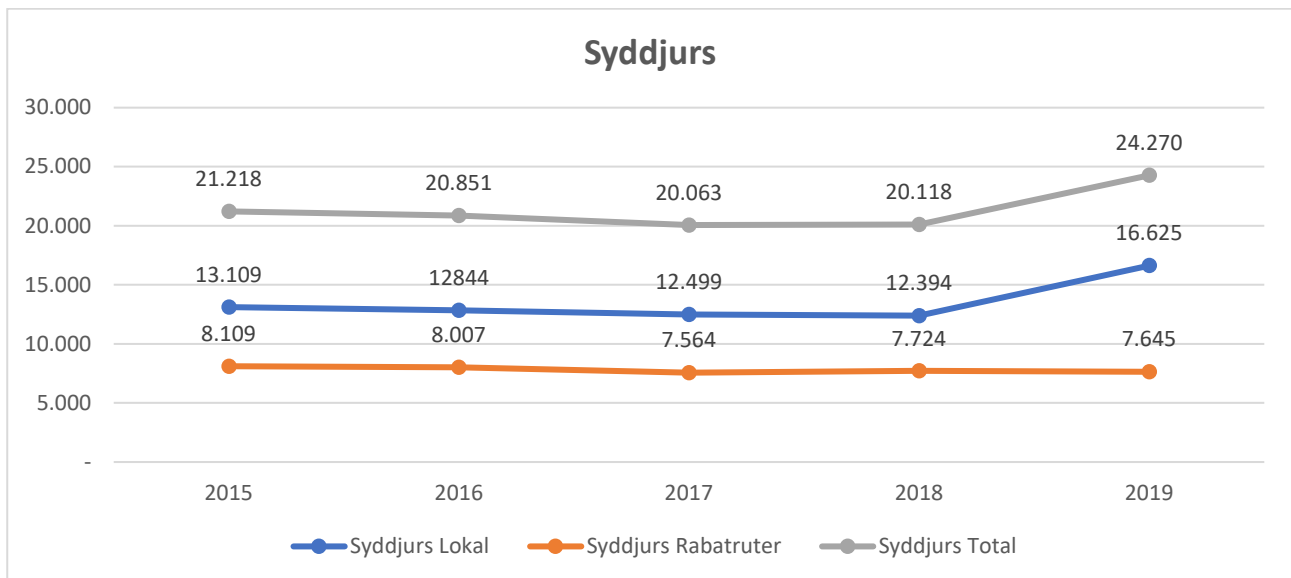
5.4 Djursland (Syddjurs og Norddjurs Kommuner)

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.

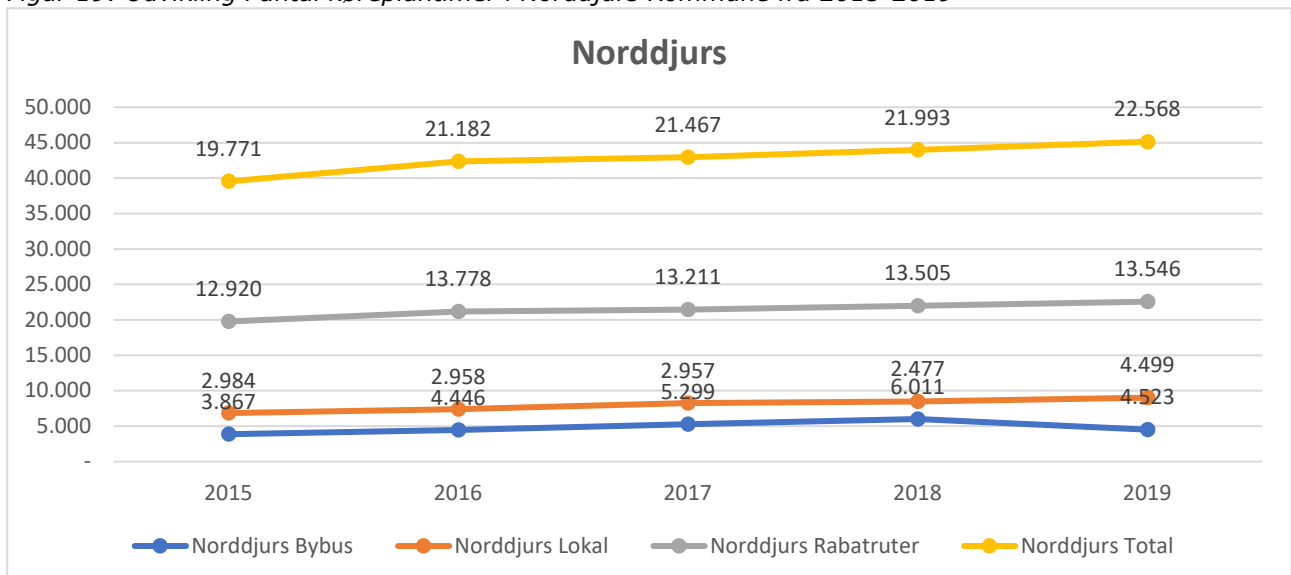
Ved køreplansskiftet 2018 blev rute 211 ændret. Antallet af afgang blev ikke reduceret, men ændringen medførte, at unge på ungdomsuddannelserne i Paderup (Randers Kommune) fik et buskifte i stedet for direkte kørsel, som de var vant til.

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:

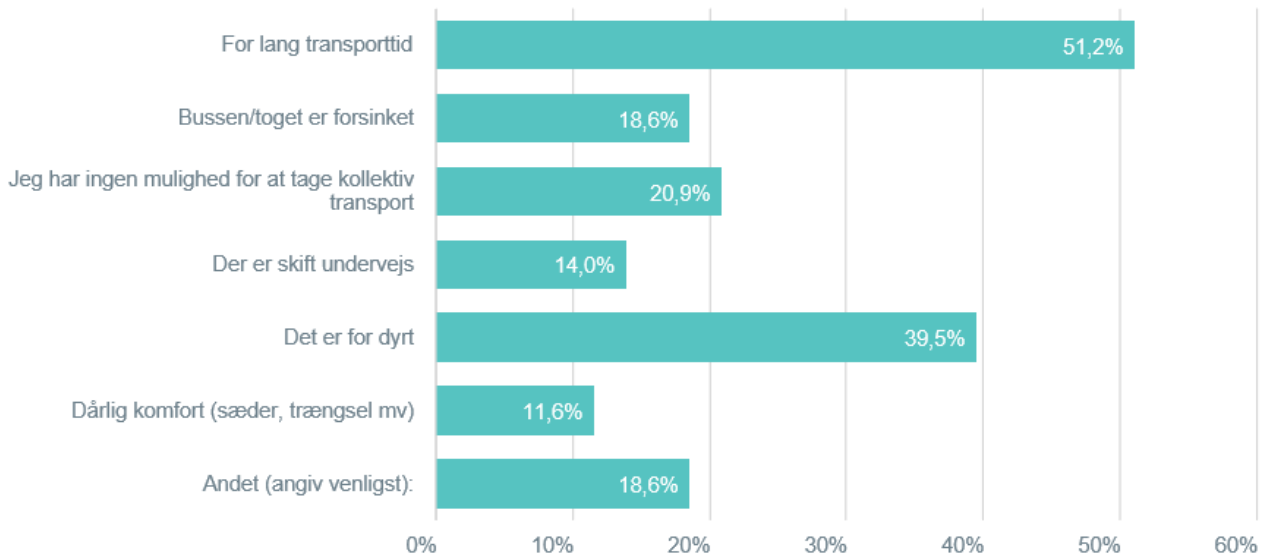
- Fire piger fra Galten blev hentet af en forælder. De havde alle Ungdomskort og tager bussen om morgenen. Om eftermiddagen er der typisk en af deres forældre, der tager dem alle med hjem pga. den lange transporttid med bus (1 t 20 min). Til gengæld passer Ungdomskortet og transportmulighederne bedre 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 trafikskaber og togoperatører om en modernisering af mitungdomskort.dk. Den fælles bestillingsplatform blandt trafikskaberne 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 afgang 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 afgang 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

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.

5

Isbjørnen repræsenterer, at transport skal være godt for miljøet.



4

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.

3

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.

2

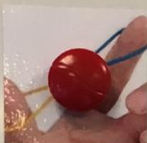
1

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.



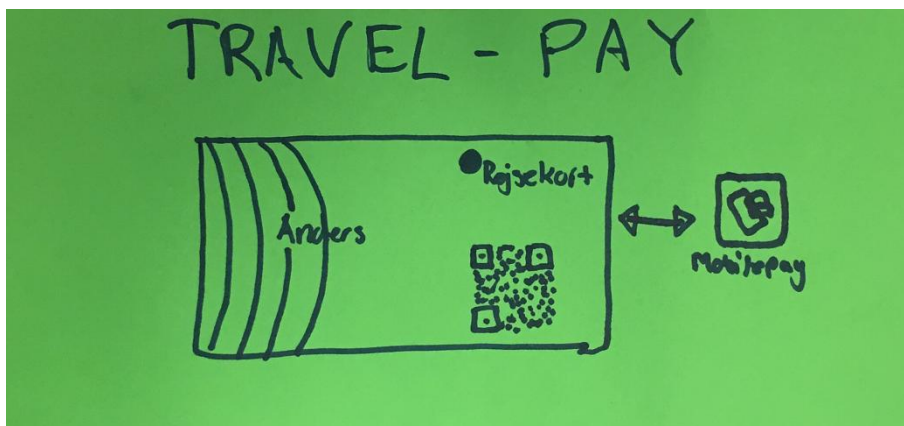
Behageligheder og afslapning

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.

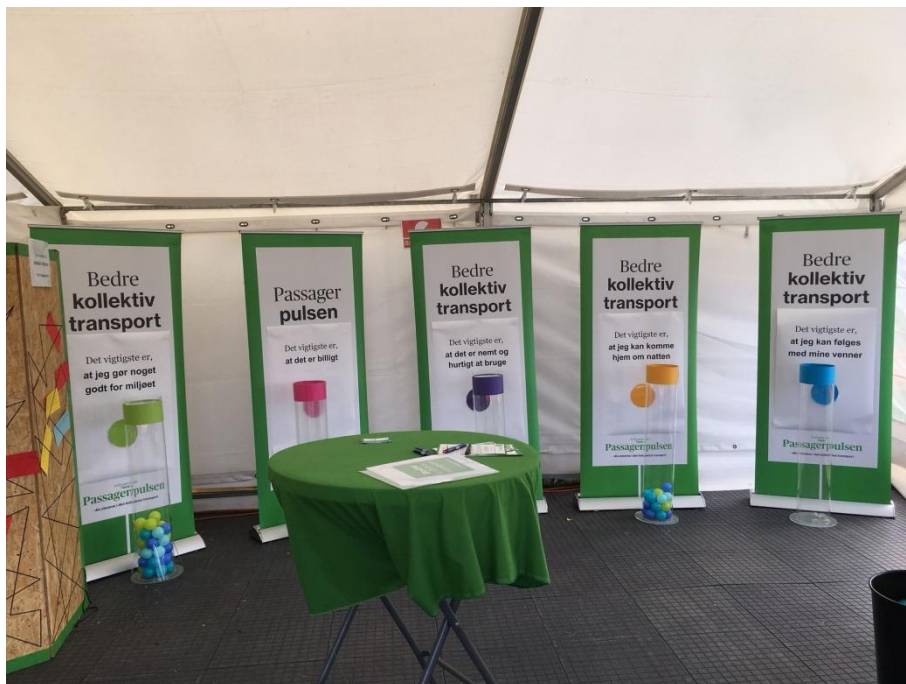


Din digitale transport

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.

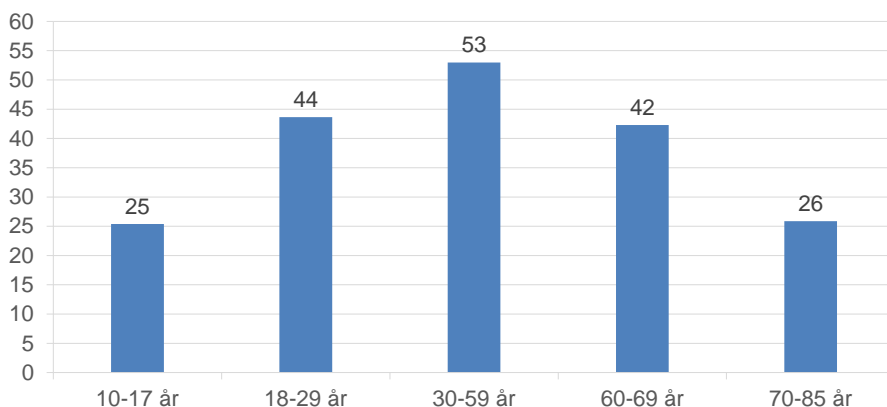
DTU Transport står bag Transportvaneundersøgelsen (herefter TVU), der siden 2006 har undersøgt danskernes brug af transport. Undersøgelsen spørger detaljeret ind til lang række aspekter af danskernes transportadfærd, hvilket giver mulighed for at få ret præcise tal for, hvor meget danskerne benytter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

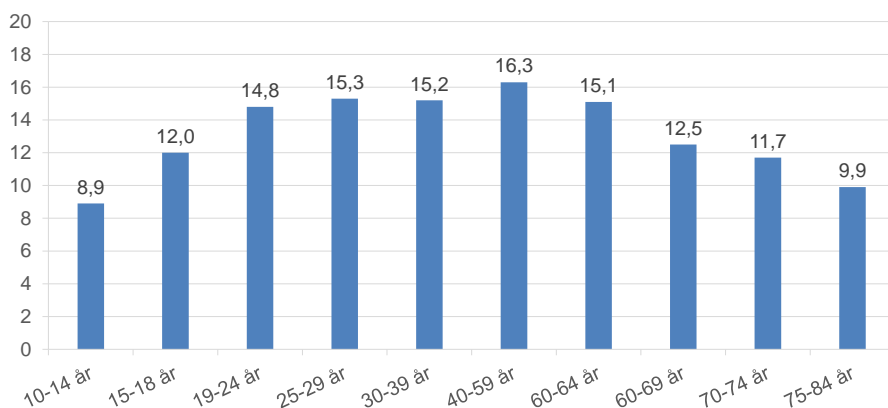
Som det fremgår det, er der stor variation i, hvor langt danskerne i gennemsnit transporterer sig afhængig af alder. Frem til cirka 60 år er den daglige transportafstand stigende, hvorefter den begynder at falde.

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

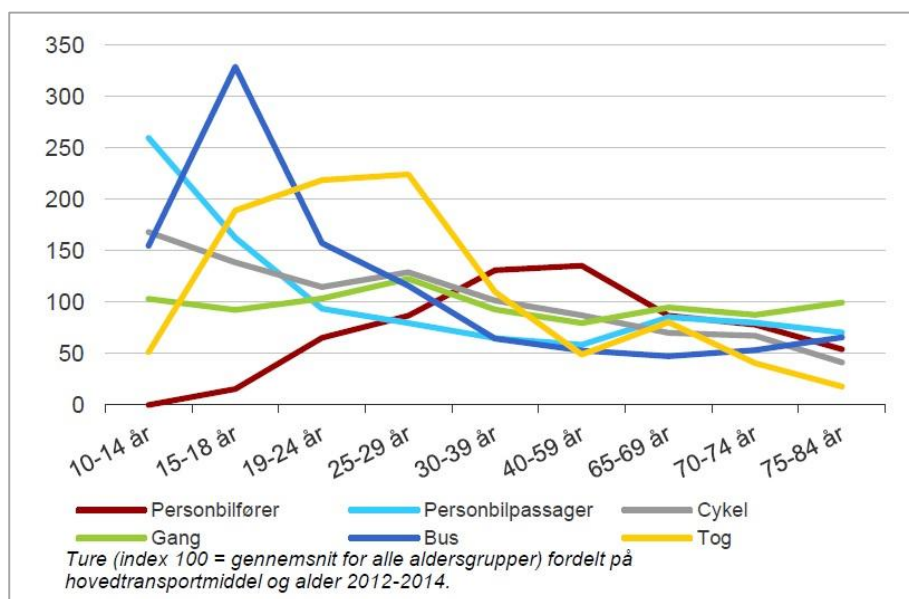
Der er også en klar sammenhæng mellem alder og valg af transportmiddel.

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 tilfredshedsmaal:	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 trafikelskabs 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 workshopen 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	<p>Hvordan er oplevelsen af en ny rejse?</p> <p>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.</p>	<p>Servicerejsen</p> <p>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?</p>
10 min	90 min	<p>Opsamling</p> <p>Facilitator siger tak for i dag og runder af.</p> <p>Uddel termokrus.</p>	<p>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.</p>

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 – Loyalitetsprogram 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

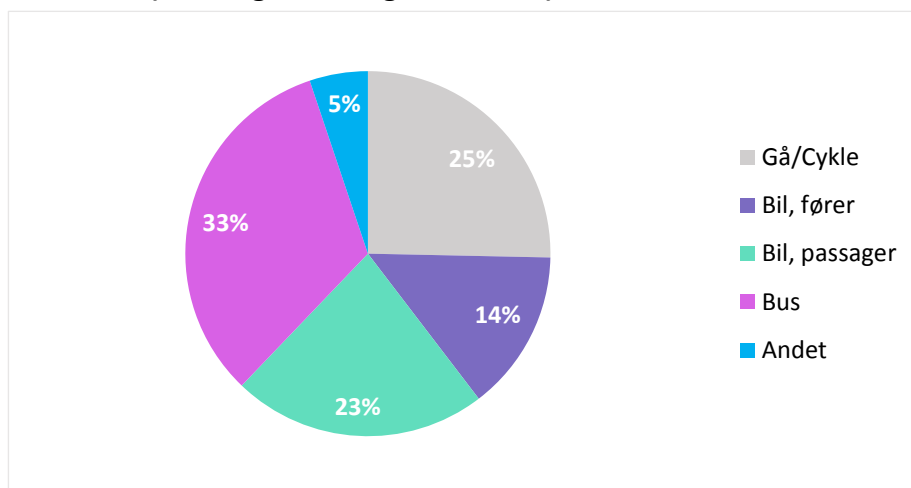
Hvordan den studerende kommer til og fra uddannelsesstedet er naturligvis meget relevant for projektet. Det viser sig, at 54 % af de adspurgte benytter bussen, som transportform til deres uddannelsessted. Dog viser det sig også, at 24 % kører alene i bil, 17 % kører i bil sammen med andre, samt at 20 % 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.

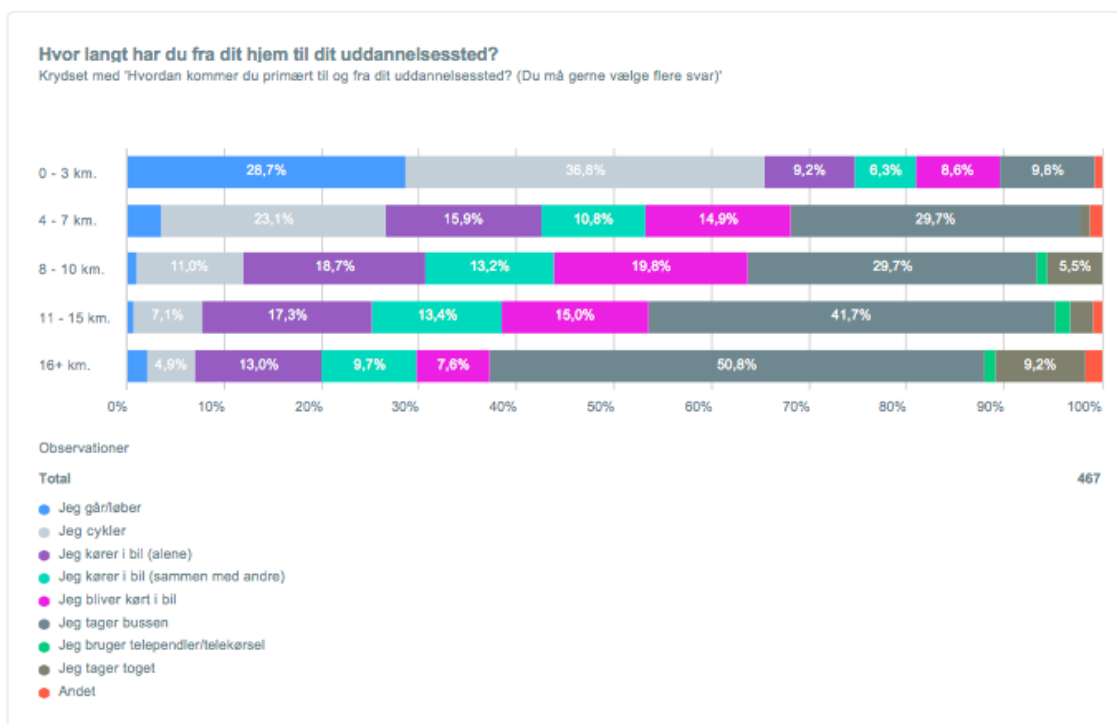
4.4 Betydning af afstand og rejsetid til uddannelsesstedet

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.

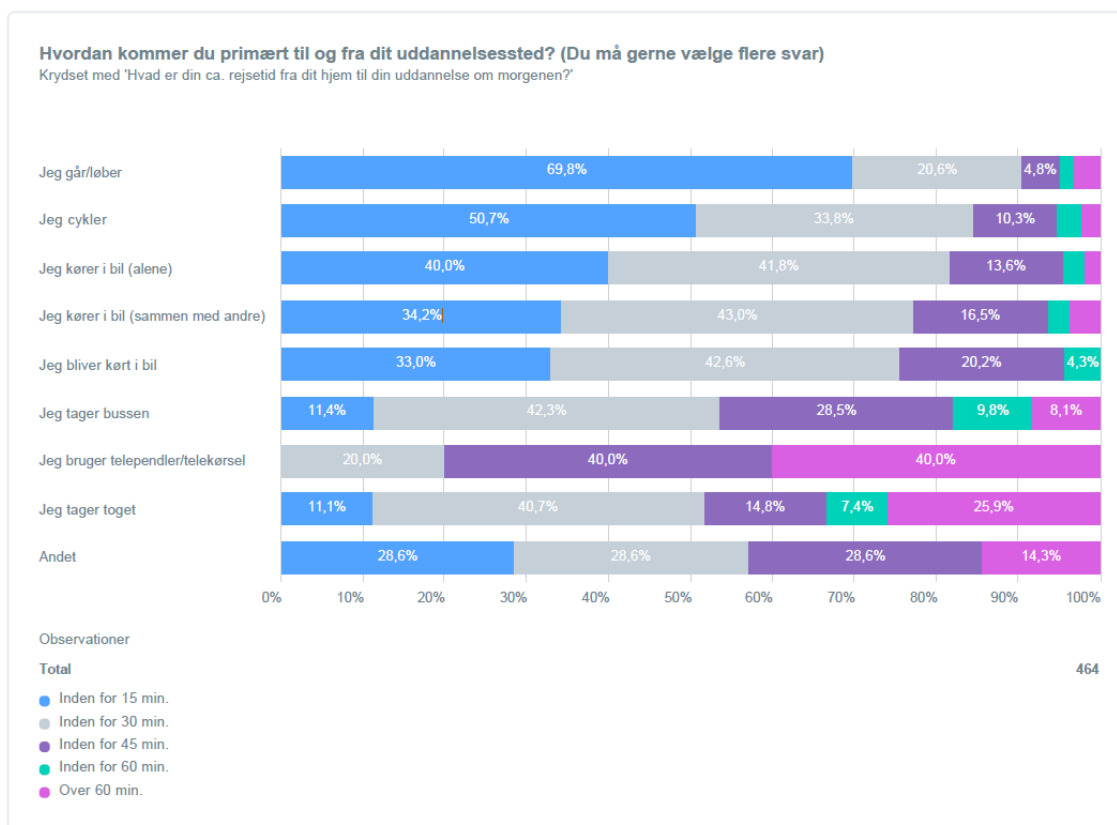
Figur 2 Sammenhæng mellem afstand til uddannelsesstedet og afvendelse af forskellige transportmidler til og fra uddannelsesstedet.



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.

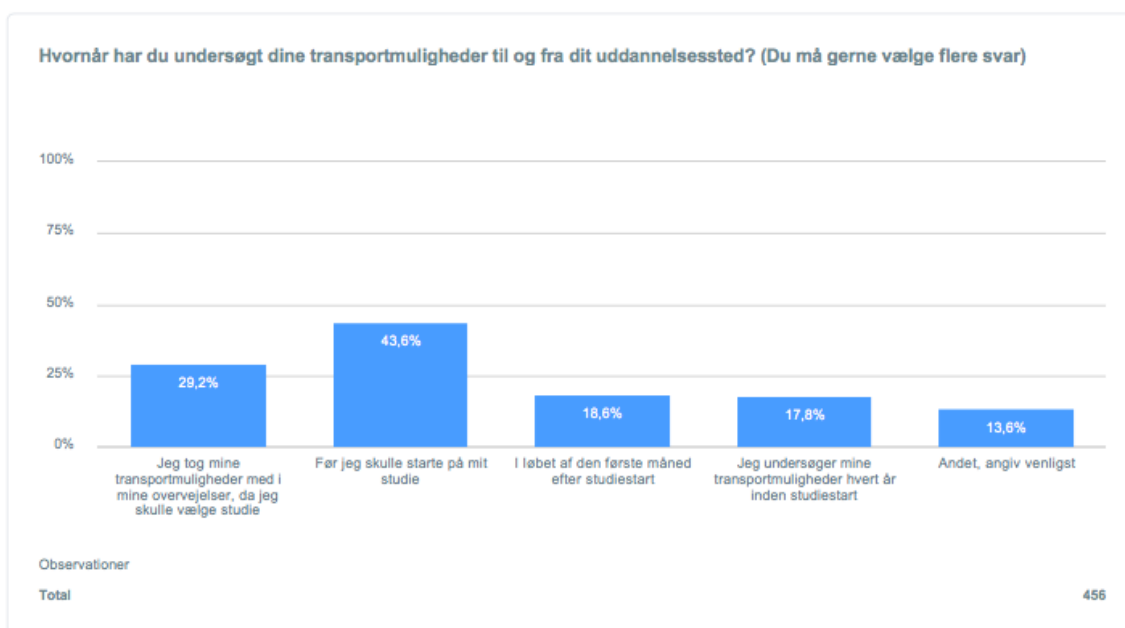
Figur 3 Sammenhæng mellem rejsetiden om morgenen og anvendelse af forskellige transportmidler til og fra uddannelsesstedet.



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.

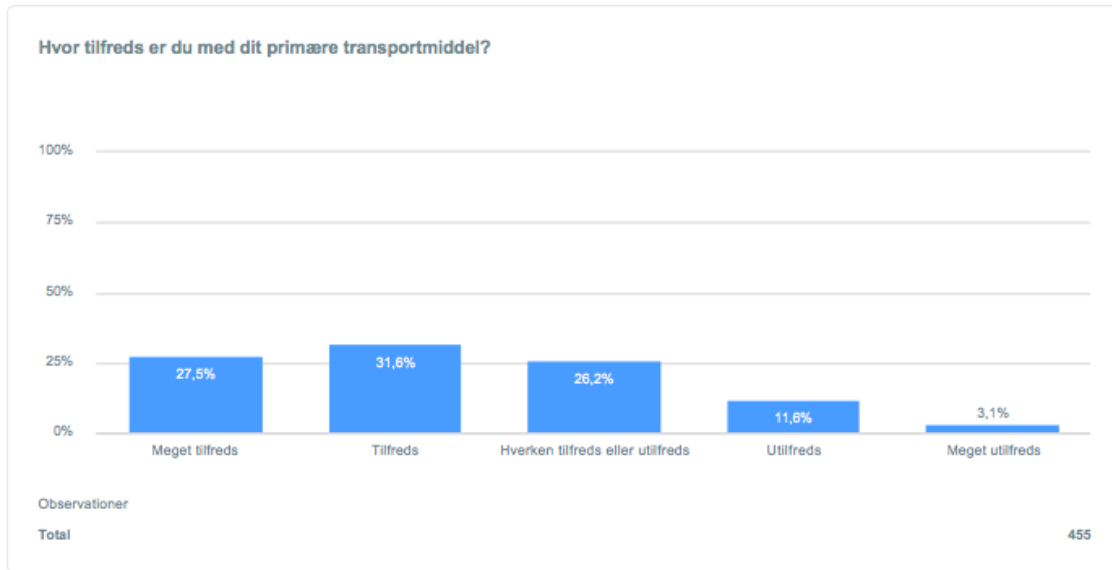
Figur 4 Tidspunkt hvor studerende undersøger transportmulighederne til og fra uddannelsesstedet.



4.6 Tilfredshed med transportmiddel

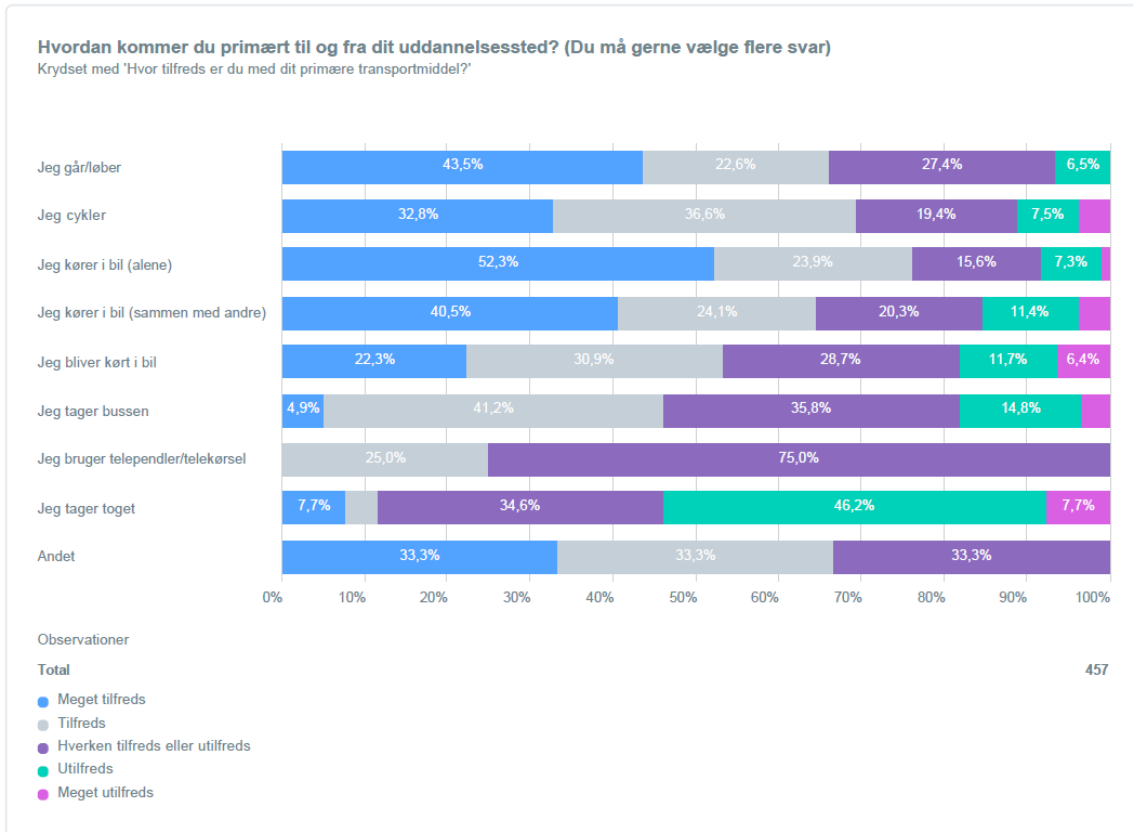
Undersøgelsen fokuserer ligeledes på, om den studerende er tilfreds med det primære transportmiddel (se figur 5). Det viser sig, at de studerende generelt er tilfredse med deres transportmidler. Derfor skal projektet sørge for at oplyse de studerende om muligheder og alternativer til deres nuværende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



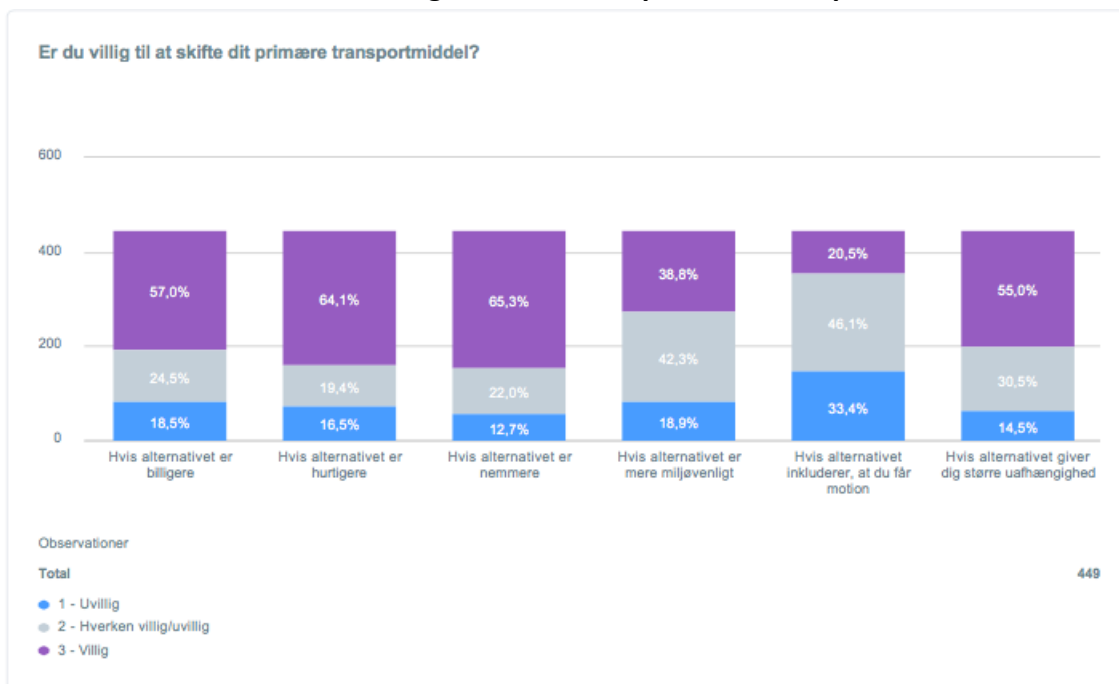
4.7 Vurdering af Trafikinformation

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?

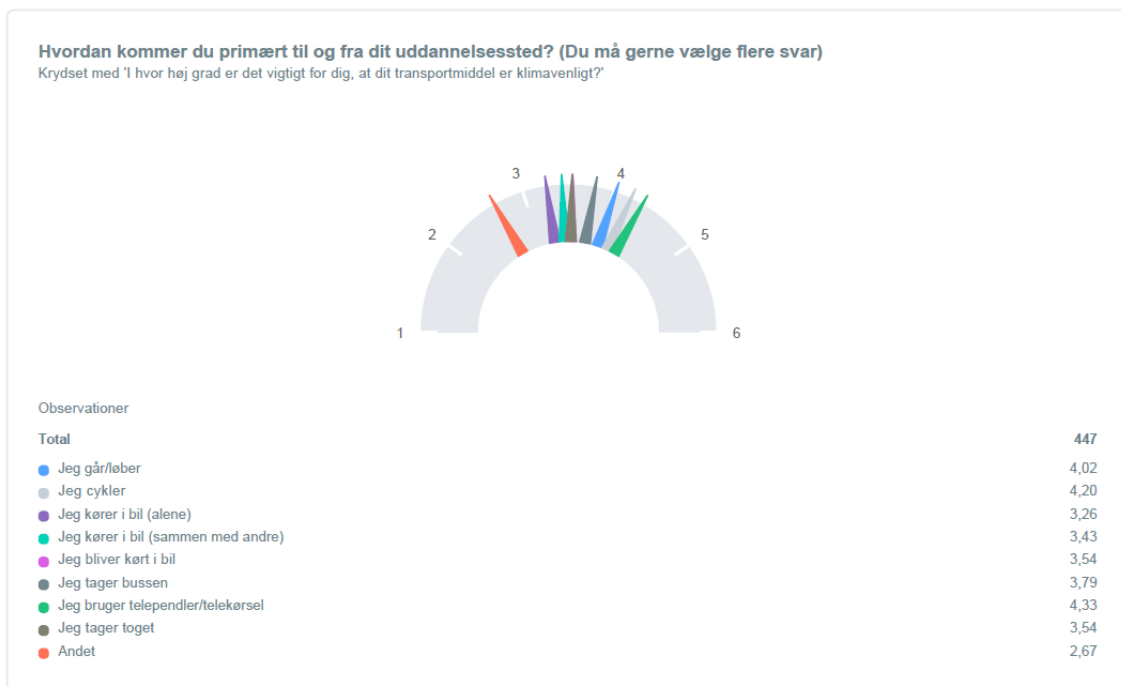


I forbindelse med i hvilken grad den studerende vil have kontrol over transportmidlet viser det sig, at 34 % af de studerende selv ønsker at føre deres transportmiddel. Dog ønsker 42 % at have indflydelse på transportmidlet, men behøver ikke selv at føre det og slutteligt vil 24 % af de studerende transporteres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

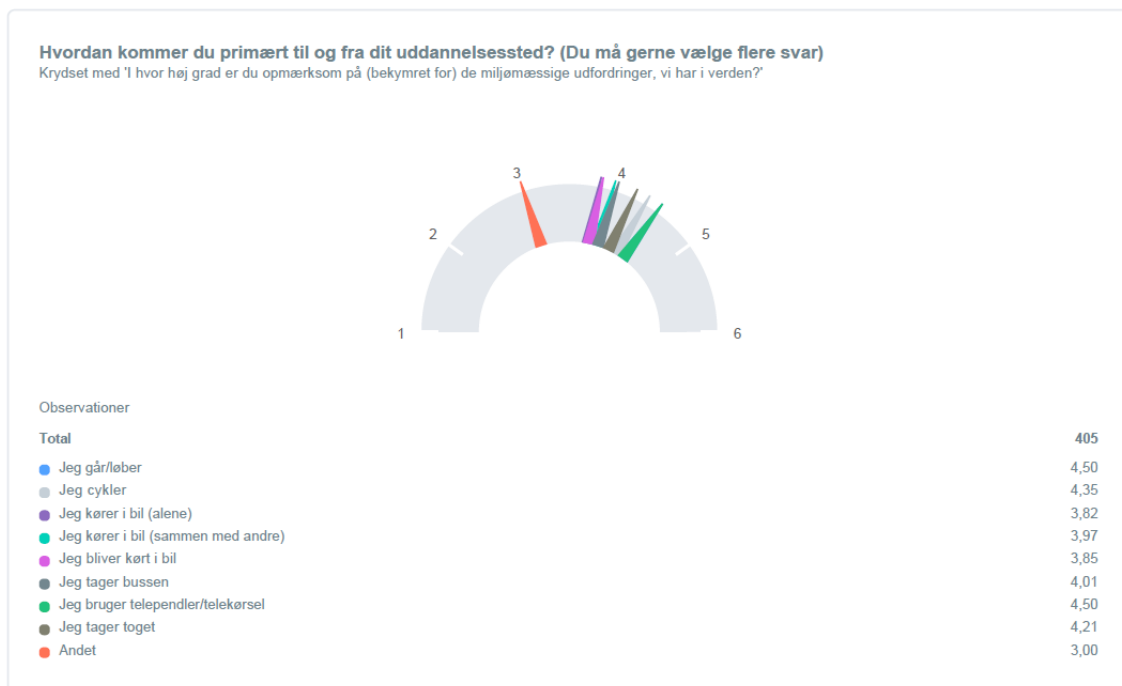
Figur 8 Sammenhængen mellem studerendes primære transportmiddel til og fra uddannelsesstedet og hvor vigtigt det er for dem, at deres transportmiddel er klimavenligt.



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

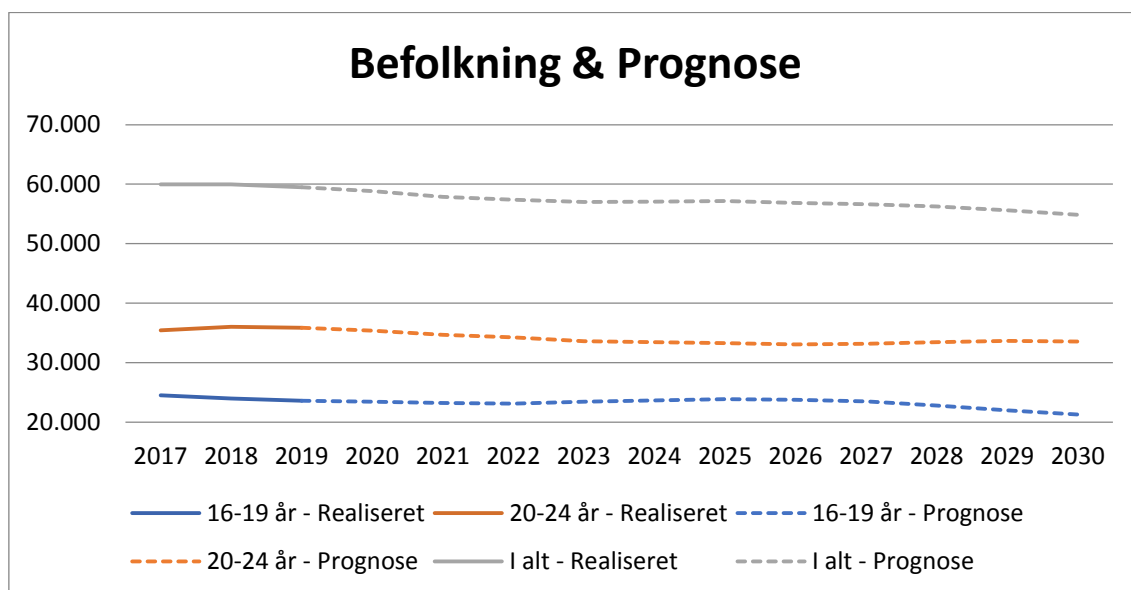
⁴ For dokumentation af tabellerne se: <http://dst.dk/ext/uddannelse/Uddannelsstabeller>

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

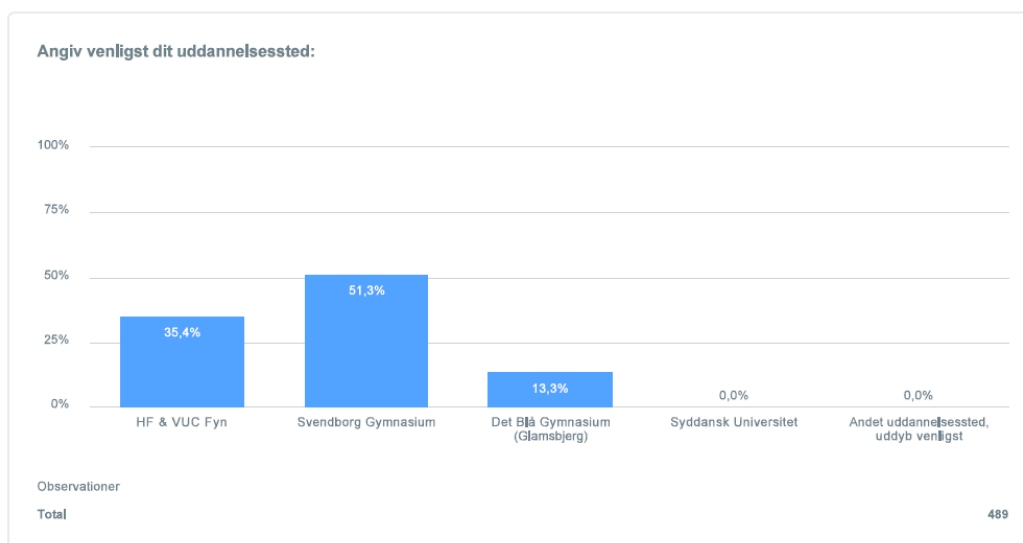
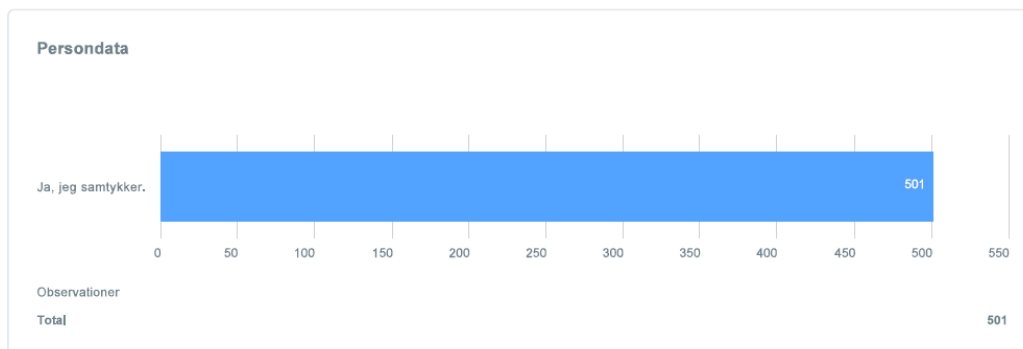
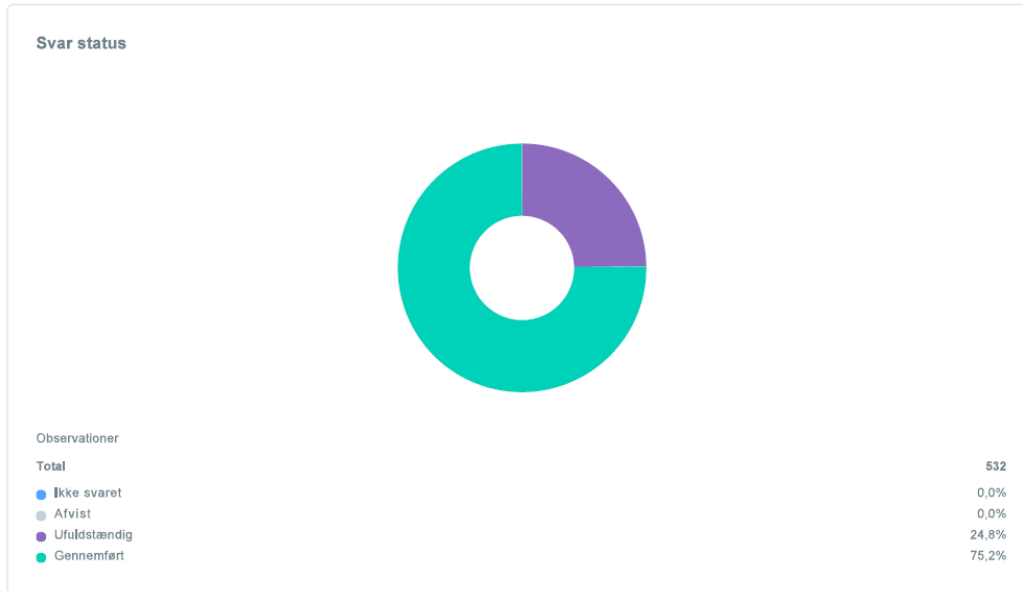
Kontakt vedr. projektet:

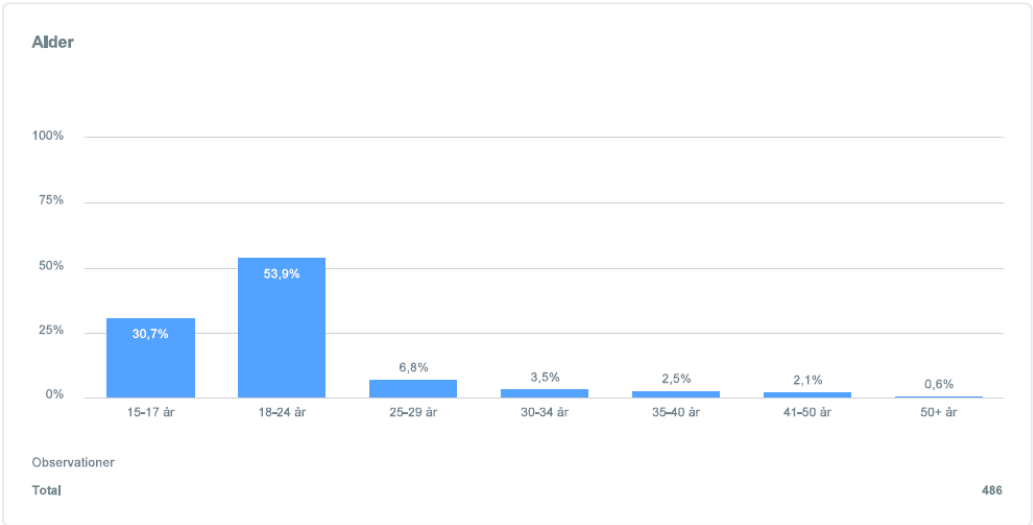
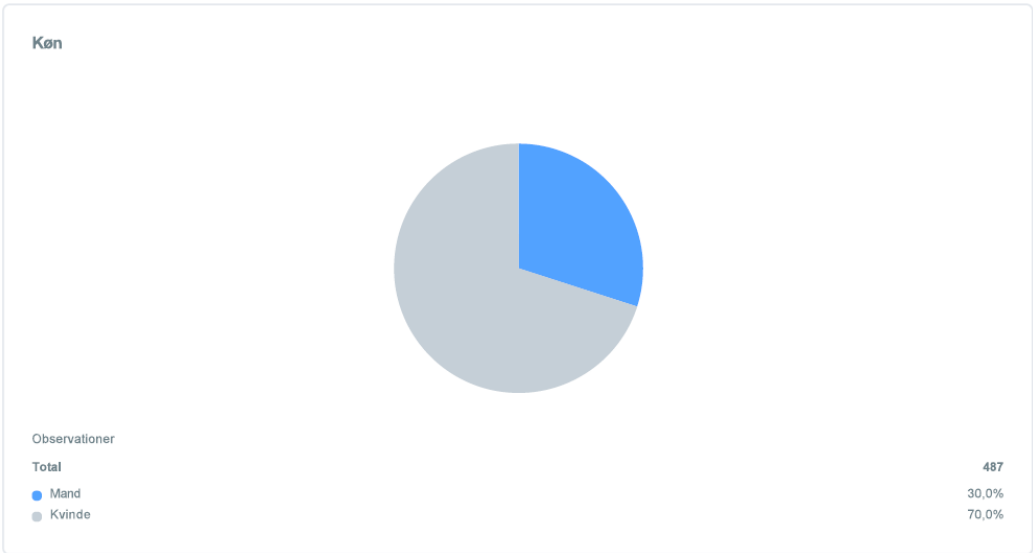
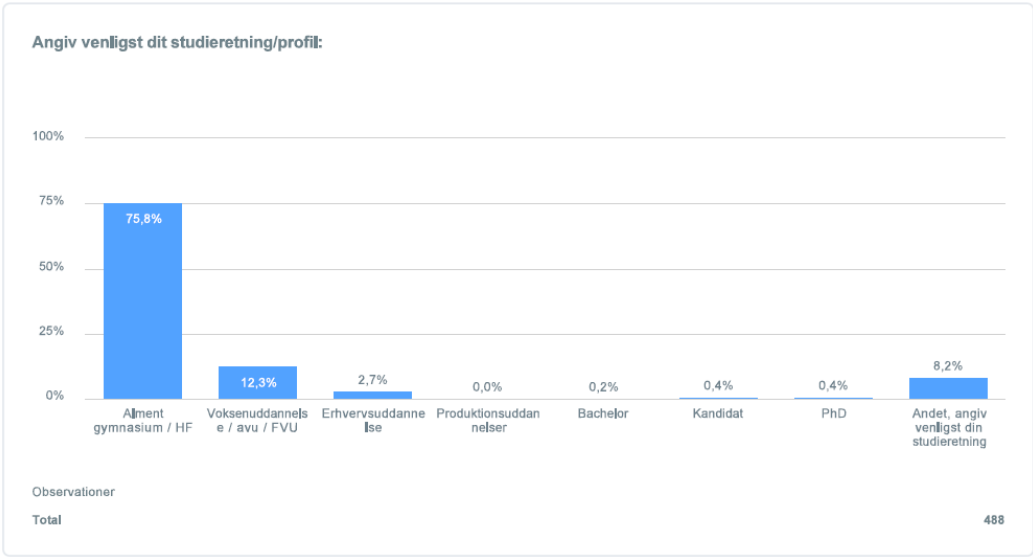
Patrycja Anna Zieba, Markedskonsulent

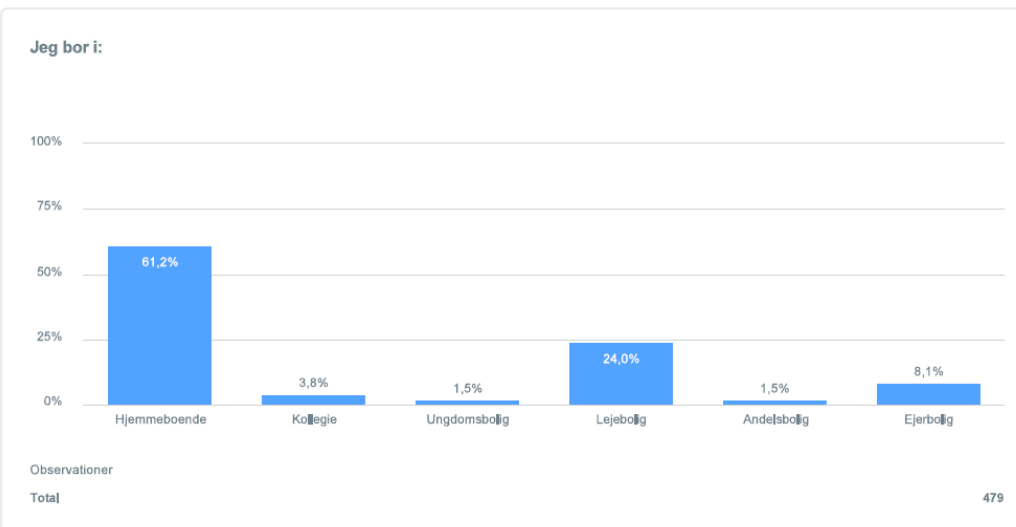
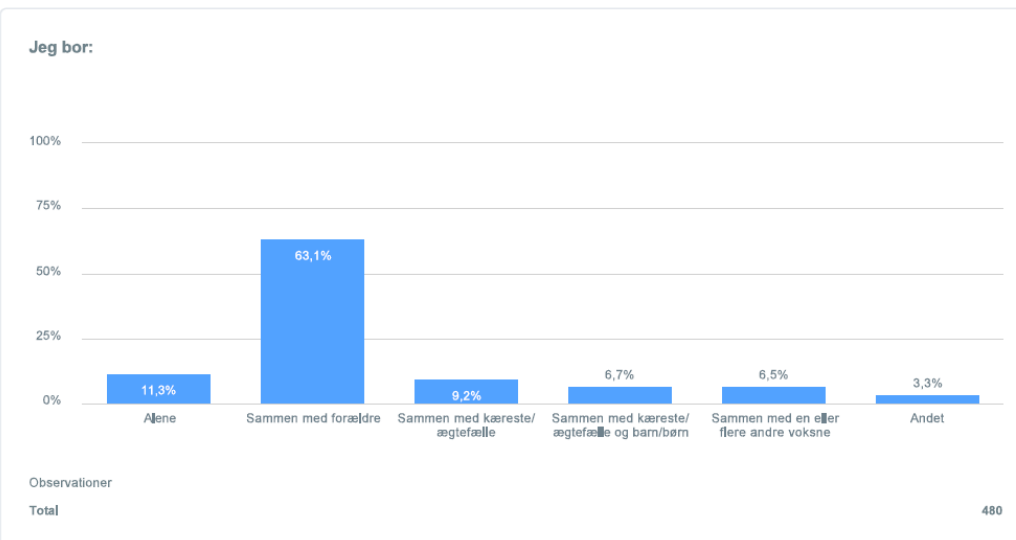
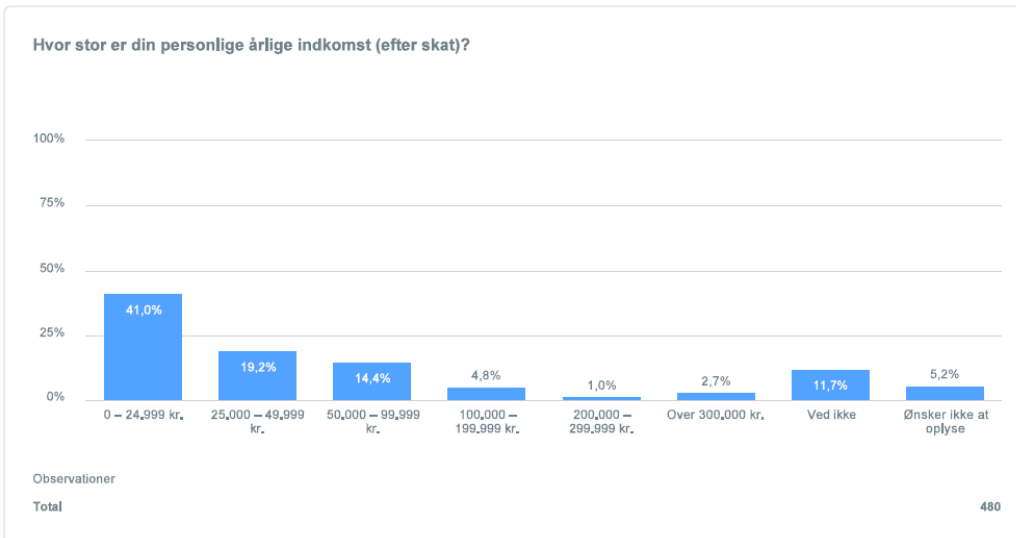
Direkte telefon: 63112292

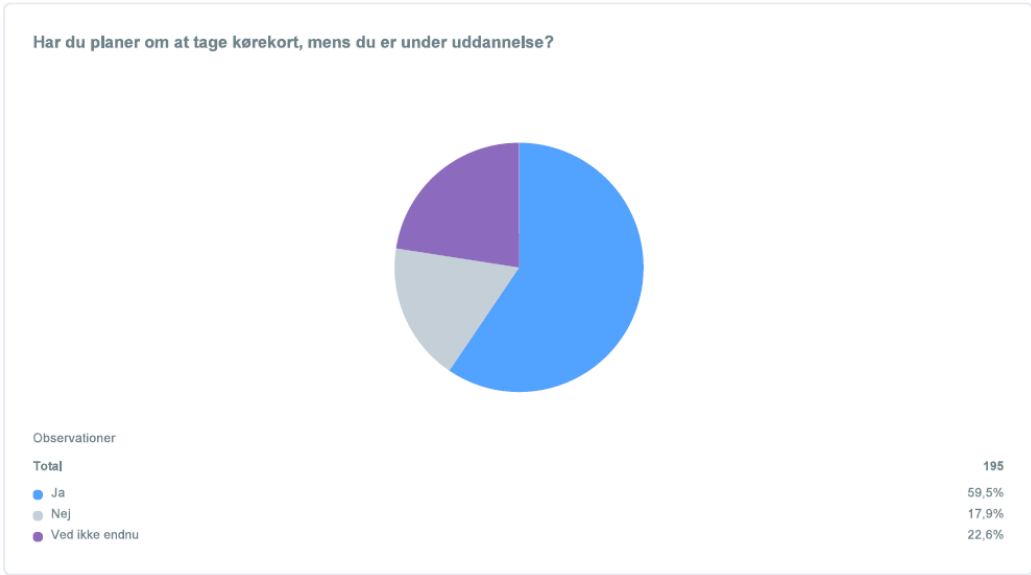
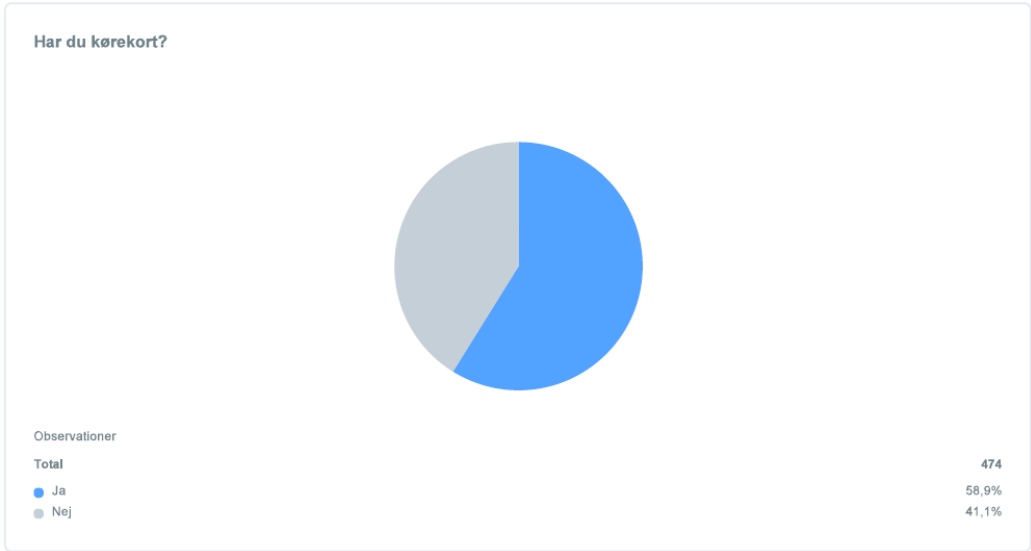
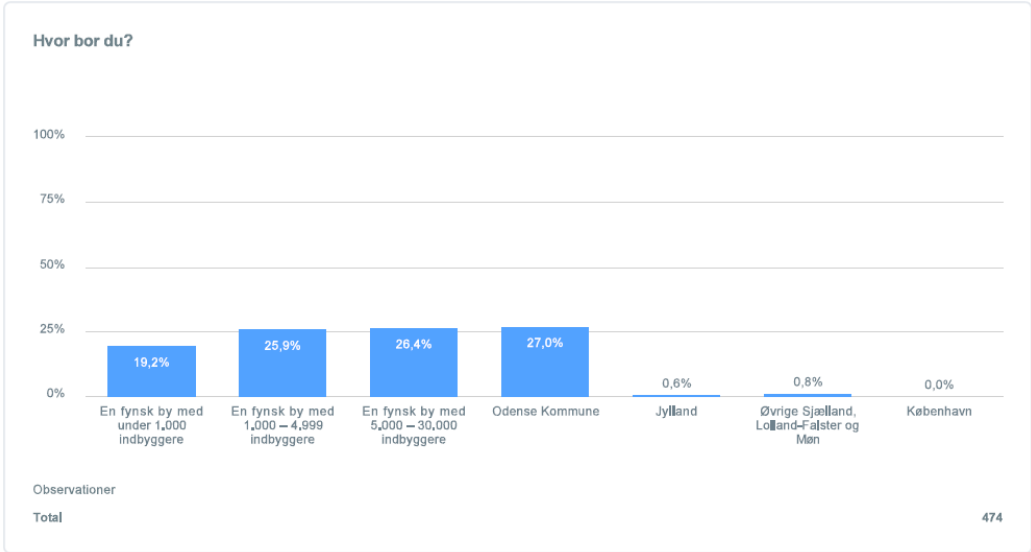
E-mail: paz@fynbus.dk

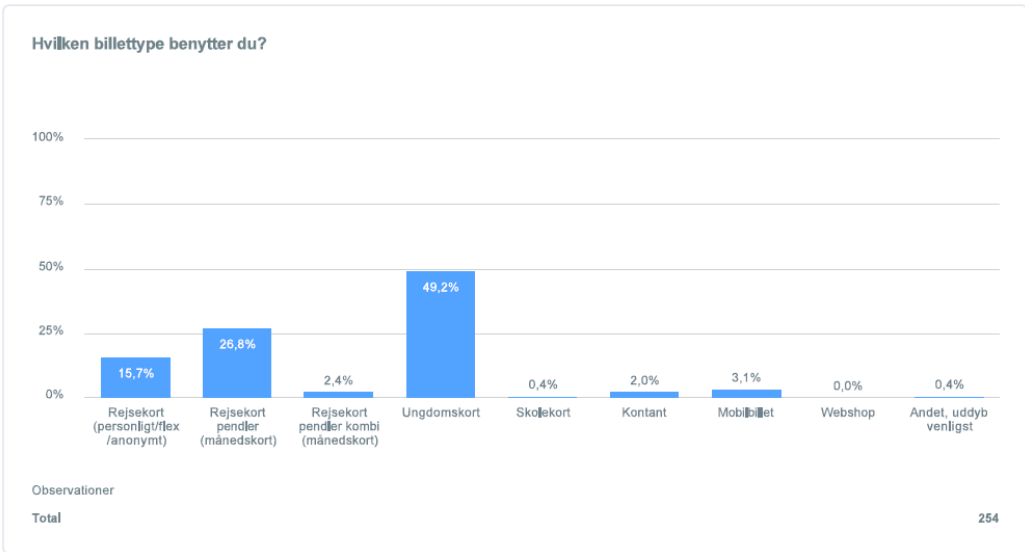
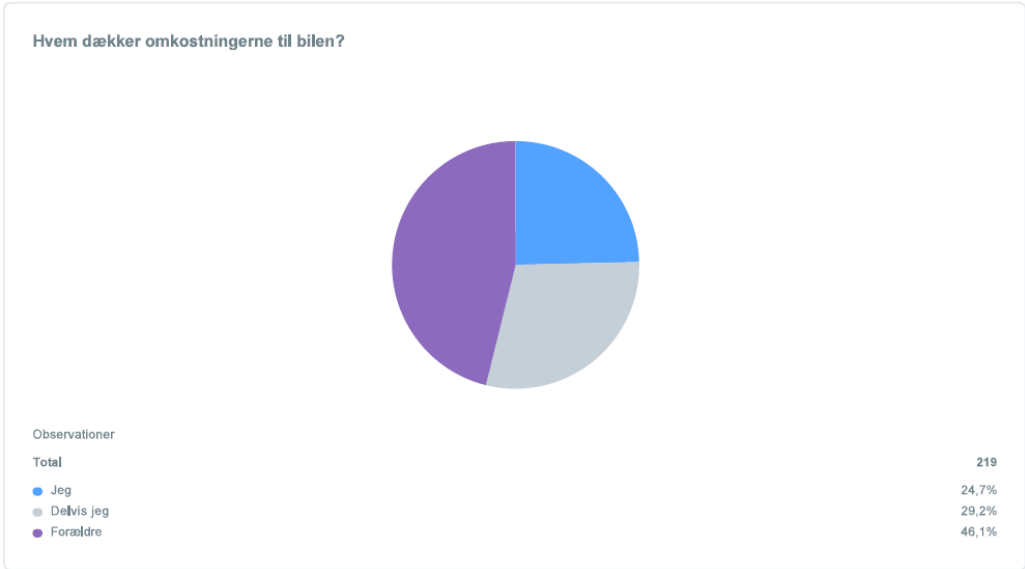
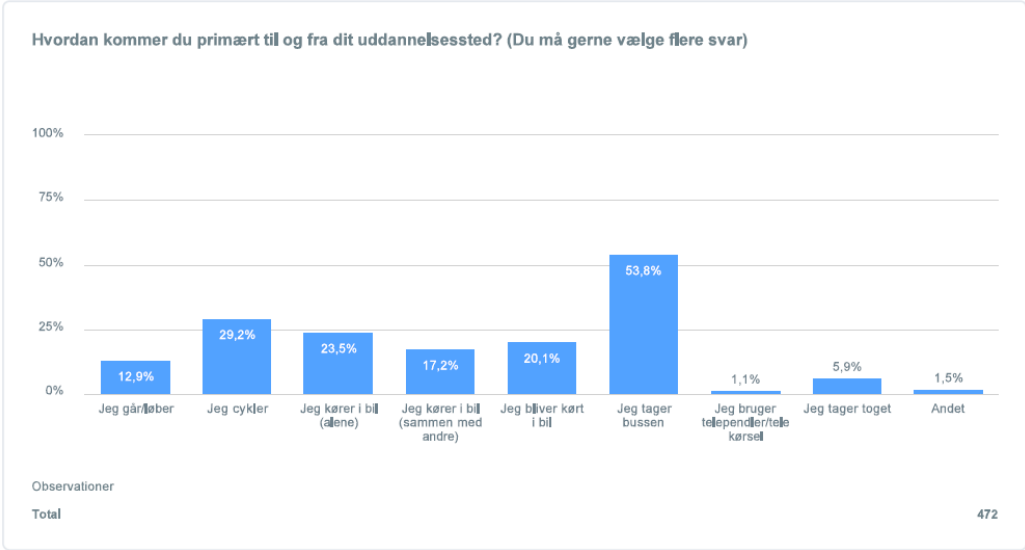
Bilag 1 Spørgeskema med svarfordeling

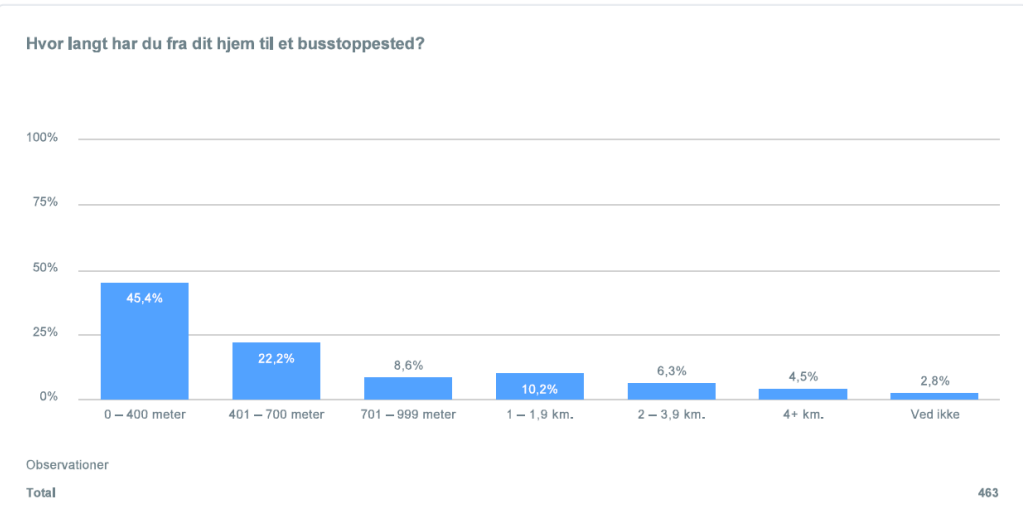
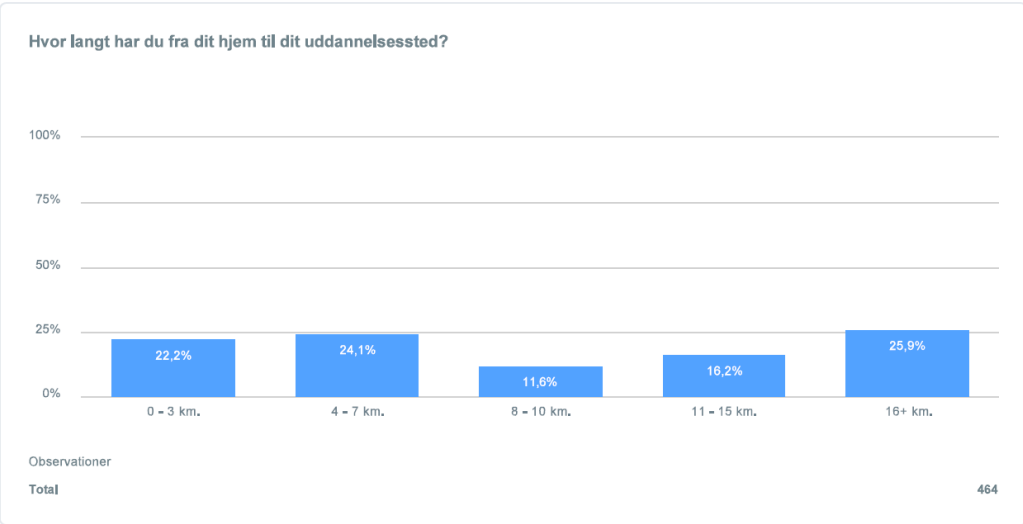
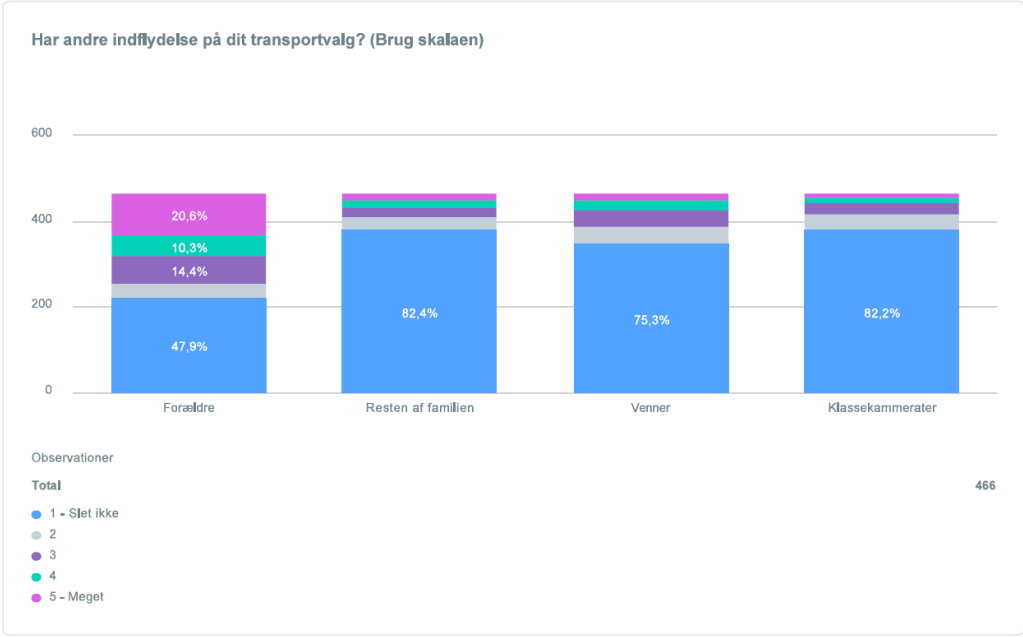


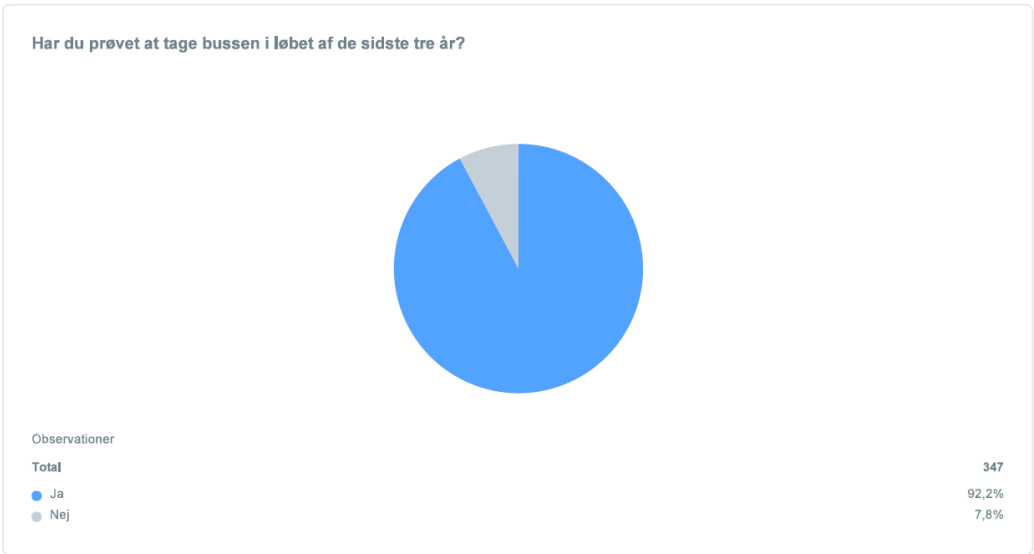
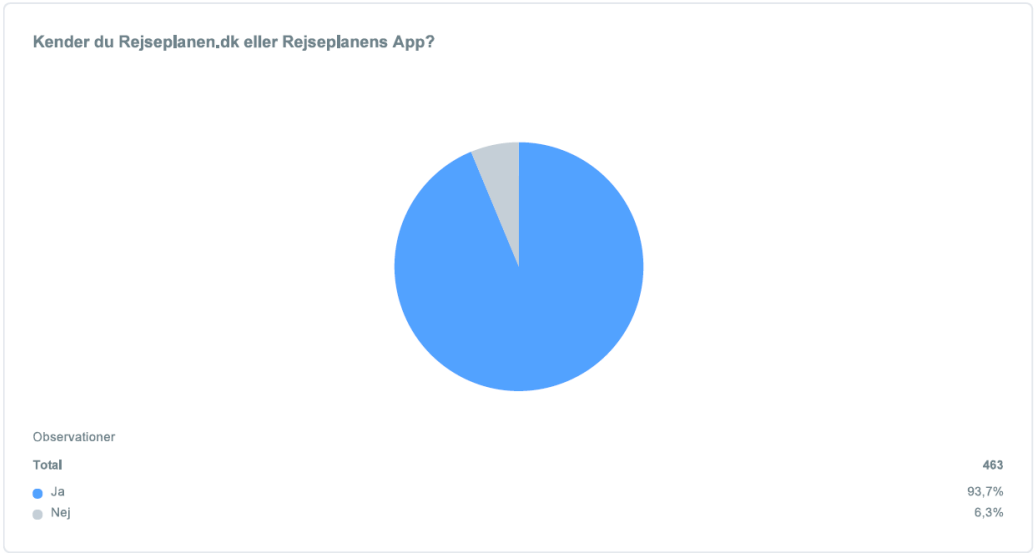
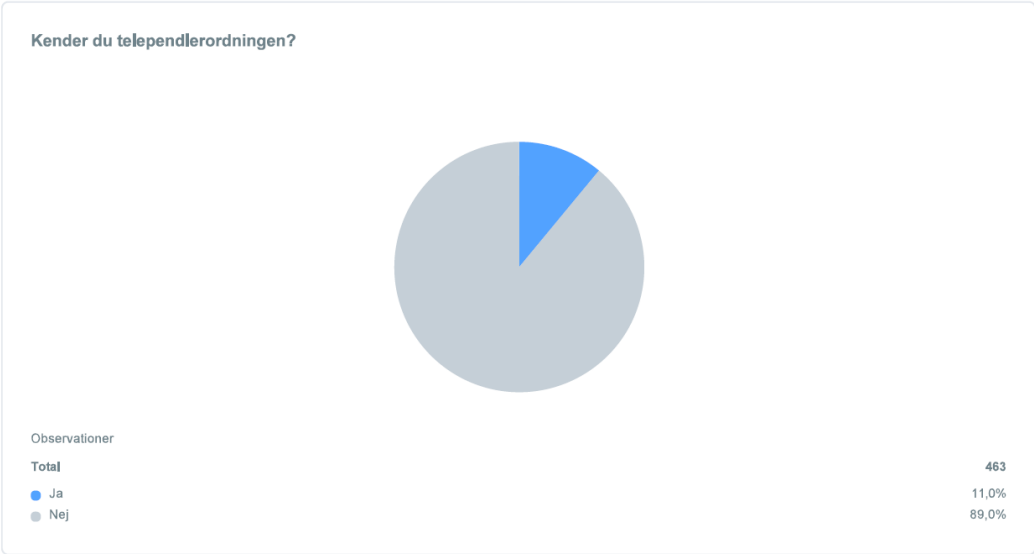


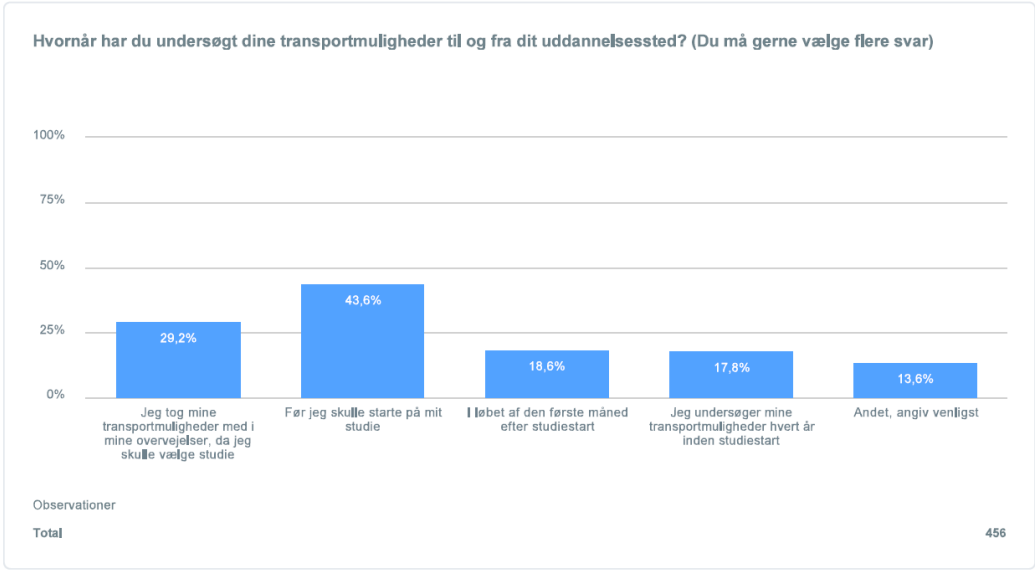
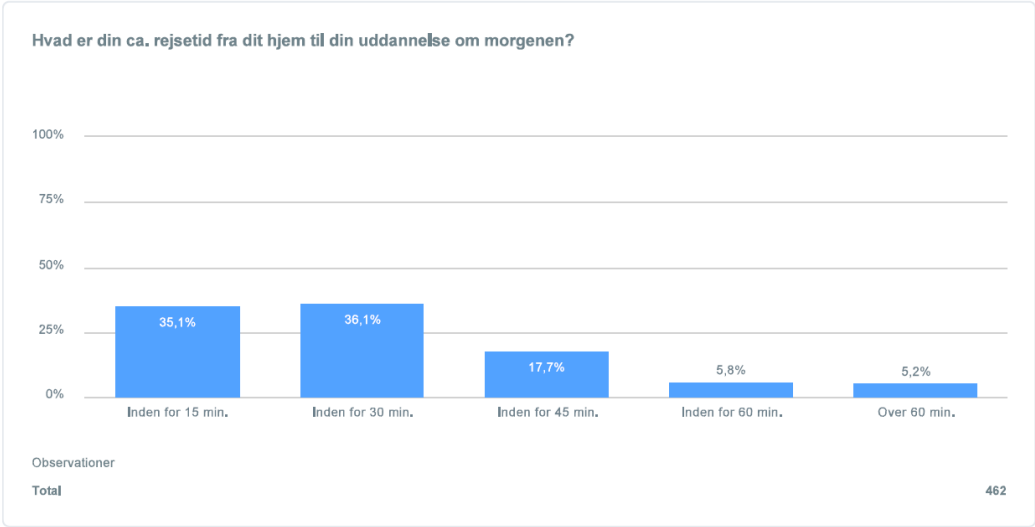
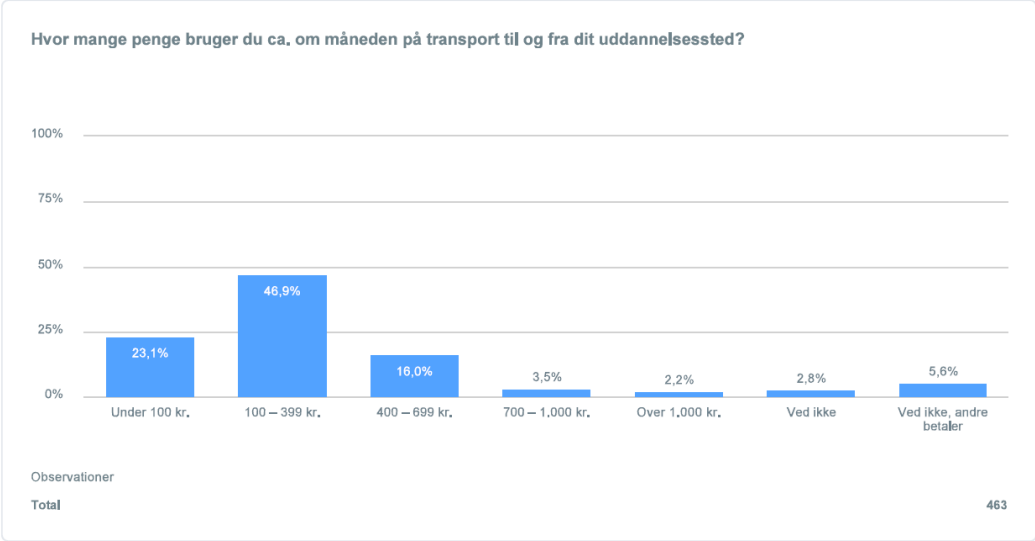


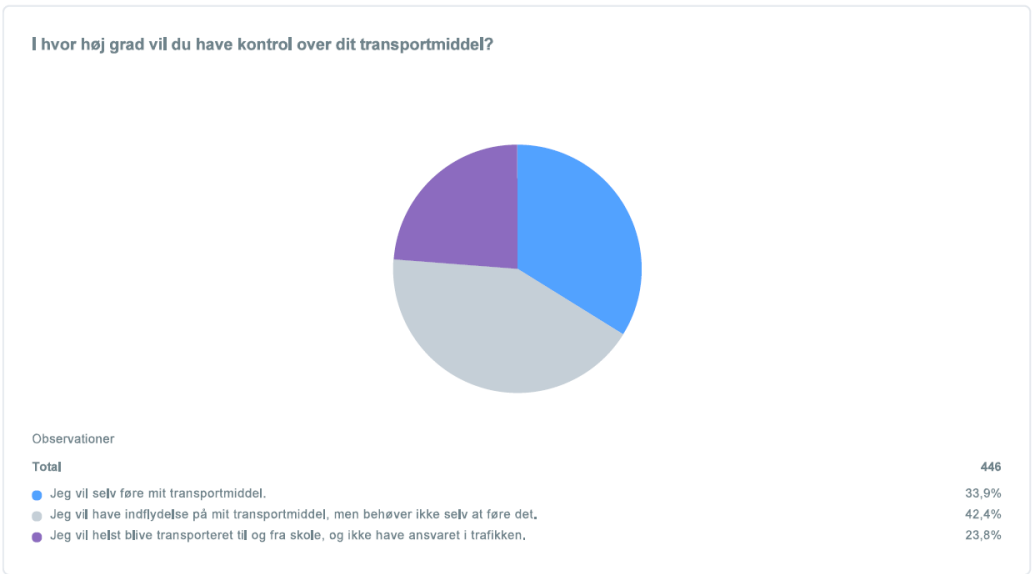
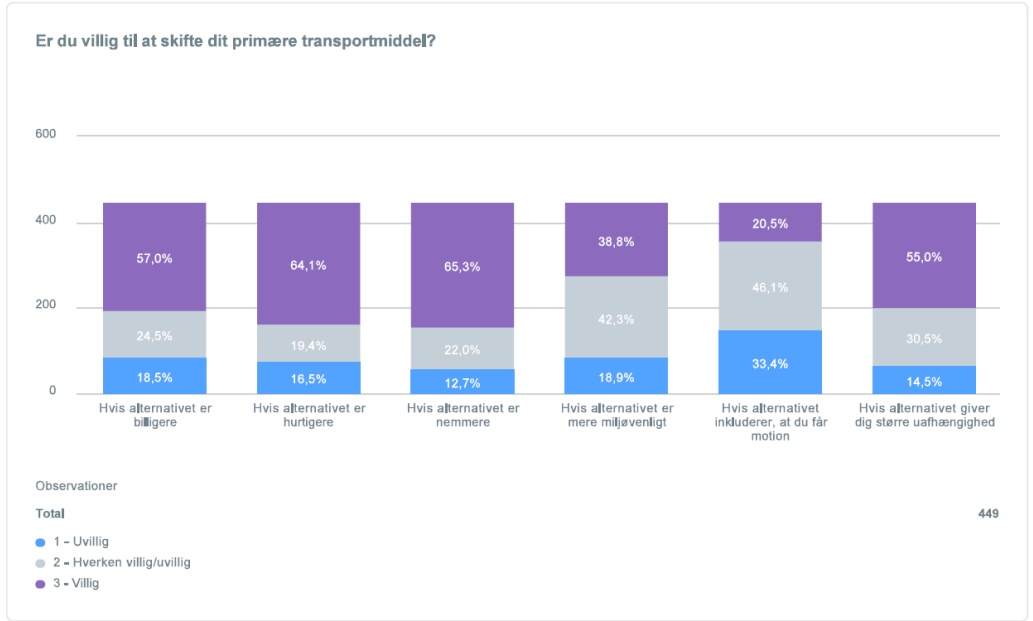
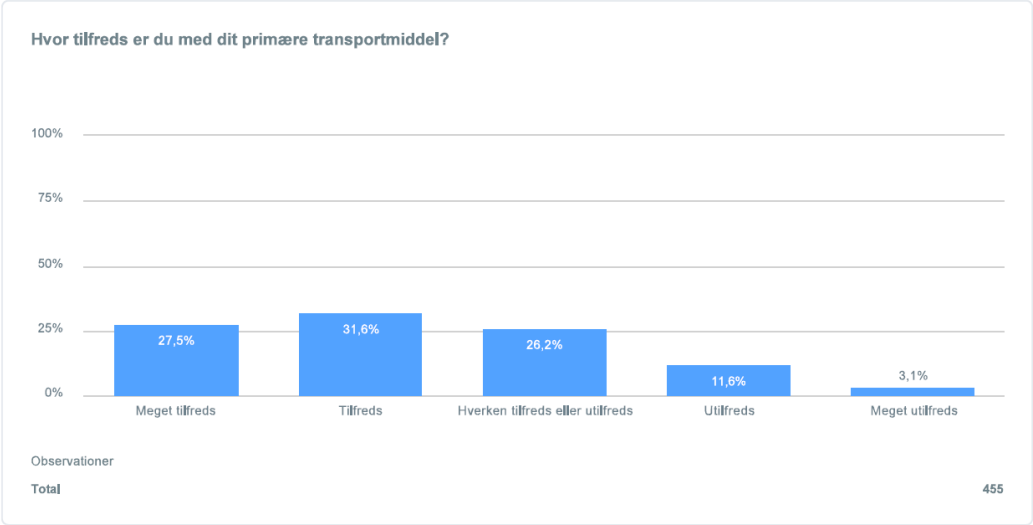


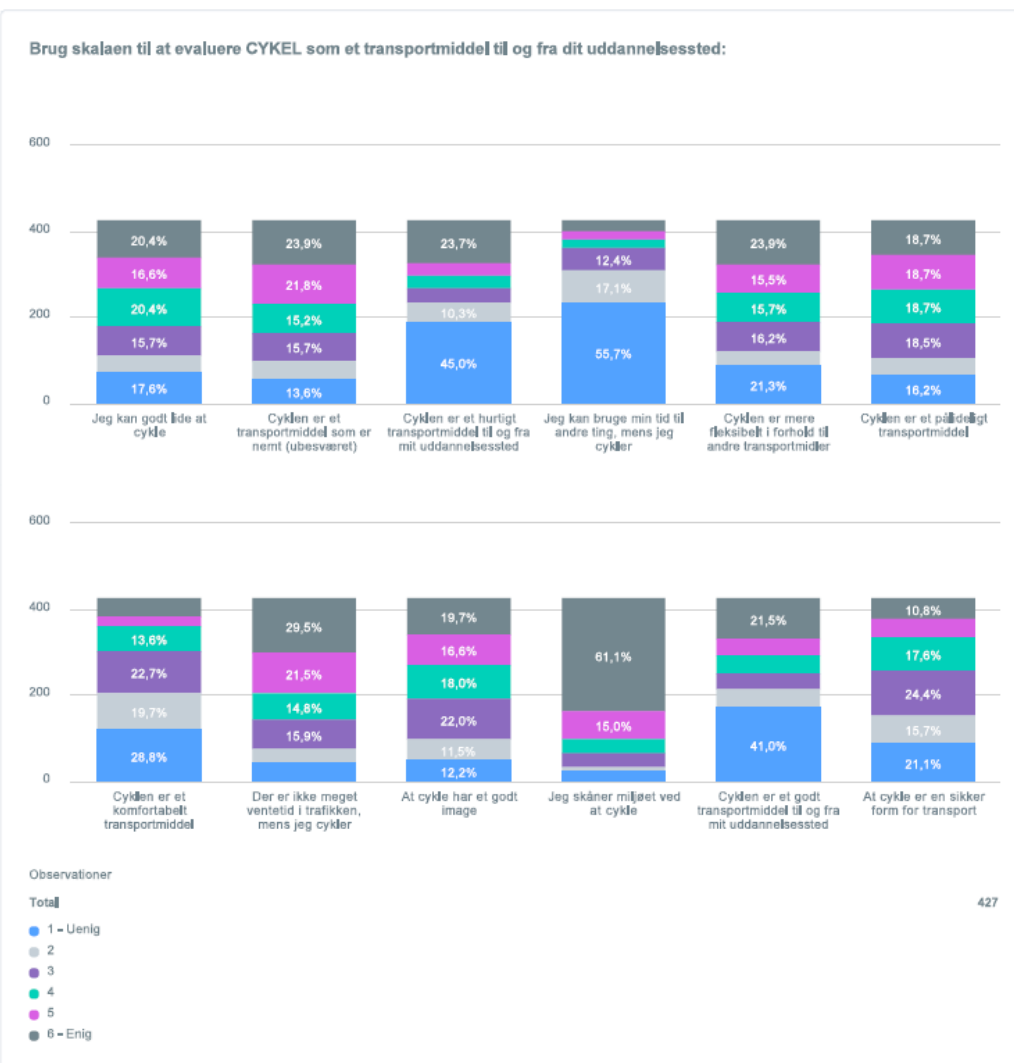
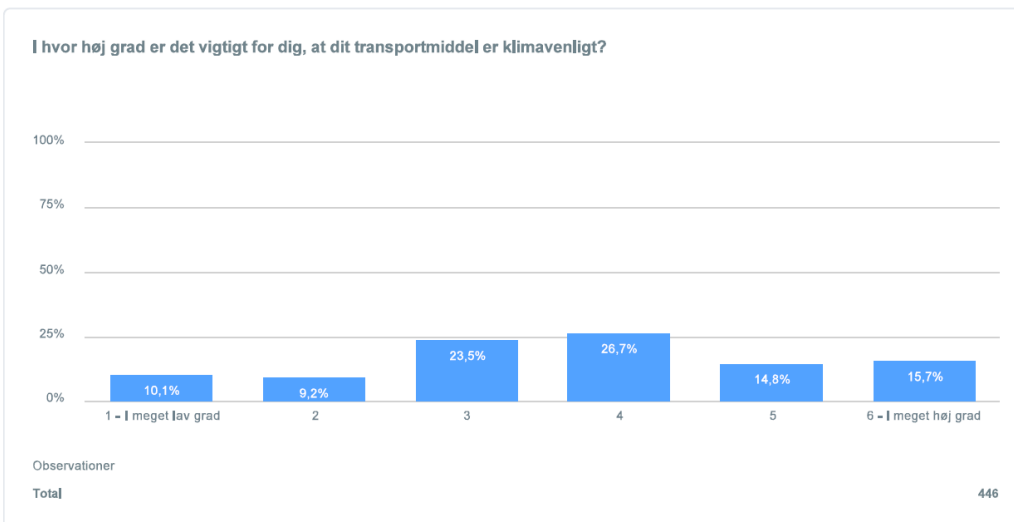


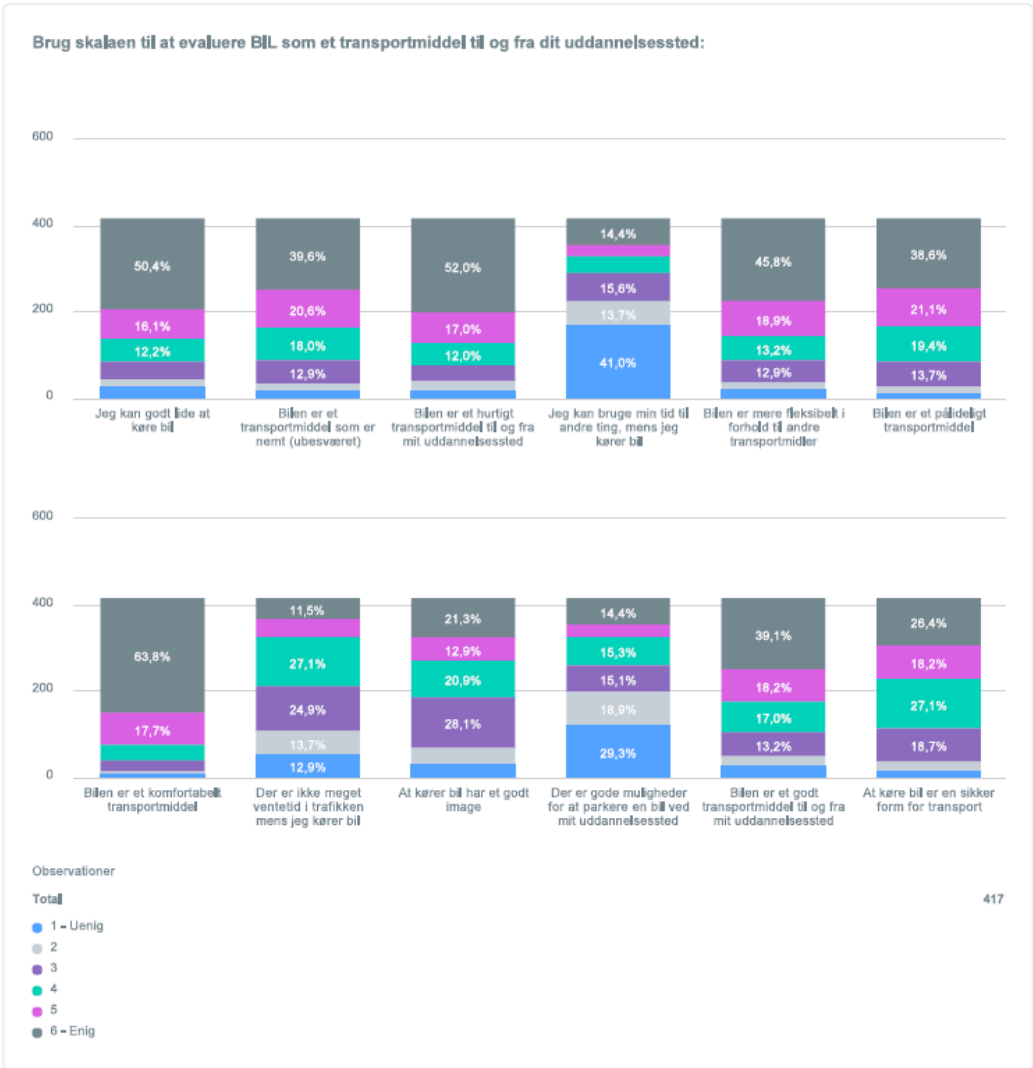




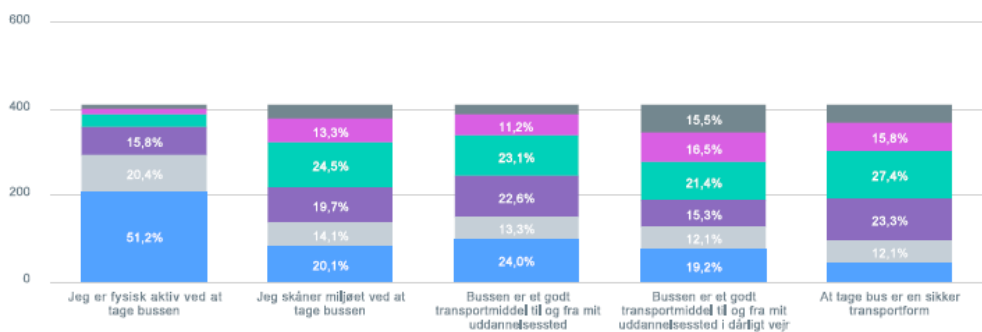
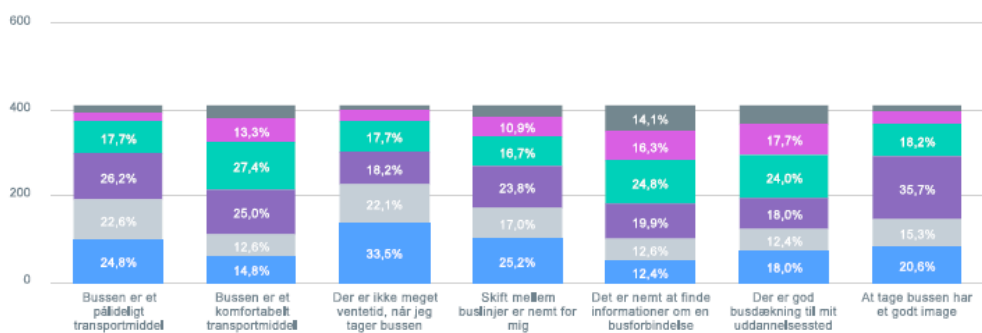
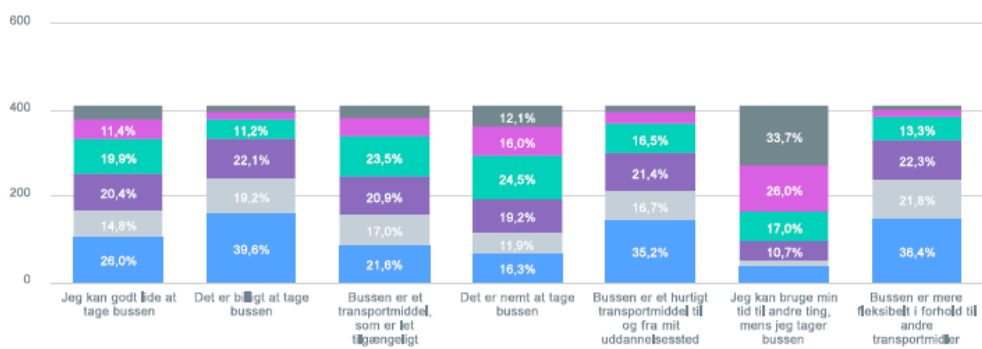








Brug skalaen til at evaluere BUS som et transportmiddel til og fra dit uddannelsessted:

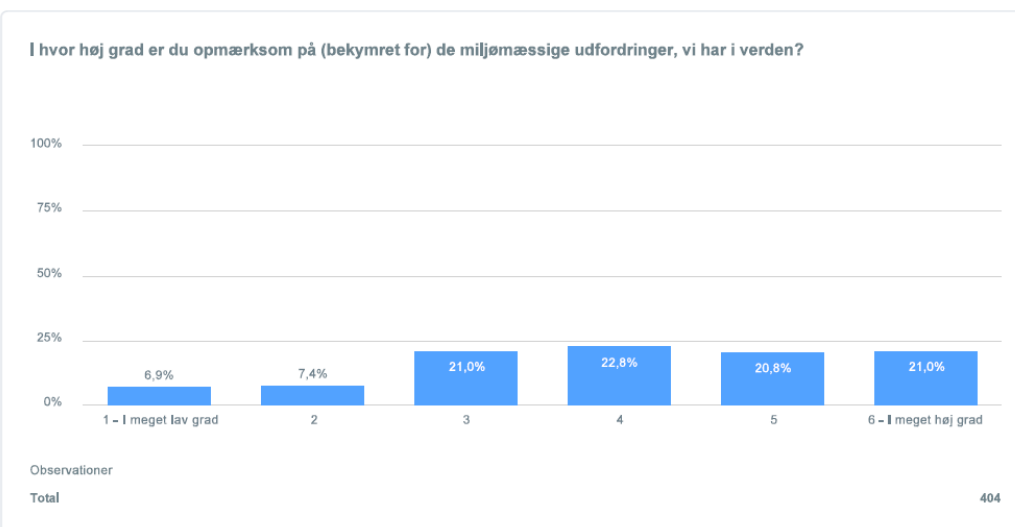
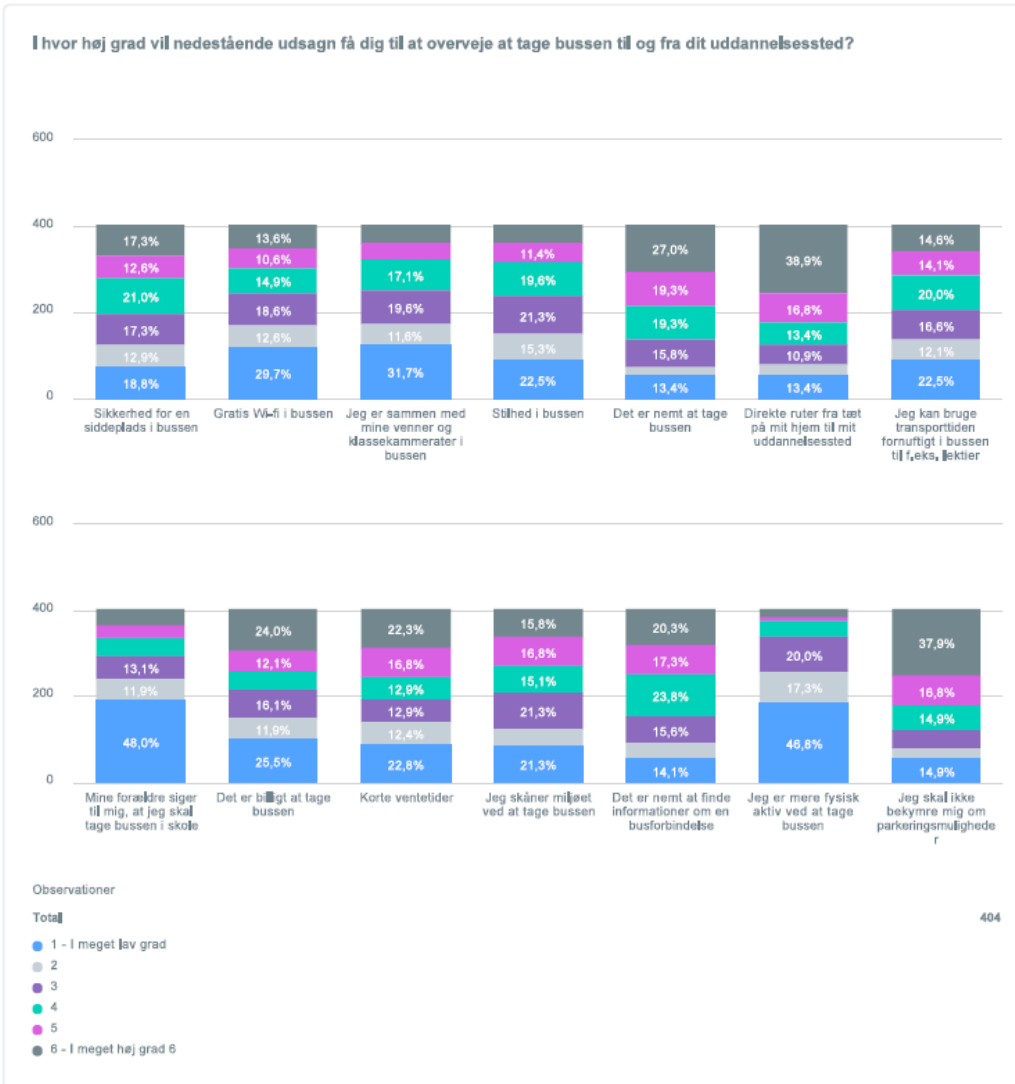


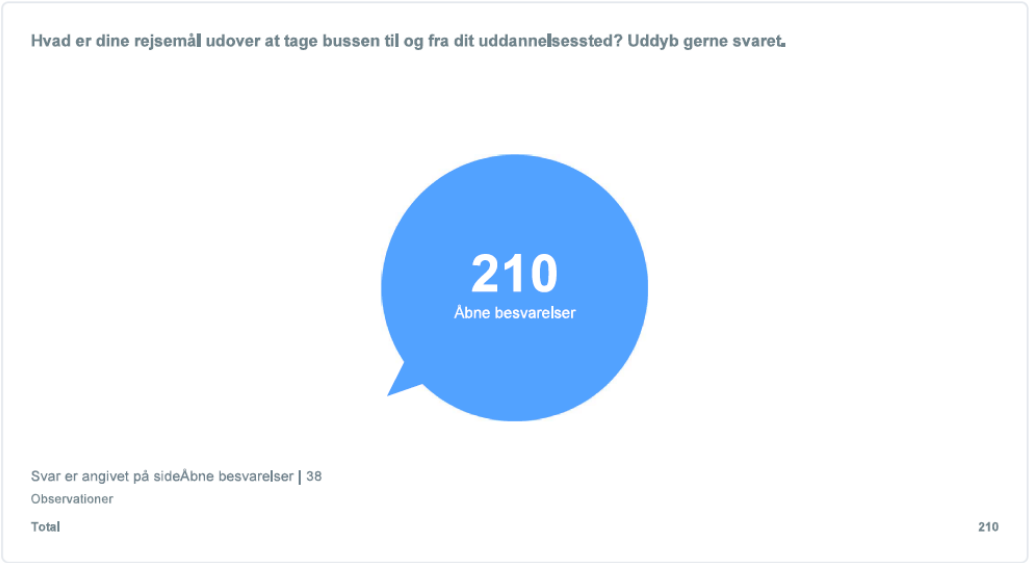
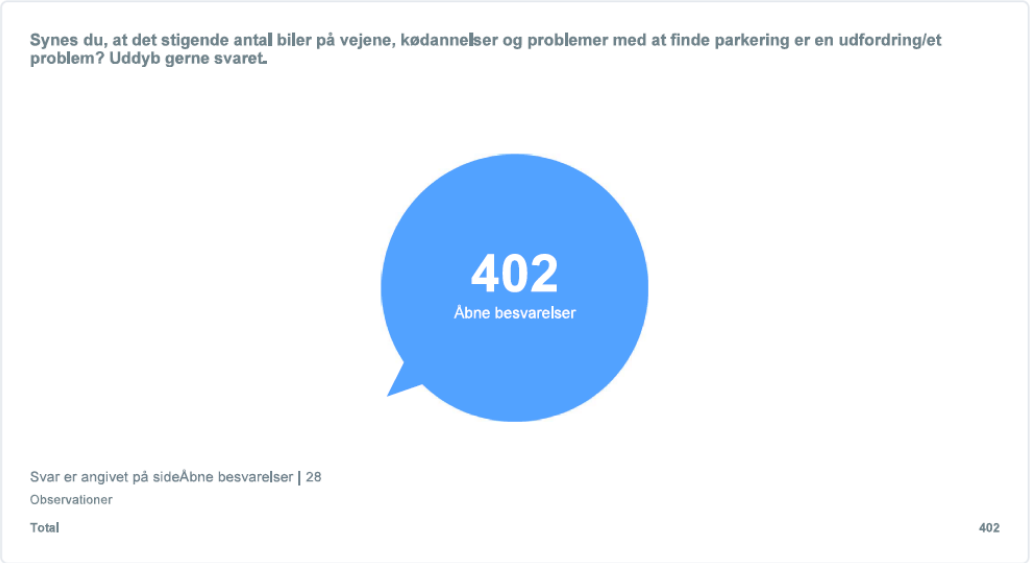
Observationer

Totalt

- 1 - Uenig
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6 - Enig

412





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

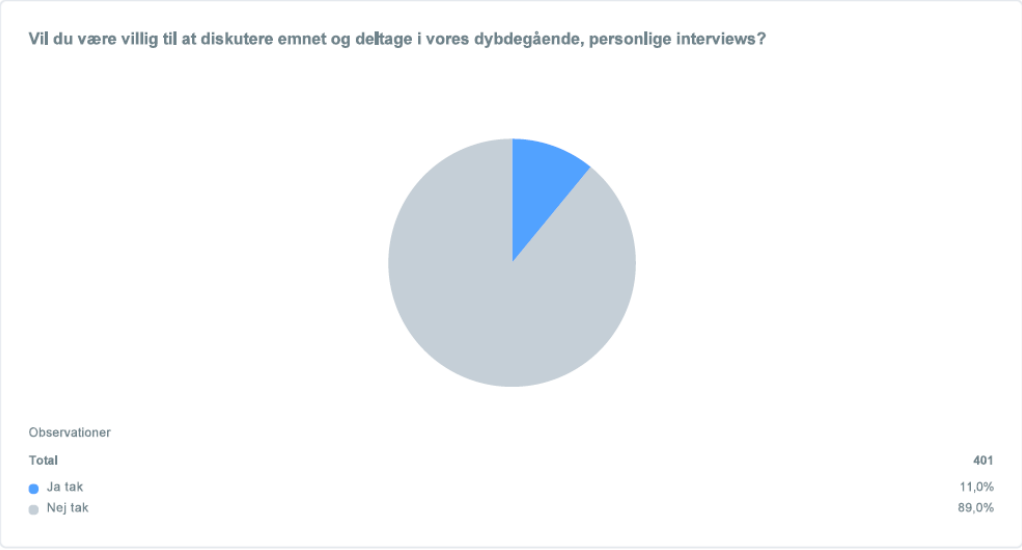
402

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.

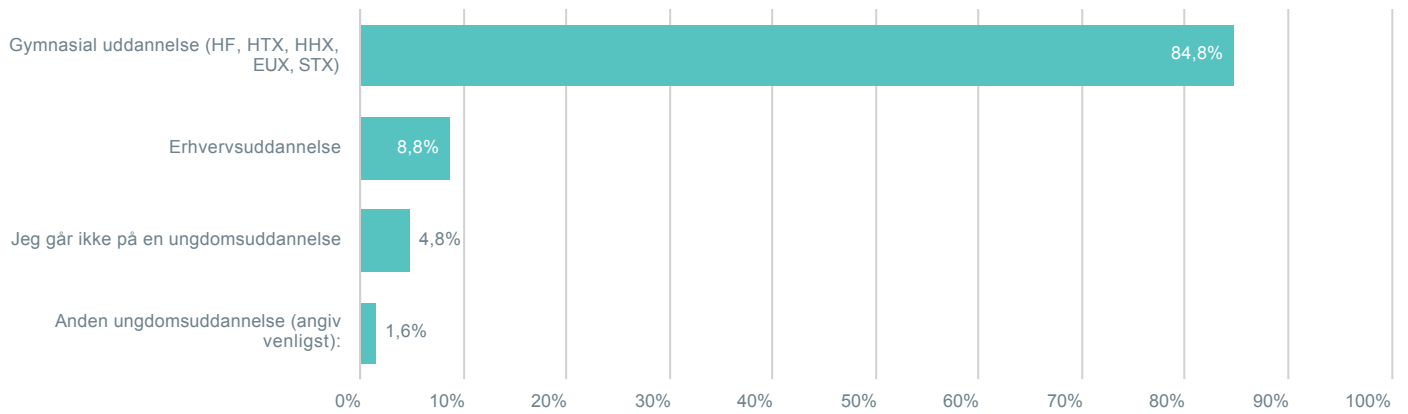
Hvad kan vi gøre for, at flere billister tager bussen i stedet for bilen?

- 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

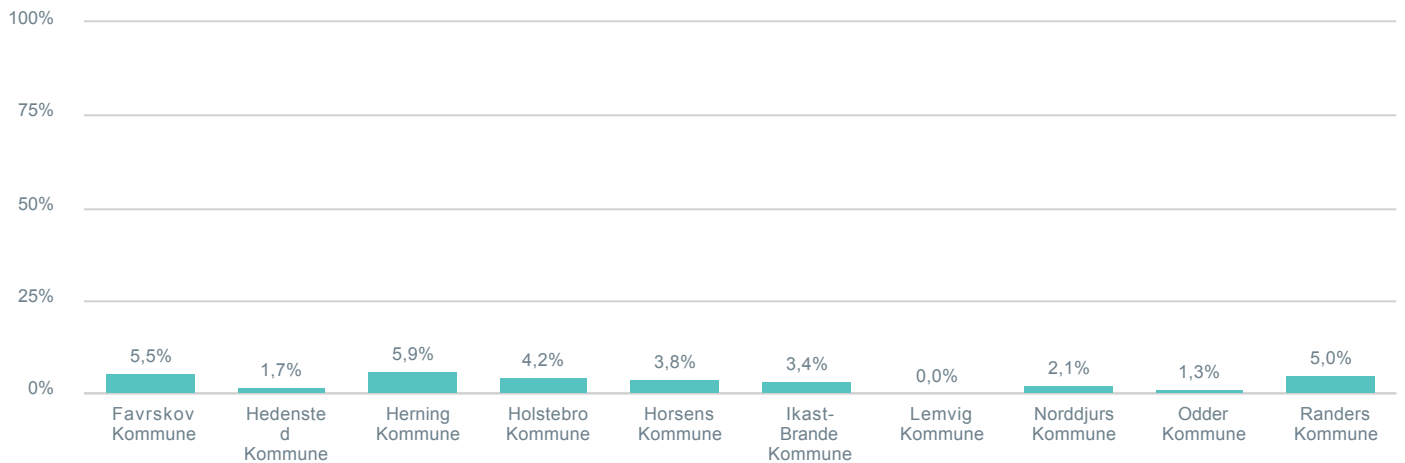
Hvilken ungdomsuddannelse går du på?



Total Svar status

250

Hvilken kommune bor du i?

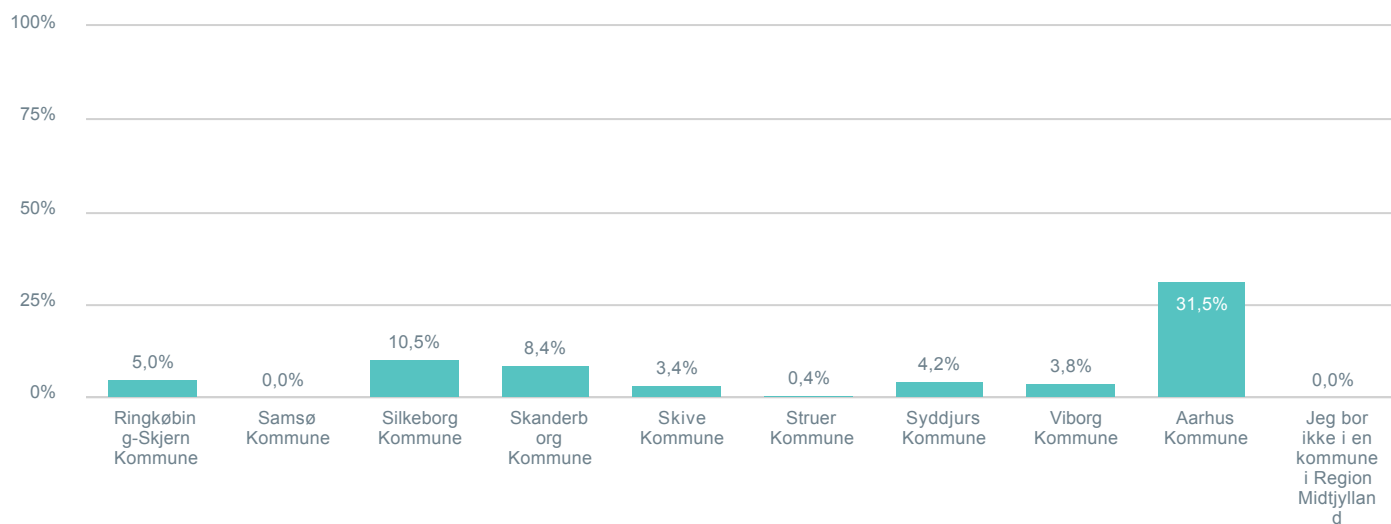


Total Svar status

238

Grafen fortsætter på næste side

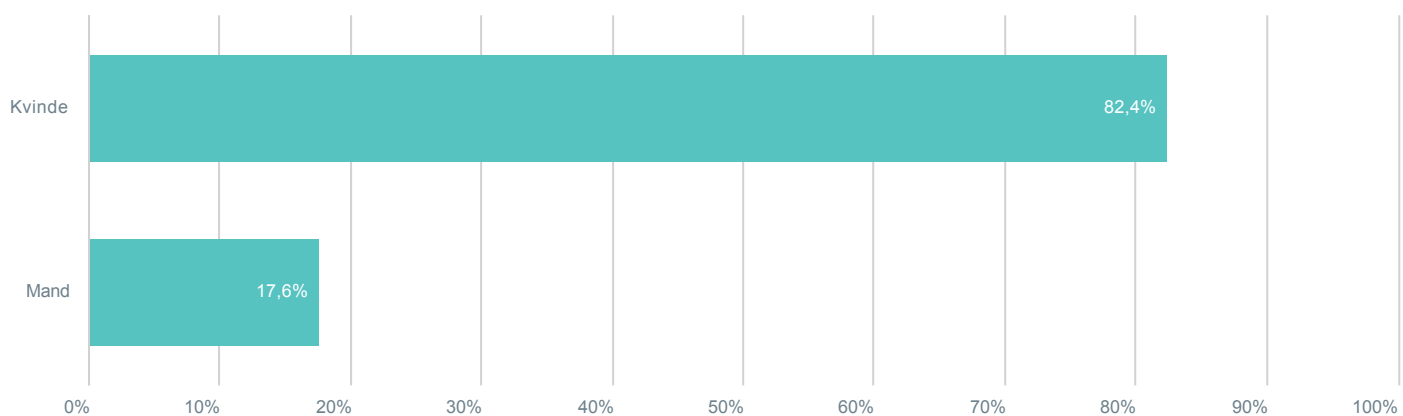
Hvilken kommune bor du i?



Total Svar status

238

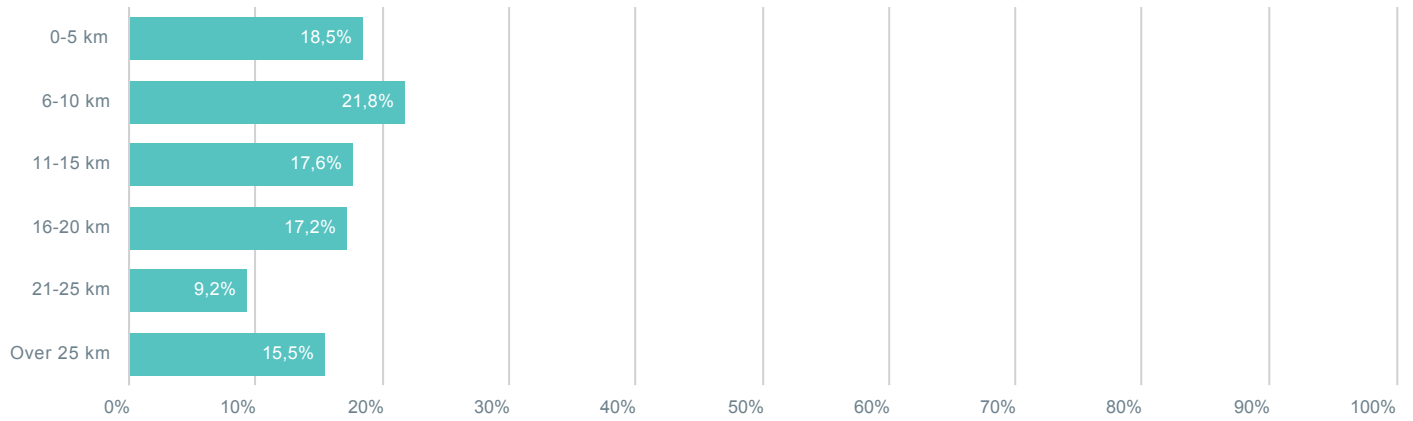
Køn



Total Svar status

238

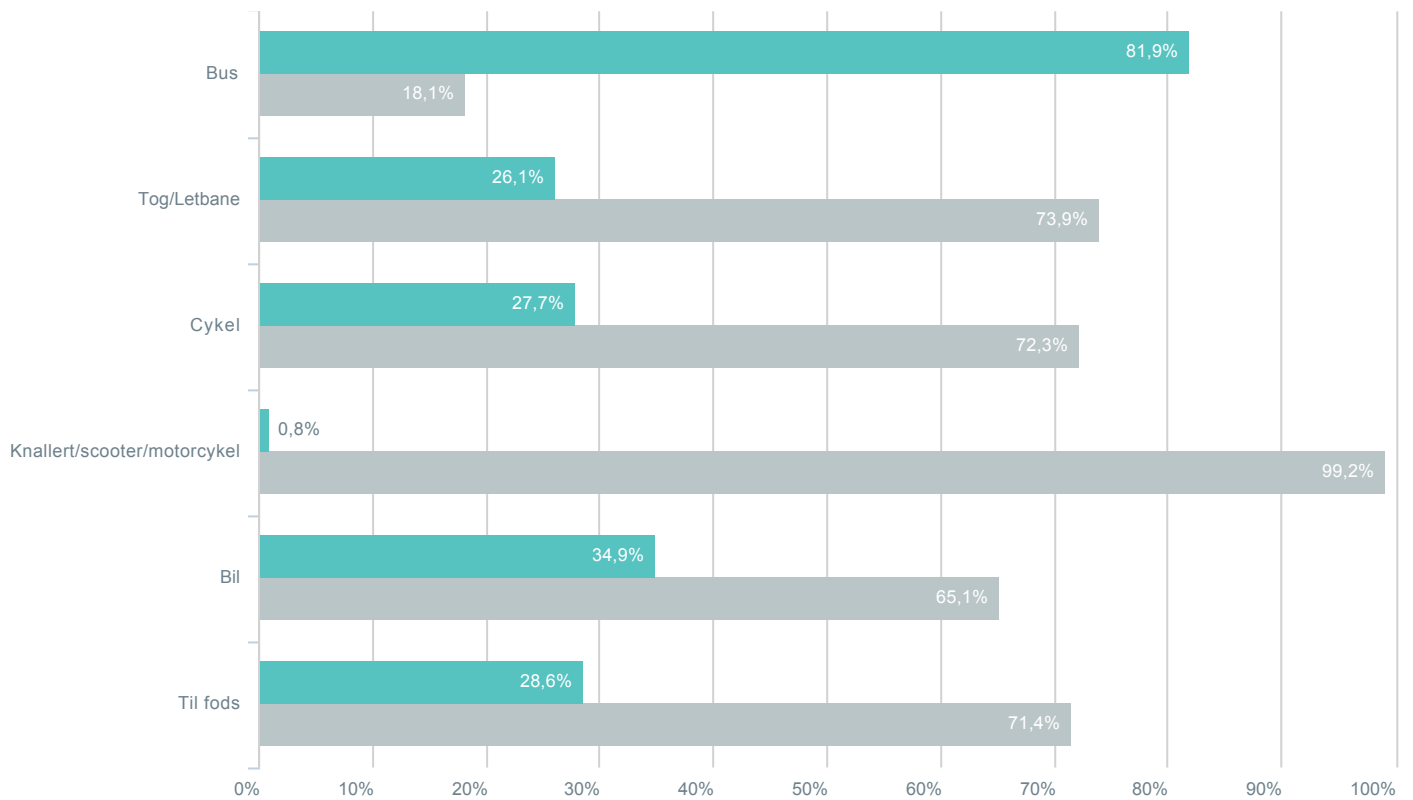
Hvor langt har du fra din bopæl til din uddannelse?



Total Svar status

238

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



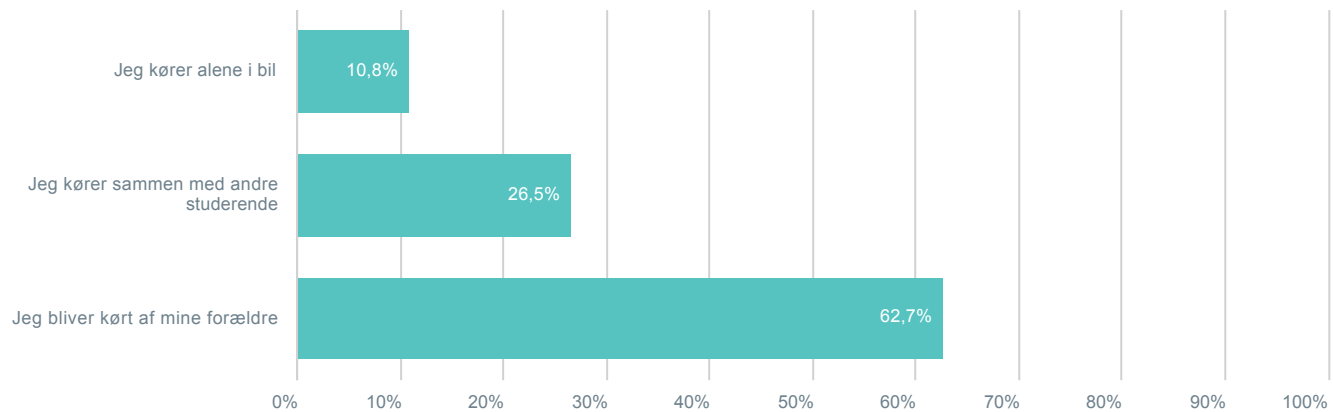
Total Svar status

238

- Ja
- Nej

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

Hvilket udsagn passer bedst på dig?

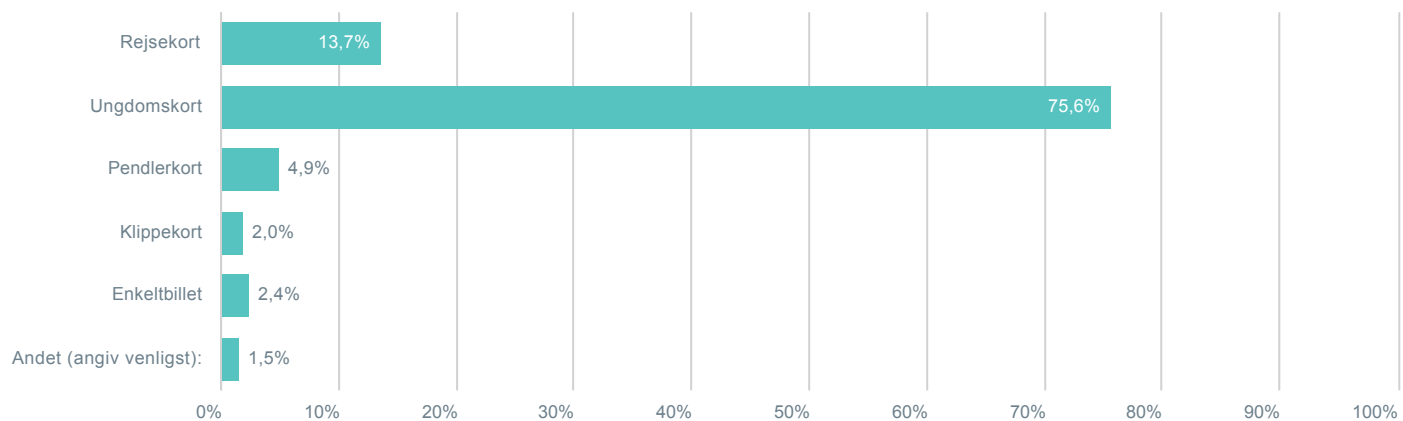


Total Svar status

83

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

Hvilken billettype benytter du som oftest?

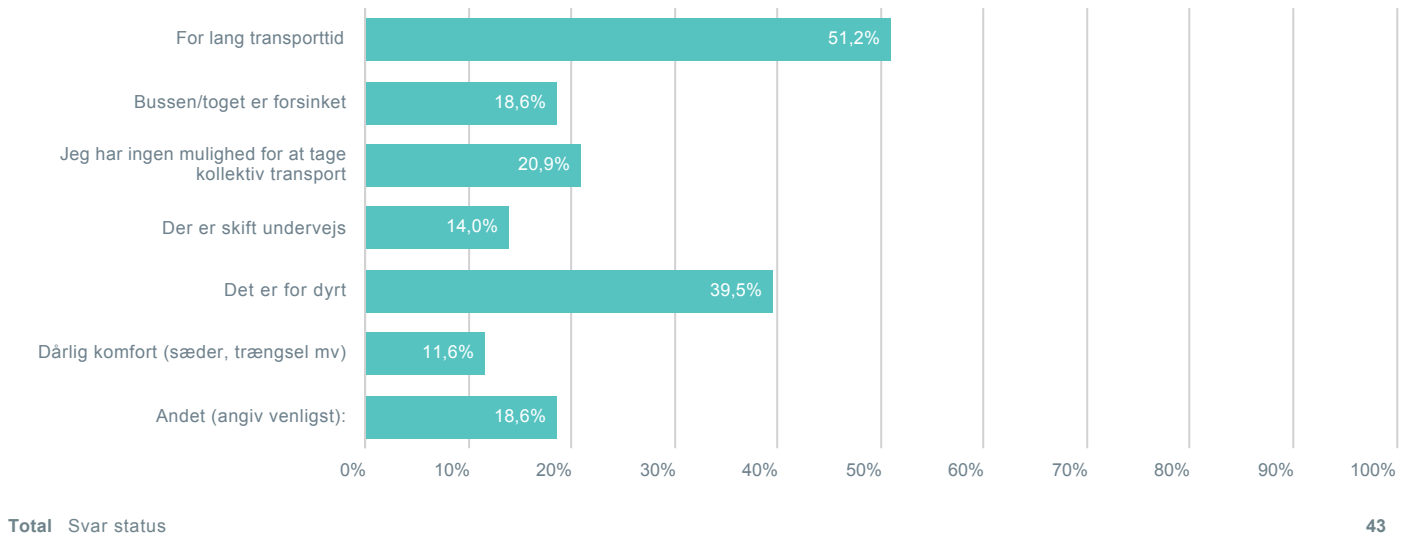


Total Svar status

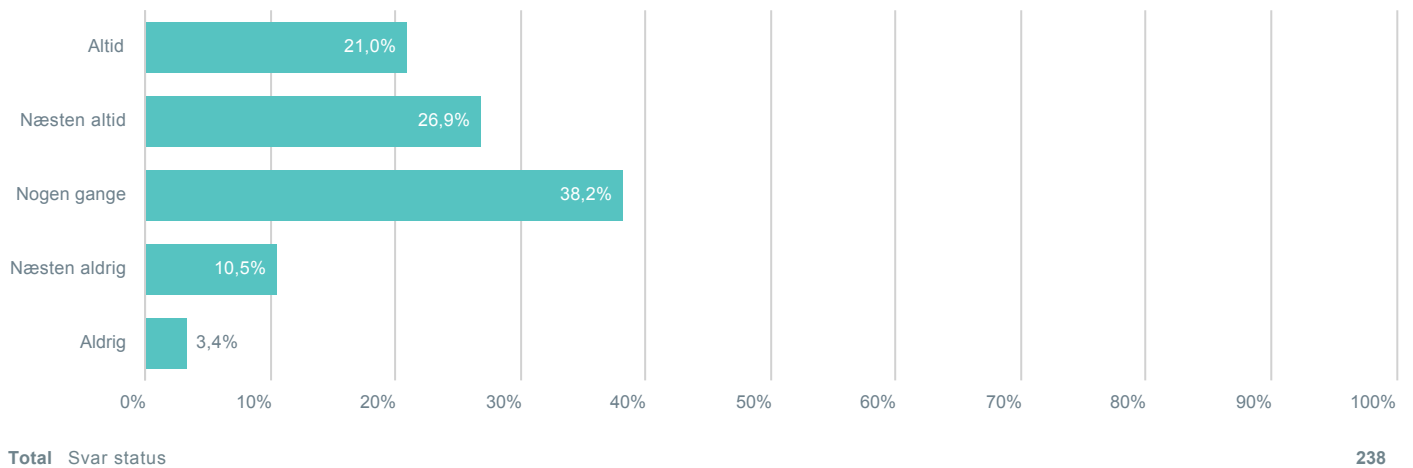
205

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

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

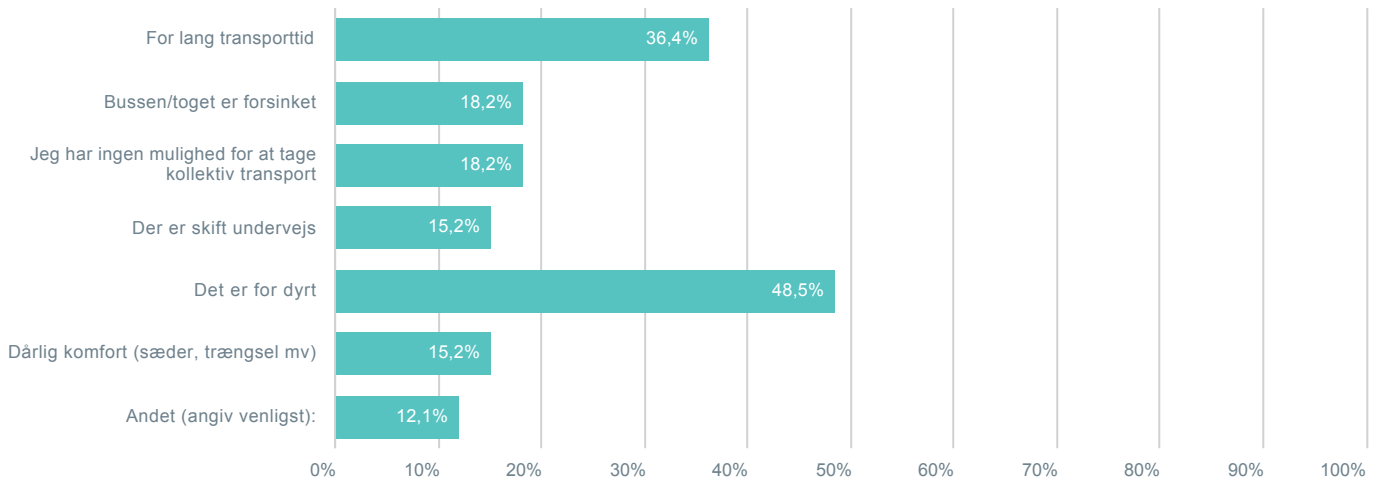


Benytter du kollektiv transport i din fritid?



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