



*Aarhus, 17. marts 2023*

Bilagssamling  
til åben dagsorden til mødet i  
Bestyrelsen for Midttrafik  
24. marts 2023 kl. 09:30  
Midttrafik Kundecenter,  
Aarhus Rutebilstation,  
Fredensgade 45,  
8000 Aarhus C

# MOBILITETSPLAN 2023-2026

HØRINGSUDKAST

  
midttrafik

**MIDTTRAFIKS MOBILITETSPLAN 2023-2026**

Udgivet: Marts 2023

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon: 87 40 82 00

E-mail: [midttrafik@midttrafik.dk](mailto:midttrafik@midttrafik.dk)

# INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>Indledning</b>	<b>4</b>
<b>Mobilitetsplanens forudsætninger</b>	<b>6</b>
<b>Sammen skaber vi grønne rejser</b>	<b>8</b>
<b>Med kunden i fokus</b>	<b>12</b>
<b>En stor region med forskellige transportbehov</b>	<b>16</b>
<b>Midttrafiks kerneprodukter</b>	<b>20</b>
Sammenhæng i Midtjylland	25
Bybetjening	30
Lokalbetjening	39
Midttrafiks kerneprodukter - Indsatser i planperioden	43
<b>Rejsens fysiske rammer</b>	<b>44</b>
Indbydende stoppesteder	46
Indbydende busser	49
Midttrafik som videnscenter	50
Fremkommelighed er troværdighed – og en god investering	52
Rejsens fysiske rammer - Indsatser i planperioden	55
<b>Samarbejde, information og kommunikation</b>	<b>56</b>
Information og kommunikation	62
Samarbejde, information og kommunikation - Indsatser i planperioden	65

# HVORFOR EN MOBILITETSPLAN?

Med Mobilitetsplan 2023-2026 sætter Midttrafik retningen for de kommende års arbejde med udviklingen af grøn mobilitet i Midtjylland.

Mobilitetsplanen er skrevet efter tre år, hvor passagerniveauet har været belastet af Corona-restriktioner og eftervirkninger. Planen tager afsæt i Midttrafiks Strategiplan 2021-2024, som udpeger strategiske indsatsområder, der netop skal hjælpe den kollektive trafik tilbage på sporet efter Corona. Dette har stor betydning - særligt set i lyset af de øvrige samfundskritiske udfordringer, som vi står overfor lige nu. Når vi rejser sammen, understøtter vi den grønne omstilling, sikrer bedre bymiljøer og mindsker trængslen på vejene. Samtidig understøtter vi social bæredygtige transporttilbud, som er essentielle for, at alle kan tage del i samfundet, ikke mindst i skyggen af den igangværende energikrise. Passagertallene ligger nu på det højeste niveau siden 2019, men der er stadig et stykke vej at gå. Her skal mobilitetsplanen styre os på rette vej.

Midttrafik står som trafikselskab centralt i mobilitetsbilledet. Vi har et nært samarbejde med vores ejere om udviklingen af den kollektive trafik, så den drives bæredygtigt og effektivt og skaber mest mulig værdi for borgerne. Vi har tæt dialog med operatørerne om, hvordan vi løbende forbedrer og optimerer servicen. Og vi har, ikke mindst, direkte kontakt til de mange kunder, der benytter vores tilbud. Dette giver os en solid viden om, hvordan kunderne rejser, og hvad den gode rejse er for dem.

Med den centrale rolle følger ansvaret for at omsætte viden og samarbejde til stærke mobilitetsløsninger, der passer til alle dele

af vores region. Midttrafik er alle midtjydere trafikselskab, og vi skal kunne favne deres skiftende transportbehov gennem livet. Samtidig skal vi skabe tilbud, der passer til de meget forskelligartede transportbehov på tværs af regionen. Fra letbane og højklassede busløsninger i Aarhus over solide bybusnet i de større byer til fleksible transportløsninger i spredte landområder, hvor almindelig rutebus ikke er et effektivt virkemiddel. Og endeligt med et overordnet hovednet, der med bus og bane binder regionen sammen på tværs.

Der er ikke én transportløsning, der alene løser alle udfordringerne i vores område. Vi skal derfor tænke bredt og udvikle både vores egne transporttilbud og samtidig være åbne for bredere mobilitetsløsninger. Dette kræver samarbejde mellem private og offentlige aktører om fremtidens mobilitet, gerne gennem forsøg i stor skala i samarbejde med en bred skare af vores ejere og øvrige aktører. Vi skal i denne proces altid inddrage borgerne og sikre, at der er lokal opbakning til de tiltag, vi sætter i gang. Den lokale forankring af mobilitetsprojekter er altafgørende for succes.

Planen peger derfor både på, hvordan vi fortsat styrker vores kerneprodukter, tog, letbane, bus samt Flextrafik, og viser samtidig retninger og handlinger, som kan understøtte øvrige mobilitetsformer gennem samarbejde, kommunikation og fysiske anlæg. Her skal vi både videreudvikle kendte produkter og turde tænke større tanker end de nuværende rammer giver os mulighed for. Således hæver vi med denne plan perspektivet fra en kollektiv trafikplan til en bæredygtig mobilitetsplan.



### **Planen er blevet til i samarbejde og skal understøtte fremtidigt samarbejde**

Vi kan kun nå vores mål, hvis vi samarbejder med vores ejere, der finansierer og afgør serviceniveauet for den kollektive trafik. Vi har alle en rolle at spille for at nå i mål med ambitionerne. Denne mobilitetsplan er derfor blevet til i tæt samarbejde med ejerne, de midtjyske kommuner og Region Midtjylland.

Ejerne har været involveret af flere omgange på hhv. administrativt niveau gennem netværket Fagligt Forum og i nedsatte følgegrupper, på ledelsesniveau i styregruppen for mobilitetsplanen og på politisk niveau i form af Midttrafiks bestyrelse. Ejerne har således været inviteret med i hele processen omkring udarbejdelsen af mobilitetsplanen, først til at sætte rammen for planens indhold og senere i forhold til at idéudvikle, konkretisere og kommentere denne. Det har med vores øjne bidraget til en stærk plan, der favner bredt, og skabt et solidt grundlag for det fremtidige samarbejde om realiseringen af planen.

Planen har været i høring hos ejerne svarene her viste stor opbakning bag planen og stor velvilje til at samarbejde om implementeringen i årene fremover, så vi sammen bedst muligt understøtter den grønne mobilitet.

# MOBILITETSPLANENS FORUDSÆTNINGER

Midttrafik skal, jf. Lov om trafikskaber, hvert fjerde år udarbejde en plan for, hvordan den kollektive trafik skal udvikles i planperioden. Planen skal bl.a. fastlægge et strategisk hovednet for området.

Der er en række forudsætninger, som Mobilitetsplan 2023-2026 skal tage udgangspunkt i, herunder de tendenser i samfundet, som påvirker den kollektive trafik og borgernes mobilitet samt Midttrafiks Strategiplan 2021-2024, der sætter rammen for, hvordan Midttrafiks skal udvikle sig i årene frem.

## **Ny normal - nye transportvaner**

Da covid-19 ramte Danmark, ændrede borgernes transportvaner sig. Der blev sat restriktioner på fremmøde på arbejdspladser, uddannelse og øvrige aktiviteter, og resultatet blev, at mange passagerer forlod den kollektive trafik. Mange arbejdede hjemmefra og havde ikke samme behov for transport, nogle købte en bil, mens andre begyndte at cykle. Efter samfundets genåbning er der opstået en "ny normal". Mange ting er igen blevet som før, men nogle af de ændrede transportvaner hænger ved. Det rummer både udfordringer, men også muligheder for den kollektive trafik.

Som eksempel herpå har mange virksomheder efterfølgende holdt fast i øget brug af hjemmearbejde og videomøder som en måde at styrke effektiviteten og fleksibiliteten for medarbejderne på. Færre pendlerture i det daglige betyder umiddelbart færre kunder i den kollektive trafik, men det åbner også et vindue for, at medarbejdere der før har følt sig afhængige af egen bil til deres pendlertransport fem dage om ugen, nu lettere kan undvære bil. Skal man kun møde på arbejde fysisk tre dage om ugen, kan det være lettere for den enkelte at dække transportbehovet med en kombination af kollektiv trafik,

cykel og samkørsel og derved blive mindre afhængig af bilen.

Efter de sidste restriktioner blev hævet i starten af 2022 er passagererne langsomt vendt tilbage til den kollektive trafik. I starten lå vores passagertal omkring 25 % lavere end i 2019, mens de i de første måneder af 2023 kun ligger ca. 5-10 % lavere end i tilsvarende måneder i 2019. Udviklingen går således den rigtig vej, men der ligger fortsat et stort stykke arbejde i at understøtte den positive udvikling og nå tilbage på eller over 2019-niveauet, hvilket er Midttrafiks målsætning ved udgangen af 2023.

## **Energikrisen sætter spor i den kollektive trafik**

En anden stor udfordring for den kollektive trafik er de stigende energipriser, som medfører en stor stigning i udgifterne til kollektiv trafik. På et tidspunkt hvor indtægterne er lavere grundet effekterne af Corona, skaber det økonomiske udfordringer for både regioner og kommuner. De økonomiske rammer til kollektiv trafik overskrides, og da de fleste andre offentlige sektorer også er ramt af stigende priser, er prioriteringen vanskelig og kan føre til store besparelsesbehov. Dette understreger vigtigheden af, at ressourcerne til kollektiv trafik udnyttes så effektivt som muligt. Energikrisen understreger desuden vigtigheden af den grønne omstilling, der er aktuel som aldrig før. Dette gælder også for omstillingen af fossile brændsler i transportsektoren og den kollektive trafik.

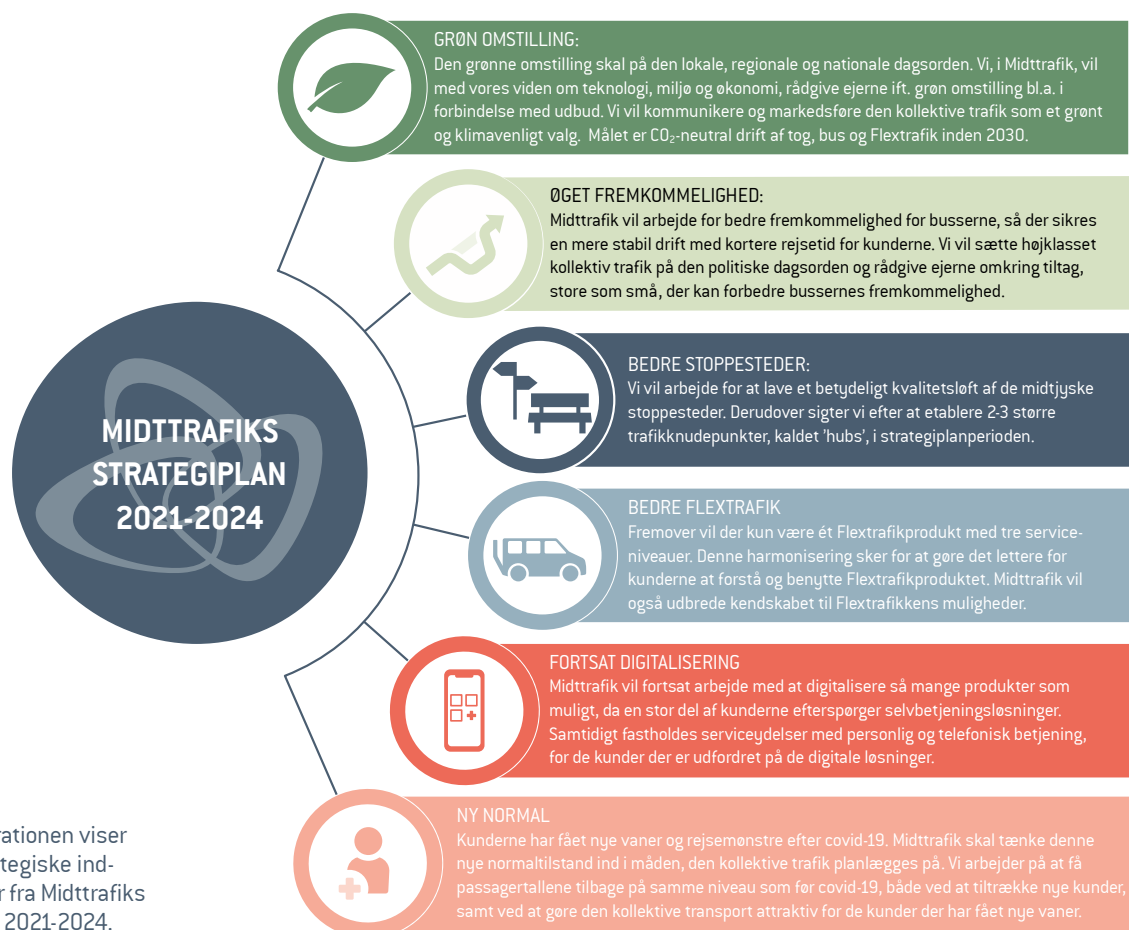
Energikrisen udfordrer samtidig privatøkonomien for mange. Udgiften til at fylde brændstof på bilen er steget markant, og det kommer oveni stigende regninger til el, varme og dagligvarer. Den kollektive trafik bliver dermed et vigtigere alternativ for mange - som en mulighed for at komme til og fra job, uddannelse og øvrige aktiviteter uden bil.

Energikrisen kan sætte spor som højere arbejdsløshed og lavere aktivitet i samfundet, der som udgangspunkt begrænser transporterspørgslen. Det rummer dog samtidig en mulighed for at tiltrække markedsandele til den kollektive trafik og understreger vigtigheden af den kollektive trafik som samfundskritisk infrastruktur, der giver borgere et reelt alternativ til egen bil. Undergraves den kollektive trafik i de kommende år af store besparelser, vil det gå ud over funktionen af den kritiske infrastruktur og den grønne omstilling. Lykkes det omvendt at fastholde effektiv kollektiv trafik, så kan energikrisen blive springbrættet til, at flere vælger kollektiv trafik til.

### Med afsæt i strategiplanen

Midttrafiks Strategiplan 2021-2024 fungerer som den strategiske overlægges for mobilitetsplanen. Strategiplanen udstikker retningen for, hvordan vi som trafikkselskab skal udvikle os i årene frem. I planen har Midttrafiks bestyrelse udpeget seks strategiske indsatsområder, som Midttrafik skal arbejde målrettet med i strategiplanperioden.

Denne mobilitetsplans formål er derfor at omsætte strategiplanen til klare og konkrete handlinger, der kan styrke den kollektive trafik i de kommende år. Illustration 7.1 viser de seks indsatsområder fra Strategiplan 2021-2024.



III. 7.1: Illustrationen viser de seks strategiske indsatsområder fra Midttrafiks Strategiplan 2021-2024.



# SAMMEN SKABER VI GRØNNE REJSER

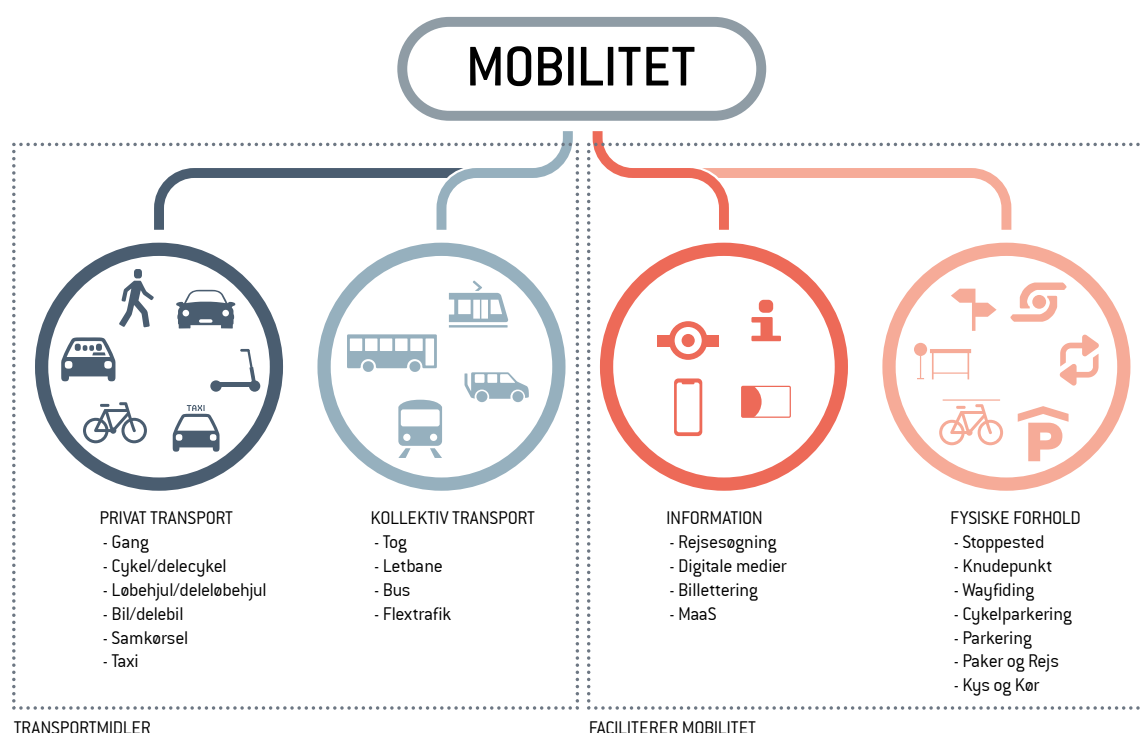
I de senere år er der sket et markant skifte i den måde, vi som samfund taler om transport på. Fra at tale om transport bundet til konkrete transportmidler og ruter, tales der nu i højere grad om 'mobilitet', der tager udgangspunkt i mere individuelle rejsebehov, og hvor selve transportmidlet bliver underordnet. Mobilitet er således et udtryk for en tankegang, hvor grænserne mellem forskellige transportmidler og -udbydere udviskes. I mobilitetstankegangen tænkes der ikke på opdelt grupper af bilister, cyklister og brugere af kollektiv trafik, men på 'mobiliteter', der kombinerer transportformerne, alt efter hvad der passer til den enkeltes ønsker og behov i en given situation. Et bredere mobilitetsperspektiv giver således en mere helhedsorienteret tilgang til transportplanlægningen, hvor forskellige transportmidler tænkes sammen i ét samlet tilbud med udgangspunkt i borgernes behov.

Flere kommuner i Midtjylland har allerede udarbejdet en mobilitetsplan. Fælles for

dem er, at de har fokus på sammenhængen mellem forskellige transportformer, og at de tager hensyn til andre politiske målsætninger om f.eks. sundhed, miljø, byliv, erhvervs- og boligudvikling. Vi oplever derfor også en stigende efterspørgsel fra vores ejere ift. rådgivning om og deltagelse i bredere mobilitetsprojekter. Denne mobilitetsplan er den første af sin slags hos Midttrafik, og målet er bl.a. at imødekomme ejernes ønske om, at vi som trafikkselskab skal indtænke vores egne produkter i det brede mobilitetsperspektiv. Dette betyder ikke et farvel til vores traditionelle kerneydelse med rutebunden kollektiv trafik og Flextrafik, men det betyder, at vi skal tænke vores produkter ind i en bredere sammenhæng.

Hos Midttrafik har vi en vigtig opgave i at tilbyde mobilitet med tog, letbane, bus og Flextrafik; både for de borgere, der ikke har andre muligheder for transport, men også for de borgere, der skifter mellem transportformerne. Midttrafiks produkter har en klar

III. 8.1: Mobilitet dækker over den fysiske transport, privat eller kollektiv, samt de fysiske og digitale elementer, der faciliterer transporten.





III. 9.1: Cykelmedtagning i busserne kan gøre det lettere at kombinere kollektiv trafik med andre mobilitetsformer.

fordel de steder, hvor der er mange, der har behov for at rejse på samme tid til samme sted. I tyndere befolkede områder kan det være svært at opretholde en effektiv betjening med rutebunden kollektiv trafik. Her kan Midttrafiks Flextrafik, sammen med andre mobilitetstilbud, som f.eks. samkørsel, delecycler og -biler, spille en væsentlig rolle i at skabe den grundlæggende mobilitet. Dette kræver dog, at Midttrafik og ejerne aktivt indgår et samarbejde, også med andre mobilitetsudbydere, for at få disse løsninger i gang. I den forbindelse er særligt samarbejde, finansiering og infrastruktur vigtige temaer. Midttrafik ønsker derfor i planperioden at afprøve forskellige samarbejder med andre mobilitetsudbydere i forsøg, der kan give erfaring til det fremtidige mobilitetsarbejde.

Den nuværende lovgivning begrænser trafiksekskabernes rolle i mobilitetsprojekter med private aktører. Hvis vi skal udfordre den måde, vi tænker kollektiv trafik og mobilitet på, må lovgivningen nødvendigvis også følge med. I planperioden vil vi derfor, i samar-

bejde med landets øvrige trafiksekskaber, gå i dialog med Transportministeriet om, hvordan lovgivningen kan tilpasses, så trafiksekskaberne lovligt kan tage en mere aktiv rolle i det brede mobilitetsarbejde.

En bred mobilitetspalet gør den grønne mobilitet til et stærkere alternativ eller supplement til bil. Derfor skal udviklingen af øvrige, grønne mobilitetsformer ikke ses som konkurrenter til den traditionelle kollektive trafik, men som medspillere i det samlede arbejde med den grønne omstilling. Tilbuddene kan supplere hinanden og f.eks. give bedre vilkår for at komme det sidste stykke til eller fra den kollektive trafiks stoppesteder (first/last mile-transport). Det er bl.a. dette potentiale, Midttrafik ønsker at udfolde i denne mobilitetsplan.

Fleere forskellige aktører tilbyder i dag grønne mobilitetsløsninger. Det kan gøre markedet komplekst for borgeren og gøre bilen til det nemme valg. Kan Midttrafik bidrage til at lette forståelsen af og tilgængeligheden til

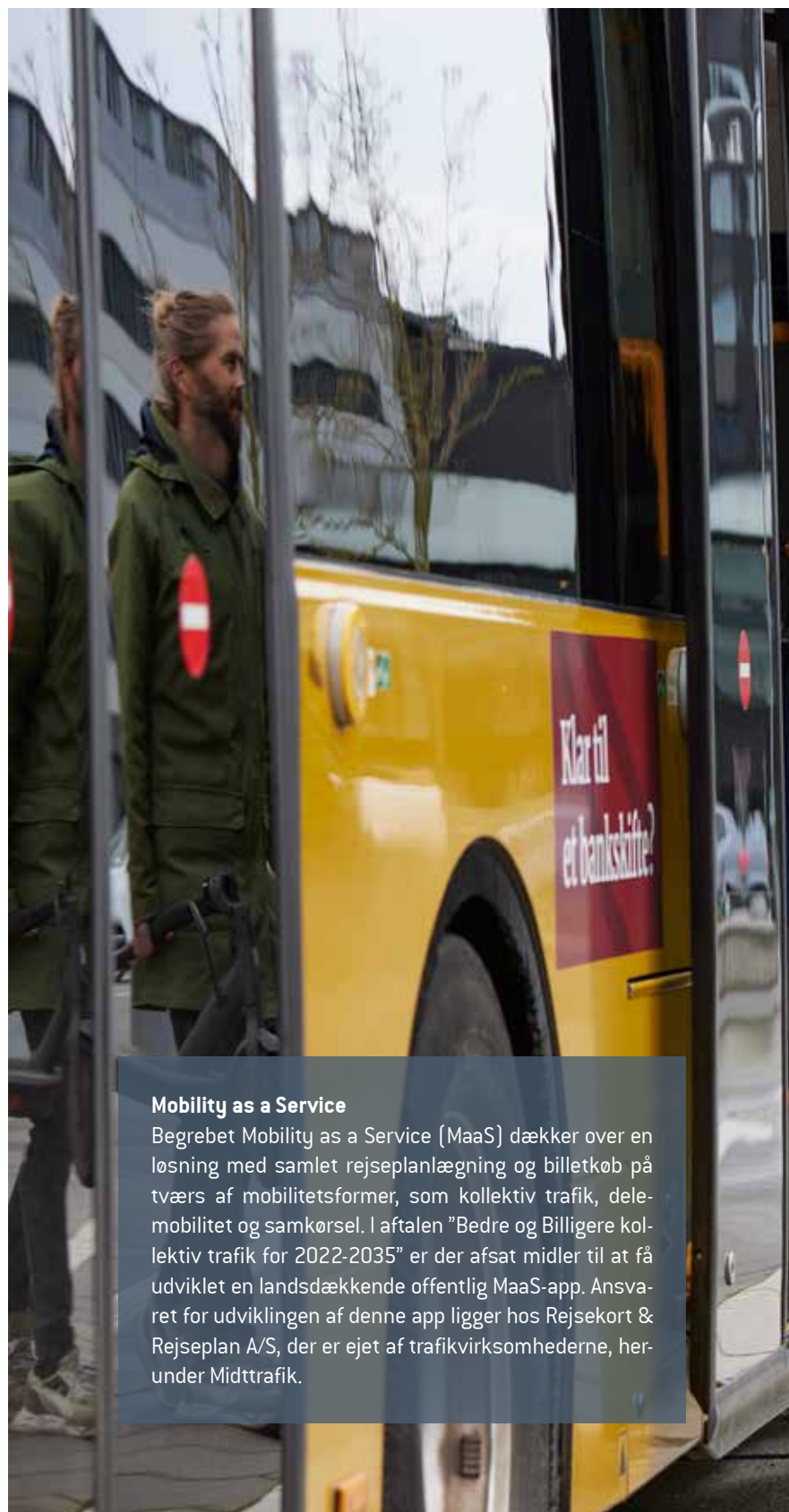
de samlede grønne mobilitetstilbud, letter vi samtidig muligheden for, at borgeren kan træffe et grønnere transportvalg, når det er muligt.

Dette gælder både i det fysiske møde mellem transportformerne og på de digitale platforme, der bl.a. bruges til rejsesøgning, bestilling og betaling. Vi vil derfor arbejde for en bedre sammenhæng mellem Midttrafiks produkter og øvrige mobilitetstilbud på vores stoppesteder, i vores knudepunkter og på Rejseplanen, således at vores egne produkter spiller sammen med andres. Kunderne skal opleve, at mobiliteten hænger sammen på tværs af transportformerne.

#### **Midttrafik som videnscenter**

Midttrafik har i de seneste år opbygget stor viden omkring forskellige mobilitetstilbud og -forsøg og kan yde rådgivning herom til ejerne. Senest har vi, i samarbejde med Region Midtjylland, Ikast-Brande, Holstebro, Skive, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Herning og Viborg Kommuner, udgivet en mobilitets-håndbog og eksempelsamling, der er en samlet vejledning til brug i kommuner og regioner i forbindelse med mobilitetsprojekter. Vi vil i planperioden udbrede brugen af håndbogen, være proaktive i rådgivningen af vores ejere og indgå i samarbejdsprojekter med både ejere og øvrige aktører.

En forudsætning for dette er naturligvis, at Midttrafik administrativt har tilstrækkeligt med ressourcer til at opfylde ejernes ønske om rådgivning og en aktiv rolle.



#### **Mobility as a Service**

Begrebet Mobility as a Service (MaaS) dækker over en løsning med samlet rejseplanlægning og billetkøb på tværs af mobilitetsformer, som kollektiv trafik, dele-mobilitet og samkørsel. I aftalen "Bedre og Billigere kollektiv trafik for 2022-2035" er der afsat midler til at få udviklet en landsdækkende offentlig MaaS-app. Ansvar for udviklingen af denne app ligger hos Rejsekort & Rejseplan A/S, der er ejet af trafikvirksomhederne, herunder Midttrafik.





## Midttrafiks kundeperspektiv

# MED KUNDEN I FOKUS

Hos Midttrafik har vi kunder i alle aldre og alle faser af livet. Vi kører de mindste børn i skole, de unge til uddannelse, studiejob og fritidsaktiviteter, pendlerne på arbejde og vi kører med de ældre. Nogle kunder bruger os flere gange om ugen, mens andre kun bruger os lejlighedsvist. For nogle er kollektiv trafik deres eneste mulighed for transport, og for andre er det et aktivt tilvalg.

Midttrafik ønsker at være et tilbud for alle borgere, uanset hvor de er i livet, hvor i den midtjyske geografi de bor, samt hvor ofte og til hvilket formål de har behov for transport.

Vi har stor indsigt i, hvem vores kunder er, og hvordan vores markedsandele fordeler sig. Således kunne vi i vores sidste trafikplan skrive, at op mod 2/3 af vores kunder er unge under 30 år. Den unge målgruppe er fortsat vigtig for Midttrafik og vil også have et særligt fokus i denne mobilitetsplan. De unge er fremtidens kunder, og det er derfor vigtigt, at vi sikrer dem en god oplevelse med kollektiv trafik, så de også naturligt vil vælge os til senere i livet.

Men vi skal ikke kun have fokus på den kollektive trafiks traditionelle kundegruppe. Vi skal også favne de grupper, der i dag ikke fylder så meget i vores tog, busser og flexbiler. Vi skal have fokus på de uvante brugere af kollektiv trafik, og på at hjælpe dem igennem hele rejsen. Vi skal målrette vores tilbud og markedsføring, så der er et vedkommende tilbud til alle, og så tilbuddene er letforståelige, uanset om man er garvet bruger af kollektiv trafik, eller om det er første gang, man

sætter sig i en bus. I Midttrafiks område er der stor forskel på, hvor i geografien vi har bedst mulighed for at tiltrække lejlighedsvist rejsende kunder. I byer, hvor det kollektive tilbud ofte er af en højere kvalitet, er det alt andet lige lettere at fastholde kunder og tiltrække nye lejlighedsvist rejsende kunder, end på landet, hvor udbuddet af kørsel er mere sparsomt.

Gennem livet sker der forskellige skift, der gør, at man kan være tilbøjelig til at skifte transportform, herunder at bruge kollektiv trafik mere eller mindre end før. Disse skift kan f.eks. være i forbindelse med start på uddannelse, en flytning, et jobskifte eller en ændring i familiesammensætning. Vi vil have fokus på disse skift i borgernes liv og være synlige og tilgængelige, når transportvalgene skal træffes. Herved er det målet dels at fastholde nuværende kunder og dels at vinde nye kunder til den kollektive trafik.

Midttrafik har en bred vifte af produkter, der hver især egner sig til forskellige kundegrupper, geografier og situationer i livet. Vi vil målrette markedsføringen og informationen om disse tilbud, så de rammer netop dér, hvor behovet opstår.

Det er vores ambition, at kundeperspektivet skal gennemsyre hele denne mobilitetsplan. Vi vil således sætte mål for vores kerneprodukter, fysiske rammer og samarbejde med andre aktører, ud fra kundernes behov og give bud på, hvordan vi fremadrettet vil arbejde med temaerne i mobilitetsplanperioden.

# MIDTTRAFIKS LIVSFASEMODEL

Midttrafik livsfasemodel er et værktøj, som vi vil bruge i det kundeorienterede arbejde. Modellen inddeler vores kunder i grupper efter alder og livsfaser og viser de vigtige skift, de hver går igennem. Det er særligt i situationer med skift, at transportvaner ændres. Derfor er det også her, vi hos Midttrafik skal målrette vores information og tilbyde det rette produkt til den enkelte. Livsfaserne dækker:

## **Børn, 0-15 år**

Børns mobilitet er dybt afhængig af deres forældre. Deres mobilitet øges dog gradvist i takt med, at de lærer at kravle, gå, cykle og begå sig i trafikken. Sidst i perioden bliver de således mere selvstændige og kan i nogen grad være selvbefordrende på f.eks. cykel, løbehjul eller med kollektiv trafik. I perioden begynder mange børn også at deltage i fritidsaktiviteter, der ligger ud over den faste skoledag. Børnene, og dermed også forældrene, får dermed et øget behov for transport.

## **Unge, 15-25 år**

Som ung øges selvstændigheden og mobiliteten yderligere. I 15-årsalderen kan man få knallertkørekort og i 17-18-årsalderen et kørekort til bil. Det øger deres transportradius markant. I perioden skifter mange unge fra en folkeskole til en ungdomsuddannelse eller erhvervsuddannelse. Dermed skifter transportbehovet, og ofte bliver afstanden mellem hjem og uddannelsessted større. Mange unge får også et fritidsjob og fritidsinteresser, som øger transportbehovet efter skoletid og i weekender. Sidst i perioden flytter de fleste unge hjemmefra, og transportbehovet ændres endnu en gang. I årene fra 15-25 år er der således mange livsændrende skift, og mange situationer, hvor transportvalgene kan ændre sig.

## **Unge voksne, 25-40 år**

I denne periode kommer de unge voksne ud på arbejdsmarkedet, hvilket betyder endnu et skift i transportbehov og muligvis i valg af transportmiddel. Gruppens økonomiske formåen øges, og mange får mulighed for at eje en bil. Mange stifter også familie og bliver forældre. Det medfører transport til vuggestue, børnehave, skole og fritidsaktiviteter, som

forældrene ofte har ansvaret for. Dermed begrænses forældrenes transportmæssige fleksibilitet, og transportvalget bestemmes ofte ud fra familiernes øvrige logistik. For den enkelte kan der i perioden opstå flere store skift, der får transportbehov og -valg til at ændre sig, f.eks. flytning, jobskifte eller skilsmisse.

## **Voksne, 40-65 år**

For den voksne gruppe, fra 40-65 år, ændrer familieforholdene sig endnu en gang. Børnene bliver større og flytter hjemmefra, hvilket igen giver den voksne gruppe mere tid og frihed. Gruppens transportbehov er stort set uændrede i perioden, men den økonomiske formåen kan have muliggjort, at der bliver plads til flere biler i husstanden. For den enkelte kan der i perioden også opstå flere store skift, der får transportbehov og -valg til at ændre sig, f.eks. flytning, jobskifte eller skilsmisse.

## **Ældre, 65+ år**

For denne gruppe er det største skifte, når arbejdsmarkedet byttes ud med en tilværelse som pensionist. Her ændrer transportbehovet sig, da der ikke længere vil være samme behov for fast og daglig transport til og fra en arbejdsplads. I stedet kan den ældre gruppe have mange aktiviteter fordelt over dagen og ugen. I løbet af perioden vil de ældres mulighed for at være mobil og selvstændig blive mindre. På et tidspunkt bliver det svært at gå langt, hoppe på en cykel, ligesom det på et tidspunkt ikke længere vil være muligt at generhverve kørekortet. Den ældre gruppe bliver således gradvist mere og mere afhængige af hjælp fra venner og familie og af offentlige tilbud som f.eks. transport med Flextrafik.

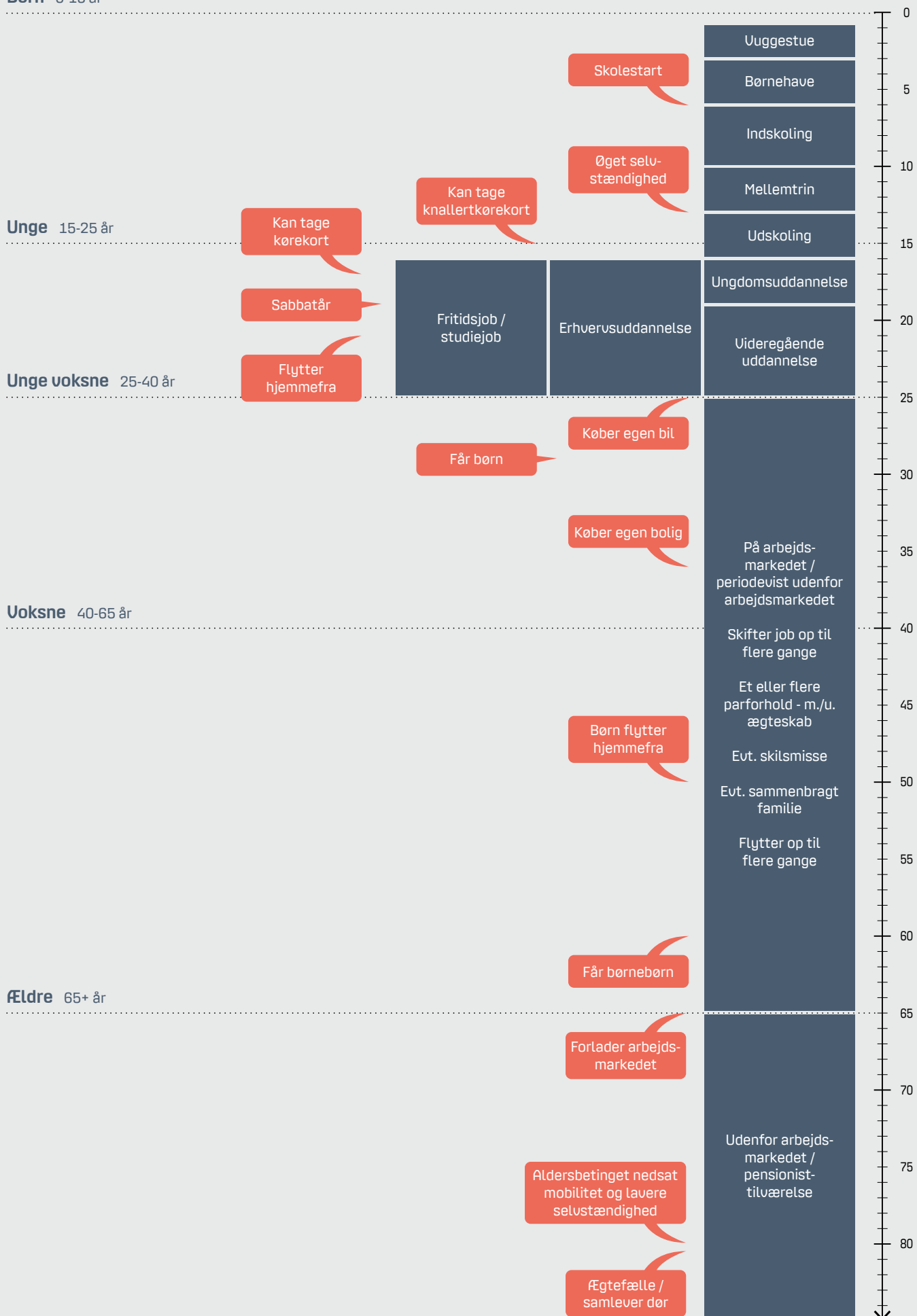
**Børn** 0-15 år

**Unge** 15-25 år

**Unge voksne** 25-40 år

**Voksne** 40-65 år

**Ældre** 65+ år





# EN STOR REGION MED FORSKELLIGE TRANSPORTBEHOV

Transportbehovene og mulighederne for at udvikle den kollektive trafik varierer meget på tværs af Midttrafiks store geografi. Variationen spænder bredt fra storbyen Aarhus og de større handelsbyer til mindre landsbyer og landdistrikter. Tætheden er størst i øst og lavest i vest, men lokalt har de fleste kommuner både tætte byområder og spredte landområder. Hvor tæt vi bor har stor betydning for, hvordan transporttilbuddet skal se ud, og hvilke muligheder der er for at udvikle det.

I de store byer spiller den kollektive trafik en vigtig rolle ift. miljø og at aflaste trængsel på vejene. Her er det nødvendigt, at flere kører sammen, hvis vi skal undgå, at vejene sander til i biler. I byerne er der desuden et stort transportbehov, der gør, at den kollektive trafik her kan udføres effektivt og med en kvalitet, så den kan være et attraktivt alternativ til privatbilen. Yderligere er der i mange byer et bredt udbud af andre mobilitetsformer, så som samkørsel, delebiler, delecykler og -løbehjul, der supplerer den kollektive trafik, om end disse tilbud i dag kun løser en mindre del af det samlede transportarbejde.

I mindre byer og landdistrikter kan det omvendt være vanskeligt at opretholde en effektiv betjening med rutebunden kollektiv trafik. Lav befolkningstæthed og højt bilejerskab giver den kollektive trafik vanskelige konkurrencevilkår, og den demografiske udvikling synes at understøtte en fortsat faldende efterspørgsel mange steder. Mange yderområder oplever, eller kan se frem til at opleve, et fald i indbyggertal og en forskydning i alderssammensætningen med færre børn og unge og flere ældre. I yderområder

ne udgør børn og unge i dag op mod 2/3 af passagererne i busserne, og derfor er en sådan forskydning afgørende for den kollektive trafiks fremtidige passagergrundlag. Samtidig vokser familiernes bilejerskab. I følge Danmarks Statistik er andelen af husstande uden bil faldet, og andelen af husstande med to eller flere biler er steget i løbet af de sidste ti år – bilen udgør dermed en vigtig del af den samlede mobilitet. I mindre byer og landdistrikter er udbuddet af andre mobilitetsformer desuden begrænset, da kommercielle tilbud ikke kan eksistere på markedsvilkår i områder, hvor der ikke er en tilpas stor brugergruppe.

Midttrafik har forskellige produkter, der hver især egner sig til de forskellige geografier. I Aarhus og de store byer transporterer højklassede transporttilbud, som letbane og A-bus, et stort antal passagerer hurtigt og effektivt frem. I yderområderne er den faste buskørsel mange steder målrettet de store rejsestrømme mellem de store byer – i høj grad baseret på transport af elever og uddannelsessøgende. Den behovsbestemte Flextrafik er i mange områder det eneste kollektive transporttilbud udenfor skolernes ringetider.

I planperioden vil vi fortsætte med at benytte hele vores palet af produkter til at løse de forskellige områders udfordringer ift. geografi og demografi. Vi vil benytte højklassede busprodukter i byer, hvor efterspørgslen er høj, og benytte Flextrafik, hvor der omvendt er et begrænset behov for transport. Vi ønsker desuden i højere grad at inddrage andre mobilitetsaktører ift. at løse mobilitetsudfordringerne de enkelte steder.



2384

SPR

### **Prognose for udviklingen i antal kollektive rejser**

Et grundvilkår i planlægningen af den kollektive trafik, er den demografiske udvikling og, afledt heraf, den forventede udvikling i antallet af kollektive rejser. Cowi har foretaget en analyse for Midttrafik, der viser, hvordan den demografiske udvikling isoleret set forventes at påvirke antallet af kollektive rejser i perioden 2019-2026, hvis alle andre faktorer holdes fast. Analysen er lavet ved at kombinere historiske opgørelser fra Danmarks Statistik over befolkningens sammensætning og fremadrettede befolkningsprognoser med kendskab til de forskellige gruppers hyppighed i brug af forskellige transportmidler, som de kendes fra Transportvaneundersøgelsen. Analysen viser ikke facit, men alene den påvirkning demografiudviklingen isoleret set vil have på passagerudviklingen i de enkelte kommuner.

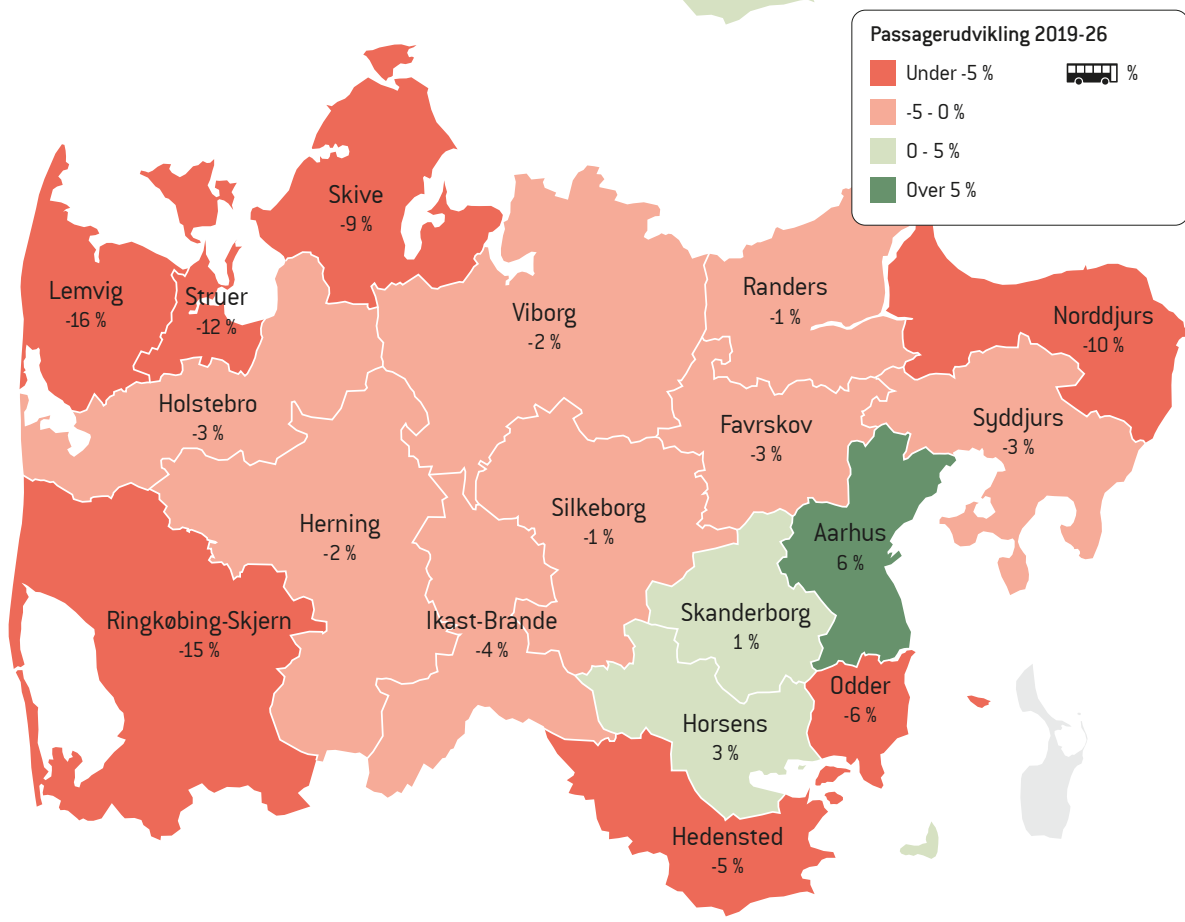
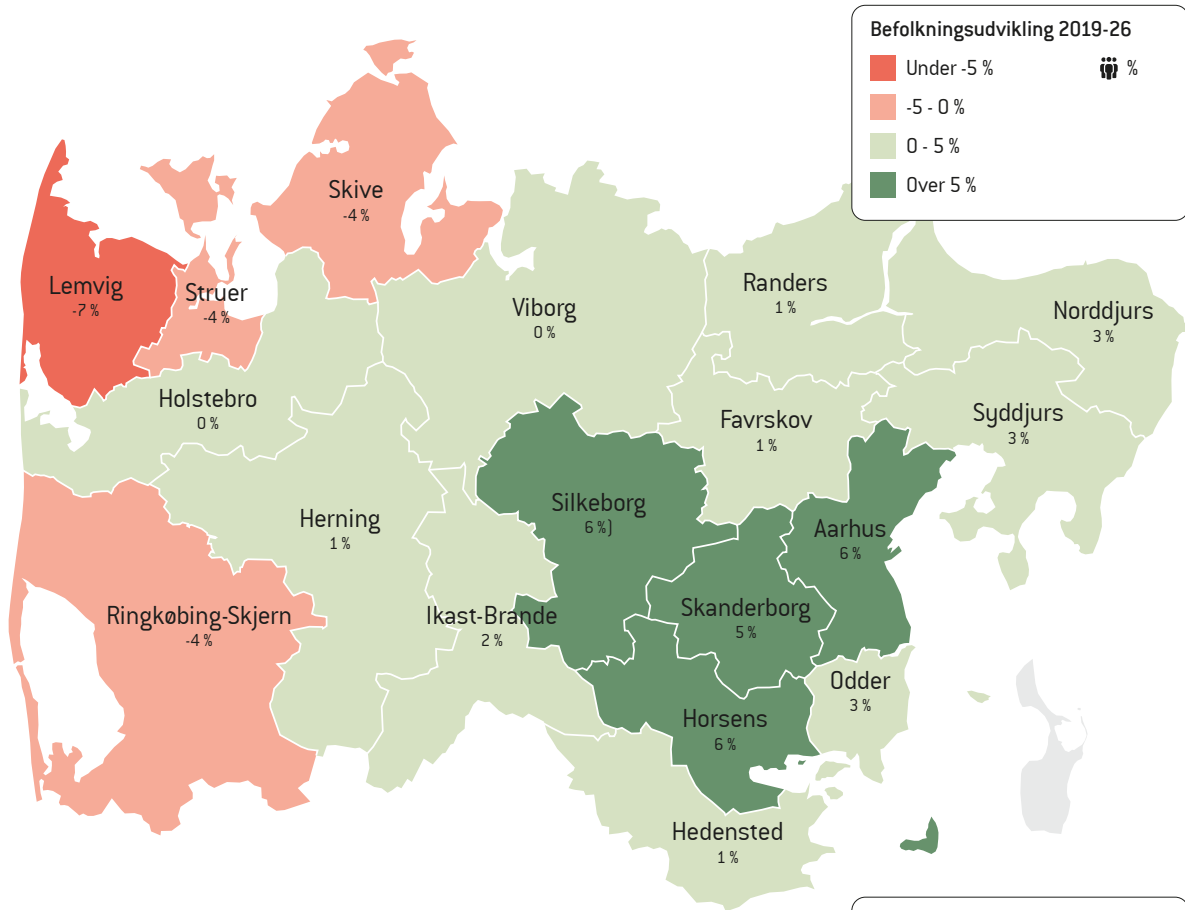
Vækst eller fald i befolkningstal samt forventet antal rejser med kollektiv trafik er opgjort på kommuneniveau og ses i illustration 19.1 og 19.2.

Frem mod 2026 forventes en positiv udvikling i befolkningstal i de fleste af Midttrafiks kommuner, med størst vækst i øst, en mode-

rat vækst i midt og et fald længst mod vest. Prognosen for antallet af kollektive rejser er mere broget grundet forskellig udvikling i befolkningssammensætningen. Kommuner med vækst i antallet af unge kan her forventes relativt flere rejser, mens kommuner med vækst i andelen af ældre kan forvente færre. I Aarhus, Skanderborg og Horsens kommuner understøtter demografiudviklingen passagervækst, mens den giver et mindre fald i de midtjyske kommuner og et markant fald i yderkommunerne frem mod 2026.

Den forventede udvikling understreger, at der er store forskelle i Midttrafiks område, og at den kollektive trafik har vidt forskellige forudsætninger på tværs af geografien.

Når prognosen mange steder antyder passagerfrafald på trods af befolkningsvækst, så understreger det vigtigheden af at tiltrække nye kundegrupper, hvis vi skal vende den negative udvikling. Her er problemet ikke, at der samlet set kommer færre mennesker, men at der kommer færre børn og unge, der i disse områder er den kollektive trafiks største kundegruppe i dag. Her er der derfor et særligt potentiale i, at få flere ikke-brugere til at benytte den kollektive trafik.



III. 19.1 og 19.2: Kortene viser den forventede befolkningsudvikling (øverst) og den forventede udvikling i antallet af kollektive rejser alene som følge af den demografiske udvikling samt befolkningsudviklingen (nederst) for perioden 2019-2026. (kilde: TU og Danmarks Statistik). Analysen er foretaget af Cowi for Midttrafik i april 2022.



# MIDTTRAFIKS KERNEPRODUKTER

Midttrafik har ansvaret for at levere effektiv kollektiv trafik til hele Midtjylland. Vi skal understøtte de store transportstrømme, og derigennem afhjælpe trængsel, og vi skal samtidig have et tilbud til dem, der bor, hvor en fast busrute ikke kan drives omkostningseffektivt. Kollektiv trafik og mobilitet er et velfærdsgode, men borgerne har vidt forskellige muligheder for at være mobile, alt efter hvor i geografien de bor. I de store tætte byer er der et større grundlag for at drive kollektiv trafik, end på landet, hvor der er længere mellem husene. Midttrafik har derfor en bred vifte af produkter, der spænder fra letbane og højklassede busprodukter til den behovsstyrede Flextrafik. Hvor de højklassede produkter egner sig til de større byer, kan Flextrafikken være med til at sikre mobiliteten i områder eller på tidspunkter, hvor der ikke er grundlag for betjening med almindelige busser.

Den kollektive trafik har også et klimamæssigt ansvar for at nedbringe transportens udledning af CO<sub>2</sub>. Udledningen skal på samfundsplan reduceres med mindst 70 % i 2030. Den kollektive trafik kan her bidrage på to måder, dels ved at tiltrække bilister til en grønnere transportform, og dels ved at omstille driften af bus, bane og Flextrafik til CO<sub>2</sub>-neutrale drivmidler. Her er de nationale mål bl.a., at bustrafikken skal være fuldt omstillet i 2030. De to bidrag til den grønne omstilling går hånd i hånd, da en fossilfri kollektiv trafik er med til at løfte den kollektive trafiks image og give en bedre komfort og køreoplevelse for kunderne. Alt sammen

noget der gør den kollektive trafik mere attraktiv at vælge til.

Hos Midttrafik er vi godt i gang med den grønne omstilling af vores transportmidler. Vi rådgiver vores ejere og omstiller fra fossile til grønne drivmidler gennem de løbende udbud af bus og Flextrafik. Også de regionale togstrækninger følger trop og udskifter diesel med batteridrift i de kommende år. I starten af 2023 er 22 % af Midttrafiks busser CO<sub>2</sub>-neutrale, hvoraf 16 % er emissionsfri elbusser, der hverken udleder CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> eller partikler. Netop elbusser har været gennem en rivende teknologisk udvikling og har nu vist sig konkurrencedygtige på markedet sammenlignet med almindelige dieselbusser. Indenfor planperioden skal størstedelen af Midttrafiks ejere tage stilling til grønne drivmidler i takt med kontraktudløb, og derfor forventer vi også, at andelen af CO<sub>2</sub>-neutrale busser vil stige markant i planperioden.

Endeligt bidrager vores kunder også til den grønne omstilling. Midttrafik havde i 2019 ca. 61 mio. påstigere i bus, tog og letbane, som bidrog til et lavere CO<sub>2</sub>-udslip fra transportsektoren, end hvis de havde taget egen bil. Passagertallet er endnu ikke helt tilbage på 2019-niveau efter Corona, men den grønne omstilling er et blandt mange argumenter for, at vi i planperioden skal kæmpe for at tiltrække flere passagerer, så den kollektive trafik også ad den vej kan bidrage til grøn omstilling.

## Produkthierarki

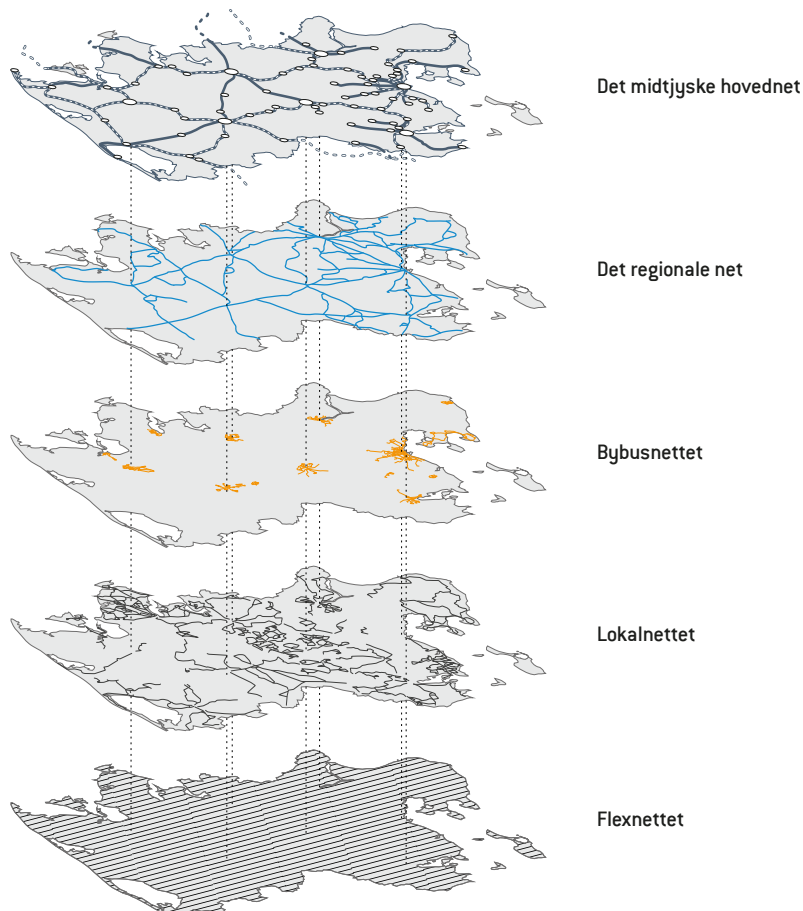
### – rette tilbud til rette transportopgave

Hos Midttrafik arbejder vi med en bred palet af produkter, fra letbane og togdrift over rutekørsel med forskellige typer af busruter til vores åbne Flextrafikprodukter. Her forsøger vi altid at optimere mobilitetstilbuddet til den faktiske efterspørgsel og ejernes ønsker. Det giver den mest effektive ressourceudnyttelse og samlet set mest mobilitet for pengene.

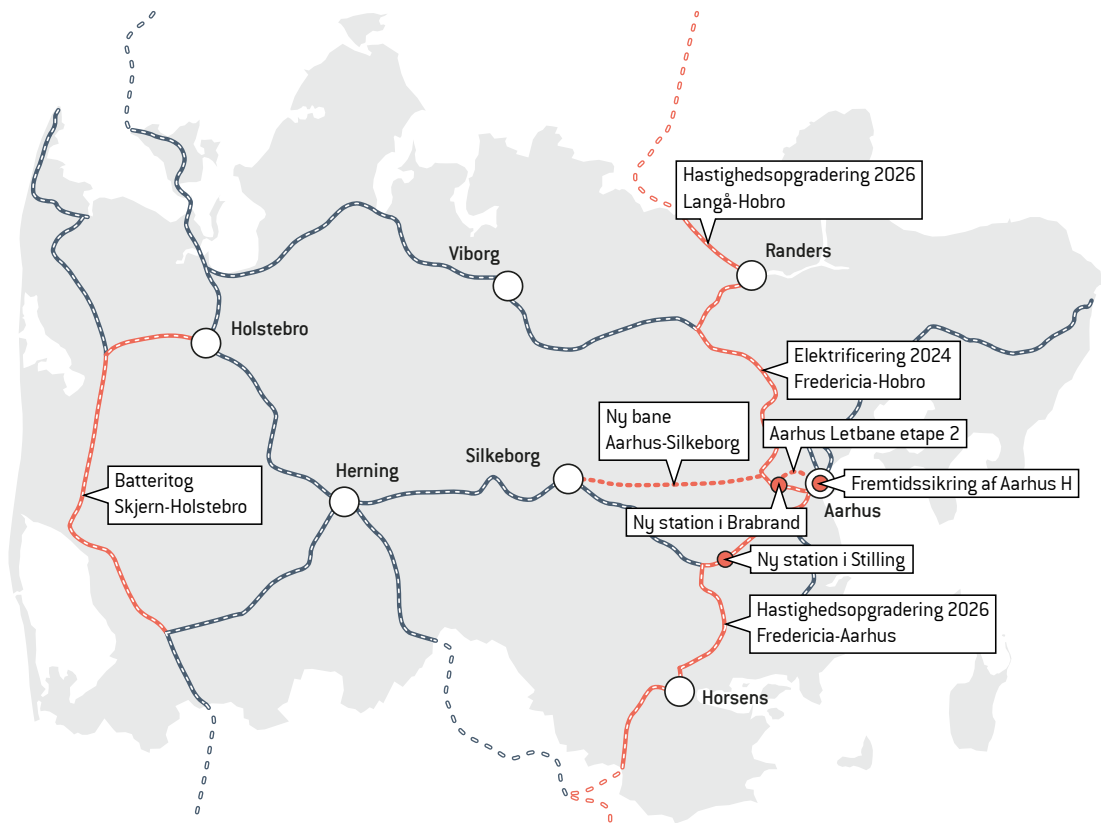
Som koncept kan man anskue den kollektive trafik inddelt i lag, hvor hvert lags betjening har sit eget overordnede formål. Øverst findes det midtjyske hovednet bestående af bus, tog og letbane.. Formålet er her at binde regionens største byer sammen og at sikre sammenhængen i Midtjylland og forbindelserne til resten af landet. Under hovednettet findes et net af øvrige regionale ruter, der bl.a. fungerer som tilbringerruter til hovednettet. Både hovednettet og det regionale net henvender sig især til uddannelsessø-

gende og pendlere, der rejser over længere afstande. De større byer i regionen er desuden bybusbetjent. Bybussernes formål er at binde de by-interne rejsemål sammen og at modvirke trængsel i byerne. Herefter findes lokalnettet med de kommunale ruter, der hovedsageligt betjener lokale rejsemål, som f.eks. skoler, men som også føder ind til ruter i de overliggende net. Nederst findes Flextrafikken, der fungerer som 'sikkerhedsnettet' under den øvrige kollektive betjening. Flexnettet består af Midttrafiks åbne Flextrafik-produkter, som giver borgerne en transportmulighed, der kun kører ved bestilling. Det gør den effektiv som alternativ til fast rutekørsel med store busser på afgang eller ruter, hvor der er meget få passagerer.

I det følgende beskrives Midttrafiks produkt-hierarki; fra sammenhængen med det statslige tognat, til Midttrafiks hovednet, øvrige regionalruter, bybusbetjening, lokalruter og Flextrafik.



III. 22.1: Koncept for inddeling af den kollektive trafik i lag.



III. 23.1: Vedtagne projekter i Statens Trafikplan 2017-2032 og Aftale om Infrastrukturplan 2035.

**Statens trafikplan og Aftale om Infrastrukturplan 2035**

Trafikstyrelsen skal hvert fjerde år udarbejde en trafikplan for statens trafik på banenettet set i kort og langt perspektiv. Den gældende (Statens Trafikplan 2017-2032) indeholder et overblik over vedtagne projekter og forventet udvikling i banebetjeningen. Togtrafikken er en vigtig del af den samlede kollektive trafik i Midtjylland, og det er derfor helt essentielt, at bus- og togdrift passer sammen, og at kunderne tilbydes et sammenhængende net med gode skiftemuligheder. Statens Trafikplan fungerer derfor som et fælles planlægningsgrundlag, som denne mobilitetsplan skal tage udgangspunkt i for at sikre god sammenhæng mellem den nationale, regionale og lokale kollektive trafik.

Statens trafikplan giver et overblik over, hvordan den statslige togtrafik så ud ultimo 2017, og er dermed ikke opdateret, siden vi udgav vores sidste trafikplan i 2019. Trafikstyrelsen

arbejder nu på en ny trafikplan, som sendes i høring i foråret 2023. Det konkrete indhold er endnu ikke kendt, men vil sandsynligvis bl.a. behandle de infrastrukturprojekter, som indgår i det seneste nationale transportforlig – Infrastrukturplan 2035. Midttrafik forventer i høringen at lægge særlig vægt på driftsomfang på banenettet, herunder muligheden for at lade hovedbanerne indgå i betjeningen af regionaltrafikken i højere grad end de allerede gør. Samtidig vil vi have fokus på kvaliteten af opkoblingen til resten af landet samt mod syd til Hamborg.

Infrastrukturplan 2035 er en bred politisk aftale om investeringer i infrastruktur og kollektiv trafik. Ifølge aftalen skal "den kollektive trafik [...] være attraktiv for langt flere danskere". I Midttrafiks område omfatter aftalen bl.a. fremtidssikring af Aarhus Hovedbanegård, en ny jernbane mellem Silkeborg og Aarhus, Aarhus etape 2 (letbane eller BRT) samt en station ved Brabrand.





I regeringens udspil til infrastrukturplanen er der desuden et afsnit vedrørende 'nye mobilitetsformer', hvor der bl.a. står: "Regeringen vil også overveje midlertidige regelændringer eller dispensationer så trafikskaberne målrettet kan fremme mobiliteten i yderområderne samt overveje særlige "fri-trafikskabsforsøg", hvor trafikskaberne har friere rammer inden for konkrete geografiske områder".

Disse takter er ikke afspejlet i den endelige aftale, men formuleringen i udspillet åbner en mulighed for at få dispensation fra Lov om Trafikskaber i forbindelse med mobilitetsforsøg. Midttrafik har tidligere været i dialog med Transportministeriet omkring perspektiverne i øget mandat til udvikling af bl.a. knudepunkter og harmonisering af Flextrafik, og vi vil i planperioden fortsat være op-søgende ift. at sikre de lovgivningsmæssige rammer, der kan rumme de nye måder at tænke mobilitet på.

## Sammenhæng i Midtjylland

Ifølge Lov om Trafikkselskaber skal Midttrafik hvert fjerde år udarbejde en plan, der, med udgangspunkt i Statens Trafikplan, udstikker retningen for, hvordan Midttrafik vil udvikle den kollektive trafik i planperioden. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet.

Den kollektive trafik spiller en vigtig rolle i at sikre mobilitet og sammenhæng på tværs i Midtjylland, og her udgør det midtjyske hovednet ryggraden i den kollektive trafik. Hovednettet binder de store byer og vigtige funktioner sammen og sikrer betjeningen i de store rejserelationer.

Vi introducerede begrebet 'det midtjyske hovednet' for første gang i vores sidste Trafikplan 2019-2022. Her definerede vi kriterierne for, hvilke strækninger der skulle være hovednetsstrækninger, og vi opstillede et mål for serviceniveau. Planen pegede på de langsigtede gevinster ved at udpege og garantere betjeningsniveauet i et sådant net, og vi lagde en plan for, hvordan vi ville forenkle tilbuddet og opgradere strækninger, der på daværende tidspunkt ikke levede op til servicemålene.

Efter trafikplanen trådte i kraft, har vi arbejdet målrettet med at udrulle hovednettet og tilpasse og øge betjeningen på de strækninger, der ikke levede op til serviceniveauet med minimum timedrift i dagtimerne på hverdage og to-timedrift aften og weekend. Samtidig er antallet af parallelkørende ruter reduceret ved at samle ressourcerne på én hovedrute pr. strækning. Vi er i planperioden nået rigtig langt med arbejdet med hovednettet, og der er nu kun enkelte strækninger, der ikke helt når planens målsætning for betjeningsomfang.

Siden udarbejdelsen af den sidste trafikplan, har forudsætningerne for den kollektive trafik imidlertid ændret sig. Vi har stadig ikke helt vundet passagererne tilbage efter Corona-pandemien, og vi står midt i en energikrise, der udhuler økonomien i den kollektive trafik. Mulighederne for at udvikle hovednettet i denne mobilitetsplan er dermed begrænset af de økonomiske realiteter. Region Midtjylland har vedtaget store besparelser, som også vil komme til at ændre servicen på hovednettet. Udsigt til store besparelser i den kollektive trafik begrænser dermed muligheden for at videreudvikle hovednettet og fastholde en garanti om minimumsbetjening.

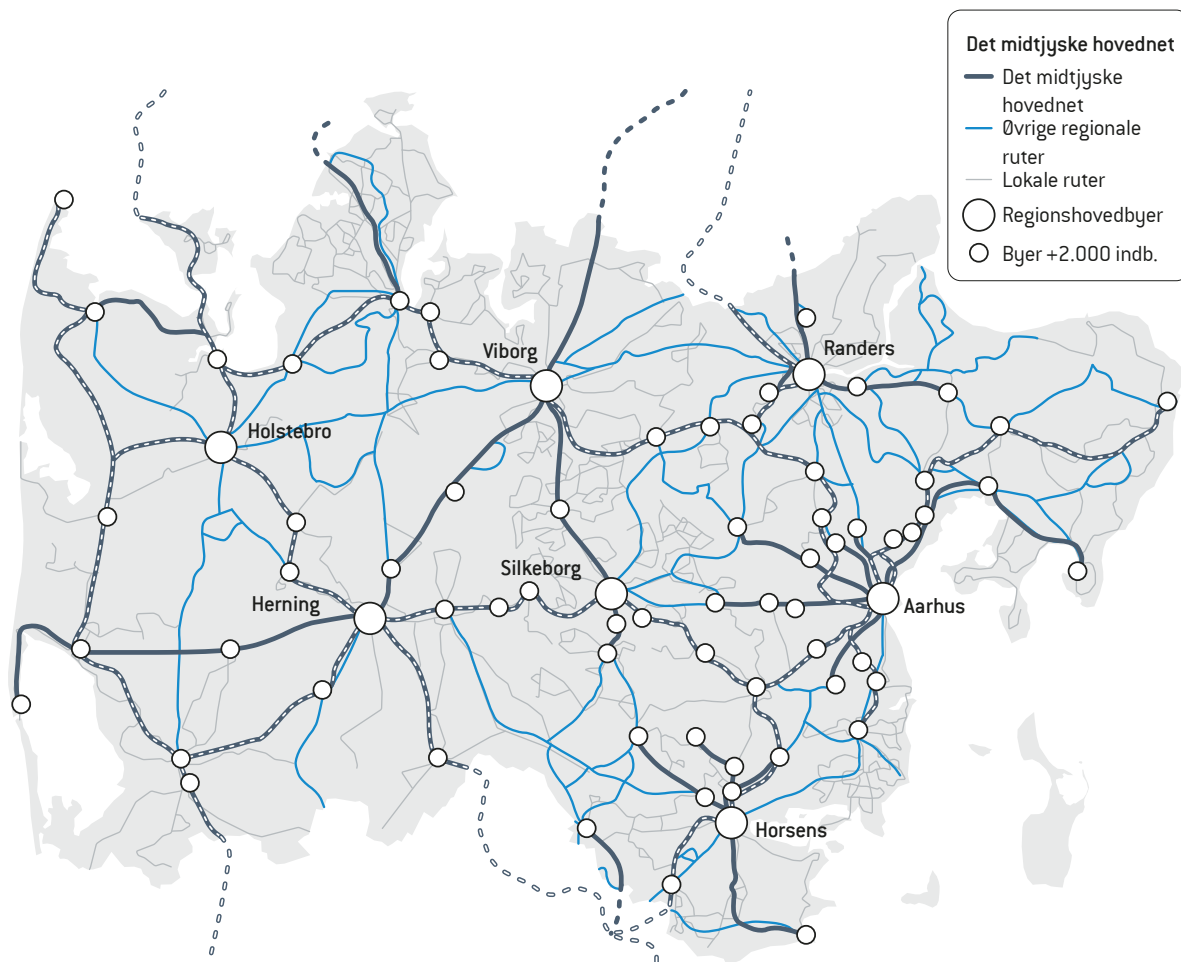
Hos Midttrafik er vi bevidste om disse vilkår, men vi ønsker samtidig at fastholde grundprincipperne for hovednettet som et enkelt net, der knytter byer sammen. Denne mobilitetsplan fastholder derfor, med små tilpasninger, det grundlæggende hovednet, som et vigtigt værktøj for, hvor den kollektive trafik bør fastholdes og prioriteres. Planen fastlægger ikke et mål for minimumsserviceniveau, men lader i højere grad serviceniveauet på nettets ruter følge den faktiske efterspørgsel.

I det følgende beskrives de fortsat gældende planlægningsprincipper og formål for det midtjyske hovednet.

### Hovednettets opbygning og formål

Det midtjyske hovednet er opbygget med udgangspunkt i to objektive kriterier:

- > Alle byer med flere end 2.000 indbyggere skal have en hovednetsforbindelse til den regionshovedby, som de primære rejse- og pendlingsstrømme er rettet imod.
- > Alle naboregionshovedbyer skal være forbundet med en hovednetsforbindelse.



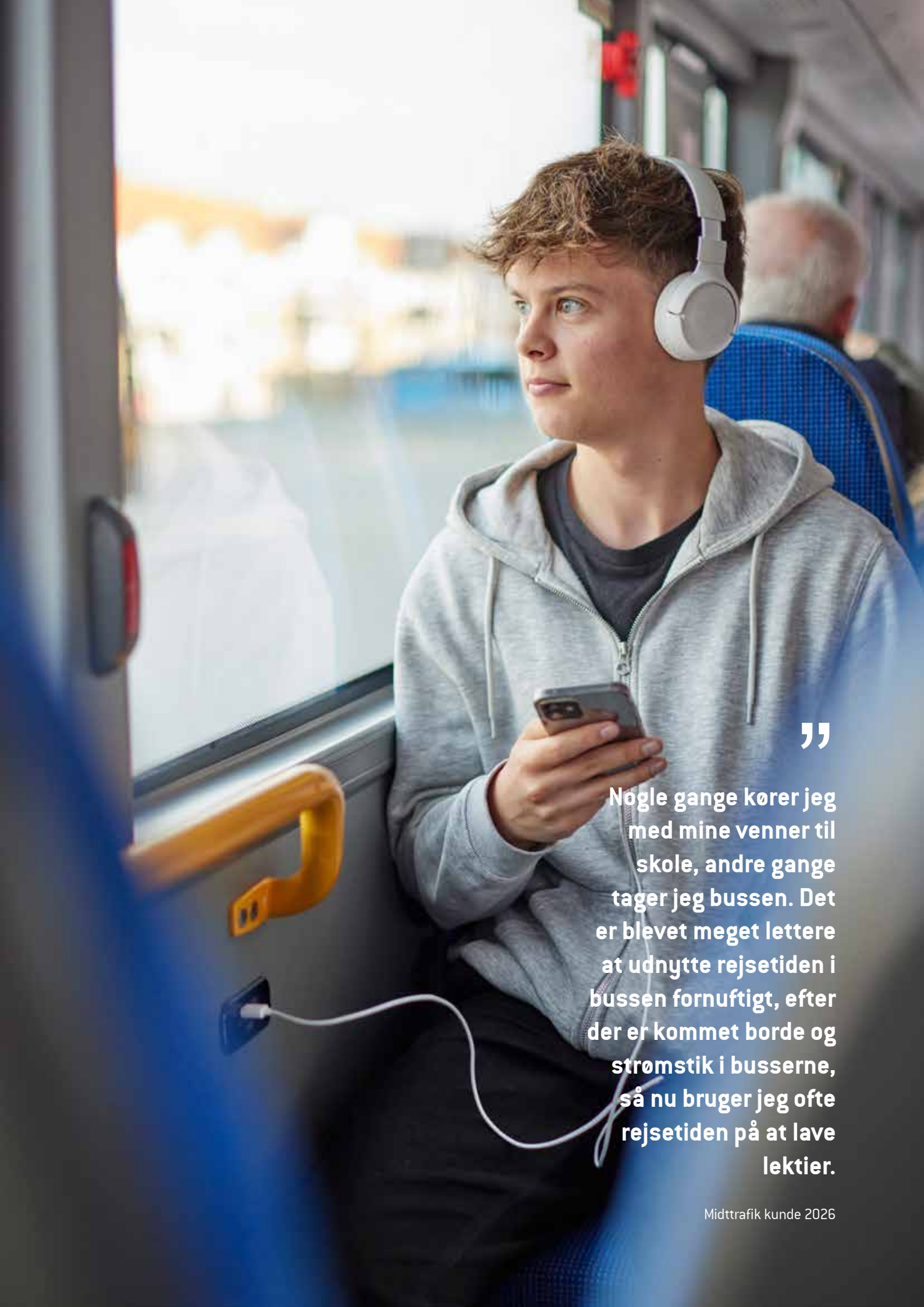
En hovednetsforbindelse kan dækkes af direkte bus, tog eller letbane. En hovednetsforbindelse kan desuden bestå af en togrejse med skift, såfremt den samlede rejsetid er acceptabel, dvs. at den samlede rejsetid inkl. skift ikke markant overstiger rejsetiden med den tilsvarende busrute.

En gennemgang af hovednettet har vist behov for at ændre nettet på en enkelt strækning på Djursland, hvor hovednetsstrækningen Auning-Aarhus (med skift til letbane i Hornslet) erstattes af Auning-Randers. En analyse af pendlingsstrømmene viser, at mens arbejdspendlingen fra Auning er nogenlunde lige stor til Aarhus og Randers, så er uddannelsespendlingen langt overvejende rettet mod Randers.

Hovednettet består af jernbane, letbane og busruter og dækker alle byer over 2.000 indbyggere. 70 % af indbyggerne i Midttrafikområdet bor i disse byer og er dermed dækket af en eller flere hovedruter. I alle disse byer, med få undtagelser, er rejsestrømmene orienteret mod de syv regionshovedbyer og dermed dækker hovednettet også langt de fleste store rejsestrømme af studerende og arbejdspendlere.

Hovednettet skal styrke mobiliteten ved at være en garanti for betjening i visse korridorer med en vis betjening og dermed sikre sammenhæng og kontinuitet gennem et stabilt net i Midtjylland. Dette kan understøtte borgere i at træffe langsigtede valg om deres transport, f.eks. at basere sin pendling på kollektiv trafik frem for bil.

III. 26.1: Kortet viser det midtjyske hovednet samt underliggende regionale og lokale ruter. Kommunale skolebusruter/rabatruer fremgår ikke af kortet.



”

Nogle gange kører jeg med mine venner til skole, andre gange tager jeg bussen. Det er blevet meget lettere at udnytte rejsetiden i bussen fornuftigt, efter der er kommet borde og strømstik i busserne, så nu bruger jeg ofte rejsetiden på at lave lektier.

En central præmis i hovednettet er netop at styrke sammenhængen og understøtte skift mellem bus og bane. Her er der en særlig styrke i at have et fælles betjeningsniveau, så kunderne ved, at de altid kan komme videre mellem to hovedruter. Der hvor betjeningsniveauet ikke kan harmoniseres, er det særligt vigtigt at planlægge gode korrespondancer på de afgange, hvor flest skifter, så de rejsende overvejende vil opleve en sammenhængende rejse.

Hovednettet er ikke et udtryk for, at der ikke er andre strækninger, der skal betjenes med kollektiv trafik. Som illustration 26.1 viser, er der et finmasket underliggende net af regionalt og kommunalt finansierede ruter, som sammen med Flextrafik sikrer god dækning og kobler et bredere opland op til hovednetets stoppesteder. Også her skal vi i planlægningen lægge til rette for gode skift til og fra hovednettet. Endeligt planlægger mange kommuner selv deres skoleruter, hvorfor disse ikke fremgår af kortet.

### Hvordan planlægges og bruges hovednettet i praksis?

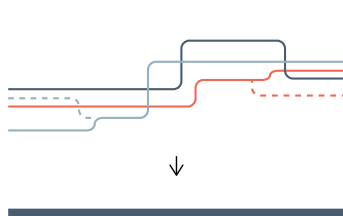
Ruterne i hovednettet planlægges ud fra en række principper om bl.a. direkte linjeføring,

etablering af knudepunkter og koordinering af transportformerne heri. Derudover skal et ensartet stopmønster sikre, at betjeningen i hovednettet bliver så ensartet som muligt.

Ved at opbygge og videreudvikle nettet ud fra disse kriterier, er formålet at skabe et ensartet og sammenligneligt hovednet i hele Midttrafiks område, der kan styrke mobiliteten og binde regionen sammen.

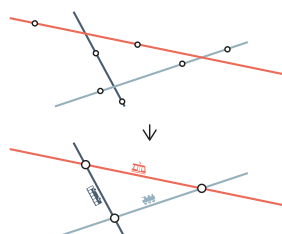
Hovednettet vil, fortsat efter de regionale tilpasninger, overvejende bestå af ruter med en stabil høj frekvens, hvilket giver mulighed for at styrke samspillet med kommunalt finansierede bybusser. Hovednetsruterne dækker allerede vigtige lokale transportbehov undervejs og kan mange steder også indgå som en aktiv del af bybusbetjening på deres vej mod centrale knudepunkter i byerne. Her skal vi løbende tilstræbe en optimal rolledeling mellem bybusser, lokalruter og regionalruter, så de dækker hver deres opland og ikke konkurrerer om de samme kunder. Dermed opnås en synergi, hvor vi udnytter driftsressourcerne bedst muligt, og samtidig understøttes kundegrundlaget på hovednetsruterne, så de kan fastholdes og udvikles.

#### Enkel og direkte linjeføring



- Undgå parallelle linjer og rutevarianter
- Prioritér færre linjer med højere frekvens

#### Knudepunkter og koordinering



- Indret knudepunkter med gode faciliteter
- Koordinér bus, tog og letbane i knudepunkterne

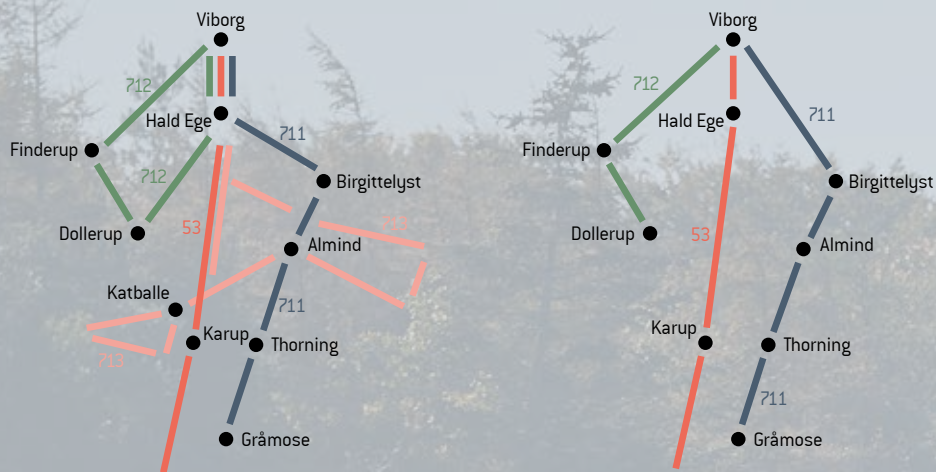
III. 28.1 og 28.2: Planlægningsprincipper for ruter på hovednettet.

### Synergi mellem regionale og lokale busser i Viborg Kommune

Midttrafik og Viborg Kommune har i samarbejde udarbejdet en kollektiv trafikplan, hvor fokus bl.a. har været at forenkle betjeningen med kommunens lokalruter.

Resultatet er, at flere af lokalruterne er blevet forenklet, så de får en mere enkel og direkte linjeføring uden varianter over dagen. Lokalruterne med det højeste kundepotentiale har timesdrift i myldretiden, og suppleres flere steder af regionalruter. Lokal- og regionalruter supplerer hinanden og giver samlet et tilbud, hvor parallelkørsel undgås. Der, hvor det giver mening, er regional- og lokalruter tænkt ind i bybusbetjeningen for at opnå en synergi og effektiv udnyttelse af de samlede ressourcer.

Eksempelvis er Hald Ege i dag betjent af tre lokalruter og én regionalrute, hvor tre af ruterne kører videre mod Viborg. Ved at indtænke den samlede betjening i området, kan ressourcerne anvendes mere effektivt, så den regionale hovedrute 53 selv dækker transportbehovet mellem Hald Ege og Viborg, mens lokalruterne 711 og 712 skaber forbindelsen til Viborg by fra områderne omkring Hald Ege. Øvrige lokale transportbehov integreres i skolekørslen i området. Nedenfor ses en principskitse for betjeningen i det nuværende net (venstre) og betjeningen i det fremtidige net (højre).



III. 29.1 og 29.2: Den nuværende rutestruktur for Hald Ege er vist til venstre, og den fremtidige rutestruktur for Hald Ege er vist til højre.



## Bybetjening

I Midttrafiks område har byerne Aarhus, Randers, Horsens, Silkeborg, Herning, Viborg og Holstebro egentlige bybusnet, mens flere mindre byer har enkelte bybuslinjer. Fælles for bybusbyerne er, at der her er en tæthed af rejsemål og et tilpas højt transportbehov til, at det er muligt at have et solidt kollektivt trafiktilbud.

Et vigtigt mål for busbetjeningen i byerne er at modvirke trængsel. Særligt i Aarhus og de større byer er vejenes kapacitet allerede i dag presset af biltrafik, og med en forventning om befolkningsvækst i byerne, vil trængslen kun stige yderligere, hvis ikke der sættes ind ift. at ændre borgernes valg af transportmiddel.

Selvom biltrafikken løbende bliver grønne, så vil en stigning i biltrafik alt andet lige medføre konsekvenser for byerne. En elbil fylder det samme som en benzin- eller dieselbil, både når den kører på vejene, og når den optager plads til parkering i byrummet. Også det lokale miljø belastes mere, jo flere biler, der kører på vejene.

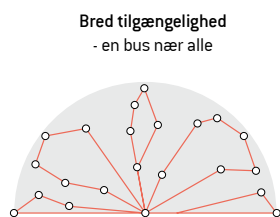
Fokus i flere af de store byer bør derfor være at sikre en kvalitet i bybusbetjening, der gør, at den reelt kan være et alternativ til bil. Styrkes bustrafikken, kan den blive et værktøj til at reducere biltrafikken og dermed konsekvenserne af trængsel. Trængsel er ikke blot et problem for biltrafikken, men også for busdriften, der forsinkes. Når busserne

forsinkes, forringes kvaliteten af transporttilbuddet, og kundernes tillid til produktet udhules. Skal bussen kunne tiltrække flere kunder, er det derfor helt centralt, at busserne ikke hænger fast i de samme køer som bilerne.

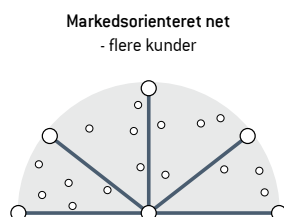
I vores sidste trafikplan beskrev vi vores mål for bybusbyerne. Vi havde et ønske om, i samarbejde med de enkelte bybuskommuner, at afklare prioriteringen i bybusbetjeningen samt at sikre en bedre udnyttelse af de samlede ressourcer. Vi har i trafikplanperioden udarbejdet, eller er i gang med at udarbejde, trafikplaner, for alle vores bybusbyer. Et fælles fokus for trafikplanerne har været at arbejde med at tiltrække flere kunder i de største rejsestrømme og at sikre en optimal rolledeling mellem bybus og øvrige regionale og lokale ruter, der betjener byerne for at opnå den bedste udnyttelse af ressourcerne.

### Planlægningsprincipper for bybusbetjening

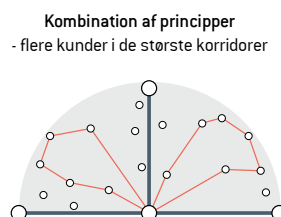
I bybusplanlægningen er det vigtigt at afklare, hvilke(t) formål nettet skal planlægges efter. Det er op til den enkelte kommune hvordan vægtningen skal være mellem et bybustilbud med bred tilgængelighed og kort gangafstand for alle og et mere markedsorienteret net, der kan tiltrække flere kunder ved at prioritere hovedkorridorerne. Uanset hvilken prioritering, bybuskommunerne måtte have, gælder det om at fastlægge balancen mellem de to principper. Ønsker



- Kortere gangafstand
- Kortere afstand mellem stop
- Linjeføring tæt på alle rejsemål
- Ældre og gangbesværede prioriteres
- Længere køretid fra A til B



- Længere gangafstand for nogle
- Længere afstand mellem stop
- Direkte ruter med høj frekvens
- De største rejsestrømme prioriteres
- Kortere køretid fra A til B



- Differentiering af ruter ift. rejsestrømme
- Direkte ruter i de største korridorer
- Bred dækning på mindre strækninger

III. 30.1, 30.2 og 30.3:  
Principper for bybusbetjening.

en kommune at tiltrække flere kunder, så må virkemidlerne for det markedsorienterede net prioriteres – også selv om det kan være på bekostning af principperne for et net med bred tilgængelighed. Som et eksempel iværksættes et markedsorienteret bybusnet i Viborg fra sommeren 2024, hvor sammenhæng til anden kollektiv trafik samtidig styrkes ved at bybusterminalen flyttes tæt på tog- og busstationen

#### En sammenhængende betjening

Et andet vigtigt fokus i planlægningen af busdrift i byerne er at sikre, at de forskellige transporttilbud spiller sammen. Bybusserne skal planlægges, så der sikres en fornuftig rolledeling med øvrige lokale og regionale ruter, der kører i byen. Ofte betjener de regionale ruter de store indfaldsveje i byerne, og de kan derfor med fordel indgå i den interne betjening af byen, så bybusdriften kan omprioriteres til andre områder. Ligeledes forbinder store lokalruter ofte omegnsbyer og bybusbyen, og lokalruterne kan derfor også spille en rolle i bybetjeningen. Endeligt har de større byer ofte også et udbud af andre

mobilitetstilbud, så som delecycler og -løbehjul, som kan supplere bybusbetjeningen, og f.eks. bringe kunderne fra et stoppested til deres endelige destination.

For kunderne skal den kollektive trafik udgøre ét samlet transporttilbud, hvad enten der er tale om regionale ruter finansieret af Region Midtjylland, eller det er kommunalt finansierede ruter. Det er derfor vigtigt, for både kundernes oplevelse af det kollektive produkt og for ressourcudnyttelsen, at produkterne spiller sammen og understøtter hinanden bedst muligt. Samspillet sker bl.a. i korrespondancer ruterne imellem og i de knudepunkter, hvor skiftene foretages. Ligeledes i de busprodukter, der tilbydes. Hvis øvrige regionale og lokale ruter skal varetage en del af den interne bybusbetjening, er det vigtigt, at busmateriellet understøtter dette ift. laventré med nem indstigning og flexareal med plads til kørestole, barnevogne mm. Midttrafik har allerede besluttet, at alle busser fremadrettet skal være laventré og have elektriske ramper, hvilke i planperioden vil blive indfaset gennem de løbende udbud.

III. 31.1: Elektriske ramper gør den kollektive trafik mere tilgængelig for alle borgere.





## Kollektiv trafik i Aarhus

Aarhus skiller sig ud som klart største by i regionen. Som arbejdspladscenter og hjemsted for næsten 300.000 indbyggere genererer Aarhus by et stort transportbehov, både af lokale rejser og pendlere samt besøgende fra oplandsbyerne og omegnskommunerne. God mobilitet er en helt afgørende forudsætning for, at byen kan fungere og vokste. Her spiller den kollektive trafik en vigtig rolle i at opretholde og sikre en god og bæredygtig mobilitet, både nu og i fremtiden.

I vores sidste trafikplan satte vi mål for arbejdet med den kollektive trafik i Aarhusområdet. Vi ønskede at arbejde med tiltag, der kunne forbedre fremkommeligheden for busserne og at fastlægge kvalitetsmål for A-busdriften. A-bustrafikken er, sammen med letbanen, et bærende element i byens hovednet, og i trafikplanperioden er der i Aarhus Kommune kommet et øget fokus på særligt at styrke A-busnettet, både i form af fremkommelighedstiltag, stoppestedforbedringer og muligheder for at udvide A-busbetjeningen. I trafikplanperioden har Midttrafik desuden færdigudviklet et værktøj, der, vha. af realtids- og tælleudstyr i busserne, gør det muligt at overvåge driften og even-

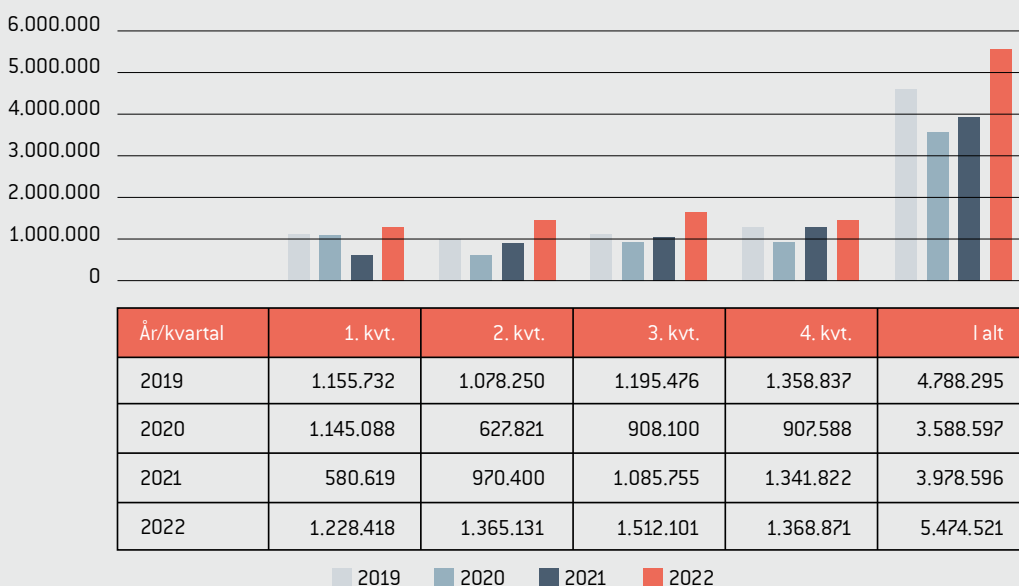
tuelle fremkommelighedsproblemer. Vi er således godt i gang med at udvikle og fremtidssikre den kollektive trafik i Aarhus, og det vil vi fortsætte med at gøre i den kommende planperiode.

I den forgangne planperiode er letbanen nået op på fuld drift på alle strækninger, og med høj frekvens og rettidighed udgør den nu en hjørnesten i byens højklassede net. Det har passagererne også fået øjnene op for. Efter Corona-restriktionernes ophør ses nu en vækst i passagertallet. Passagerrekord på 5,5 mio. passagerer i 2022 viser, at østjyderne i stigende grad tager tilbuddet til sig i deres daglige transport, i takt med at kendskabet til produktet og kvaliteten integreres i de rejsendes transportvalg.

Vi ønsker i den kommende planperiode, sammen med Aarhus Kommune, at arbejde videre på at udvikle og styrke den kollektive trafik, så den kan bidrage til at sikre et godt og bæredygtigt mobilitetstilbud for de rejsende, og så den dermed kan hjælpe til at løse fremtidens trængselsudfordringer og styrke bymiljøet.

III. 32.1: Tabellen viser udviklingen i passagertal for Aarhus Lebane.

### Udviklingen i passagertal 2019-2022, opgjort kvartalsvis





### Løbende udvikling af nettet

Konkret ser vi hos Midttrafik et behov for fortsat at udvikle og styrke byens højklassede net af letbane, A-busser samt de regionale ruter 100 og 200. Her skal vi løbende sikre, at ruterne udgør et attraktivt tilbud målt på frekvens, kapacitet, rejsetid og regularitet. Samtidig skal det højklassede net dække der, hvor de største rejsestrømme er. Vi vil, i dialog med kommunen, løbende følge op på, om tilbuddet matcher nuværende og planlagte transportbehov.

Midttrafik skal i planperioden, sammen med Aarhus Letbane og ejerne, fortsat udvikle letbanetilbuddet og kommunikationen omkring det, så flest muligt kan få gavn af det gode tilbud. Her skal vi også løbende optimere grænsefladen mellem bus og bane, så ressourcerne udnyttes bedst muligt.

P.t. undersøges muligheden for at udvide A-busnettet ved at forlænge rute 3A til det nye tætte byområde Aarhus Ø og dermed forbedre betjeningen af området fra halvti-

mesdrift til 10-minuttersdrift. Kommende større byudviklingsområder skal sikres med bustilbud af høj kvalitet, for at fremtidige beboere kan leve der, uden afhængighed af egen bil.

Vi skal sikre, at eksisterende tilbud er tilstrækkeligt effektive og udtryk for den bedst mulige udnyttelse af ressourcerne. Her skal løbende analyse af rutestruktur og passagerbenyttelse afdække eventuelle potentialer for ruteoptimering eller bedre rolledeling mellem transportformerne, bl.a. i samspillet mellem regionale ruter og bybusruter. Et godt eksempel på god rolledeling er, at de regionalt finansierede ruter 100 og 200 både opfylder vigtige regionale opgaver og samtidig indgår på lige fod med A-busserne i det højklassede net i Aarhus.

Endeligt skal vi løbende vurdere hvilke transporttilbud, der bedst betjener de tyndere områder af kommunen. Her skal hele paletten af mobilitetstilbud overvejes for at sikre effektiv ressourceudnyttelse og mest mulig mobilitet for pengene.





### Målstyret fremkommelighed skal styrke bussernes regularitet og driftsøkonomi

Fremkommeligheden er udfordret på store dele af vejnettet i Aarhus – en situation, der kun vil blive værre i takt med prognosticerede stigninger i biltrafikken. Dette er med til at fordyre driften af den kollektive trafik og undergrave tilliden til bus som et pålideligt alternativ til bil i den daglige transport.

Fremkommeligheden skal derfor styrkes gennem en massiv investering i fysiske tiltag suppleret med prioriteringen af den kollektive trafik over biltrafikken bl.a. i signalanlæg. Midttrafik og Aarhus Kommune har i samarbejde bl.a. udviklet et prioriteringsværktøj til brug i kommunens nye type af signalanlæg. I takt med at signalanlæggene udskiftes, bliver det således muligt at prioritere busserne gennem mange af kommunens lyskryds. Dermed reduceres en af de faktorer, der skaber forsinkelser i dag.

Kommunen har samtidig afsat midler til udbygning af etape 2 med letbane eller BRT på strækningen Spanien-Brabrand samt udvikle et BRT-anlæg på Ringvejen. Dermed adresseres nogle af de strækninger, hvor trængslen er mest udfordret. Der er afsat 49 mio. kr. til konkrete vedtagne busfremkommelighedsprojekter, hvortil kommunen har modtaget puljemidler fra den statslige Pulje til bedre busfremkommelighed på 9 mio. kr.. Derudover har kommunen afsat 200 mio. kr. i den 10-årige investeringsplan.

Investeringerne skal være afsættede for, at kommunen over de kommende 4 år ønsker at skære mindst 5,5 timer af den daglige køretid grundet forsinkelse. Midttrafik har sammen med kommunen udarbejdet et målsetup, der skal bidrage til årlig opfølgning på, om målet nås. Midttrafik skal her spille en vigtig rolle i opfølgningen og samtidig bidrage til realiseringen af køretidsgevinster i dialog med busselskabet Aarhus.

### **Bedre stoppesteder og mobilitetsknudepunkter kobler transportformer**

Aarhus Kommune ønsker at fremme brug af transportformer, der reducerer trængslen og bidrager til grøn omstilling – det gælder bl.a. tog, bus, cykel, samkørsel, elbil og gang. Her er det helt centralt at sikre, at det bliver attraktivt og let at skifte mellem transportformerne. De fysiske rammer på og i tilknytning til stoppesteder og knudepunkter spiller en vigtig rolle i passagerernes oplevelse af den samlede rejse og i oplevelsen af det gode skifte.

Derfor har Aarhus Kommune i deres investeringsplan afsat i alt 100 mio. kr. til arbejdet med at løfte området over de næste 10 år. Første skridt er udarbejdelse af en strategi for mobilitetsknudepunkter og kombinationsrejser. Strategien forventes at blive behandlet politisk i første halvdel af 2023.

Tankerne bag denne indsats flugter én til én Midttrafiks fokus på bedre stoppestedforhold og udvikling af en regional strategi for mobilitetshubs, der både favner den kollektive trafik og de private mobilitetsformer. Midttrafik indgår i en ekspertfølgegruppe, der bidrager til tilblivelsen af strategien. Vi vil i planperioden også stille os til rådighed i det konkrete arbejde med detaljering af de enkelte delprojekter for mobilitetsknudepunkter i samarbejde med kommunen. Det skal give de bedst mulige projekter og sikre sammenhæng til Midttrafiks udrulning af mobilitetshubs andre steder i regionen.

Herudover indgår vi i løbende sparring omkring den generelle udvikling og opgradering af stoppestedforhold i kommunen og har bl.a. støttet en række stoppestedforbedringer både økonomisk og med faglig viden gennem stoppestedspuljen. Disse projekter realiseres i løbet af 2023, og flere ventes at komme til.

### **Bedre integration af byudvikling og kollektiv trafik**

Blandt fokusområderne for mobilitetsplanens periode er også at styrke indsatsen for bedre integration mellem byudvikling og den kollektive trafik. Her kan opstå store synergier, hvis det gøres rigtigt. Der er dog også talrige eksempler på de udfordringer, det giver, når byen udvikles uden øje for den kollektive trafik.

Fokusset er både relevant på overordnet strategisk niveau, hvor det er vigtigt, at den store forventede befolkningstilvækst sker i områder med god kollektiv betjening. Det er et aktiv for de nye byområder, at de er godt betjent med kollektiv trafik, og samtidig understøtter byudvikling tæt på stationer og stoppesteder en bedre udnyttelse af infrastruktur- og driftsinvesteringer gennem højere passagergrundlag i oplandet.

Fokus er også højaktuelt i den mere detaljerede planfase. Indrettes lokalplaner uden tanke på den kollektive trafik kan det blive meget vanskeligt og omkostningstungt sidenhen at udvikle kollektivt trafik i området. Midttrafik og Aarhus Kommune har i det seneste år udviklet et screeningsværktøj til lokalplanprocessen, som skal sikre at eventuelle behov for kollektiv trafikbetjening indtænkes på et tidligt tidspunkt i processen. I planperioden vil vi med afsæt i dette værktøj styrke vores indsats på sparring med kommunen omkring gode løsninger i byplanlægningen.

**Højklasset kollektiv trafik i Aarhusområdet**

Østjylland fungerer i høj grad som ét sammenhængende transportopland med Aarhus som centrum. Området er i vækst og med væksten følger øget trængsel på vejene. Aarhus og de syv nærmeste kommuner forventes frem mod 2045 af tiltrække 16 % flere borgere og dermed samlet huse 750.000 indbyggere. Dette vil lægge massivt pres på infrastrukturen, særligt i Aarhus by, hvor mange af de store rejsestrømme samles.

Skal mobiliteten i Aarhus sikres, er det derfor vigtigt både at adressere de lokale transportbehov og de regionale strømme med effektive grønne mobilitetsstilbud. Letbanesamarbejdet adresserer netop disse udfordringer. Samarbejdet er et fællesskab af Aarhus og de syv nærmeste kommuner samt Region Midtjylland. Midttrafik deltager også og varetager sekretariatsfunktionen. Samarbejdet startede med planlægningen af letbanens første etape, og har siden bredt fokus ud til mere generelt at understøtte udviklingen af højklasset kollektiv transportinfrastruktur i området.

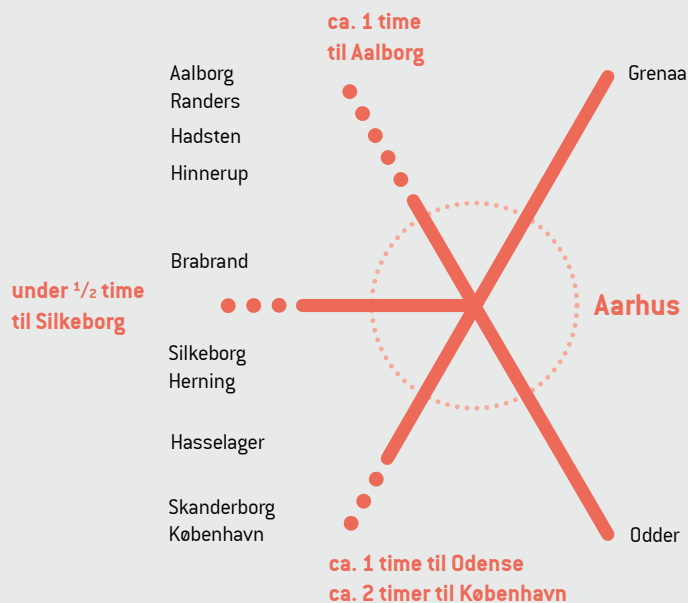
Samspil2030 er Letbanesamarbejdets visionsplan for en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Aarhusområdet og

det østjyske bybånd. Planen indeholder en række konkrete projekter, der kan styrke den regionale sammenhæng og mobiliteten i Aarhus. Projekterne omhandler bl.a. udbygning af letbanen og BRT på en række af de vigtigste interne korridorer i Aarhus samt en række projekter med mere regional karakter. Det gælder bl.a. ny direkte bane til Silkeborg, nye stationer i Brabrand og Stilling, øget regionaltogetdrift på hovedbanen, samt BRT eller letbaneprojekter til Hinnerup og Randers.

Retningen er dermed sat for fremtidens højklasset kollektive trafik i Aarhusområdet. Først for står afslutningen på den igangværende planlægning og miljøvurdering af etape 2 med Letbane/BRT til Spanien-Brabrand og videre fra Lisbjerg samt projektafklaring for BRT på Ringvejen i Aarhus.

Med korridorerne i Samspil2030 fastlagt, muliggøres en bedre integration med byudviklingen både i Aarhus og i nabokommunerne. I det videre arbejde bliver det centralt at integrere planerne for byudviklingen bedst muligt med disse kollektive akser, så de gode tilbuddet kommer flest muligt til gavn og driver den grønne omstilling i en samlet østjysk fingerplan for byudvikling og højklasset kollektiv trafik.

III. 37.1: Den østjyske fingerplan.





”

**Jeg kører ofte med regionalbussen, når jeg skal ind til byen om morgenen. Hvis jeg først skal afsted midt på dagen, hvor bussen ikke kører, så bestiller jeg en Flexbus i stedet. Jeg synes, at det giver god mening, at den store bus ikke kører, når vi kun er få passagerer, der skal med. Det er dejligt, at Flexbussen sikrer, at jeg altid har en mulighed for at komme frem uden bil.**

## Lokalbetjening

I det spredte opland udenfor de større byer betyder lavt transportbehov og højt bilejerskab, at det mange steder er vanskeligt at tilbyde attraktiv og effektiv rutebunden kollektiv trafik. Og udfordringerne ventes generelt at vokse de kommende år. De demografiske fremskrivninger peger på en fortsat affolkning af landdistrikterne, særligt af de unge, som er den kollektive trafiks største kundegruppe. Det betyder, at efterspørgslen på kollektiv trafik udenfor byerne falder.

Tendensen har gennem årene mange steder ført til en nedadgående spiral, hvor færre passagerer har medført en gradvis reduktion af busafgangene. Det har øget behovet for og brugen af bil, med endnu færre kollektive passagerer til følge.

Resultatet er, at tilbuddet mange steder nu udelukkende består af skolebuskørsel med enkelte ture morgen og eftermiddag. Skoleruter er tilpasset de enkelte skoleelevers behov og har som regel kun få, daglige afgange. Det betyder, at ruterne ikke kan dække borgernes transportbehov til f.eks. indkøb, besøg eller fritidsinteresser.

### Mobilitetens rolle i landdistrikter

Ikke desto mindre har mobilitetstilbuddet stor betydning for mulighederne for at udvikle og fastholde velfungerende landsbyer og landdistrikter. Transportmulighederne er ofte en vigtig parameter i valg af bopæl. Begrænsede mobilitetstilbud betyder, at familier i landdistrikterne i høj grad er afhængige af egne biler for at få transportbehovene dækket. Børn og unge er her særligt udsatte, da de ofte ikke har adgang til bil. Ligeledes ældre, der med alderen bliver mindre mobile og selvhjulpne. Et offentligt mobilitetstilbud kan her være adgangsbilletten til at interagere med omverdenen. Transport til og fra skole og uddannelse er naturligt essentielt, men også fritidsliv, fritidsjobs og social omgang begrænses, hvis transportmulighederne ikke er til stede.

Der er således brug for alternativer til den rutebundne kollektive trafik, hvis vi skal fastholde mobilitet i landområderne inden for en økonomisk realistisk ramme. Vi skal her sikre, at vi har de rette produkter at tilbyde, og at vi ved nok om kundernes rejsestrømme og transportvaner til at benytte produkterne rigtigt.

Skal den nedadgående spiral for mobiliteten i landområderne vendes, er det nødvendigt at omprioritere ressourcerne og gentænke den måde, hvorpå de forskellige områder betjenes. Nogle steder er bus stadig det rette svar, andre steder må vi tænke i mere fleksible løsninger og i kombinationer af bus og Flextrafik.

### Viden er første skridt mod bedre ressourceudnyttelse

Første skridt er at sikre, at vi bruger de fælles ressourcer bedst muligt. Her har Midttrafik et ansvar for at sikre, at der ikke unødigt kører tomme busser rundt – det er hverken godt for økonomien eller klimaet. Vi ønsker, at ressourcerne til kollektiv trafik anvendes så effektivt som muligt. Ved tomme busafgange uden formål skal vi sammen med ejerne omprioritere ressourcerne, så de målrettes det faktiske mobilitetsbehov.

Der kan dog være flere gode grunde til, at man ser halvtomme busser i gadebilledet. En busrute har ikke jævn belastning over hele ruten, og nogle steder vil antallet af passagerer således være lavere end andre steder på ruten. Også rutens retning har betydning for antallet af passagerer, og bussen kan dermed godt være fuld i den ene retning, mens den kører halvtom i den anden retning. Endeligt er der også sæsonvariationer, der påvirker passagertallene. Disse overvejelser skal tages med i betragtning.

Tilsvarende gælder det med muligheden for at indsætte minibusser på ruter med lav be-





III. 40.1: Midttrafiks Flextrafikprodukter kan sikre mobiliteten og øge hovednettets rækkevidde.

nyttelse. Det kan være en løsning på strækninger med jævn lav benyttelse hele dagen, men mange ruter har relativt stor spidsbelastning i myldretiden, selvom de har lav benyttelse på andre tidspunkter. Når der er kapacitetsbehov for store busser i myldretiden, bliver det derfor ofte ineffektivt at købe små busser til at køre uden for myldretiden, mens de store busser holder stille i garagen. Det kræver således, at transportbehovet på en rute skal kunne klares med små busser hele dagen og også have kapacitet nok på de kolde regnvejrskdage, hvor der er flest passagerer med. Samtidig giver kapaciteten i store busser bedre mulighed for flexarealer med plads til medtagning af cykler, kørestole og barnevogne.

Det er derfor helt centralt, at Midttrafik har viden om, hvordan vores passagerer rejser på alle afgang. Her har vi allerede gode data fra de automatiske tællesystemer, som er implementeret på langt størstedelen af vores ruter. Disse data giver mulighed for at forstå ruternes benyttelse og kan dermed klart identificere, om en busafgang kan løses mere effektivt på en anden måde, eller om den tjener et fornuftigt formål. Hos Midttrafik bruger vi allerede disse data målrettet i vores daglige arbejde med optimering og effektivisering af rutekørslen, og vi skal i planperioden blive endnu bedre til systematisk at sætte dem i spil i dialogen med ejerne.

#### **Bus og bane skal fortsat være ryggraden**

Midttrafiks palet af transporttilbud består af de rutebundne tilbud (hovednet, regionalru-

ter, lokalruter og skoleruter) samt Flextrafik, som tilbyder fleksible behovsstyrede transportløsninger.

Hovednettet og de øvrige regionale ruter forbinder typisk større byer, men betjener naturligt også landdistrikter og mindre byer, der ligger undervejs. Dermed løser disse ruter også lokale transportopgaver. Der ligger et potentiale i, gennem lokale transporttilbud og gode knudepunkter, at øge oplandet til hovednettet. Ved at sikre gode vilkår for den såkaldte last-mile transport kan vi understøtte hovednettet med flere passagerer og samtidig give flere borgere adgang til dette mobilitetsstilbud. I den sammenhæng bliver den lokale transportopgave i højere grad at give de rejsende mulighed for at komme til hovednettet med bus, Flextrafik, cykel eller anden mikromobilitet, frem for at tilbyde rutekørsel hele vejen.

Udenfor strækninger med hovednet og regionale ruter er der dog også lokale transportbehov, som må løses. Disse er ofte bundet tæt op på skole- og/eller ungdomstransport, men kan nogle steder også dække et større transportbehov. Afhængig af efterspørgslen kan kommunerne vælge at tilbyde lokalruter, som indgår på lige fod med anden bustrafik i Midttrafik, herunder at de vises på Rejseplanen, eller alene dække skolekørslen med skoleruter/rabatruter, hvor kommunen selv planlægger ruteforløb. Her ligger også en vigtig opgave i at samtænke tilbuddene, der hvor det giver mening, så borgerne oplever mest mulig sammenhæng i nettet.

**Harmoniseret Flextrafik sikrer en fleksibel grundmobilitet**

På strækninger og i områder med lav, sporadisk behov for mobilitet kan Flextrafik spille en vigtig rolle i mobilitetsbilledet, med et tilbud som kun kører, når den bestilles. Det gør den effektiv som alternativ til fast rutekørsel med store busser med meget få passagerer, f.eks. i tyndt befolkede områder eller i ydertidspunkter med lavt transportbehov. Flextrafik er dermed en mulighed for at undlade at køre fast buskørsel med meget få passagerer, men alligevel understøtte lokalområdernes mobilitet. Midttrafik ser en stigende efterspørgsel fra ejerne på værktøjer til at skabe mobilitet i yderområder, og her giver Flextrafikken en række af de vigtigste svar.

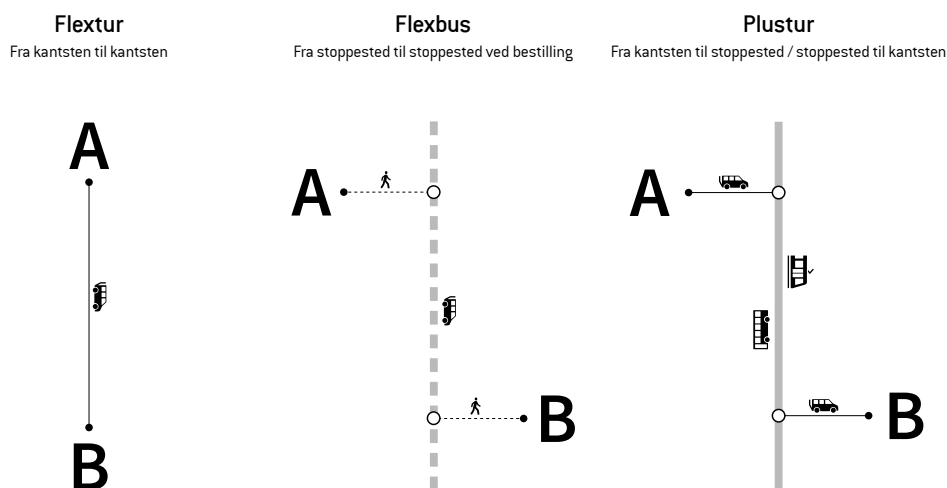
Skal Flextrafikken opfylde sit fulde potentiale som effektiv, fladedækkende basismobilitet i fremtidens transportbillede, er det essentielt, at tilbuddet fremstår enkelt og lettilgængeligt for kunderne. Det gør den ikke i dag. Midttrafiks bestyrelse har derfor, ud fra grundig kortlægning af udfordringerne

hos bl.a. kunder og ejere, besluttet at harmonisere ordningerne, så kunderne får enklere adgang til information, bestilling og betaling samt en ens prisstruktur.

Harmoniseringsoplægget holder fast i Flextrafikkens tre grundfunktioner:

- > Flextur er adresse til adressekørsel, som skal bestilles. Den kan fungere som basismobilitet i områder, hvor der ikke kører bus og sikrer derved, at alle har en mulighed for transport, omend det kan være dyrere end bus.
- > Flexbus er kørsel med flexvogne fra stoppested til stoppested på en fastlagt rute, som kun kører, hvis den bestilles. Denne model kan direkte bruges som erstatning af tynde ruter og afgange, hvor der er meget få passagerer med.
- > Plustur er et tilbud om first/last-mile kørsel mellem adresse og et udvalgt knudepunkt i områder, hvor der er langt til nærmeste bus.

III. 41.1: Midttrafiks tre åbne Flextrafikprodukter.



Den harmoniserede Flextrafik giver ens regler på tværs af regionen og gør, at alle kunder får mulighed for at rejse fra adresse til adresse på tværs af kommunegrænser til en grundlæggende takst på 7 kr. pr. km. For at undgå konkurrence med bybustrafikken har kommunerne dog mulighed for at definere byzoner, hvor Flextrafik ikke støttes.

Kommunerne kan også udpege knudepunkter, hvor borgerne på ture under 20 km kan rejse til en takst på niveau med en busbillet. Dette giver netop mulighed for at understøtte mobilitetstilbuddet og sikrer, at også borgere der har langt til bussen, kan nå udvalgte, vigtige servicefunktioner – enten ved at køre direkte til målpunktet eller ved at blive kørt til en bus- eller banestrækning og derfra forsætte med bus eller tog.

En central del er harmoniseringen bliver herudover at styrke kommunikationen om mulighederne, herunder at samle alle Flextilbud sammen med den øvrige kollektive trafik, så kunderne kun skal kigge i Rejseplanen for at finde den bedste rejse.

Harmoniseringen af flextrafikken træder i kraft i sommeren 2023 og ledsages af en større informationskampagne som skal udbrede forståelsen for den nye model. En sådan stor ændring rummer mange usikkerheder og Midttrafik vil derfor holde skarpt øje med op den nye løsning lever op til de servicemæssige og økonomiske forventninger. Modellen evalueres efter et år i drift og her vil der blive mulighed for at tilpasse eventuelle uhensigtsmæssigheder. Midttrafik vil i den forbindelse have særligt fokus på om knudepunktsstrukturen er den rette.

Midttrafik ser frem til at implementere løsningen sammen med ejerne og sætter sig som mål at udnytte de perspektiver, den nye model giver for mobilitet i hele regionen.

### **Private aktører som supplement**

Udover Midttrafiks egne produkter kan andre mobilitetsformer bidrage til det samlede mobilitetsbillede i landdistrikterne. Gode forhold ved knudepunkter kan bidrage til at øge oplandet til hovednettet og øvrige regionalruter, bl.a. ved at understøtte cyklen som tilbringertransport. Samtidig kan mobilitetsløsninger, som samkørsel, delebiler og mikromobilitet (delecykler, løbehjul mv.), være eksempler på tiltag, der kan supplere den kollektive trafik, forbedre muligheder for at komme til og fra stoppestedet og gøre det lettere at vælge grøn transport til.

Erfaringer viser, at sådanne tiltag typisk har størst markedspotentiale i tætte byområder og i store rejsestrømme. Som alternativ til bus i tyndt befolkede områder, vil tiltagene, indenfor de nuværende rammer, erfaringsmæssigt ofte få begrænset benyttelse og vil kræve finansiering og en stor indsats på information og markedsføring for at blive en succes. Skal andre mobilitetstilbud fungere udenfor de store byer, kræver det, at rammerne nytænkes og nuværende lovgivning udfordres. Tilbuddene vil ofte ikke kunne fungere på markedsvilkår, og det kan derfor være nødvendigt at subsidiere dem, på samme måde som med den almindelige kollektive trafik. Yderligere begrænser den nuværende lovgivning trafikkselskabernes handlerum ift. private mobilitetsaktører. Skal vi hos Midttrafik tage en mere aktiv rolle og kunne indgå kontrakter med øvrige udbydere kræver det en ændring i Lov om Trafikkselskaber.

I anerkendelse af behovet for alternative mobilitetsløsninger i spredt befolkede områder vil vi i planperioden arbejde for at afdække potentialerne i bredere mobilitetsløsninger – også i landdistrikterne. Vi vil løbende styrke vores vidensposition og i øvrigt indgå aktivt i forsøgsprojekter, der hvor der viser sig relevante muligheder.

## - Indsatser i planperioden

- > Vi vil fastholde strukturerne i det tilpassede hovednet, som vi har fået implementeret gennem de seneste 4 år, og videreudvikle hovednettet iht. de fastsatte planprincipper.
- > Vi vil prioritere ressourcer til hovednettet, når det er muligt, med ønsket om en effektiv ressourceudnyttelse.
- > Vi vil prioritere korrespondancer mellem hovednetsruter og øvrige ruter samt sikre, at der er gode fødelinjer, således at flest mulige borgere får adgang til hovednettet.
- > Vi vil løbende, i forbindelse med udbud, rådgive ejerne ift. grøn omstilling af den kollektive trafik.
- > Vi vil sikre en effektiv ressourceudnyttelse ved at sammentænke by-, lokal- og regionalruter i betjening af bybusbyerne.
- > Vi vil implementere den harmoniserede model for Flextrafik fra køreplansskiftet sommeren 2023.
- > Vi vil tilpasse den kollektive trafikbetjening ift. efterspørgslen og bruge både bus og Flextrafik til at sikre mobiliteten i regionen.
- > Vi vil i planperioden afdække, om der findes et potentiale i at samarbejde med andre mobilitetsaktører, f.eks. ift. last-mile transport.





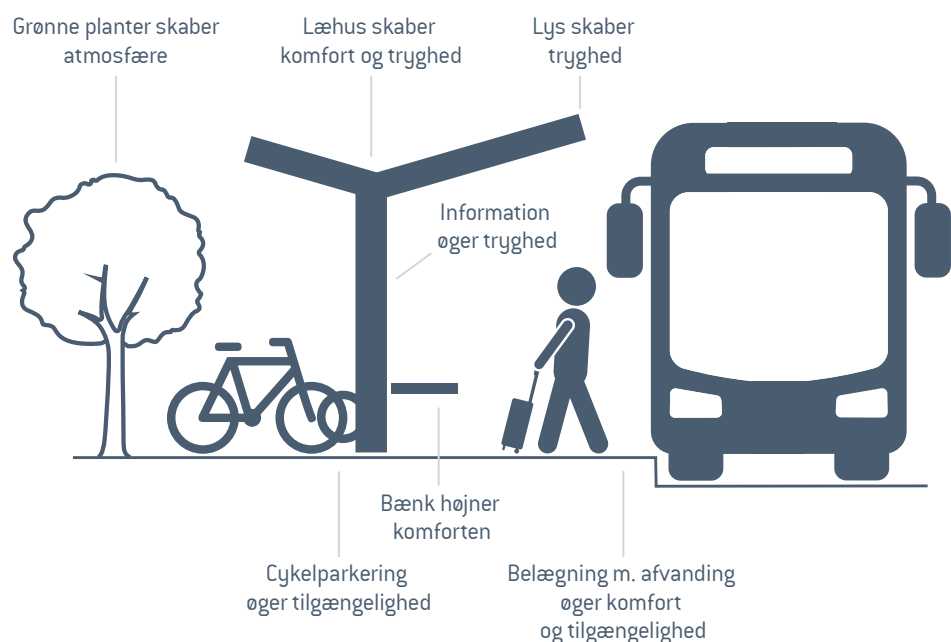
## REJSENS FYSISKE RAMMER

En rejse med den kollektive trafik er mere end selve køreturen. For kunden starter rejseoplevelsen, når de går ud ad hoveddøren, og den slutter først, når de er fremme ved endemålet. Her spiller de fysiske forhold, som kunden oplever undervejs, en vigtig rolle. Stiforbindelser, stoppestedets indretning og selve vejen, bussen kører, er alle del af den fysiske infrastruktur, som former rejseoplevelsen.

Ansvar for de fysiske tiltag ligger i høj grad hos vejmyndigheden, typisk kommunen, men da forholdene har stor betydning for kvaliteten og driften af den kollektive trafik, ønsker Midttrafik at bidrage til at styrke de fysiske forhold, så de bedst muligt understøtter den gode rejseoplevelse.

Derfor sættes infrastrukturen i centrum i dette afsnit. Fokus rettes mod stoppestedsforhold, busindretning og fremkommelighed på vejene, som har særlig stor betydning for kundernes rejseoplevelse.

III. 45.1: Eksempler på, hvilke elementer, der kan forbedre oplevelsen af et stoppested.



## Indbydende stoppesteder

De seneste år har Midttrafik haft et øget fokus på stoppestedets betydning, men der er fortsat stor forskel på kvaliteten af stoppestederne i vores område. Vi har en ambition om at skabe et rejsetilbud, som kunderne er tilfredse med og trygge ved at bruge. Derfor skal vores stoppesteder også tilbyde bred tilgængelighed og være trygge og indbydende.

Stoppestederne er Midttrafiks ansigt udadtil, både for vores kunder, men også for øvrige trafikanter, der passerer stoppestederne i vejrummet. Vi ved, at alle dele af en rejse påvirker kundernes vurdering af rejseoplevelsen, og for at gøre opfattelsen af den samlede rejse attraktiv, sætter vi bl.a. fokus der, hvor kunderne møder den kollektive trafik - ved stoppestederne.

### Stoppesteder for alle

Hvis den kollektive trafik skal opfattes som en attraktiv rejseform, hvad enten det er en pendler- eller fritidsrejse, skal kunderne opleve, at det er nemt, trygt, komfortabelt og bekvemt at rejse med os. Den gode rejseoplevelse skabes således, når kunderne oplever, at vi møder dem i deres forventninger og behov.

Ved at tage et kundefokus og afsøge hvordan vi kan hjælpe kunderne trygt igennem

alle elementer af rejsen, der skabes de gode, samlede rejseoplevelser.

Men vores kunder er meget forskellige og har forskellige behov. Derfor er det bl.a. også relevant at arbejde med det umiddelbare nærområde omkring stoppestedet, herunder de enkelte stoppesteders adgangsforhold og stiforbindelser. Midttrafik vil medvirke til at sikre, at stoppestederne i vores område er tilgængelige for alle, i alle livets faser, også for borgere med fysiske udfordringer.

Midttrafik har fokus på tilgængelighed, og samarbejder derfor bredt med forskellige råd og organisationer i Midttrafiks tilgængelighedsforum. Formålet er at inddrage de forskellige handicapgrupper og få en bredere forståelse for hindringer og potentialer, når man skaber f.eks. stoppestedløsninger.

Midttrafik vil være trafikselskab for alle typer af kunder, og dette arbejde skal også forankres i arbejdet med stoppesteder og det lokalområde, det betjener. Vores anbefalinger vil således tage udgangspunkt i det eksisterende og udnytte muligheder og funktioner i nærområdet i kombination med viden om kundernes adfærd og behov. Det at forbedre et stoppested er en stedsspecifik opgave, og indsatsen skal designes efter stoppestedets brugergruppe, funktion og placering.

## Håndbog og stoppestedspulje

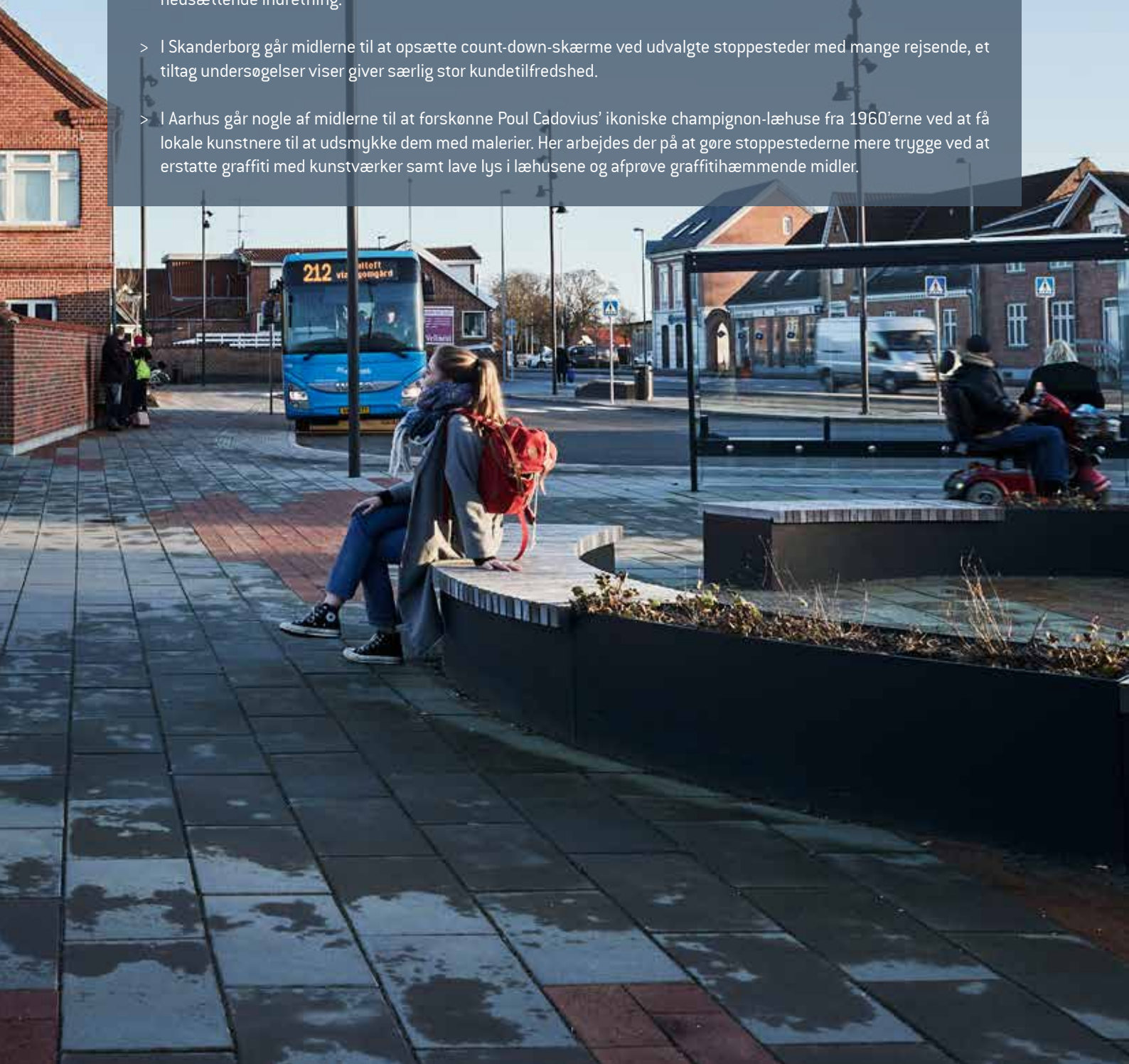
Midttrafik er allerede godt i gang med stoppestedsarbejdet. I den forrige planperiode udgav Midttrafik en stoppestedshåndbog. Håndbogen peger på virkemidler og tiltag, som er af særlig betydning for kundernes oplevelse af stoppestedet.

I 2021 oprettede Midttrafik desuden Stoppestedspuljen, som giver ejerne en økonomisk hånds-rækning til at indrette indbydende og attraktive stoppesteder. Med puljemidlerne sættes der et særligt fokus på at forbedre stoppestedernes funktionalitet, brugervenlighed, kvalitet og tilgængelighed.

De første stoppestedeprojekter er så småt ved at være i mål, og arbejdet forsættes i denne planperiode. I alt har puljen tildelt knap 4 mio. kr. til arbejdet med stoppesteder i 2022 og 2023.

Puljens rammer er meget rummelige, hvorfor der er plads til at tilgodese meget forskellige stoppestedeprojekter:

- > I Skive Kommune har puljemidlerne eksempelvis bidraget til systematisk at udskifte gamle, mørke og udtjente træskure med nye læhuse med lys og udsyn. I Skive afprøves bl.a. materialernes holdbarhed med en hærværksnedsættende indretning.
- > I Skanderborg går midlerne til at opsætte count-down-skærme ved udvalgte stoppesteder med mange rejsende, et tiltag undersøgelser viser giver særlig stor kundetilfredshed.
- > I Aarhus går nogle af midlerne til at forskønne Poul Cadovius' ikoniske champignon-læhuse fra 1960'erne ved at få lokale kunstnere til at udsmykke dem med malerier. Her arbejdes der på at gøre stoppestederne mere trygge ved at erstatte graffiti med kunstværker samt lave lys i læhusene og afprøve graffitihæmmende midler.





### De midtjyske mobilitetshubs

Mens mange stoppesteder primært danner rammen om mødet med en bus, er andre stoppesteder og stationer rammen om skift mellem flere transportmidler. Et skifte stiller andre krav til de fysiske rammer, hvad enten det er skift mellem private transportformer eller mellem kollektive produkter af forskellig art. Dette bliver kun mere aktuelt i takt med, at paletten af mobilitetstilbud øges. For kunderne skal rejsen, med eller uden skift, være så gnidningsfri som muligt, og her spiller den fysiske indretning en stor rolle.

Midttrafik vil skabe gode rejseoplevelser og gode skift for både faste og lejlighedsvis kunder. Derfor vil vi i planperioden på udvalgte stationer skabe 'midtjyske mobilitetshubs'. 'Hubs' er særligt udpegede knudepunkter, hvor indretningen af de fysiske faciliteter er helt i top. Ved hubs gøres en særlig indsats for at gøre skiftet og mødet med den kollektive trafik så bekvem og gnidningsfri som overhovedet muligt. Herunder at hjælpe lejlighedsvis kunder, som ikke er vant til at rejse kollektivt, gennem mødet med Midttrafiks produkter og service.

De midtjyske hubs udvælges med udgangspunkt i tre grundlæggende forudsætninger; højfrekvent betjening, lokal forankring og umiddelbar nærhed til større pendlerstrømme, eller at lokationen er et rejsemål i sig selv.

Designet af en mobilitetshub har flere grundelementer, der gør rejsen tryk og komfortabel, f.eks. læfaciliteter, bænke, realtidsinformation, belysning mm. Men der er også en række elementer, der er unikke for hver hub og kommunikerer stedets identitet og særegne potentialer.

Fire genkendelige grundfunktioner går igen ved hubs:

- > En skiftezone til den aktive ventetid, her skifter passagerer, stiger ind og ud af bussen, der er trafikinformation og bevægelse.
- > En informationszone, hvor kunderne kan orientere sig i informationer omkring deres rejse.
- > En pausezone til den passive ventetid, et bekvemt sted med ro og fred og mulighed for behageligt ophold. Her kan de rejsende f.eks. nyde en kop kaffe eller læse en bog, mens de venter.
- > En parkeringszone der sikrer, at det er nemt at kombinere den kollektive trafik med andre transportformer.

Midttrafik vil i planperioden samarbejde med ejerne om at udvikle hub-konceptet, så det kan favne bredt i vores region. Vi vil også samarbejde om at etablere hubs forskellige steder i Midtjylland. Konkret har vi indgangsats pilotprojekter i Rønde og Holstebro, men endemålet er at konceptet skal rulles ud i hele regionen, så det bliver så let som muligt for kunderne at skifte og rejse på tværs.

III. 48.1: Konceptzoner for midtjyske mobilitetshub.





”

**Vi har fået et knudepunkt i byen - et sted, hvor både bus, tog og mennesker mødes. Det er dejligt, at jeg kan vente i læ, købe en kop kaffe og finde information om min rejse. Det er også her, jeg mødes med mine veninder, når vi kører sammen til håndboldtræning.**

Midttrafik kunde 2026

## Indbydende busser

Gennem udbud af busdriften arbejder vi hele tiden på at forbedre indretningen af busserne og tilpasse dem efter kundernes behov og ønsker. Bl.a. arbejder vi med at tilpasse busindretningen, så busserne fremstår indbydende og med nutidige installationer, som kan gøre rejsen mere behagelig, eksempelvis opladestik og borde.

Senest er der, på baggrund af ønsker og inputs fra et ungepanel, blevet indsat 36 nye regionale elbusser i Midt- og Vestjylland. Alle busserne er udstyret med aircondition, borde samt USB-stik og Wifi. Derudover er der i 15 af busserne særlige komfortsæder og hattehylder, og tre af busserne er indrettet med atmosphere loftsbelysning. De unges ønsker indgår desuden i et projekt hos Midttrafik om indretning af fremtidens busser.



”

**Jeg sidder godt i de nye elbusser. Her er dejligt stille, jeg kan næsten ikke høre motoren - det er rart, for så har jeg ro til at bruge tiden i bussen til at få styr på lektionerne.**

Midttrafik kunde 2026



## Fremkommelighed er troværdighed – og en god investering

Dårlig fremkommelighed udfordrer i stigende grad bustrafikken, særligt i Aarhus og de større bybusbyer. Det medfører; forsinkelser og dårlig pålidelighed for kunderne samt merudgifter for ejerne. Midttrafik vil i perioden arbejde for at styrke fremkommeligheden gennem tæt samarbejde med ejerne, både omkring kortlægning af problemerne og udvikling af løsninger.

### Værdien af bedre fremkommelighed

Hvor hurtigt og rettidigt bussen kommer frem gennem trafikken, har direkte indflydelse på, hvordan kunderne opfatter kvaliteten af den kollektive trafik. Når busserne fanges i trængsel, medfører det længere rejsetid og forsinkelser for kunden. Samtidig tilfører forsinkelser en stor usikkerhed på rejsen, særligt når man har et planlagt skifte, man skal nå. Når bussen ikke er rettidig, udhuler det tilliden til den kollektive trafik og betyder samtidig, at kunder må tage tidligere hjem-

mefra for at gardere sig mod mulige forsinkelser. Dermed bliver den oplevede rejsetid længere, også ud over hvad den egentlige forsinkelse er.

Styrket fremkommelighed vil gøre bussen hurtigere og mere pålidelig for kunderne. Dermed hjælper god busfremkommelighed til at stille den kollektive trafik stærkere i konkurrencen med bilen. Samtidig vil det gavne chaufførerne, der bliver bedre i stand til at overholde køreplanen, og får tid og overskud til at yde en bedre kundeservice.

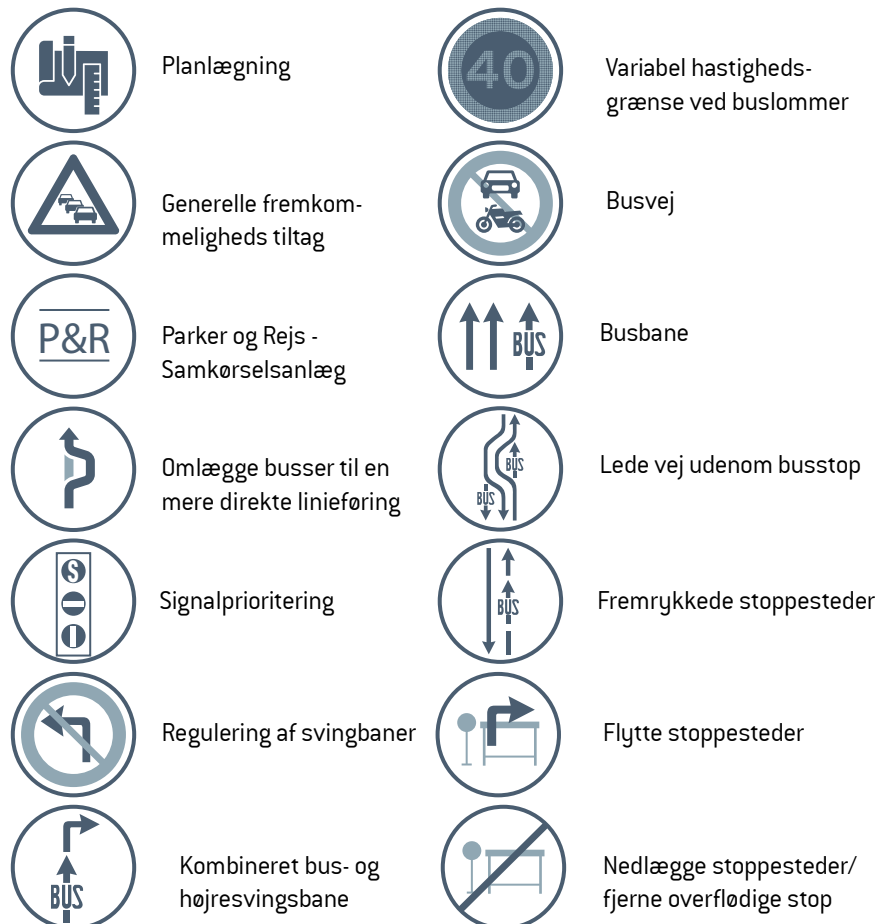
Fremkommeligheden har også stor indflydelse på udgifterne til busdriften, som afregnes som køreplantimer. Jo hurtigere bussen kommer frem, jo billigere er det at drive det ønskede serviceniveau. Særligt på strækninger med mange afgang er fremkommeligheden vigtig, da selv små tidstab akkumuleret vil have store økonomiske konsekvenser.



Som et generelt eksempel betyder 2 min. ekstra køretid pr. afgang på en strækning med kvartersdrift i dagtimerne og halvtimesdrift aften/weekend en ekstraudgift på næsten 1 mio. kr. pr. år til busoperatøren. I tillæg kan serviceforringelsen føre til passagerfrafald, som forværrer driftsøkonomien yderligere.

Arbejdet med at forbedre fremkommeligheden er derfor ofte en god investering, der både forbedrer driftsøkonomien og styrker kundetilfredsheden. Ofte må højere prioritet af bus i byerne dog ske på bekostning af andre trafikanter, f.eks. bilister. Fremkommelighedstiltag er derfor også et spørgsmål om politiske prioriteringer af det fælles begrænsede areal i byen.

III. 53.1: I illustrationen er der vist en række af de greb, der med fordel kan anvendes i forbindelse med fremkommelighedsproblemer.



## Midttrafik som videnscenter

Midttrafik ønsker at bistå ejerne med kompetent og databaseret rådgivning. Vi skal give gode, konkrete og kvalificerede råd, og ejerne skal opleve, at de mødes og hjælpes, når de henvender sig. I tæt dialog vil vi sammen skabe holdbare og gennemtænkte løsninger - til glæde for både ejerne og kunderne.

Vores rådgivning vil trække på den nyeste viden fra forskning, analyser og undersøgelser. Vi ønsker at være den naturlige sparringspartner, som kommunerne inddrager, når de står overfor stoppestedforbedringer samt større ombygninger af knudepunkter, stationer og terminaler. Bl.a. følger vi udviklingen af generelle tendenser i danskernes transportvaner og tilpasser stoppesteder, udstyr og service tilsvarende. Som eksempel har et stigende salg af elcykler medført, at mange kunder ønsker mere sikkerhed ved stoppestederne, når de parkerer cyklen og rejser. Samtidig mødes den kollektive trafik også med forventninger til mere digital information, som fysisk udstilles undervejs på rejsen. Begge er tendenser, som vi vil arbejde med at implementere i planperioden.

Vi vil også sørge for at dele og udbrede de erfaringer, som vi opnår gennem projekterne i Stoppestedspuljen, så kommuner og andre interesserede kan læse med om projekterne og drage inspiration herfra.

Vi vil også hjælpe ejerne ved at bruge vores data. Eksempelvis kan vi bistå med at lave forskellige databaserede udpegninger, f.eks. de ti mest benyttede stoppesteder i kommunen eller de stoppesteder, hvor der er flest passagerer, der foretager et skift.

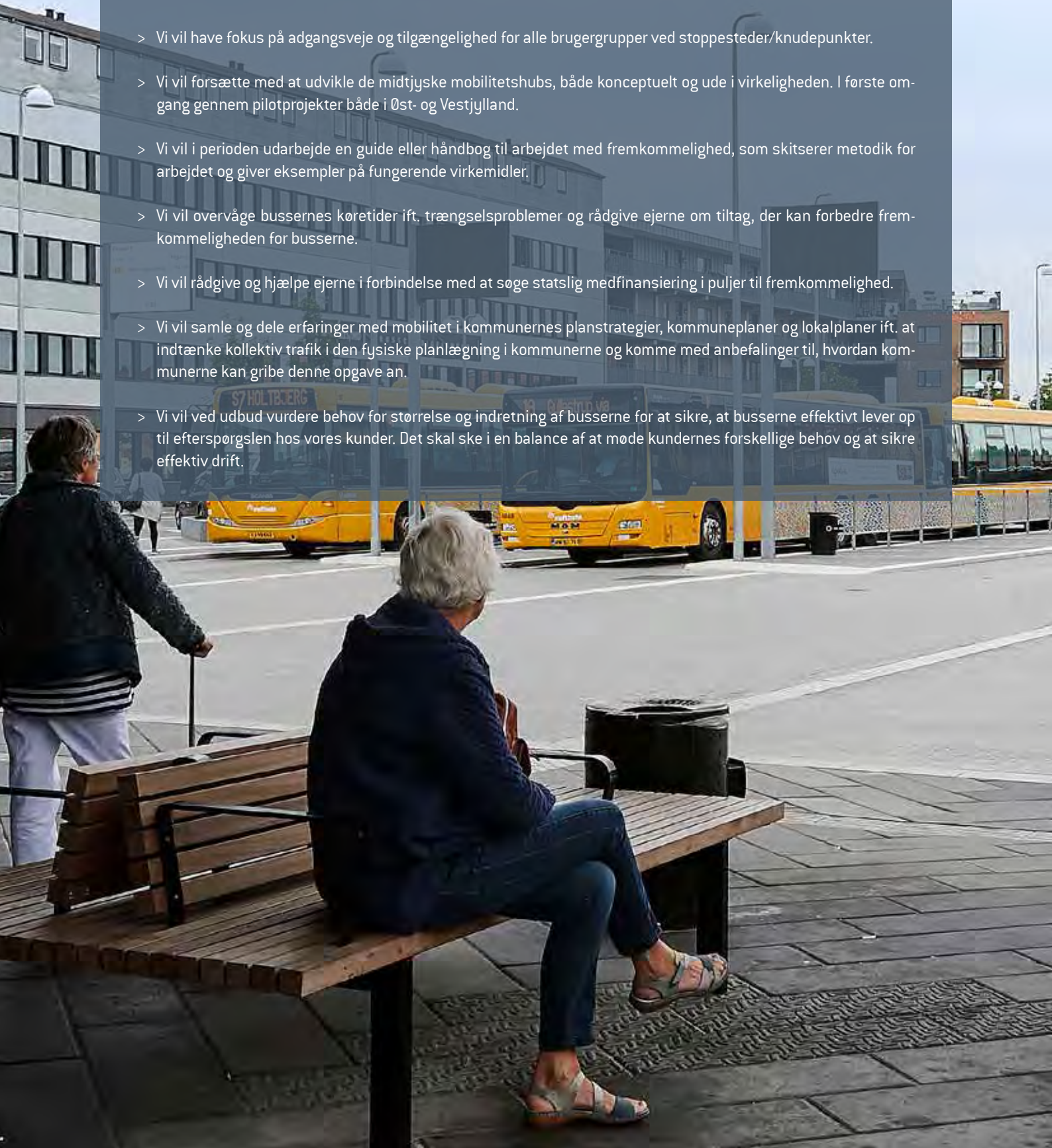
Midttrafik har GPS-udstyr i alle busser, som giver stor viden om fremkommelighed og rettidighed. Samtidig har vi erfaring med at omsætte disse data til forståelse af de konkrete problemer. For at kunne optimere fremkommeligheden er det essentielt at have et godt billede af, hvor, hvornår og hvorfor rettidigheden udfordres, samt hvor stort et omfang udfordringen har. Det gør os i stand til, ud fra fakta, at stille diagnosen. Herefter er det så op til dialog med ejerne om, hvordan problemstilling kan løses.

Fremkommelighed på vejinfrastrukturen er primært kommunernes ansvar, mens Vejdirektoratet har ansvaret på statsvejnettet. Men ligesom for indsatsen med stoppestederne, ønsker Midttrafik at være den naturlige sparringspartner, når fremkommeligheden for den kollektive trafik skal styrkes.

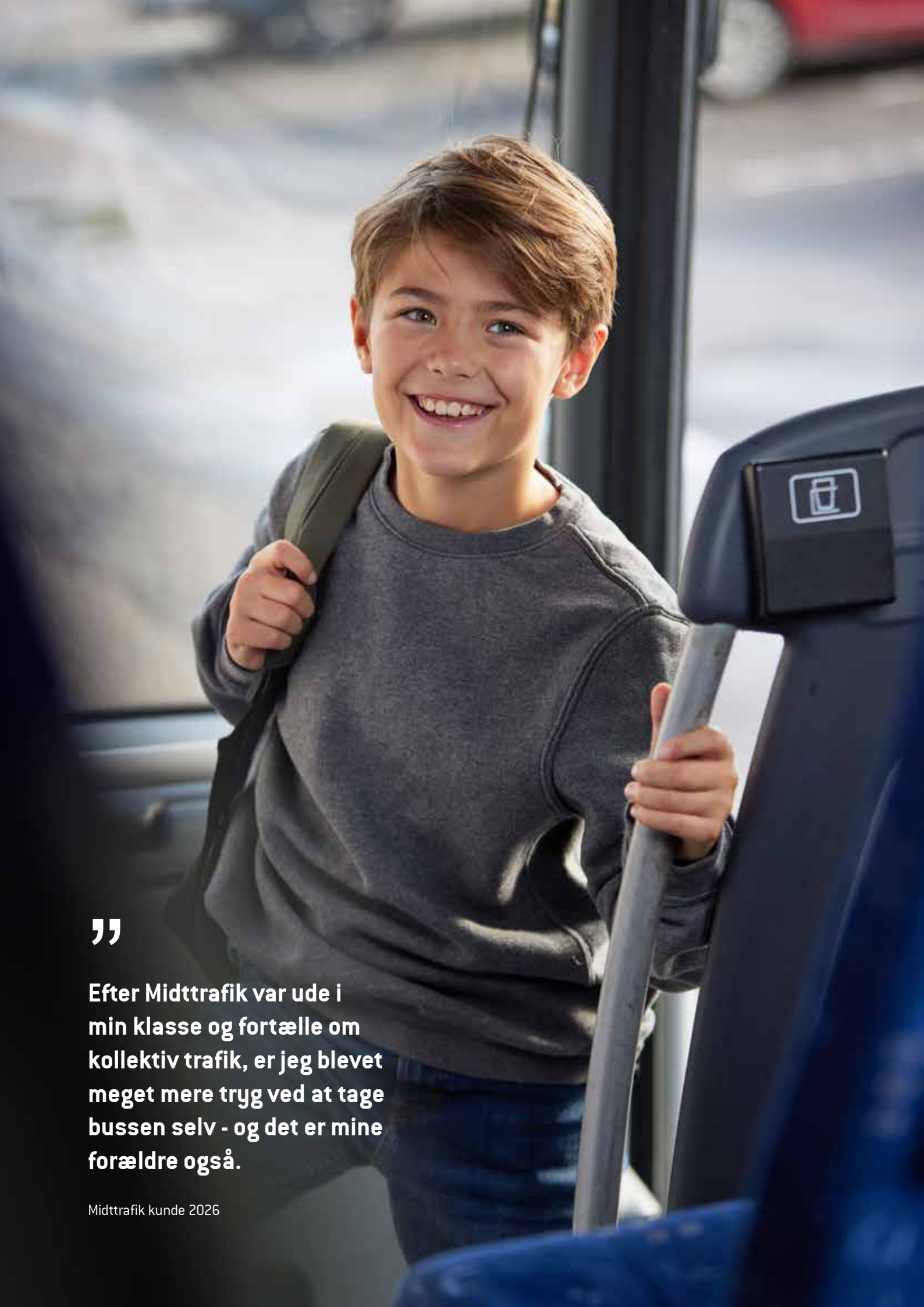
Til inspiration for dialogen om løsninger vil Midttrafik i planperioden udarbejde en håndbog for bedre fremkommelighed, som kan være grundlag for Midttrafiks rådgivning af ejerne og inspirere til gode valg.

## Rejsens fysiske rammer - Indsatser i planperioden

- > Vi vil i planperioden udpege stoppesteder i hver kommune, som på baggrund af antal daglige påstigere/skift, bør prioriteres i stoppestedsindsatsen.
- > Vi vil udbrede kendskabet til og brugen af Stoppestedshåndbogen, herunder hvilke initiativer, der kan forbedre stoppene, og hvordan Midttrafiks stoppestedspulje og andre puljer kan søges om støtte til forbedring af forholdene.
- > Vi vil have fokus på adgangsveje og tilgængelighed for alle brugergrupper ved stoppesteder/knudepunkter.
- > Vi vil forsætte med at udvikle de midtjyske mobilitetshubs, både konceptuelt og ude i virkeligheden. I første omgang gennem pilotprojekter både i Øst- og Vestjylland.
- > Vi vil i perioden udarbejde en guide eller håndbog til arbejdet med fremkommelighed, som skitserer metodik for arbejdet og giver eksempler på fungerende virkemidler.
- > Vi vil overvåge bussernes køretider ift. trængselsproblemer og rådgive ejerne om tiltag, der kan forbedre fremkommeligheden for busserne.
- > Vi vil rådgive og hjælpe ejerne i forbindelse med at søge statslig medfinansiering i puljer til fremkommelighed.
- > Vi vil samle og dele erfaringer med mobilitet i kommunernes planstrategier, kommuneplaner og lokalplaner ift. at indtænke kollektiv trafik i den fysiske planlægning i kommunerne og komme med anbefalinger til, hvordan kommunerne kan gribe denne opgave an.
- > Vi vil ved udbud vurdere behov for størrelse og indretning af busserne for at sikre, at busserne effektivt lever op til efterspørgslen hos vores kunder. Det skal ske i en balance af at møde kundernes forskellige behov og at sikre effektiv drift.







”

Efter Midttrafik var ude i min klasse og fortælle om kollektiv trafik, er jeg blevet meget mere tryk ved at tage bussen selv - og det er mine forældre også.

# SAMARBEJDE, INFORMATION OG KOMMUNIKATION

Der er mange fordele, både for samfundet og for den enkelte, ved at vælge kollektiv trafik eller anden grøn mobilitet frem for privat bil, når det er muligt. Grøn mobilitet fungerer bedst, når de forskellige mobilitetsformer spiller sammen og supplerer hinanden. I et samfund med mange mobilitetsudbydere kan det være svært at overskue, hvad der er den bedste rejseform i den konkrete situation, og det stiller derfor større krav til planlægning og viden hos den rejsende, der skal forholde sig til flere elementer. Der er således et stort behov for at koordinere mellem mobilitetsaktørerne, så den samlede rejse hænger bedst muligt sammen, og så kunderne ved, hvilke tilbud der findes, og hvordan de benyttes.

Som trafikskab kan vi spille en stor rolle i at løse disse udfordringer. Nøgleordene er her samarbejde, information og kommunikation, som er helt afgørende for, at borgerne udnytter den samlede mobilitetspalet bedst muligt. Vi løser bedst vores opgave som trafikskab ved at samarbejde med alle de aktører, der ligesom os, har en interesse i, at mobiliteten i Midtjylland er så god som overhovedet muligt.

Hos Midttrafik har vi altid en interesse i, at så mange som muligt vælger grøn mobilitet, både ift. miljø og trængsel, men også for at sikre, at den kollektive trafik bliver ved med at have sit eksistensgrundlag i hele regionen. Skal den grønne mobilitet stå som et attraktivt alternativ eller supplement til bil, er det vigtigt, at vi tænker nyt, bl.a. ved at afprøve samarbejde med aktører, som vi

traditionelt set ikke arbejder sammen med. Samarbejde med virksomheder, andre udbydere af mobilitet og kommercielle aktører kan være indgangsvinklen til at få flere ikke-brugere og lejlighedsvis rejsende til at prøve den kollektive trafik, mens en indsats rettet mod skoler og uddannelsesinstitutioner kan sikre, at børn og unge også forbliver kunder i den kollektive trafik i fremtiden. Ved at samarbejde med andre kan vi desuden blive klogere på, hvad vores fælles kunder ønsker ift. mobilitet og af den kollektive trafik.

Målene med et øget samarbejde er mange, og de rækker langt ud over den kollektive trafiks traditionelle mål. Ultimativt kan et øget samarbejde bidrage til den grønne omstilling, styrke erhvervslivet og gøre det lettere for virksomheder at tiltrække og fastholde arbejdskraft, styrke uddannelsesområdet, så så mange som muligt får en ungdomsuddannelse og støtte fritidslivet, så transport ikke skal begrænse borgernes mulighed for at deltage i aktiviteter.

Midttrafik tager derfor indsatsen ift. samarbejde, information og kommunikation ind i denne mobilitetsplan.

## **Midttrafiks samarbejde med ejerne**

Samarbejdet og ansvarsdelingen mellem Midttrafik og ejerne er beskrevet i Samarbejdsaftalen fra 2007. Det er ejerne, der beslutter serviceniveauet og bestiller kørslen hos Midttrafik, hvorefter det er vores opgave at omsætte ejernes ønsker til sammenhængende kollektiv trafik for kunderne.

Som tidligere beskrevet, har også infrastrukturen, herunder veje, stoppesteder og knudepunkter, direkte indflydelse på kvaliteten af de kollektive tilbud, Midttrafik leverer.

Det er hhv. de enkelte kommuner og Vejdirektoratet, der har vejmyndigheden og dermed ansvaret for infrastrukturen. Midttrafik har ikke ansvar for anlæg og drift af infrastruktur, som f.eks. stoppesteder, men yder gerne rådgivning og deltagelse i infrastrukturprojekter.

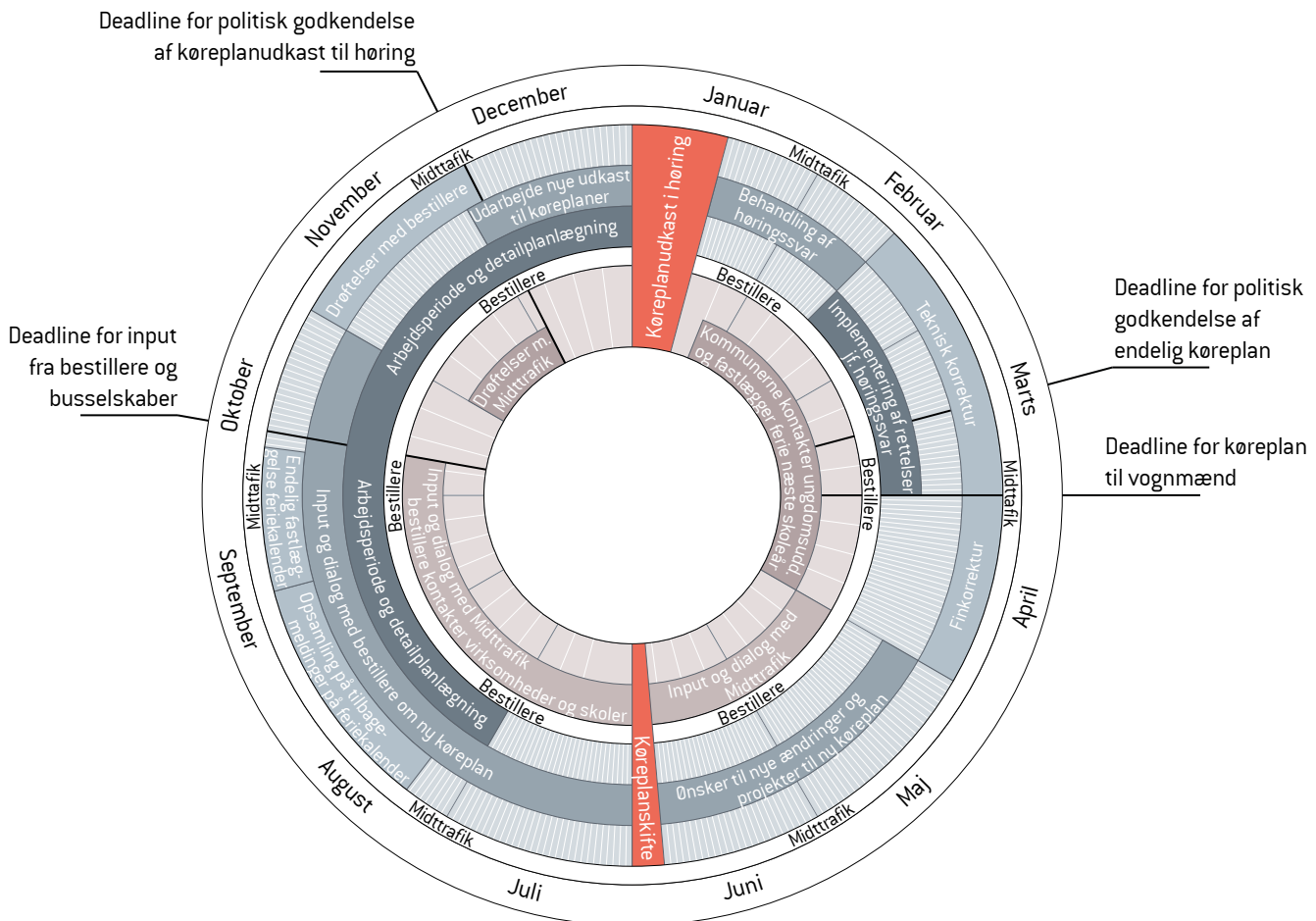
Midttrafik ser desuden et potentiale i at udvide vores samarbejde med ejerne til også at omfatte andre kommunale forvaltninger. Der er flere forvaltninger, der kan have en interesse i, at den samlede mobilitet fungerer, og at borgerne kan få opfyldt deres behov for transport.

Kommuner og region kan desuden bidrage med at give borgerne større incitament til at bruge kollektiv trafik til kulturinstitutioner, borgerservices, biblioteker, sygehuse etc. ved at informere om mulighederne for kollektiv trafik fremfor parkeringsinfo ved indkaldelser, på hjemmesider, i foldere, annoncering m.m.

### Øvrige samarbejdspartnere

Midttrafik har allerede i dag et velfungerende samarbejde med mange aktører bl.a. skoler, uddannelsesinstitutioner, handicaporganisationer, ældreorganisationer og vognmænd. Vi inddrager parterne efter behov ift. den løbende tilpasning af køreplaner, ligesom parterne kan komme med ønsker til ændringer i forbindelse med det årlige køreplansskifte. Samarbejdet er således helt afgørende for vores arbejde med at tilrettelægge den kollektive trafik.

III. 58.1: Illustrationen viser årshjulet for Midttrafiks køreplanproces og vigtige deadlines.





”

Min arbejdsplads har lavet et samarbejde med Midttrafik om grøn transport til arbejde. Det betyder bl.a., at der står et løbehjul ved stoppestedet, som jeg kan tage den sidste del af vejen til mit kontor.

Når Midttrafik laver projekter, som f.eks. trafikplaner der medfører større ændringer i det kollektive net, inddrages de faste samarbejdspartnere i processen. Ved trafikplanprojekter bliver det muligt at gentænke den kollektive trafikbetjening, og det giver således også mulighed for at betjene bl.a. skoler og uddannelsesinstitutioner på en ny måde. I projekter kan vognmændene desuden bidrage med vigtig viden ift. hvad deres chauffører oplever ude i virkeligheden, og hvordan ruter og køreplaner fungerer i praksis.

Selvom vi allerede har en fast kontakt og samarbejde med skoler og uddannelsesinstitutioner i dag, øjnes der et potentiale i at udfolde dette yderligere. Vi ser bl.a. et potentiale i at lave en tidlig indsats i folkeskolerne, hvor vi kan påvirke børn og forældre i en

positiv retning ift. at benytte den kollektive trafik.

Børn og unge er fremtidens kunder, og det er vigtigt, at vi møder denne gruppe og sikrer, at børn også har lyst til at bruge os senere i livet. Alt for mange unge vælger den kollektive trafik fra, så snart de fylder 18 år og får kørekort, og vi ved, at det herefter er svært at vinde dem tilbage igen. I planperioden vil Midttrafik derfor opstarte et forsøg med en tidlig indsats til folkeskole-niveau, hvor børnene undervises i brugen af den kollektive trafik. Tiltaget skal ligeledes påvirke og inddrage forældrene, så de fremadrettet er trygge ved at vælge kollektiv trafik til, f.eks. når familien skal på tur, og når barnet bliver stort nok til at rejse selv.

#### **Samarbejde om fremtidens grønne mobilitet**

Midttrafik har ansøgt om at deltage i Interreg-projektet 'MOVE', hvis primære partnere er regioner, kommuner og trafikselskaber i hhv. Danmark, Norge og Sverige.

Projektet har til formål at forsøge at løse udfordringerne med færre brugere af kollektiv trafik, stigende trængsel på vejene og stagnering i antallet af cyklister ved at undersøge og afprøve forskellige grønne mobilitets tiltag.

Projektet er inddelt i fire arbejdsplaner, en tværgående arbejdsplan omkring adfærd og derudover tre arbejdsplaner omkring 'Børn og unges mobilitet', 'Mobilitetsløsninger i yderområderne' og 'Pendling og tjenesterejser'.

Projektet løber fra sommeren 2023 og tre år frem, og projektperioden falder dermed sammen med planperioden for denne mobilitetsplan, ligesom de fire arbejdsplaner går fint i tråd med de tanker, der er i denne plan. Det er derfor naturligt at lade nogle af mobilitetsplanens indsatser indgå i Interreg-projektet, og omvendt.

### Potentiale i nye samarbejder

Midttrafiks samarbejde med de faste samarbejdspartnere kan med fordel bredes ud til også at omfatte andre parter, f.eks. større virksomheder og kommercielle aktører, ligesom der ses et potentiale i at i højere grad at samarbejde med andre mobilitetsudbydere. Et samarbejde med nye aktører kan give merværdi for vores kunder og bidrage til at den samlede mobilitet i Midtjylland forbedres. Midttrafik vil derfor i denne planperiode prøve nye samarbejder af i forsøg, der kan belyse, hvilke gevinster dette kan give. Forsøgene kan herved være udgangspunkt for fremadrettet at gøre samarbejdet med andre aktører mere permanent, forudsat at lovgivningen tillader dette.

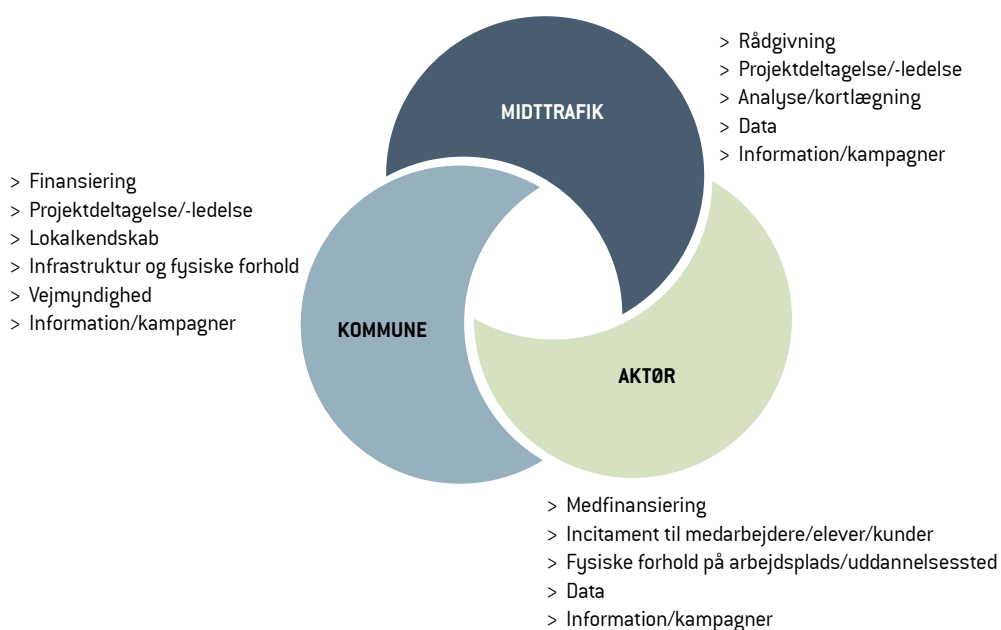
For virksomheder kan incitamentet til at gå med i et forsøg omkring mobilitet være at forbedre transporttilbuddene til og fra arbejdspladsen for deres medarbejdere, hvilket i sidste ende kan gøre det lettere at rekruttere og fastholde arbejdskraft. Yderligere kan et fokus på medarbejdertransport være væsentligt ift. at nå virksomhedernes mål om grøn omstilling og klimaaftryk.

For kommercielle aktører, f.eks. i kulturlivet, kan et samarbejde omkring mobilitet bidrage til at kunder/gæster transporterer sig mere grønt og mindre i privat bil til arrangementer. Dette kan bidrage til den grønne omstilling, give merværdi for kunderne og ultimativt medføre mindre trængsel og et mindre behov for parkeringspladser hos den pågældende aktør. Vi har allerede gode erfaringer med arrangementskørsel til festivaler, bl.a. Smukfest, og denne erfaring ønsker vi at udbrede i planperioden.

Andre udbydere af mobilitet samarbejder allerede, i forskellig grad, med trafikelskaber, kommuner og regioner rundt i landet. For disse kan et samarbejde omkring mobilitet være med til at øge synligheden af deres mobilitetsprodukter.

For at indgå et samarbejde med andre aktører er det først og fremmest vigtigt, at der er en klar afstemning af forventninger og ansvar ift. hvad Midttrafik kan levere, og hvad kommuner og nye samarbejdspartnere skal levere.

Ill. 61.1: Illustrationen viser eksempler på, hvad hhv. Midttrafik, kommune og en aktør hver kan bidrage med i et projekt.



## Information og kommunikation

Information og kommunikation er helt essentielt, når det kommer til den kollektive trafik. For at kunderne kan bruge et tilbud, må de først vide, at det findes, og hvordan det benyttes.

Markedsføring og branding kan aldrig stå alene. Det skal være understøttet af et godt grundprodukt, og dermed også det af ejerne besluttede serviceniveau. Midttrafik vil derfor fortsætte med initiativer, der fastholder og forbedrer kvaliteten i og omkring den kollektive trafik i Midtjylland - helt ud i sidste led, hvor chaufføren møder kunden.

Kernen i Midttrafiks information og markedsføring er derfor grundprodukterne indenfor bus, tog, letbane og flextrafik. Services som Midttrafik Kundecenter, Midttrafik live o.l. markedsføres også. Midttrafiks markedsføring vil derfor også understøtte de tiltag og indsatser, som er indeholdt i mobilitetsplanen, tilpasset om der f.eks. er tale om et fast og omfangsrigt tiltag, som f.eks. en ny mobilitetshub, eller der er tale om et pilotforsøg, som f.eks. en tidlig indsats i folkeskoler, for

at få flere folkeskoleelever til at tage bussen.

Vores information skal være tilgængelig på flere platforme, fysisk og digitalt, således at vi møder kunderne der, hvor de naturligt finder deres information, og så vi tilgodeser både de kunder, der er selvhjulpne på digitale medier og de kunder, der foretrækker personlig rådgivning.

### Markedsføring og branding af kollektiv trafik

Midttrafik er allerede helt oppe på den store klinge for at markedsføre den kollektive trafik i Region Midtjylland. Vi laver taktiske produktkampagner for at udbrede kendskabet til billettyper, Midttrafik live, cykelmedtagning, elbusser m.m. overfor alle målgrupper; pendlere, unge, lejlighedsvis og potentielle kunder. De taktiske produktkampagner skal bl.a. informere potentielle kunder om, at vi allerede har nogle af de ting, de efterspørger: billigere billetter uden for myldretiden (rejsekort og pensionistkort), fleksible billetter (PendlerKlip og rejsekort), cykelmedtagning m.m.

CA. 21 MIN.

REJS FOR 18 KR. MED KLIPPEKORT.

Kører op til  
8 gange  
i timen

Fra Brabrand  
Til Park Allé

Ta' bussen, og kom hurtigt fra A til B.  
Sådan får du mere ud af turen.



Køb din billet  
i Midttrafik app



midttrafik

#### Kampagne: Fordele ved kollektiv trafik

I 2022 igangsatte vi en brandingkampagne, der fortæller den gode historie og fremhæver særlige fordele ved kollektiv trafik. Kampagnen havde stor eksponering i medierne og fortæller dels om de generelle fordele ved kollektiv trafik, som f.eks. "brug din rejsetid", "slip for stress i lange bilkøer", "nem parkering", "samfundsnytte/ansvar ift. udledning" og "trængselsproblemer", og dels om lokale fordele ved at benytte kollektiv trafik, f.eks. hvor hurtigt man kan komme fra Skødstrup til Aarhus C. De lokale tiltag har kørt i Aarhus i efteråret 2022 og skal udbredes til andre bybusbyer i 2023.

AFA JCDecaux



I 2022 indførte vi desuden et mobilt kundecenter, der skal gøre Midttrafik mere synligt udenfor Aarhus. Det mobile kundecenter kan komme ud til f.eks. byfester, kulturelle arrangementer, ældreråd, messer og uddannelsessteder, og her kan medarbejderne bl.a. vejlede i Midttrafiks produkter, priser og billettyper.

### Et særligt fokus på de unge

I Midttrafik har vi et særligt fokus på de unge, da de udgør en stor del af den kollektive trafikskunde gruppe, og da vi ønsker at de skal forblive kunder i busserne – også efter de selv får kørekort. I den forbindelse laver vi kampagner, som lægger vægt på de ting, der er vigtige for de unge, særligt uddannelsessøgende.

Unge skal hjælpes i gang med den kollektive trafik. Dagsbilletter og andre gode tilbud skal gøre den kollektive trafik attraktiv for de unge, så de rejser med Midttrafik, når de har brug for det. Bussen skal være 'top-of-mind' til sociale aktiviteter, familieturen, byturen og andre oplagte lejligheder, hvor bussen er bedst.

Midttrafik undersøger desuden muligheden for at lave forsøg målrettet folkeskoleelever. Børn og unge bliver i dag kørt i bil en stor del af tiden. Vi vil derfor, gennem et forsøg, undersøge, om et samarbejde med folkeskolerne kan bidrage til at lære børn, unge og deres forældre om kollektiv trafik ved hjælp af undervisningsmaterialer til både de mindre klasser og udskolingen.

III. 64.1: Eksempel på kampagne der informerer om pensionistkort.



**DU ER ALDRIG FOR GAMMEL  
TIL AT FØLE DIG UNG**

NÆSTE STOP: VINTERBADEKLUBBEN MED ANNE-METTE

REJS UBEGRÆNSET  
MED PENSIONISTKORT

Det, du kunne engang, kan du stadig  
Med bussen venter der altid nye oplevelser lige rundt om hjørnet.  
Bestil dit pensionistkort på [midttrafik.dk](http://midttrafik.dk), og lev livet hele livet.

 **midttrafik**

## Samarbejde, information og kommunikation - Indsatser i planperioden

- > Vi vil indgå et samarbejde med interesserede virksomheder og lave forsøg med henblik på at få flere til at køre kollektivt til arbejde. Vi vil i planperioden afdække, hvilke større virksomheder eller erhvervsområder i Midttrafiks område, der med fordel kan indgås et samarbejde med, og i samarbejde med den/de pågældende kommune(r) vil vi tage initiativ til et samarbejde.
- > Vi vil fortsætte med udviklingen af kørsel til større arrangementer, så som festivaller, og herigennem forsøge at få flere lejlighedsvist rejsende til at få kendskab til vores produkter. Ligeledes vil vi indgå et samarbejde med kommercielle aktører og lave forsøg med kørsel til events, for at tiltrække flere nye og lejlighedsvist rejsende ind i den kollektive trafik.
- > Vi vil fortsat arbejde med at udvikle samarbejdet i Tilgængelighedsforum og udnytte formatets store viden til bedre løsninger.
- > Vi vil indgå samarbejde med andre mobilitetsudbydere, med fokus på at skabe sammenhæng i den samlede rejse for vores kunder.
- > Vi vil samarbejde med øvrige trafikselskaber omkring en national MaaS-løsning, som skal integreres i Rejseplanen.
- > Vi vil udbrede kendskabet til vores produkter, både den ordinære kollektive trafik og vores Flextrafikprodukter.
- > Vi vil i vores kommunikationsindsats have et særligt fokus på de unge som fremtidens kunder.
- > Vi vil lave forsøg med undervisningsmateriale til folkeskole-niveau, og herved påvirke børn og deres forældre positivt ift. den kollektive trafik.







**HOLSTEBRO**  
KOMMUNE

Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3

8270 Højbjerg

Att.: Planchef Henrik Vestergaard

Holstebro 7. februar 2023

Høringssvar vedr. Midttrafiks Mobilitetsplan 2023-2026.

Holstebro Kommune har den 22. december 2022 modtaget høringsudgaven til Midttrafik Mobilitetsplan 2023-2026.

Holstebro Kommune vil gerne anerkende det gode arbejde, der er lavet med den nye mobilitetsplan, ikke mindst at en del af de punkter, som blev adresseret i forbindelse med den fælles kommunale Trafikplan i Midt-Vest, er taget med i det videre arbejde.

Holstebro Kommune vil samtidig gerne støtte op om, at Midttrafik i planperioden vil presse på i forhold at sikre, at rammerne inden for lovgivningen bliver udfordret til at rumme nye måder at tænke mobilitet på.

På vegne af Teknisk Udvalg

Kenneth Tønning

Udvalgsformand

Anders Debel

Direktør Teknik og Miljø



Midttrafik

11. januar 2023

### Høringssvar vedr. mobilitetsplan 2023-2026

Ikast-Brande kommune anerkender det store arbejde Midttrafik i samarbejde med ejerkommunerne, har lagt i udarbejdelsen af mobilitetsplanen, og er enig i denne generelt.

Ikast-Brande kommune anerkender ligeledes de økonomiske udfordringer Midttrafik har haft den senere år, med stigende energipriser, og stigende passagerstrømme og øget individualitet i transportbehov.

Som kommune med kun 2 byer på hovednettet, ser vi med beklagelse på de nedskæringer de regionale besparelser har medført, samtidig med, at vi fastholder betydningen af at opretholde kørsel på uddannelsesruterne. Det har fortsat høj prioritet at sikre at alle unge kan komme til deres ønskede uddannelsessted.

Selv om den enkelte nedlæggelse af én afgang kan synes økonomisk velbegrundet og af mindre betydning, er summen af reduktioner i kollektiv trafik over de seneste år medvirkende til at gøre landområderne/landsbyerne mindre attraktive.

Når der reduceres regionale afgang, må det forventes at der skabes en øget kommunal udgift til flextrafik, der dermed presser kommunernes budgetter til kollektiv trafik, og igen kan føre til yderligere nedskæringer på kommunale ruter.

Det bliver en ond spiral, der i sidste ende endnu engang reducerer mobilitetstilbuddene uden for hovedbyerne, og dermed i Ikast-Brande kommune og sammenlignelige kommuner, hvilket bør have fokus såvel i Midttrafik som i Regionen.

Med venlig hilsen

Simon Vanggaard  
Formand for Udvikling og Erhvervsudvalget

Plan og Udvikling - Teknik  
og Miljø  
Sjællandsgade 6  
7430 Ikast  
Tlf.: +4599604000

Sagsbehandler:  
Ellen Bach Fjendsbo  
E-mail:  
elfje@ikast-brande.dk  
Direkte telefon:  
Tlf.: +4599603310  
Sagsnr.:  
13.05.16-A00-1-23

Bestyrelsen i Midttrafik  
Att. Formand Steen Vindum  
Att. Direktør Jens Erik Sørensen

## Midttrafiks Mobilitetsplan 2023-2026

Dato: 7. marts 2023

### Fælles høringssvar fra de 8 midt- og vestjyske kommuner i KTMV-samarbejdet

De 8 kommuner i KTMV-samarbejdet har behandlet høringssudgaven til Midttrafiks Mobilitetsplan 2023-2026 og fremsender hermed et fælles høringssvar.

Kommunerne i KTMV vil gerne anerkende den gode proces, der har været omkring udarbejdelsen af den nye mobilitetsplan, ikke mindst at en del af de punkter, som blev adresseret i forbindelse med den fælles kommunale Trafikplan i MidtVest, er taget med i det videre arbejde med planen. Vi ønsker, at mobilitetsarbejdet i KTMV fortsætter omkring opgaverne i mobilitetsplanen, sådan at der kommer endnu større sammenhæng i mobilitetstilbud på tværs af kommunegrænser.

Det anbefales, at der i arbejdet med at implementere planen vil være særligt fokus på følgende emner:

- Arbejdet omkring alternative mobilitetsløsninger
- Søge synergier i arbejdet med den kollektive trafik
- Sikre bedre koordinering mellem de forskellige kollektive transportformer, herunder især mellem busser og tog
- Sikre at tiltag omkring den kollektive trafik ikke "bare" flytter økonomi mellem kommuner og region
- Koordinering af Plustursknudepunkter på tværs af kommunegrænser

Kommunerne i KTMV vil samtidig gerne støtte op om, at Midttrafik i planperioden vil presse på i forhold at sikre, at rammerne inden for lovgivningen bliver udfordret til at rumme nye måder at tænke mobilitet på.

Med venlig hilsen

John Thomsen  
Herning Kommune

Kenneth Tønning  
Holstebro Kommune

Steffen Husted Damsgaard  
Lemvig Kommune

Anders Bøge  
Skive Kommune

Johannes F. Vesterby  
Viborg Kommune

Johannes Stougård  
Struer Kommune

Simon Vanggaard  
Ikast-Brande Kommune

Ole Nyholm Knudsen  
Ringkøbing-Skjern Kommune

Til Midttrafik, Att: Henrik Vestergaard

Dato: 28-02-2023  
Reference: Rene Meyer  
E-mail: rem@norddjurs.dk  
Journalnr.: 19/1280

Høringssvar fra Miljø- og Teknikudvalget i Norddjurs Kommune til Midttrafiks Mobilitetsplan 2023 - 2026

Miljø- og Teknikudvalget i Norddjurs Kommune har modtaget høringsbrev og høringsudgave af Midttrafiks Mobilitetsplan 2023 – 2026 og har følgende kommentarer til planen.

Miljø- og Teknikudvalget vil gerne generelt tilslutte sig mobilitetsplanen, da den viser en indstilling til kollektiv trafik og mobilitet i landdistrikter, som udvalget deler. Vi vil gerne rose Midttrafik for at kalde det Mobilitetsplanen frem for Trafikplanen. Vi anerkender, at den nuværende lovgivning for trafikselskaber ikke giver gode rammer for at arbejde med andet end Midttrafiks kerneprodukter, hvorfor det viser en vilje til at udfordre og få ændret de rammer – i sidste ende til gavn for borgernes samlede mobilitetstilbud.

Vi kan med glæde se, at Midttrafik vil have et øget fokus på samarbejde med private transportvirksomheder om borgernes mobilitet. Vi er mange kommuner der kæmper for at navigere i de forskellige private mobilitetstilbud, og hvordan vi kan anvende dem til gavn for vores borgere. Her kan Midttrafik også få en vigtig rolle for kommunerne som koordinator eller videnscenter.

I forhold til at forankre brugen af den kollektive trafik allerede hos folkeskolebørn, mener vi at børnenes forældre med fordel kan informeres og påskønnes at anvise kollektive trafik-løsninger i højere omfang end i dag.

Samtidig mener vi, at der i højere grad end i dag, skal kommunikeres aktivt til potentielle og nuværende brugere uden for de større byer, samt at der mere aktivt end i dag anvendes kampagner fokuseret på for eksempel attraktiv prissætning i kortere perioder.

Vi vil gerne beholde strækningen Auning – Hornslet som en del af hovednettet, da det er en vigtig forbindelse for det vestlige Norddjurs til og fra Aarhus. Auning oplever stor tilflytning, blandt andet fra Aarhus, og det er her vigtigt fortsat at kunne signalere, at Auning er koblet sammen med Aarhus via en direkte hurtig kollektiv trafikforbindelse. Norddjurs Kommune fortsætter finansieringen af rute 319 i korridoren, hvorfor der fortsat vil være timedrift i myldretiden i begge retninger med korrespondance til Letbanen L1 i Hornslet.

Det er beklageligt, at man allerede efter en enkelt planperiode med etablering af hovednettet ændrer på konceptet og går væk fra minimumsservice, og at ruterne nu skal følge faktisk efterspørgsel. Vi har forståelse for, at den økonomiske virkelighed kan gøre det nødvendigt at fjerne minimumsservicen i en periode. Men vi vil kraftigt opfordre til, at konceptet med hovednettet genoprettes.

Man kan styrke efterspørgslen med mere direkte kørsel, højfrekvente busser og minimumsservice og måske vigtigst af alt, at give stabilitet på kørslen over flere år, så tiltagene reelt slår igennem hos brugerne. Kommunerne kommer til at stå for en større andel af den kollektive trafik, som følge af regionale besparelser, hvorfor det i høj grad er os selv, der skal implementere løsningerne. Heriblandt tror vi på, at knudepunkter og sammenhængen mellem forskellige løsninger, transportformer og private aktører, kan spille en stor rolle. Vi skal derfor blive ved med at udvikle på vores knudepunkter, så man kan blive bragt til og fra Hovednettet på en nem, behagelig og billig måde. Her skal der være gode skiftemuligheder fra det øvrige net, Flextrafikken, samkørsel og first-last mile-løsninger.

Prioriteringen af vores midler til kollektiv trafik, brug af fleksible og nye løsninger i vores landdistrikter, fortsat udvikling af Hovednettet på Djursland og opgradering af vores knudepunkter er emner, vi særligt ønsker at samarbejde med Midttrafik i den kommende planperiode.

Med venlig hilsen

Miljø- og Teknikudvalget i Norddjurs Kommune



## Henrik Juul Vestergaard

---

**Fra:** Gitte Rasmussen <gitte.rasmussen@odder.dk>  
**Sendt:** 13. februar 2023 15:37  
**Til:** Henrik Juul Vestergaard  
**Cc:** Casper Grønborg  
**Emne:** Høringssvar Mobilitetsplan 2023-2026  
**Vedhæftede filer:** Høringsudkast - Midttrafiks Mobilitetsplan 2023-2026 lav opl..pdf

Hej Henrik

Odder Kommune har ingen bemærkninger til Mobilitetsplan 2023-2026.

Med venlig hilsen  
Gitte Rasmussen

---



**Teknik & Miljø**  
Rådhusgade 3, 8300 Odder  
Tlf. 8780 3333  
Direkte: 8780 3477  
EAN nr. 579 0000 408 634  
Web: [www.odder.dk](http://www.odder.dk)

---

Sikker behandling af personoplysninger er vigtig for Odder kommune  
Læs mere om vores [generelle privatlivsinformation](#).



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Randers Kommune  
Veje og Trafik  
Laksetorvet 1  
8900 Randers C

Telefon +45 8915 1515  
Direkte 8915 1655

vejeogtrafik@randers.dk  
www.randers.dk

Dato: 01-03-2023 /Journalnummer: 05.05.00-G01-1-23

## Høringsvar Mobilitetsplan 2023-2026

Miljø- og teknikudvalget i Randers Kommune har den 31. januar 2023 behandlet Midttrafiks forslag til Mobilitetsplan 2023-2026. Hermed fremsendes høringssvar fra Randers Kommune:

*Randers Kommune bifalder principielt de overordnede principper i planen. Randers Kommune vil dog gerne påpege, at koordinering af lokal- og regionalkørsel er et teoretisk fint princip, som dog fordrer gensidig hensyntagen i forhold til planlægning ved væsentlige ændringer i betjeningsniveau, for at det er noget der skal fungere i praksis.*

*Kommunens rutenet bliver sårbart, når der sker tilpasninger i den størrelsesorden, som vi ser nu på de regionale ruter, hvor de kommunale ejere ikke er medtaget i planlægningen med mulighed for at tilpasse eget rutenet sideløbende.*

*Randers Kommune bifalder desuden mobilitet i en bredere forstand som en yderst relevant indsats og indgår også gerne i et samarbejde om de nye tiltag om information og kommunikation, blandt andet undervisningsmaterialet til unge og samarbejde om mobilitet for særskilte virksomheder.*

*Randers kommune opfordrer endvidere til, at Midttrafik undersøger mulighederne for at etablere nye abonnementsformer fx et husstandsabonnement, som hele familien kan benytte. Udviklingen i mobilitetsperspektivet er, at der er fri benyttelse for hele husstanden, når først kortet er betalt. Og at det på sigt kan betyde, at bussen bliver et naturligt førstevalg for hele familiens medlemmer.*

Med venlig hilsen

Nana Andersen

Til Midttrafik

## Region Midtjyllands hørings svar til Midttrafiks Mobilitetsplan 2023-2026

Region Midtjylland har modtaget høringsudgaven af Midttrafiks Mobilitetsplan 2023-2026 og afgiver hermed hørings svar.

Dato 27-02-2023

Sagsnr. 1-30-75-3-20

### Bakker op om planen

Region Midtjylland har med stor interesse deltaget i udarbejdelsen af Midttrafiks Mobilitetsplan og vil gerne rose den inddragende proces, hvor regionen sammen med kommunerne har haft god mulighed for at få indflydelse på mobilitetsplanens udformning og indhold.

Side 1

Region Midtjylland ser også meget positivt på, at Midttrafik med planen – som der står i indledningen – "hæver perspektivet fra en kollektiv trafikplan til en bæredygtig mobilitetsplan".

Det er regionens opfattelse, at der er behov for at nytænke den kollektive trafik, så den i højere grad matcher borgernes mobilitetsbehov. Med mobilitetsplanen her tages de første skridt sammen. Både ved at løfte perspektivet og ved at indbyde til samarbejde med både offentlige og private aktører om fremtidens mobilitet. Regionen vil gerne deltage aktivt i disse samarbejder.

### Samarbejde i Skandinavien

I forlængelse af dette er regionen også glad for, at Midttrafik deltager i regionens samarbejde med skandinaviske partnere. Både det 1 årige forprojekt 'Kollektiv transport efter COVID-19 pandemien', hvor vi fik midler fra Interreg Øresund-Kattegat-Skagerrak (ØKS) til at arbejde med emnet, og det kommende MOVE projekt. Her søger vi sammen med danske, norske og svenske partnere midler hos Interreg ØKS til sammen at arbejde med, hvordan vi påvirker folks transportvaner i en mere bæredygtig retning.

Midttrafiks arbejde er meget relevant for MOVE projektet – både udbygning af knudepunkter, tilbringerløsninger på hovednettet og det øvrige rutenet, initiativer til at fastholde unge længst muligt i den kollektive trafik, og anvendelsen af livsfasemodellen som værktøj i det kundesvendte arbejde.

Udover Midttrafik og Region Midtjylland deltager også Viborg, Herning og Aalborg kommuner, samt fra Norge deltager Agders fylkeskommune, Agder kollektivtrafikk og Grimstad kommune, og fra Sverige deltager Varbergs, Kungsbacka, Lidköpings og Götene kommuner.

### **Involveres i områdetrafikplaner**

For regionen er det vigtigt, at regionen indgår i Midttrafiks arbejde med områdetrafikplaner, der involverer regionale ruter mv. Her skal Midttrafik inddrage regionens administration, hvilket også fremgår af vores aftale om samarbejde, som er beskrevet i styringsmodellen. Dette gælder også i forhold til Midttrafiks arbejde med fremkommelighedsprojekter, der berører de regionale ruter.



Side 2

Som eksempler kan fremhæves arbejdet med trafikplaner for Silkeborg, Djursland og Aarhus, samt trafikplanprojektet i Midt og Vest med inddragelse af otte kommuner og regionen, herunder også inddragelse af det politiske niveau. Dette arbejde og involvering har regionen været glad for, og vi bidrager gerne i kommende trafikplanarbejder mm.

### **Udbrede undersøgelse af unges transport**

Et af emnerne, vi samarbejdede om i trafikplanprojektet, var de unges transport. Her blev lavet en undersøgelse af unges transport til og fra ungdomsskoler i Midt og Vest. Regionen vil gerne anbefale, at der laves en tilsvarende undersøgelse i resten af regionen. De indsigter, som undersøgelsen gav, arbejder både vi i regionen og Midttrafik videre med, og vi ser gerne, at det kommer hele regionens unge til gavn.

### **Økonomisk medansvar**

Region Midtjylland skal slutteligt gøre opmærksom på, at Midttrafik har et medansvar for at sikre, at regionsrådets budget for bestillerbidrager til Midttrafik ikke overskrides, jævnfør styringsmodellen.

### **Tydeliggøre arbejdet med tilgængelighed**

I behandlingen af høringssvaret på regionsrådsmødet den 22. februar 2023 har regionsrådet derudover ønsket, at Midttrafiks arbejde for tilgængelighed tydeliggøres i mobilitetsplanen.

Venlig hilsen

Anders Kühnau  
Regionsrådsformand

## Henrik Juul Vestergaard

---

**Fra:** Anette Thesbjerg <anette.thesbjerg@rksk.dk>  
**Sendt:** 1. marts 2023 07:06  
**Til:** Henrik Juul Vestergaard  
**Cc:** Kristian Korsholm  
**Emne:** Mobilitetsplan - RSK

Til Midttrafik

Midttrafiks Trafikplan har den 28. februar 2023 været på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden. Udvalget tog planen til efterretning.

Venlig hilsen

**Anette Thesbjerg**

Land, By og Kultur  
Vej og Park  
Smed Sørensens Vej 1, 6950 Ringkøbing  
Telefon 99 74 11 78  
E-post [anette.thesbjerg@rksk.dk](mailto:anette.thesbjerg@rksk.dk)



7. marts 2023

## Hørings svar til Mobilitetsplan 2023-2026

Silkeborg Kommune fremsender hermed høringssvar på høringsudgaven af Midttrafiks Mobilitetsplan 2023-2026. Høringssvaret kan sammenfattes til nedenstående punkter.

Generelt er Silkeborg Kommune positiv overfor den fremlagte Mobilitetsplan og ser mange gode tanker og ambitioner for fremtidens mobilitet.

Silkeborg Kommune vil i nærværende høringssvar bakke op om Mobilitetsplanen og de mange gode tiltag og intentioner. Det er dog interessant, hvordan Midttrafik vil udmønte alle de beskrevne tiltag og idéer og hvordan samarbejdet med kommunen vil udfolde sig i lyset af Mobilitetsplanen.

Silkeborg Kommune er allerede i gang med oprettelsen af Trafikknudepunkter. Ambitionen for fremtiden er i Silkeborg Kommune at få flere fleksible mobilitetsløsninger som f.eks. udbredelse af samkørselsordninger, der kan være et godt supplement til den kollektive trafik.

- Silkeborg Kommune finder mobilitetsplanen grundig og visionær, men ser dog nogen problematikker i at få udmøntet alle de gode visioner, især set i betragtning af den restriktive økonomi den kollektive trafik er underlagt på nuværende tidspunkt.
- Besparelser i den kollektive trafik er en realitet og begrænser dermed muligheden for at videreudvikling hovednettet og gør det vanskeligt at fastholde garanti om minimumsbetjening. Hvordan vil Midttrafik løse dette i samarbejde med kommunerne?
- Silkeborg Kommune finder det problematisk at ruten Silkeborg – Horsens ikke er en del af hovednettet. Et hovednet med så væsentlige huller er ikke med til at sikre sammenhæng og kontinuitet.

- Det forventes at befolkningstilvæksten fra 2019 til 2026 vil ligge på 6%. Samtidig vil væksten i passagertallet i Silkeborg Kommune forventes at være -1% i samme periode. Derved er der et stort fald i passagertallet og dette vil medføre en reduktion i udbuddet. I Mobilitetsplanen lægges der vægt på, at kunderne ikke skal opleve et forringet produkt og hvordan skal det lade sig gøre med de forudsætninger der er for både kommuner og trafikkselskaber?
- **Hvor høje mål skal der sættes for f.eks. "betydeligt kvalitetsløft af stoppesteder", grøn omstilling m.v., hvis kerneydelsen som at udføre kollektiv trafik udbredt til flertallet, bliver væsentligt reduceret?**

Silkeborg Kommune kan bakke op om øvrige tiltag og ser frem til det videre arbejde med udviklingen af grøn mobilitet til alle.

På vegne af Silkeborg Kommune

Martin Jakobsen  
Udvalgsformand

Lone Lyrskov  
Direktør

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

## Høringsvar til Midttrafiks Mobilitetsplan 2023-2026

Teknik-, miljø- og klimaudvalget i Struer Kommune har behandlet Midttrafiks Mobilitetsplan 2023-2026 på møde den 8. februar:

*Struer Kommune tager mobilitetsplanen til efterretning*

Med venlig hilsen

Ellen Merete Smed Due  
Administrativ medarbejder

DATO  
14-02-2023

JOURNALNUMMER  
13.05.00-P17-1-22

TEKNISK DRIFT OG ANLÆG  
SMEDEGADE 7, 1.  
7600 STRUER

E: TDA@STRUER.DK



19-01-2023

Sagsnr.: 23/293

**Sagsbehandler:**

Klaus Dannemarre

Tlf.: 87535231

Email: klds@syddjurs.dk

## **Høringssvar fra Syddjurs Kommune vedr. Midttrafiks Mobilitetsplan 2023-2026**

Syddjurs Kommune har modtaget Midttrafiks Mobilitetsplan for 2023-2026. og har behandlet denne i vores udvalg for Natur,- teknik og miljø den 7. februar 2023.

Syddjurs Kommune vurderer, at det er en tidssvarende og relevant Mobilitetsplan, der afspejler brugernes generelle behov for kollektiv trafik og mere bæredygtige mobilitetsbud. Særligt indeholder planen et øget fokus på at skabe gode forhold for yderområder og landdistrikter. Midttrafik lægger med mobilitetsplanen op til at udfylde en mere aktiv rolle som strategisk sparringspartner for kommunerne, og skabe et bedre overblik over de forskellige mobilitetsformer og leverandører, der er tilgængelige på markedet. Dette er glædeligt og er noget som vi i Syddjurs Kommune har en klar forventning om at benytte os af.

Syddjurs Kommune er også særdeles positive i forhold til det nye tema i Mobilitetsplanen, der vedrører kommunikation, information og samarbejde. Det er vigtigt at have et konstant fokus på kommunikation og markedsføring i forhold til brugerne, og samarbejde i forhold til kommunerne. Især Midttrafiks flextrafikprodukter har ofte været betegnet som værende uigennemskuelige, uoverskuelige og generelt svære at forstå for brugerne. Det er glædeligt, at Midttrafik har udarbejdet en mobilitetsplan med fokus på forbedringer på kommunikationsområdet.

Midttrafik nævner også et øget fokus på at forbedre de fysiske rammer i forhold til stoppesteder og ventefaciliteter. Syddjurs Kommune vurderer også at dette er yderst relevant i bestræbelserne på at fastholde eksisterende brugere og tiltrække nye. Midttrafik og Syddjurs Kommunes har således et igangværende og meget tilfredsstillende samarbejde om et fremtidigt mobiltetshub i Rønde.

Syddjurs Kommune finder det dog bekymrende, at man efter implementeringen af konceptet om det midtjyske hovednet i forbindelse med den forrige trafikplan, nu fremadrettet vil fokusere mere på behovsstyret ruteplanlægning. Implementeringen af det midtjyske hovednet blev netop realiseret med klare forventninger om, at et stabilt og højfrekvent hovednet, ville øge tryghedsfølelsen og dermed motivationen hos brugerne i for-

Mobilitet

Hovedgaden 77

8410 Rønde

**Besøgsadresse**

87 53 50 00

Lundbergsvej 2

syddjurs@syddjurs.dk

8400 Ebeltoft

www.syddjurs.dk

hold til at benytte den kollektive trafik. Hvis man allerede nu begynder at ændre på serviceniveauet på hovednettet, vil det uomtvisteligt medføre usikkerhed og utilfredshed hos brugerne, og fremtvinge en nedgang i brugernes motivation til at bruge den kollektive trafik. For både kommuner og brugere af den kollektive trafik, blev det midtjyske hovednet præsenteret som noget man kunne regne med.

Syddjurs Kommune anerkender dog, at tiderne har ændret sig grundet stigende inflation, Corona epidemi, uroligheder osv., og at dette har medført ændrede kørselsmønstre hos brugerne.

Overordnet set kan Syddjurs Kommune tilslutte sig den fremsendte mobilitetsplan, og ser frem til en periode med et øget fokus på spændende mobilitetsløsninger og et endnu tættere samarbejde med Midttrafik.

Med venlig hilsen

Klaus Dannemarre

## Midttrafik

Att.: Henrik Vestergaard

### Viborg Kommunes svar til Midttrafiks høring af Mobilitetsplan 2023-2026

Midttrafik har anmodet kommuner og Region Midtjylland om at kommentere på fremsendte Mobilitetsplan 2023-2026. Denne har Viborg Kommune behandlet på Teknisk Udvalgs møde 23. februar 2023, som giver anledning til følgende bemærkninger.

Viborg Kommune er positive over Midttrafiks Mobilitetsplan 2023-2026, hvor der trækkes mange røde tråde til kommunens egen Kollektive Trafikplan 2022.

Midttrafik forholder sig til de samfunds- og økonomiske problemstillinger vi selv står overfor, hvor mobilitetsplanen overordnet set udstikker retningslinjer for, hvordan der kan arbejdes med de udfordringer og muligheder den kollektive trafik står over for.

Som Danmarks andenstørste kommune målt på areal, betjenes kommunen – foruden bybusser – af et større antal lokal- og regionale ruter. Viborg ønsker, at Midttrafik gennem hele planperioden har et stærkt fokus på at sikre og udvikle en god mobilitet for kunder i oplandsbyerne.

Viborg Kommune er positive over harmoniseringen af Flextrafikken, som skal være en vigtig brik og stærkt supplement til den kollektive trafik. Vi understreger vigtigheden i et stort fokus på kommunikationen af de tre forskellige produkter til alle aldersgrupper for at harmoniseringen er succesfuld.

Dertil skal alternative mobilitetsformer fremmes og indtænkes som reelle tilbud i den kollektive trafik. Ligesom Flextrafikken indtænkes i Rejseplanen, kunne delecykler og -biler samt samkørsel ligeledes indtænkes i denne fælles platform og hermed oplyse om de mange forskellige transportmuligheder.

Særligt kunne det ønskes, at alle udbydere af samkørsel som fx GoMore og NaboGO skal dele alle deres ture i Rejseplanen, hvis de gives adgang til platformen, således at der sikres fri konkurrence mellem udbyderne, og uden at dette medfører store udgifter for den enkelte kommune til den enkelte udbyder.

Dato: 23-01-2023

Sagsnr.: 23/2112  
Sagsbehandler: vpmeteg

Direkte tlf.: 87 87 51 04  
Direkte e-mail: meteg@viborg.dk

Side 1 af 2

Viborg Kommune anerkender det store arbejde i udarbejdelsen af Mobilitetsplan 2023-2026, der generelt set giver gode retningslinjer for planlægning af god mobilitet de næste fire år.

Med venlig hilsen

Mette Strunge Eg  
Vej- og trafikplanlægger

---

Modtager Bestyrelsen  
Udarbejdet af Niels La Cour Møller  
Cc  
Emne Bilag 1: Kontantreglen - betalingslovens § 81

---

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00  
midttrafik.dk

06. marts 2023

Journalnr.:  
1.1.4-06888-2022

Kontaktperson:  
Niels La Cour Møller

E-mail:  
nlm@midttrafik.dk

Det fremgår af kontantreglen i betalingslovens § 81, at

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

*Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse ved fjernsalg eller ved betalingstransaktioner i ubemandede selvbetjeningsmiljøer.*

*[...]"*

Kontantreglen betyder, at modtages elektroniske betalingsinstrumenter, f.eks. dankort og/eller rejsekort, så SKAL der også modtages kontanter.

Ifølge betalingslovens § 81, stk. 2, gælder forpligtelsen til at modtage betaling med kontanter dog ikke i fjernsalgssituationer som fx køb over internettet, eller hvis salget sker i et ubemandet selvbetjeningsmiljø.

Det fremgår af forarbejderne til lov om betalinger, at

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

Bybusserne i Aarhus

Midttrafik modtager elektroniske betalingsinstrumenter, da rejsekortet kan anvendes som betaling i busserne. Derfor er Midttrafik også forpligtet til at modtage betaling med kontanter, medmindre salget af billetter foregår i **"et ubemandet selvbetjeningsmiljø" eller ved fjernsalg, jf. betalingslovens § 81, stk. 2.**

Forbrugerombudsmanden har udtalt, at der kun er tale om et ubemandet selvbetjeningsmiljø, hvis salgsdelen kan fungere helt uden personlig betjening. Der foreligger således ikke et ubemandet selvbetjeningsmiljø, hvis der er personale til stede, som udfører arbejdsopgaver, der er knyttet til salgsdelen.

Er en buschauffør kun ansat til at føre bussen, vil der være tale om et ubemandet selvbetjeningsmiljø, idet chaufførens funktion ikke er at modtage betaling for billetter eller kontrollere, om passagerer på anden måde betaler for rejsen, fx ved at indtjekke et rejsekort.

Afgørende for at afvise kontanter og tage betalingsautomaterne ud af bybusserne i Aarhus er herefter, at chaufføren ikke medvirker ved kundernes betaling for rejsen, altså at der foreligger et ubemandet selvbetjeningsmiljø.

Det skal være muligt for passagererne i alle tilfælde at betale for sin rejse uden chaufførens medvirken.

Betaling via app er udtryk for et ubemandet selvbetjeningsmiljø.

Betaling via rejsekort kan også anses for et ubemandet selvbetjeningsmiljø, såfremt chaufføren ikke medvirker ved check in, f.eks. i forbindelse med check in af flere rejsende, hunde eller cykel.

Forefindes der checkin-standere i bussen, hvor passageren selv kan omstille til andre checkin-typer, opfylder Midttrafik også her kravet om et ubemandet selvbetjeningsmiljø, der bevirker, at kontanter kan afvises som betalingsmiddel i bussen.

---

Modtager Bestyrelsen  
Udarbejdet af Mette Julbo  
Cc  
Emne Midttrafik salgssteder

---

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00  
midttrafik.dk

6. marts 2023

Journalnr.:  
6.6.1-00021-2023

Kontaktperson:  
Mette Julbo

E-mail:  
mej@midttrafik.dk

## Åbningstid på Aarhus Rutebilstation

Nuværende åbningstid for salg og personlig betjening:

Mandag, tirsdag, onsdag og fredag kl. 10-14

Torsdag kl. 10-18

Weekend og helligdage lukket

Forventet ny åbningstid på Aarhus Rutebilstation:

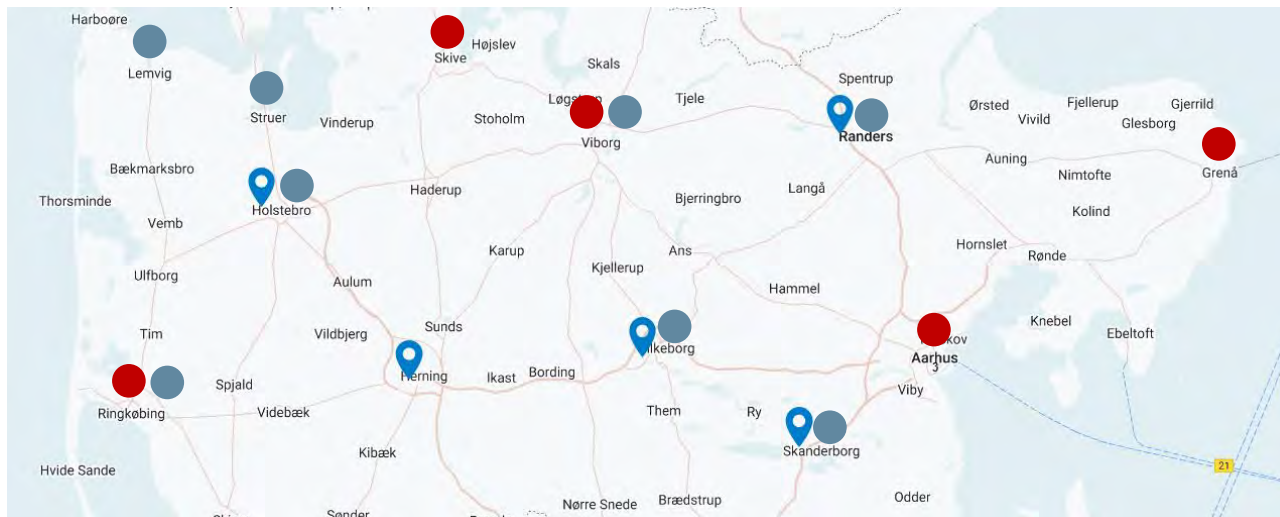
Mandag 10-16

Onsdag 10-18

Fredag 10-16

Weekend og helligdage lukket

## Midttrafik salg i Region Midtjylland



● Kommunernes borgerservice tilbyder hjælp til bestilling af pensionistkort

● Forslag om nye Midttrafik salgssteder

📍 DSB salgssteder

## Notat vedrørende Rejsekort & Rejseplan A/S' strategi

6. januar 2023

Til: Forligskredsen for Infrastrukturplan 2035

### Strategi for en ny national trafikinformations- og mobilitetstjeneste

Efterspørgslen på digitale produkter til at understøtte brug af den kollektive transport er stigende. Sundhedskort, kørekort og betalingskort tilbydes i dag som mobile digitale løsninger, og det er derfor naturligt, at der også er efterspørgsel efter en digitalisering af Rejsekort til brug af kollektiv transport.

Rejsekort & Rejseplan-selskabet gennemførte i efteråret 2022 en undersøgelse blandt eksisterende Rejsekort-kunder over 16 år, der viser, at der er en høj tilfredshed blandt kunder, der anvender Rejsekort. Undersøgelsen viser også, at 2/3 af de kunder, der har et personligt Rejsekort, vil foretrække et digitalt Rejsekort på mobiltelefonen, og at 96% af de nuværende kunder har en smartphone.

Med *Lov om ændring af lov om trafikselskaber og jernbaneloven fra 2019 (L206)* har Folketinget besluttet, at Rejsekort & Rejseplan A/S, der er ejet af de offentlige kollektive trafikvirksomheder i Danmark i fællesskab, skal udvikle en digital mobilitetstjeneste. Selskabet besluttede på den baggrund i slutningen af 2021 en strategi i fire faser, der skal tilvejebringe en digital løsning på mobiltelefonen, hvor brugerne af den kollektive transport kan købe billetter og periodeprodukter, foretage digitalt check ind og ud, med integration til flextrafik og øvrig mobilitet samt modtage styrket og personaliseret trafikinformation. Til de Rejsekort-kunder, som ikke kan benytte en digital løsning, udvikles en løsning, så det eksisterende Rejsekort-system kan udfases.

### Infrastrukturplan 2035

Parallelt med Rejsekort & Rejseplan-selskabets strategiarbejde indgik Folketinget en aftale om Infrastrukturplan 2035, hvor der blev afsat 40 mio. kr. til en hurtigere og trinvis udvikling af en ny landsdækkende national trafikinformations- og mobilitetstjeneste.

Selskabet har herefter konsolideret målbilledet for implementeringen, med primært fokus på at levere et digitalt Rejsekort samt et ikke-digitalt alternativ til de nuværende Rejsekort-brugere hurtigere end i de oprindelige planer.

- Lancering af et landsdækkende digitalt Rejsekort er fremrykket med 1,5 år til 2. kvartal 2024.
- Lancering af en ikke-digital løsning er fremrykket godt 2 år til medio 2025.
- Rejsekort-systemet planlægges udfaset medio 2026, hvilket er 1,5 år tidligere end forudsat i november 2021.

Dermed får kunderne allerede i 2024 en Rejsekort-løsning på mobiltelefonen, og dermed en nemmere adgang til at betale for brugen af den kollektive transport uden brug af det fysiske Rejsekort.

### Implementeringsplanen

Udviklingen af en ny landsdækkende trafikinformations- og mobilitetstjeneste er omfattende og planlægges gennemført over en periode fra 2022 til 2027. Parallelt med udviklingen og den løbende idriftsættelse skal de nuværende services fra Rejsekort og Rejseplanen opretholdes.

Implementeringsplanen er udarbejdet efter en grundig risikovurdering, hvor selskabet med ekstern bistand har gennemført en markedsdialog og trukket på erfaringer fra store tværoffentlige IT-infrastrukturprojekter i Danmark samt selskabets egne erfaringer med udvikling af de eksisterende systemer. Rejsekort & Rejseplan-selskabet har besluttet styringsmæssigt at anvende principperne fra statens IT-projektmodel.

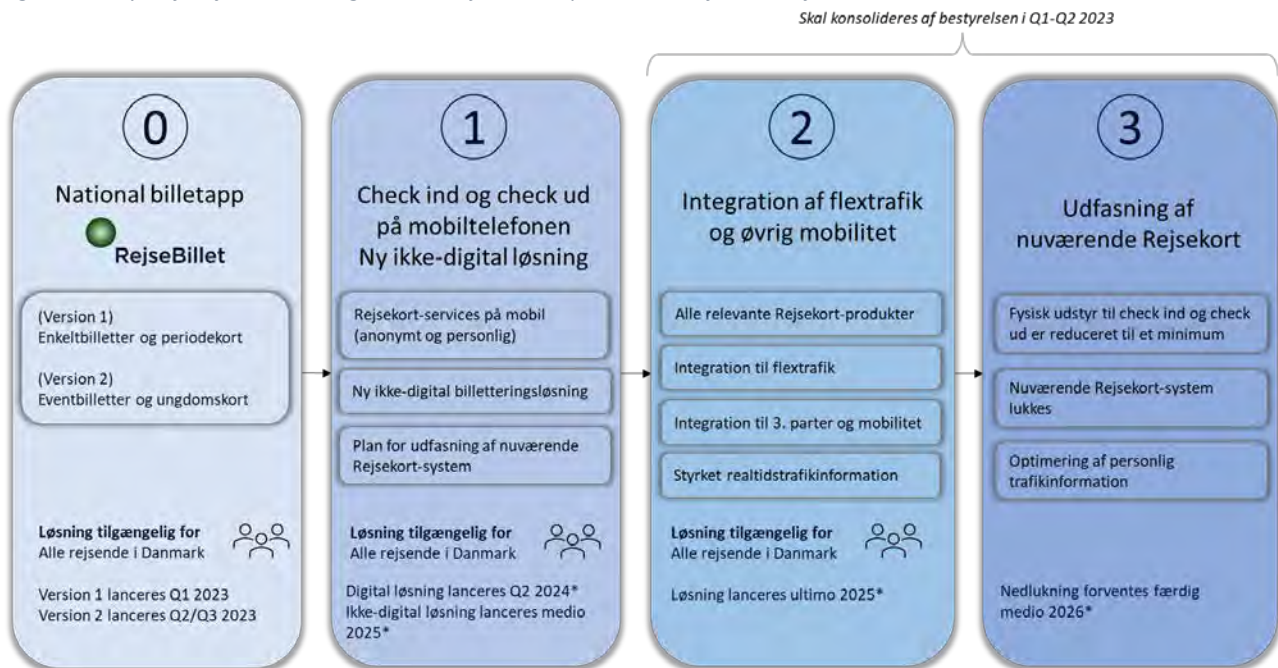


Hovedprincipperne i implementeringsplanen for minimering af risici er:

- Planen bygger på modulbaserede standardløsninger i markedet, som er driftsmodne, fleksible og fremtidssikrede, og som kræver et minimum af selvudvikling.
- Der bliver arbejdet med trinvis lancering af services til kunderne i form af minimumsløsninger (*MVP – minimum viable products*) og pilotprojekter, der løbende kan udbygges agilt i takt med, at der opnås erfaringer med kundernes anvendelse.

Den nye trafikinformations- og mobilitetstjeneste implementeres i fire strategiske hovedfaser i perioden fra 2022 til 2027.

Figur 1 Den ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste implementeres i fire hovedfaser



*\*) Den endelige tidsplan, herunder lancering kan først fastlægges efter indgåelse af kontrakt med leverandør*

- Hovedfase 0 (2022 – 2023)** sikrer anskaffelse, udvikling og implementering af en landsdækkende digital løsning (RejseBillet) med enkeltbilletter, periodekort, ungdomskort og eventbilletter. Fasen bidrager til at vinde de første kunder over på en ny platform og høste indledningsvise erfaringer, som kan anvendes i de kommende faser. Løsningen bygger på kendt teknologi og anvendelse af eksisterende IT-komponenter.

Dertil gennemføres to afgrænsede pilotprojekter med test af et simpelt digitalt Rejsekort, som skal give indsigt i brugeroplevelsen, hvilke krav løsningen stiller til datakvalitet samt rute- og prisberegning til brug for hovedfase 1.

- Hovedfase 1 (2022 – medio 2025)** indeholder anskaffelse, udvikling og implementering af den digitale Rejsekort-løsning. Rejsekort-servicen kommer på mobilen med check ind og check ud og vil være nationalt tilgængelig for alle rejsende. Løsningen forventes lanceret med udgangen af første halvår 2024.

Der etableres desuden en ny ikke-digital løsning til de nuværende Rejsekort-kunder, som ikke kan benytte en mobil løsning, så målgruppen fortsat nemt kan betale for brugen af kollektiv transport.

- Hovedfase 2 (primo 2024 – ultimo 2025)** udvider løsningen fra fase 1 med integration til flextrafik og private mobilitetsudbydere. Alle relevante Rejsekort-produkter vil være fuldt udrullet i fase 2, samtidig med at rejseplanlægning og realtidvisning forbedres.

- I **Hovedfase 3 (2025 – ultimo 2027)** lukkes det eksisterende Rejsekort-system, hvilket er en afgørende forudsætning for business casen. Samtidig optimeres den personlige rejseinformation i realtid, som vil gøre brugen af den digitale tjeneste mere enkel og intuitiv.

### Økonomi

Business casen for det samlede projekt er positiv frem mod 2035. Henset til de kommende udbud af løsninger og de eksisterende leverandørkontrakter beskrives business casen ikke detaljeret i nærværende notat, men kan i hovedtræk opsummeres:

- Der er en positiv business case frem mod 2035 ved at implementere nye, forbedrede og billigere løsninger til at understøtte den kollektive transport. Effekten er især drevet af, at Rejsekort & Rejseplan-selskabet kan udfase det nuværende og relativt omkostningstunge Rejsekort-system.
- Implementeringen af nye løsninger parallelt med drift af det nuværende Rejsekort-system indebærer et likviditetstræk i selskabet de første år af strategiperioden.
- Staten, Danske Regioner og KL har i forbindelse med økonomiaftalerne for 2023 aftalt, at trafikselskaberne i perioden 2023-2031, efter ansøgning, kan meddeles dispensation til at optage lån inden for en ramme på 550 mio. kr. til at finansiere likviditetsbehovet, der følger af udvikling, implementering og dobbeltdrift i forbindelse med etablering af en ny landsdækkende trafikinformations- og mobilitetstjeneste.
- Med den foreliggende business case forventes det, at Rejsekort & Rejseplan-selskabet kan tilbagebetale lånene til ejerne ultimo 2028. Herefter vil de økonomiske gevinster indfinde sig.



Fremtidens takster og billetprodukter i  
den kollektive trafik – diskussionsoplæg  
udarbejdet for DI Transport

*18. januar 2023*



INCENTIVE

# Indledning

---

Næsten 10% af danskernes transport foregår med kollektiv trafik. Den kollektive trafik varetager således en vigtig samfundsopgave med at sikre, at danskerne kan komme til og fra arbejde, fritidsaktiviteter m.m.

Mange danskere ville imidlertid bruge den kollektive trafik endnu mere, hvis det ikke var så svært at gennemskue takstsystemet, dvs. gennemskue priserne samt finde og købe den billigste billet.

DI Transport har derfor bedt Incentive om at belyse mulighederne for at forenkle takstsystemet.

I aftalen om Infrastrukturplan 2035 fra juni 2021 blev det besluttet at nedsætte et takstudvalg, som skal komme med anbefalinger til en grøn takstreform. Med denne rapport kommer DI Transport med et idéoplæg til dette arbejde.

Det er værd at bemærke, at der også findes andre veje til forenkling end dem, som vi præsenterer her. Det er også værd at bemærke, at man ikke behøver at implementere alle idéerne for at opnå en forenkling.

Rapporten består af seks dele. I del 1 beskriver vi kort det nuværende takstsystem. I del 2 opsummerer vi ulemperne ved at have et kompliceret takstsystem, mens vi i del 3 præsenterer principperne for det optimale takstsystem.

I del 4 gennemgår vi vores bud på et simpelt basissystem for fremtidens takster, mens vi i del 5 præsenterer potentielle udvidelser til basissystemet, der kan sikre, at alle hensyn tilgodeses i tilstrækkeligt omfang. Endelig præsenterer vi i del 6 idéer til lancering af forenklingen.

Rapportens hovedkonklusioner er sammenfattet efter denne indledning.

God læselyst!

---

Sammenfatning	side 3
---------------	--------

---

Del 1. Det nuværende takstsystem	side 7
----------------------------------	--------

---

Del 2. Ulemper ved et kompliceret system	side 15
--	---------

---

Del 3. Principper for det optimale takstsystem	side 19
--	---------

---

Del 4. Et bud på et nyt, enkelt basissystem	side 25
---	---------

---

Del 5. Potentielle udvidelser til basissystemet	side 35
---	---------

---

Del 6. Lancering af forenkling	Side 46
--------------------------------	---------

---

Referencer	side 51
------------	---------

---

Udarbejdet for DI Transport  
18. januar 2023  
Udarbejdet af Thomas Odgaard, Mads Münster og Patrick Friis Turpie.

# Sammenfatning



# Det nuværende takstsystem

Det nuværende takstsystem er kompliceret

Når passagererne skal købe en billet, bestemmes prisen af:

- Hvor langt de rejser (måles i zoner).
- Hvor i landet de rejser.
- Hvilken billet de rejser på.
- Om de er berettigede til rabat.
- Hvilket transportmiddel de rejser med.
- Hvornår på dagen/ugen de rejser.
- Hvor ofte de rejser.

Der er mange salgs- og informationskanaler til at guide passagererne. De kan fx finde priser på Rejseplanen eller selskabernes hjemmesider, og de kan købe billetter i diverse apps.

Staten står for at organisere og finansiere togtrafikken, mens kommuner og regioner står for bustrafikken.

Selskaberne har kompetencen til at fastsætte taksterne inden for det takstniveau, som staten fastlægger.

Mange interessenter er således involveret i takstsystemet.

Kompleksiteten får færre til at bruge den kollektive trafik

De mange priser og informationskanaler i dagens takstsystem kan gøre det svært for nogle passagerer at gennemskue, hvad det bedste produktvalg er for netop dem.

En række undersøgelser viser, at passagererne synes, at takstsystemet er kompliceret, og at det får dem til at bruge den kollektive trafik mindre, end hvis takstsystemet var enkelt.

Der findes tilsvarende undersøgelser, der dokumenterer, at kompleksiteten udgør en barriere for at tiltrække nye kunder.

Hvis man forenkler systemet, vil flere vælge at bruge den kollektive trafik frem for fx bilen, hvilket igen vil:

- Reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektoren.
- Mindske trængslen på vejene.
- Øge selskabernes indtægter, som kan bruges til at investere i bedre service eller mindske behovet for tilskud.

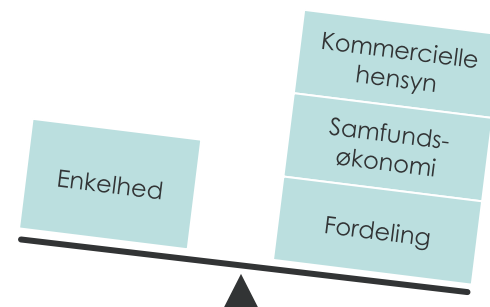
Et optimalt takstsystem balancerer hensynet til enkelhed med

samfundsmæssige hensyn

Der er gode grunde til, at takstsystemet bliver kompliceret, fordi man tilgodeser tre hensyn:

1. Kommercielle hensyn: Selskaberne skal optimere indtægtsgrundlaget.
2. Samfundsmæssige hensyn: Priserne skal afspejle de samfundsmæssige omkostninger og gevinster.
3. Fordelingsmæssige hensyn: Der kan være politisk ønske om at tilgodese særlige kundegrupper.

Et godt takstsystem balancerer de tre hensyn over for ønsket om enkelhed. Det nuværende takstsystem lægger for stor vægt på de tre hensyn frem for enkelhed. I arbejdet med at opnå denne balance har vi forsøgt at tage et udgangspunkt, hvor passageren er i fokus.



# Forslag til et enklere takstsystem

## Basissystem

Vi har identificeret fire elementer i et nyt, enkelt basissystem, som kan erstatte det nuværende takstsystem.

### Måling af rejselængde

Det nuværende zonesystem omlægges til et system med færre og større zoner.

Det giver færre prispunkter og gør systemet nemmere at gennemskue for kunderne.

### Billetter og rabatter

I basissystemet udbydes tre billettyper:

- Enkeltrejser (enkeltbilletter/rejsekort)
- Periodekort
- Dynamiske priser (Orange).

Børn får 50% rabat, mens unge og pensionister får 25% rabat.

### Harmonisering af geografi og transportmidler

I basissystemet er priserne de samme for bus, tog og metro.

Taksterne harmoniseres, så der maksimalt er tre takstsæt: Østdanmark, Vestdanmark samt rejser mellem Øst og Vest.

### Salgs- og informationskanaler

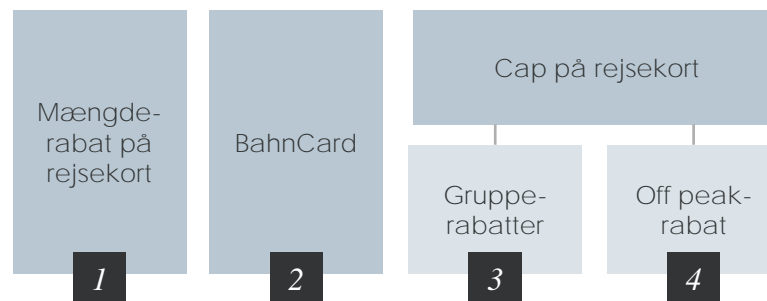
Passagererne skal lettere kunne finde information om rejser og priser. Det kan enten gøres via én central app eller via konkurrerende udbydere.

## Mulige udvidelser til basissystemet

Basissystemet er så enkelt, at man kan med fordel kan udvide det, så hensynet til enkelhed ikke vægter for tungt i forhold til kommercielle, samfundsøkonomiske og fordelingsmæssige hensyn.

Vi anbefaler, at man:

- Vælger én af følgende fire udvidelser for at tilgodese mellemfrekvente rejsende og udnytte kapaciteten bedre:



- Vælger én af følgende to udvidelser for at tilgodese unge/unge under uddannelse:



Derudover skal selskaberne have kommerciel frihed til at føre kampagner (introduktionstilbud, særlige tilbud i visse geografiske områder mv.), således at selskaberne fortsat kan tiltrække nye kunder.

# Forenklingen kan med fordel lanceres sammen med en nedsættelse af takstniveauet

Forenklingen af takstsystemet kan med fordel gennemføres samtidig med, at takstniveauet i den kollektive transport reduceres.

Det vil sikre en markant kundefremgang og tage brodden af kritikken fra de kunder, der pga. forenklingerne ellers vil opleve prisstigninger.

Nedenfor præsenterer vi to forskellige mulige kombinationer af forenkling og takstnedsættelser, der begge fører til en samlet passagerfremgang på 10% i den kollektive trafik.

Som tidligere nævnt, er det værd at holde sig for øje, at en forenkling af taksterne vil medføre gevinster for:

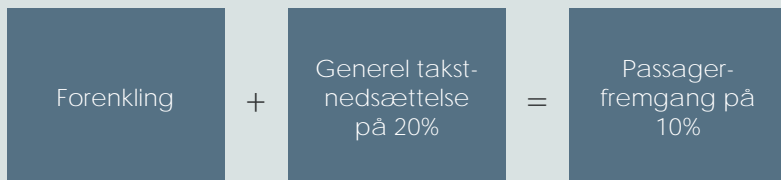
1. Eksisterende kunder, der vil opleve, at det bliver lettere at gennemskue billetter og priser — og dermed finde den billigste billet.
2. Nye kunder i den kollektive trafik.

Vi vurderer, at gevinsten er størst for de eksisterende kunder i den kollektive trafik. Det samme gælder for takstnedsættelserne. Værdien af tiltagene skal således ikke alene vurderes ud fra den passagerfremgang, de genererer.



## Figur 1. Forenkling og generel takstnedsættelse

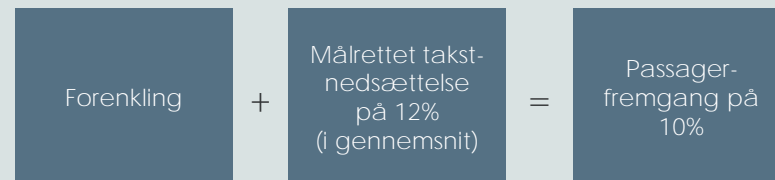
Hvis forenklingen kobles med en generel takstnedsættelse, vurderer vi, at taksterne skal sættes ned med omkring 20% for at opnå en samlet passagerfremgang på 10%.



## Figur 2. Forenkling og målrettet takstnedsættelse

Hvis forenklingen kobles med en målrettet takstnedsættelse, vurderer vi, at taksterne skal sættes ned med omkring 12% i gennemsnit for at opnå en samlet passagerfremgang på 10%.

Taksterne skal i så fald sættes ned for lange rejser uden for myldretiden, samt for unge, da disse rejser er de mest prisfølsomme.





Del 1.  
Det nuværende  
takstsystem



# Det nuværende takstsystem i Danmark

Der er mange facetter af det danske takstsystem – både for kunder, operatører og det offentlige. På de følgende sider beskriver vi kort det nuværende takstsystem ud fra fem temaer.

Beskrivelsen er ikke udtømmende, men har til formål at give et overordnet billede af:

- Hvad passagererne står over for, når de skal bruge den kollektive trafik.
- Indretningen af takstsystemet og de relevante aktørers roller.

Nedenfor har vi kort opsummeret hovedpointerne, der uddybes på de følgende sider.

## Prisen for passagererne

Prisen afhænger af følgende:

- Hvor langt de rejser (måles i zoner).
- Hvor i landet de rejser.
- Hvilken billet de rejser på.
- Om de er berettigede til rabat.
- Hvilket transportmiddel de rejser med.
- Hvornår på dagen/ugen de rejser.
- Hvor ofte de rejser.

## Billetfrem søgning

Kunderne kan få hjælp på Rejseplanen til at finde priserne, men det kan være krævende at regne sig frem til den billigste billet.

## Organisering

Kommuner og regioner varetager driften af busser, letbaner og visse lokaltog. På tognettet sætter staten rammerne for togoperatørerne DSB og Arriva.

## Finansiering

Trafikselskaberne og togoperatørerne finansieres af passagerindtægter og offentlige tilskud.

## Regulering

Trafikselskaberne og togoperatørerne har kompetencen til at fastsætte priserne under hensyntagen til det prisloft, som staten hvert år fastlægger.

# Prisen på rejsen afhænger af, hvor langt man rejser, og det måles i zoner

Prisen på rejsen opgøres vha. zoner. Danmark er inddelt i knap 1.000 zoner. Rejsens pris opgøres ud fra, hvor mange zoner der er fra start til slut. Antallet af zoner opgøres på forskellige måder alt efter geografi og billettype, jf. illustration 1.

Zonerne bruges alene i den kollektive trafik. De er således ikke knyttet til andre administrative inddelinger af Danmark.

Eksempel: Østdanmark er inddelt i 211 zoner

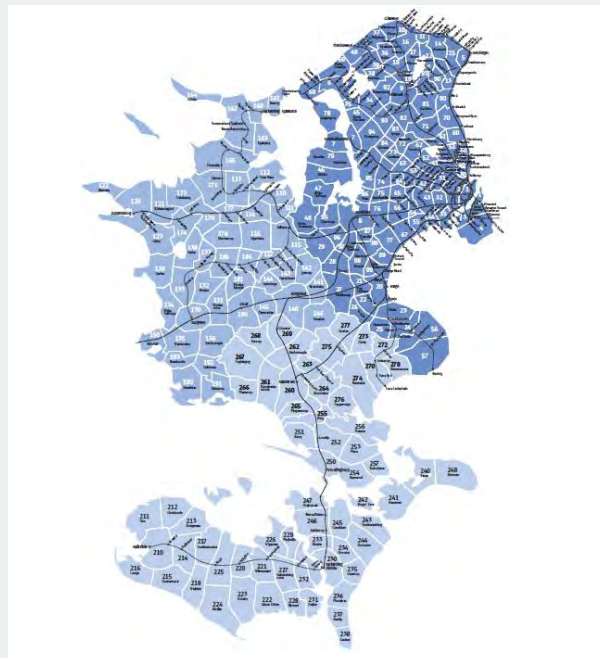
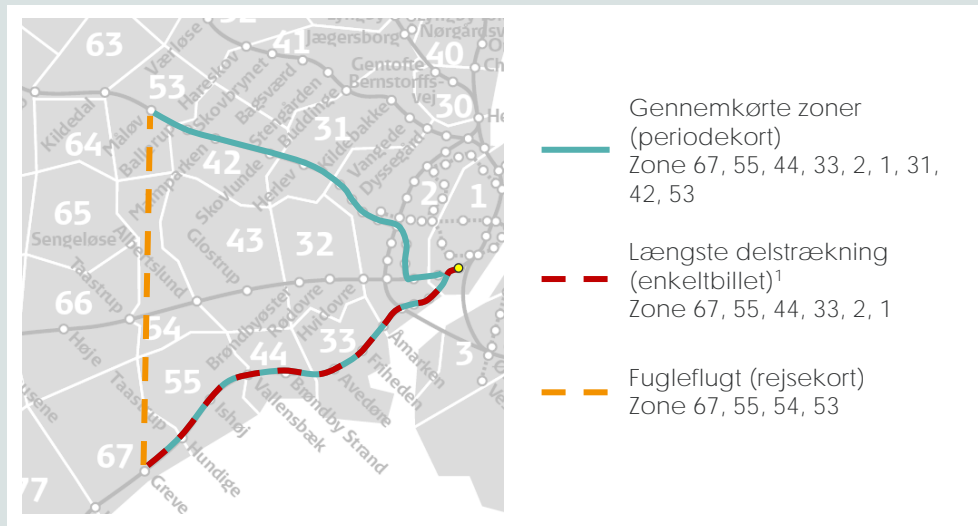


Illustration 1. Zoneopmåling foregår på forskellige måder. Der er flere forskellige metoder til at opgøre antallet af zoner. Hvilken metode, der bruges, afhænger af, hvor i Danmark man rejser, og hvilken billettype man rejser på:

- Gennemkørte zoner anvendes bl.a. til periodekort i Østdanmark.
- Længste delstrækning, som er antallet af zoner på den længste af delstrækningerne, hvis rejsen har et "knæk" (se eksempel). Bruges bl.a. til lange rejser på enkeltbilletter i Østdanmark.
- Ringzoner. Anvendes bl.a. til korte rejser på enkeltbilletter i Østdanmark.
- Fugleflugt, som er antallet af zoner i den direkte linje mellem start og stop. Fugleflugtsopgørelsen anvendes altid på rejsekort.

I de fleste tilfælde giver opmålingsmetoderne samme zonetal. Men når de ikke gør, er det svært at sammenligne prisen på forskellige billettyper og for kunderne at forstå logikken i systemet.

Eksempel: Greve til Måløv går via Dybbølsbro St. Rejsen er 9 zoner lang på periodekort, 6 zoner lang på enkeltbillet og 4 zoner lang på rejsekort.



Noter/Kilder: ¹ Delstrækningen Greve-København H er 6 zoner, mens delstrækningen København-Måløv er 5 zoner. Man betaler for den længste af de to, dvs. 6 zoner. Hvis antallet af gennemkørte zoner havde været 8 eller derunder, ville en enkeltbillet blive opgjort ud fra ringzoner, som i dette tilfælde kun ville være 4 zoner.

# Priserne er ikke ens i hele landet

Danmark er inddelt i otte forskellige takstsæt. Trafikselskaberne og togoperatørerne har retten til at fastsætte priserne inden for rammerne af den statslige regulering af prisniveauet.

Danmark er groft sagt inddelt i otte takstsæt, jf. figur 1, hvor priserne er forskellige, og hvor forskellige selskaber har takstkompetencen:

- Hele Østdanmark har fælles priser. Movia, DSB og Metroselskabet deler takstkompetencen.
- Vestdanmark er inddelt i fire takstsæt: Nordjylland, Midtjylland, Syddanmark og Fyn. Dertil kommer priserne for busrejser mellem områderne, som fastsættes af trafikselskaberne. DSB og Arriva har takstkompetence for togrejser i Vestdanmark.
- I øst-vest-trafikken har DSB takstkompetencen.
- På Bornholm har BAT takstkompetencen.

Strukturen var mere kompliceret før takstreformerne. I de seneste år er der gennemført en række takstreformer, der har forenklet takststrukturen.

Før Takst Sjælland-reformen i 2017 var Sjælland fx inddelt i tre forskellige takstsæt.

Før Takst Vest-reformen fra 2018 var takststrukturen endnu mere forskelligartet i Vestdanmark.

Figur 1. Takstsæt og takstkompetencer i Danmark



# Prisen afhænger også af billettype, adgang til rabatter, transportmiddel, tidspunkt og rejsefrekvens



## Billettype

Enkeltbilletter, rejsekort og periodekort udgør kernen i produktudbuddet

Enkeltbilletter, rejsekort og periodekort kan købes i hele Danmark. De genererer tilsammen størstedelen af passagerindtægterne i den kollektive transport.

Derudover kan kunderne vælge følgende produkter:

- For at imødekomme behovet fra mellemfrekvente rejsende introducerede selskaberne i 2021 Pendler20. Hvis man fx pendler tre dage om ugen, kan både rejsekort og periodekort blive dyre muligheder.
- DSB bruger dynamisk prissætning i form af Orange- og Orange Fri-billetter. De er typisk billigere end andre billetter, men skal købes i god tid. De er mest udbredt på rejser over Storebælt.
- Derudover udbydes en række særlige billetter i forskellige dele af landet. Midttrafik udbyder fx mobilklippekort og PendlerKlip.



## Adgang til rabat

Nogle kundegrupper rejser billigere med kundetyperabatter og særprodukter

Selskaberne tilbyder billigere billetter til børn, unge og pensionister.

Børn kan købe alle standardprodukterne (enkeltbilletter, rejsekort og periodekort) til halv pris.

Unge og pensionister får rabat på nogle standardprodukter nogle steder i landet. Fx kan pensionister i hele Vestdanmark købe periodekort med 25% rabat.

I Østdanmark bliver pensionister omvendt tilbudt et særligt produkt i form af Pensionistkort. En pensionist, der rejser ofte, kan spare mange penge ved at købe et Pensionistkort.

I hele Danmark tilbydes (nogle) unge muligheden for at købe Ungdomskort. Det adskiller sig fra et rabatteret periodekort ved, at prisen er uafhængig af rejselængden, samt at det giver fri rejse inden for grænsen af de nu nedlagte amter – ikke kun på zoner, man skal igennem på sin faste relation. Der findes i dag flere varianter af Ungdomskort.



## Transportmiddel

Transportmiddel har indflydelse på prisen

- I Vestdanmark er priserne forskellige for bus- og togrejser.
- I Østdanmark koster det mere at rejse med metro end med bus og tog.



## Tidspunkt

Rejsekort er 20% billigere uden for myldretiden

I hele Danmark ydes 20% rabat på rejsekortrejser uden for myldretiden på rejser inden for de enkelte trafiksekskabers områder. Rabatten ydes:

- Hverdage kl. 11-13 og kl. 18-07.
- Lørdage, søndage og helligdage.



## Rejsefrekvens

I Vestdanmark er der mængderabat på rejsekort

I Vestdanmark bliver rejser på rejsekort billigere, jo flere rejser man tager. For at finansiere rabatten er standardpriserne på rejsekort højere i Vest- end i Østdanmark.

# Billetfrem søgning: Det kan være svært at finde den billigste billet

Der er mange forskellige kanaler, som kan hjælpe passagererne med at finde priser på hovedprodukterne, bl.a. Rejseplanen og selskabernes hjemmesider. Passagerernes individuelle rejsemønstre har dog betydning for, hvilke billetter der er billigst for netop dem. Derfor kan det være svært at vælge billet selv efter prisfrem søgningen. Vi beskriver her to konkrete eksempler på de overvejelser, passagererne kan stå over for.

## Eksempel 1.

Voksen pendler mellem Odense og Ringe, arbejder hjemme to dage om ugen

Marianne tager toget til arbejde tre dage om ugen (26 rejser om måneden). På Rejseplanen kan hun se følgende muligheder:

- Periodekort: 690 kr. pr. måned.
- Rejsekort: 37,60 kr. pr. rejse ekskl. mængderabat.
- Pendler20: 920 kr. for 20 rejsedage (40 rejser) inden for to måneder.

Med periodekort får hun et produkt, som gør det let at kende den månedlige udgift. Det koster 690 kr. om måneden.

For at kende prisen pr. tur med rejsekort skal hun først undersøge, hvilket mængderabattrin hun havner på. Med 26 rejser om måneden bliver alle rejserne 25% billigere og koster derfor kun 28,20 kr. Den samlede månedlige udgift bliver 733 kr.<sup>1</sup>

Prisen på Pendler20 er krævende at omregne til en månedlig udgift, der kan sammenlignes med de øvrige muligheder. Med 26 rejser om måneden kan hun rejse i ca. 1,5 måneder, før hun har opbrugt alle 40 rejser. De 920 kr. dækker derfor 1,5 måneds forbrug, hvilket svarer til en månedlig udgift på ca. 600 kr.

Pendler20 er derfor hendes billigste mulighed. Det kan dog blive dyrere end de andre muligheder, hvis hun pga. uforudsete hændelser skal arbejde mere eller mindre hjemme, end hun troede, da hun købte billetten.

## Eksempel 2.

Ung studerende i Hellerup på en videregående uddannelse i København med fritidsaktiviteter i Charlottenlund

Mikkel tager toget ind til studiet i København to dage om ugen (17 rejser om måneden). Derudover tager han til badminton gennem nogle andre zoner én dag om ugen (9 rejser om måneden). Han har følgende muligheder.<sup>2</sup>

- Periodekort, der dækker alle de zoner, han har brug for (3 zoner): 540 kr. pr. måned.
- Rejsekort: 16,50 kr. pr. rejse. Det svarer til 517 kr. pr. måned.
- Periodekort til studiet (2 zoner), suppleret med rejsekort til badminton (2 zoner): 410 kr. plus 16,50 kr. for hver rejse til/fra badminton. Det svarer til 553 kr. pr. måned.
- Ungdomskort til hele hovedstadsområdet: 626 kr. pr. måned.

Et normalt periodekort til alle de relevante zoner koster 23 kr. mere om måneden end et rejsekort. Det tillader ham dog at foretage endnu flere rejser inden for zonerne uden merbetaling, hvis han har andre ærinder. Det kan dermed vise sig at være billigst.

Ungdomskort koster 626 kr. om måneden, men tillader ham til gengæld at rejse uden merbetaling i hele hovedstadsområdet. Han skal derfor tænke over, om han får behov for at rejse i flere zoner end dem, der dækker turen til studiet og badminton. I så fald kan Ungdomskort vise sig at være billigst.

Regnestykket kompliceres yderligere, hvis nogle af rejserne på rejsekort foretages uden for myldretiden.

Noter/kilder: <sup>1</sup> Hvis nogle af hendes rejser ligger uden for myldretiden, får hun dog off peak-rabat på 20% på dem. Rejsekort kan derfor være billigere end periodekort, hvis hun rejser meget uden for myldretiden. <sup>2</sup> Han kan også vælge Pendler20, som vi her ser bort fra af hensyn til enkelhed.

# Organisering og finansiering varetages af det offentlige

Staten organiserer og finansierer togtrafikken, mens kommuner og regioner står for bustrafikken. Staten, regionerne, kommunerne og en række private aktører har ansvaret for den kollektive transport i Danmark.

På tognettet sætter staten rammerne for togoperatørerne DSB og Arriva, jf. figur 1.

Bustrafikken, lokaltog og letbaner drives af de regionale trafikselskaber Movia, FynBus, Sydtrafik, Midttrafik, NT og BAT, der ejes af regionerne og de kommuner, der ligger i regionen.

Metroselskabet er ejet af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og staten.

Trafikselskaber og togoperatører er afhængige af offentlige tilskud

I 2019 udgjorde passagerindtægterne i den kollektive transport 9,2 mia. kr. (ekskl. Arriva).<sup>1</sup>

Billetindtægterne er ikke nok til at betale for driften af den kollektive trafik. For at sikre et godt udbud – også af ikke-rentable ruter – yder det offentlige tilskud på ca. 9,9 mia. kr., jf. figur 2.

Figur 1. Organisering og finansiering af togoperatører og trafikselskaber



Figur 2. Offentlige tilskud til trafikselskaber og togoperatører (2019)<sup>2</sup>

Yder	Tilskudsform	Mia. kr.
Kommuner	Driftstilskud til trafikselskaber	3,0
Regioner	Driftstilskud til trafikselskaber	1,2
Staten	Driftstilskud til togoperatører	4,9
	Tilskud til takstnedsættelser <sup>3</sup>	0,8
I alt		9,9

<sup>1</sup> Kilde: Baseret på årsrapporter fra 2019 fra DSB, Metroselskabet, Movia, FynBus, Sydtrafik, Midttrafik og NT. Arriva oplyser ikke passagerindtægter i deres årsregnskab. Her henvises til 2019-data, da tilskuddene for 2020 og 2021 er kraftigt påvirket af corona. <sup>2</sup> Kilde: Trafikstyrelsen (2022). Efter 2019 har tilskuddene været markant højere pga. coronakrisen. <sup>3</sup> Udgøres af tilskud til off peak-rabat, hævet aldersgrænse for børn, gratisgrænse for børn, Ø-kort, Ungdomskort samt særlige rabatter til unge, pensionister og personer med handicap (bl.a. Pensionistkort).

# Regulering af taksterne sker gennem takststigningsloftet

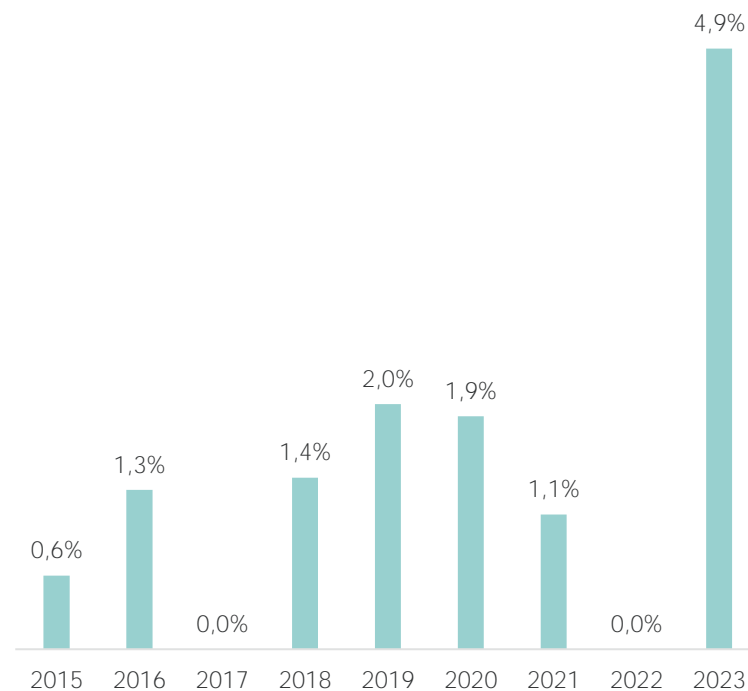
## Prisstigninger er statsligt reguleret gennem takststigningsloftet

Da togoperatørerne og trafikselskaberne ikke via konkurrence er presset til at sikre konkurrencedygtige priser, regulerer staten prisniveauet.

Staten beregner således hvert år et indeks for, hvor meget taksterne må stige. Indekset afspejler udviklingen i selskabernes driftsomkostninger. Takststigningsloftet er derfor højt i 2023, fordi selskabernes driftsomkostninger er øget meget, jf. figur 1.

Selskaberne kan vælge at lade taksterne stige mindre end takststigningsloftet. I så fald kan de senere vælge at sætte højere priser end takststigningsloftet i de efterfølgende år.

## Takststigningsloftet fra 2015 til 2023 Maksimal prisstigning på kollektiv transport



Kilde: <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Kollektiv-trafik/Takster/Takststigningsloft#takststigningsloftet-2023>



Del 2.  
Ulemper ved et  
kompliceret system



# Kunderne synes, at takstsystemet er kompliceret

Kunderne synes, at takstsystemet i den kollektive trafik er kompliceret.

De har svært ved at:

- finde den billigste billet.
- forstå prisen.
- gennemskue, hvor de skal købe billetten.

Det skyldes bl.a., at kunderne har svært ved at forstå og overskue:

- Zonesystemet, dvs. hvordan man beregner længden på en rejse.
- Rabatordningerne.
- Produktudbuddet.

Forvirringen forstærkes af, at der i dag ikke findes ét sted, hvor man kan købe alle billetter. Der findes derimod mange hjemmesider og apps, hvor man kan købe et udvalg af billetterne. Derfor skal kunderne i nogle tilfælde ind på flere hjemmesider eller apps for at finde den billigste billet.

Problemet er særligt stort for:

- Kunder, der ikke bruger den kollektive trafik så ofte.
- Hyppige brugere af den kollektive trafik, der rejser uden for de vante rejserelationer.

56%

mener, at det er svært at gennemskue prisen.<sup>1</sup>

46%

af de passagerer, der bruger enkeltbilletter, er usikre på, hvilke zoner deres billet dækker over.<sup>1</sup>

28%

er uenige i, at billet- og takstsystemet er nemt.<sup>1</sup>



Jeg fandt ud af, hvor besværligt det er at tage kollektiv transport.

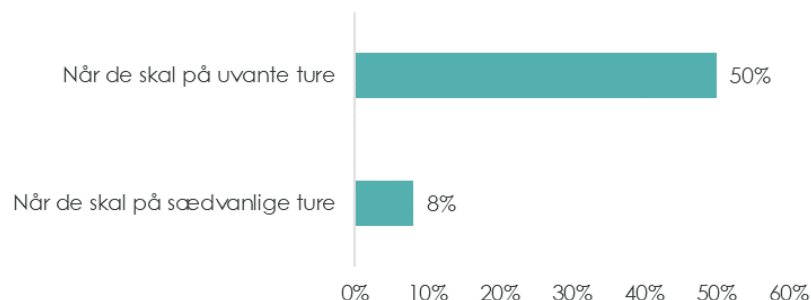
Michael, 56 år og pendler – om at søge på en uvant rejse<sup>1</sup>



Jeg aner ikke, hvad prisen er på rejsekortet.

Caroline, 23 år<sup>1</sup>

Andel passagerer, der oplever udfordringer med billet- og takstsystemet (% af samlet antal passagerer)<sup>1</sup>:



# Kompleksiteten får færre til at bruge den kollektive trafik

Kunderne ville bruge den kollektive trafik mere, hvis takstsystemet ikke var så kompliceret. Det gælder både bilisterne og de nuværende brugere af den kollektive transport.

Det er dokumenteret i en række undersøgelser – senest af Passagerpuls, jf. statistikkerne til højre.

Der findes tilsvarende undersøgelser fra udlandet, der dokumenterer, at kompleksiteten udgør en barriere for at tiltrække nye kunder til den kollektive transport.<sup>1</sup>

Hvis man forenkler systemet, ville flere bruge den kollektive trafik, hvilket igen ville:

- reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektoren.
- mindske trængslen på vejene.
- øge selskabernes indtægter, som kan bruges til at investere i bedre service, sænke prisniveauet eller mindske behovet for tilskud.

39%

af bilisterne<sup>2</sup> ville bruge den kollektive transport mere, hvis billet- og takstsystemet blev nemmere.<sup>3</sup>

56%

af pendlerne<sup>4</sup> ville bruge den kollektive transport mere, hvis billet- og takstsystemet var lettere at forstå.<sup>3</sup>



Hvis det var mig, som skulle planlægge en tur for tre personer, og det tog så lang tid her, så havde jeg valgt bilen. Det er alt for besværligt at finde en billet.<sup>3</sup>

Noter: <sup>1</sup> Kilde: SGS Economics and Planning (2020, side 8). <sup>2</sup> Bilister er passagerer, som har bilen som deres primære transportmiddel.

<sup>3</sup> Kilde: Passagerpuls (2021). <sup>4</sup> Passagerer, som rejser 2-3 dage om ugen eller mere.

# Kompleksiteten koster også staten og selskaberne mange penge til administration

Kompleksiteten går ikke kun ud over passagererne og selskabernes indtægter. Den koster også staten og selskaberne mange penge til administration.

## Indtægtsdeling

Hvert år bruger selskaberne mange ressourcer på at dele indtægterne fra salg af fælles billetter – særligt i hovedstadsområdet. Processen besværliggøres af kompleksiteten i systemet.

## Tilskudsordninger

Staten yder hvert år ca. 800 mio. kr. i tilskud til takstnedsættelser, jf. tabel 1. De dækker alt fra Ø-kort til tilskud til off peak-rabat, Ungdomskort og gratisrejser til børn.

Både staten og selskaberne bruger ressourcer på administration af ordningerne, der vanskeliggøres på grund af kompleksiteten i systemet.

## Kommerciel udvikling

Kompleksiteten i takstsystemet og tilskudsordningerne vanskeliggør de løbende kommercielle overvejelser og tilpasninger i selskaberne, der potentielt kunne være til glæde for kunderne.

Kompleksiteten gør det bl.a. vanskeligere at udvikle de nuværende produkter og gennemskue effekterne af ændringer i takstsystemet.

Tabel 1. Statslige tilskud til rabatter i den kollektive trafik

	Mio. kr. pr. år (2019)
Off peak-rabat	299
Hævet aldersgrænse for børn	80
Gratisgrænse for børn	52
Ø-kort	9
Tilskud til særlige rabatter <sup>1</sup>	122
Ungdomskort	250
I alt	812

Kilde: Trafikstyrelsen (2020, side 19).

Note: <sup>1</sup> dækker rabatter på togrejser til pensionister, førtidspensionister, unge og personer med handicap.

Del 3.  
Prinsipper for det  
optimale takstsystem



# Takstsystemet skal balancere en række hensyn ud over at gøre det enkelt for passagererne

Ved design af det optimale takstsystem skal man tage en række hensyn – ud over kundernes ønske om, at systemet er enkelt og nemt at gennemskue. Den internationale litteratur peger på de tre hensyn, som vi beskriver nedenfor. Alle tre hensyn trækker i retning af at gøre takstsystemet mere kompliceret.

På de efterfølgende sider beskriver vi de tre hensyn yderligere. Samlet henviser vi til de tre hensyn som "samfundshensyn".

Tre hensyn, der trækker i retning af øget kompleksitet i takstsystemet

1

**Kommercielle hensyn**

Selskaberne ønsker at maksimere billetindtægterne for at dække en del af omkostningerne. Det sker via kommerciel optimering.

2

**Samfundsøkonomiske hensyn**

Taksterne bør ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv differentieres, så de afspejler de samfundsøkonomiske omkostninger og gevinster.

3

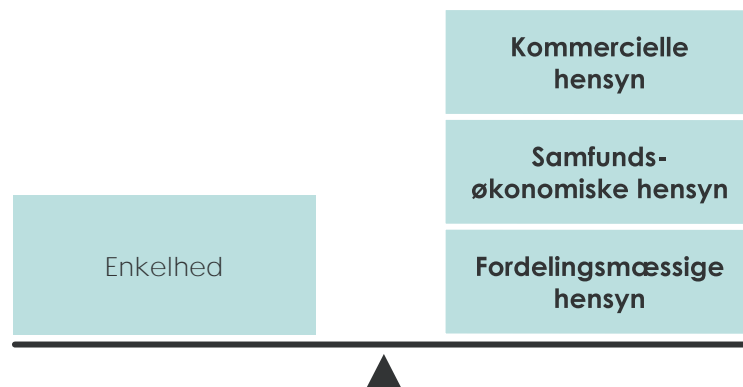
**Fordelmæssige hensyn**

Politikere kan have ønsker om at tilgodese nogle grupper i samfundet, så de ikke skal betale fuld pris for at benytte den kollektive transport.



De tre hensyn skal balanceres med ønsket om enkelhed

Et godt takstsystem balancerer de samfundsmæssige hensyn med passagerernes ønske om et enkelt system.



# 1 Kommercielle hensyn

Det er ressourcekrævende at drive kollektiv trafik af god kvalitet.

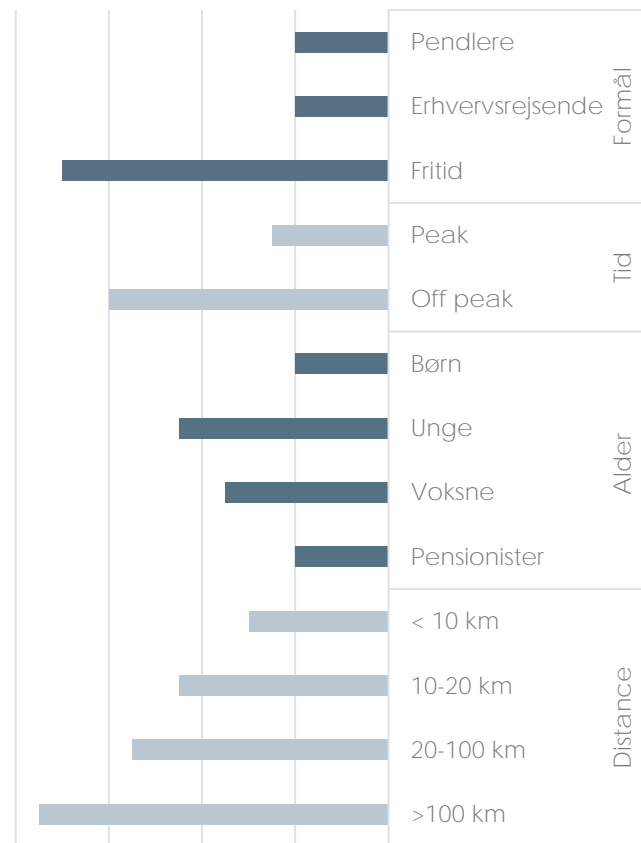
Omkostningerne kan kun finansieres af offentlige tilskud eller billetindtægter.

Selskaberne kan øge billetindtægterne uden at hæve gennemsnitsprisen ved at udnytte, at kunderne reagerer forskelligt på prisændringer, jf. figur 1, der viser forskellige kundegruppers relative prisfølsomhed.

Fx reagerer unge mere på prisændringer end voksne. Selskaberne kan derfor øge indtægterne ved at sænke prisen for unge og hæve prisen for voksne.

Kommercielle hensyn trækker altså i retning af øget kompleksitet.

Figur 1. Prisfølsomhed<sup>1</sup>



Noter: <sup>1</sup> Incentives vurdering af den relative prisfølsomhed baseret på en gennemgang af mere end 50 studier fra ind- og udland.

## 2 Samfundsøkonomiske hensyn

Ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv bør taksterne og takststrukturen afspejle de samfundsøkonomiske omkostninger og gevinster ved benytte den kollektive trafik.<sup>1,2,3</sup>

De samfundsøkonomiske gevinster og omkostninger består både af monetære omkostninger (fx brændstof, indkøb af materiel og personale) og ikke-monetære effekter (fx trængsel og klima).

De samfundsøkonomiske omkostninger/gevinster varierer markant afhængig af, hvor og hvornår kunderne rejser.

På strækninger, hvor kapaciteten udnyttes fuldt ud, vil det fx udløse store ekstraomkostninger, hvis der kommer flere passagerer, jf. figur 1. Det er typisk tilfældet i myldretiden i og omkring de største byer.

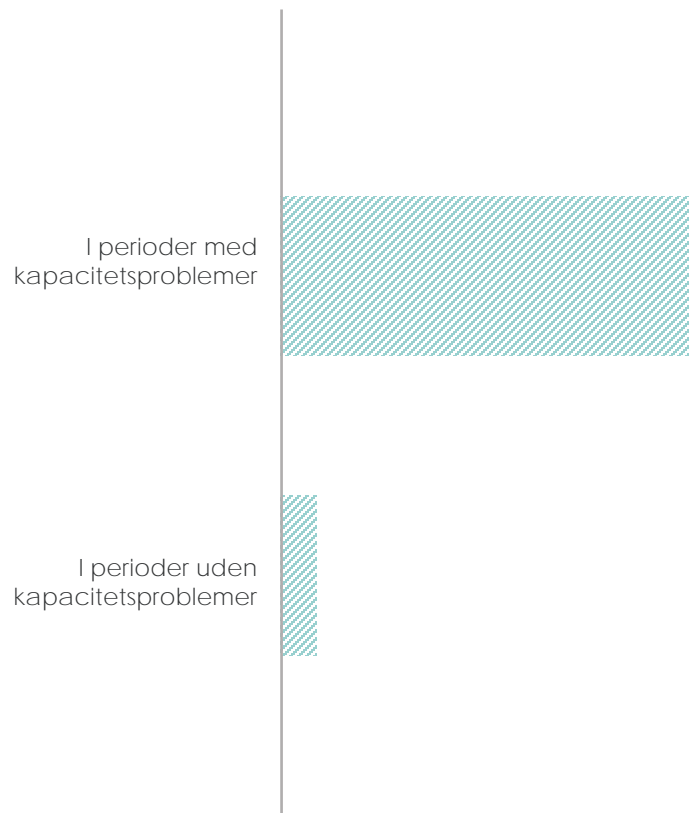
På den anden side er meromkostningerne ved ekstra passagerer minimale på strækninger, hvor der ikke er kapacitetsproblemer, dvs. uden for myldretiden og i myldretiden uden for de største byer.

Isoleret taler det for højere priser i myldretiden på strækninger, hvor der ikke er ledig kapacitet.

Omvendt kan hensynet til trængsel på vejene tale for lavere takster i den kollektive trafik i myldretiden i trængselsplagede områder.

Samlet trækker samfundsøkonomiske hensyn i retning af, at taksterne differentieres afhængigt af tid og sted, hvilket altså trækker i retning af en mere kompleks takststruktur.

Figur 1. Marginale driftsomkostninger



Noter: <sup>1</sup> Kilde: SGS Economics and Planning (2020, side 6). <sup>2</sup> Kilde: Productivity Commission: Public transport pricing, side 3. <sup>3</sup> Kilde: Jernbanedirektoratet (2021).



### 3 Fordelingsmæssige hensyn

Politikerne kan have ønsker om at tilgodese nogle befolkningsgrupper ved at sikre, at de ikke skal betale fuld pris.

I mange lande har man på den baggrund valgt at give rabat til:

- Børn
- Unge
- Studerende
- Pensionister
- Personer med handicap.

Fordelingsmæssige hensyn trækker også i retning af mere komplicerede takststrukturer.



# Generel, løbende oprydning

En fjerde årsag til, at takssystemet er komplekst, er, at ordningerne bygger oven på hinanden, hvilket tilføjer kompleksitet uden at medføre egentlige fordele.

Problemet bliver særlig markant, når mange interessenter har interesse i takssystemet, og mange har kompetence til at bestemme over taksterne.

Med et optimalt takssystem sørger man for løbende at rydde ud i gamle ordninger og fjerne unødigt kompleksitet, selvom nogle interessenter givetvis vil opfatte de eksisterende ordninger som velerhvervede rettigheder.

Knopskydninger er ikke et særligt dansk fænomen. I Storbritannien peges der fx på, at særløsninger har bidraget til kompleksiteten i takssystemet.<sup>1</sup>



Noter: <sup>1</sup> <https://www.railway-technology.com/analysis/door-door-ticketing-uk-rail-fares/>

Del 4.  
Et bud på et  
nyt, enkelt basissystem



# Fire elementer i et nyt, enkelt basissystem

Her gennemgår vi vores bud på et nyt, enkelt basissystem for fremtidens takster, som kan udvides med de elementer, som er beskrevet i del 5.<sup>1</sup> Gennemgangen af basissystemet er struktureret ud fra de fire elementer, der fremgår af figur 1. På de efterfølgende sider gennemgår vi de fire elementer enkeltvis.

En forenkling af taksterne vil medføre gevinster for:








1. Eksisterende kunder, der vil opleve, at det bliver lettere at gennemskue billetter og priser — og dermed finde den billigste billet.
2. Nye kunder i den kollektive trafik. Der er solid dokumentation for, at simple takster genererer passagerfremskud, jf. figur 2.

Vi vurderer, at gevinsten er størst for de eksisterende kunder i den kollektive trafik. Værdien af tiltaget skal således ikke alene vurderes ud fra den passagerfremskud, det genererer.

Figur 1. Fire elementer

Element	Nøglespørgsmål
<b>1</b> Måling af rejselængde	Hvordan skal man opgøre, hvor langt kunden rejser?
<b>2</b> Billetter og rabatter	Hvilke typer billetter skal man udbyde? Hvem skal have rabat?
<b>3</b> Harmonisering af geografi og transportmidler	Skal taksterne variere på tværs af geografi? Skal det koste det samme at køre i bus, tog og metro?
<b>4</b> Salgs- og informationskanaler	Hvor og hvordan skal billetterne sælges?

Figur 2. Effekter af enklere takster<sup>2</sup>

Eksempel	Effekt på passagertal
 Freiburg	Positiv
 Paris	+1-5%
 Zürich	+12%
 Sevilla	+3%
 Köln/Bonn	Positiv
 Dresden	+11%
 London	Positiv

Noter: <sup>1</sup> En omlægning af takssystemet kan medføre provenuforskydninger mellem selskaber, som skal håndteres.

<sup>2</sup> Refereret i Booz & co. (2009). Forfatterne vurderer, at effekterne skyldes både enklere takster og et lavere takstniveau.

# 1 Måling af rejselængde

Et centralt element i takssystemet er princippet for, hvordan man opgør, hvor langt en kunde rejser.

Afstands-baseret (km) eller zonebaseret

Der er grundlæggende to måder, man kan opgøre rejselængden på: afstands-baseret (km) eller zonebaseret.<sup>1</sup>

Flere udenlandske erfaringer viser, at et zonebaseret system med relativt få zoner er at foretrække, jf. figur 1. Yderligere viser en brugerundersøgelse (blandt australske passagerer), at zonebaserede takster er nemmere at regne ud for kunden end kilometertakster.<sup>2</sup>

## Antal zoner

Zonesystemet bør indrettes ud fra en afvejning af, at kunderne på den ene side har lettere ved at forstå et simpelt zonesystem, og at kunderne på den anden side kan finde et simpelt zonesystem uretfærdigt.

For det første kan et system med få, store zoner medføre store prishop for de kunder, der bor og arbejder på hver sin side af to storzoner.

For det andet kan et nyt zonesystem gøre korte ture for dyre.

For det tredje skal systemet sikre, at prissætningen matcher kundernes oplevede værdi og deres betalingsvillighed.

En del af pendlerne i Danmark mener, at større zoner vil gøre takssystemet nemmere at forstå. Uerfarne brugere af kollektiv transport har endnu sværere ved at forstå den nuværende zonestruktur og vil i højere grad få gavn af en ny, enklere zonestruktur.

Vi anbefaler et system med færre zoner. Det uddybes på næste side.

Figur 1. Effekter af ændret måling af rejselængde

Studie	Hvad undersøges?	Resultat
Teori (Otto & Boysen, 2017)	Effekten på transportselskabers evne til at generere indtægter af, at antallet af zoner øges.	Bedst med et zonesystem, hvor der er få zoner.
Stockholm (Kholodov et al., 2021)	Effekten af at gå til én storzone i Stockholm på passagerernes anvendelse af kollektiv transport.	Stigning i antal ture med kollektiv transport (-5% til 70% afhængig af billettype).
London (Booz og co., 2009)	Effekten af at gå fra et afstands-baseret til et zonebaseret system på anvendelsen af kollektiv transport.	3-4% stigning i antal kunder på lang sigt.
Haifa (Sharaby & Shiftan, 2012) <sup>3</sup>	Effekten af færre zoner på anvendelse af kollektiv transport.	25% stigning i antal solgte billetter til kollektiv transport inden for det første år.
South East Queensland (Liu et al., 2019) <sup>3</sup>	Effekten af færre zoner på anvendelse af kollektiv transport.	10,5% stigning i antal rejser, efter antallet af zoner blev reduceret.

27%

af pendlerne mener, at færre og større zoner vil gøre billet- og takssystemet lettere at forstå.<sup>4</sup>

Noter: <sup>1</sup> En særlig variant af zonebaserede takster er en flad takst, hvor prisen er den samme uanset rejselængde. Det svarer til at have én zone. <sup>2</sup> SGS Economics and Planning (2020, side 8). <sup>3</sup> Den reform, studiet analyserer, reducerede også taksterne på kollektiv transport. De estimerede effekter at anvende kollektiv transport kan derfor ikke kun tilskrives en ændring i antallet af zoner. <sup>4</sup> Kilde: Passagerpuls (2021).

# 1 Måling af rejselængde: Et forenklet zonesystem

Vi anbefaler at reducere antallet af zoner, så zonesystemet bliver nemmere at forstå for kunderne.

## Eksempel på ny zonestruktur

Til illustration har vi i figur 1 vist, hvordan et fremtidigt zonesystem kunne se ud på Fyn. Den nye zoneinddeling er opdelt på kommuneniveau, hvilket vil reducere antallet af zoner på Fyn fra 94 til 9 zoner, samt skabe nogle zoneafgrænsninger, som passagererne kender fra andre sammenhænge. Bemærk, at der er tale om et eksempel, og at en kommunal afgrænsning ikke nødvendigvis er den rette løsning alle steder i Danmark.

Med den nye zonestruktur vil afstanden være 7-9 km fra Odense Banegård Center, som ligger i centrum af Odense storzone, til Moselavet eller Sankt Klemens, som ligger i udkanten af storzonen.

Til sammenligning er Odense storzone mindre end den storzone, der blev indført i Stockholm i 2017. Fra Stockholm Centralstation, som ligger i centrum af Stockholm storzone, er afstanden 13-17 km til Norsborg eller Akalla, som ligger i udkanten af storzonen.

Figur 2 sammenligner pristrappen for FynBus' billetpriser i dag med mulig pristrappe i ny storzoneinddeling.

## Kriterier for nye storzoner

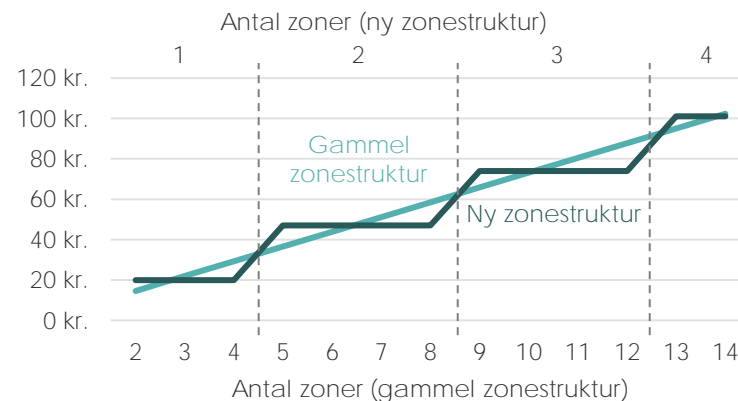
Ovenstående er et indledende bud på, hvordan et nyt system med færre zoner kan se ud. Vi har taget udgangspunkt i de nuværende kommunegrænser, som kunderne er vant til at forholde sig til.

Et endeligt zonesystem baseres på konkrete vurderinger, som skal udarbejdes i samarbejde med relevante parter, herunder kommuner, trafikselskaber, interesseorganisationer m. fl.

Figur 1. Illustration af ny zoneinddeling på Fyn



Figur 2. Billetpris pr. tur med FynBus<sup>1</sup>



Noter: <sup>1</sup> Til illustration.

## 2 Billetter og rabatter

Kompleksiteten i et takstsystem afhænger også af, hvor mange typer billetter der udbydes, samt hvor mange rabatter på billetkøb der tilbydes til udvalgte befolkningsgrupper.

Det vil være mere overskueligt for passagererne at rejse med kollektiv transport i et takstsystem, hvor der udbydes få typer billetter, og hvor der er en enkel, generel rabatstruktur. De tre samfundshensyn vil kun i mindre grad blive tilgodeset i et sådant takstsystem.

De erfaringer, der er gjort internationalt, indikerer, at et mindre udbud af billettyper medvirker til, at flere vil anvende kollektiv transport, jf. figur 1.

Et studie fra England viser dog, at både brugere og ikke-brugere af kollektiv transport foretrækker at kunne vælge mellem flere billetter, når de skal bestille længere rejser.

Vi vurderer samlet set, at antallet af billettyper og rabatter bør reduceres. Der er dog et behov for, at passagererne bliver tilbudt flere billetter, når de skal rejse på tværs af landet, herunder på tværs af Storebælt.

# 41%

vil bruge den offentlige transport mere, hvis de skulle bekymre sig mindre om billetten.<sup>1</sup>

Figur 1. Ændringer i anvendelse af kollektiv transport som følge af en reduktion i antal billetter i Booz & co. (2009)

Studie	Konklusion
Dresden	Takstsystemet blev forenklet i 1998, bl.a. ved, at der herefter kun blev udbudt tre billetter: enkeltbilletter, dagskort og periodekort. Det førte til en stigning på 11% i anvendelsen af kollektiv transport blandt regelmæssige brugere fra 1998 til 2008.
Flandern	I 2007 blev takstsystemet i Flandern forenklet. Forenklingen indebar bl.a., at der kun blev udbudt fire billetter og førte til en stigning i anvendelsen af kollektiv transport med 200%. <sup>2</sup>
Madrid	Takstsystemet i Madrid blev i 1986 forenklet, bl.a. ved, at man introducerede rejsekort og reducerede antallet af billetter. Det førte til en stigning i brugen af kollektiv transport.
England (Anciaes et al., 2019)	Et studie, som undersøgte adfærden blandt brugere og ikke-brugere af kollektiv transport, når de skulle bestille billetter til rejser mellem byer i England. Respondenterne skulle booke rejserne igennem billetsystemer med forskellige grader af kompleksitet. Studiet fandt, at respondenter foretrak den fleksibilitet, de fik ved at bestille rejser i komplekse billetsystemer.



Rundt omkring i verden har tiltag, der har forenklet taksterne i den kollektive trafik, typisk øget efterspørgslen og indtjeningen.<sup>3</sup>

Noter: <sup>1</sup> Kilde: Passagerpuls (2021). <sup>2</sup> Forfatterne gør dog opmærksom på, at den store stigning også kan tilskrives andre faktorer end takstreformen, fx øget markedsføring af kollektiv transport. <sup>3</sup> Anciaes et al. (2019), forsimplet og oversat fra engelsk.

## 2 Vi anbefaler tre basisprodukter

Vi anbefaler, at man reducerer udbuddet af billettyper markant.

Tre billettyper i et simpelt basissystem for fremtidens takster  
I vores forslag til et basissystem udbydes der tre billettyper:

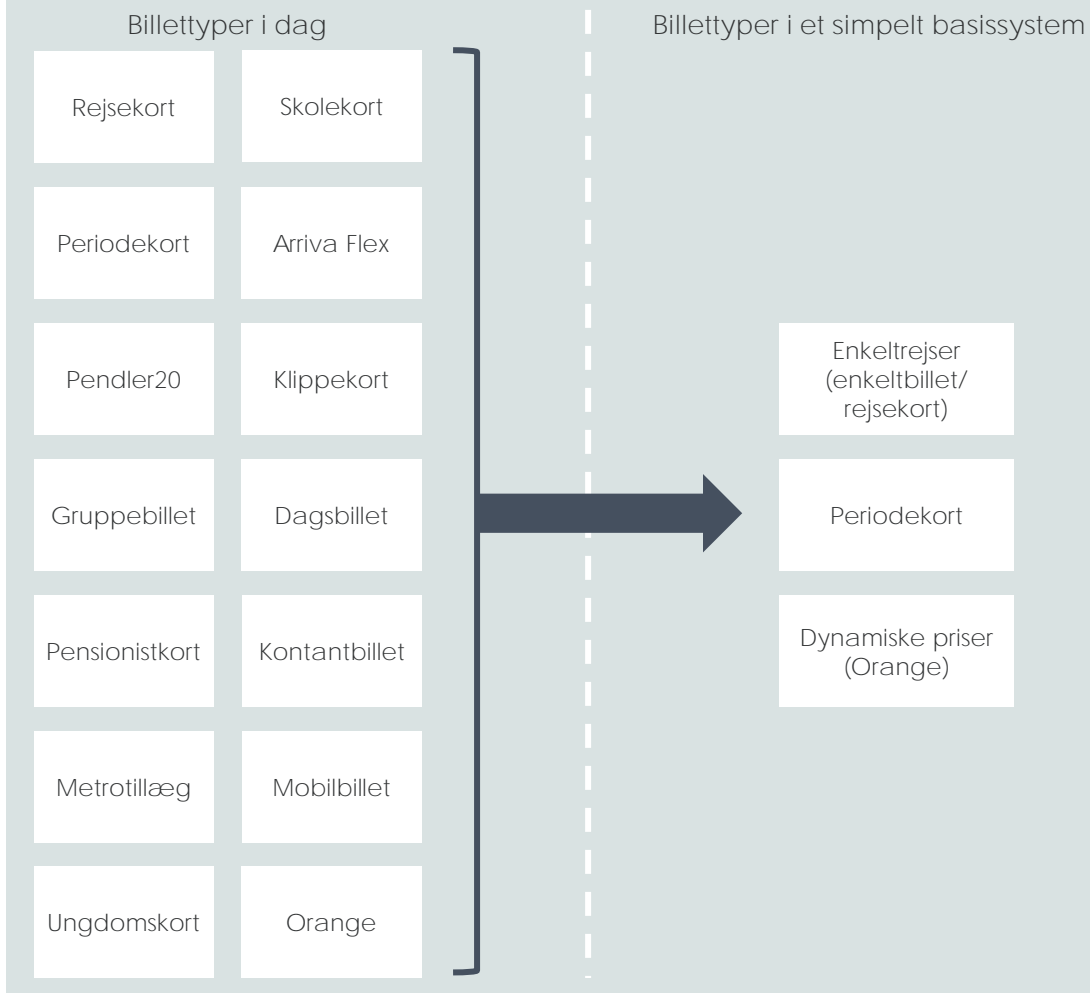
- Enkeltrejser, herunder rejsekort og enkeltbilletter
- Periodekort
- Øst-vest dynamiske priser, herunder Orangebillet.

Vores forslag indebærer en markant reduktion i udbuddet af billetter, jf. figur 1.

Vi giver senere forslag til, hvordan basissystemet kan udvides med et større udbud af billettyper for at imødekomme særlige hensyn.

Vi er særlig opmærksomme på behovene for mellemfrekvente passagerer, idet de i basissystemet mangler en billettype, der imødekommer deres behov.

Figur 1. Ændring i udbud af billettyper i et simpelt basissystem





## 2 Basissystem med færre slags rabatter

Vi anbefaler en basispakke med få typer rabatter.

To rabatter i et simpelt basissystem for fremtidens takster

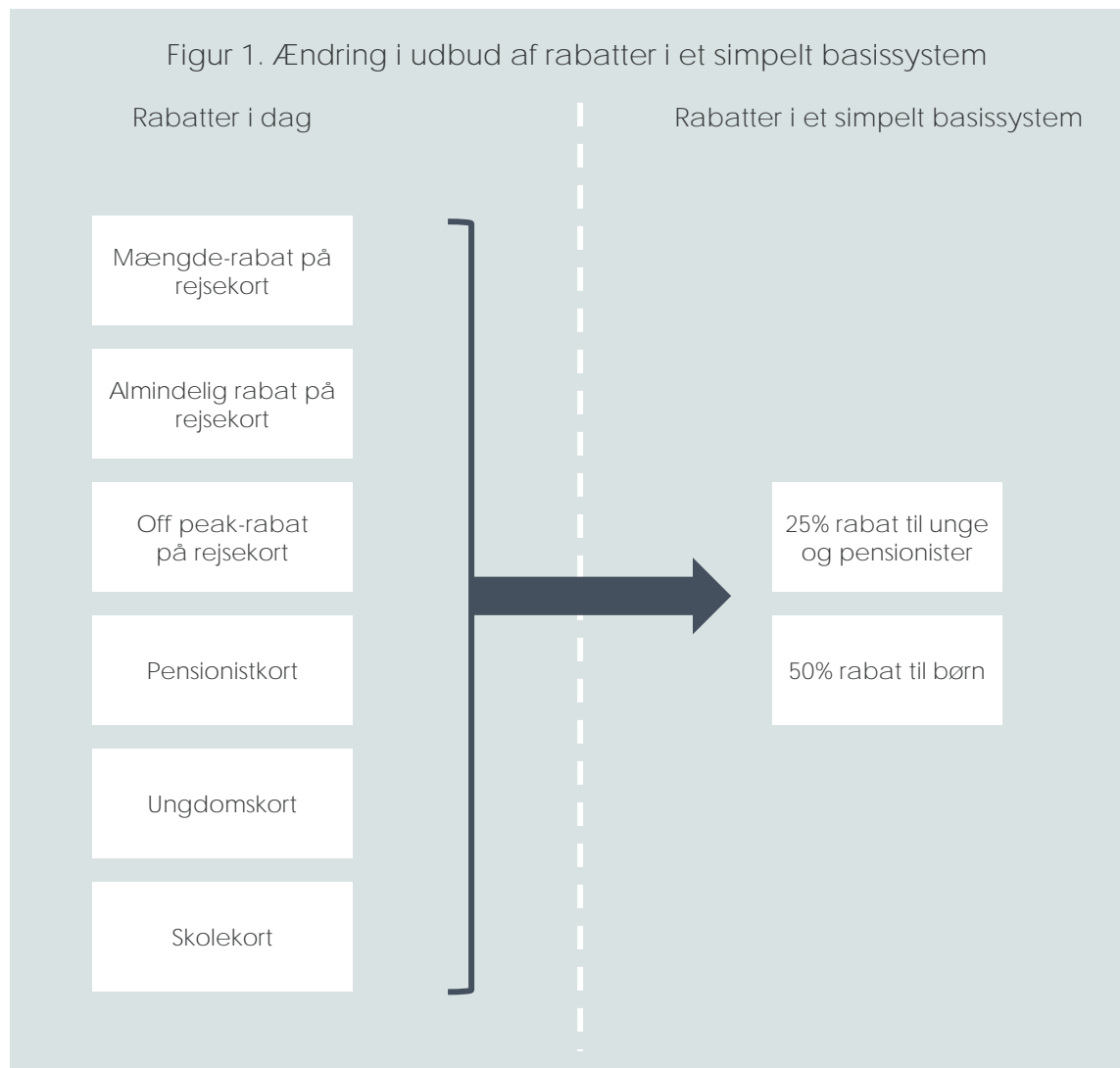
I vores forslag til et basissystem udbydes der to rabatter:

- 25% rabat til unge/pensionister
- 50% rabat til børn.

Vores forslag indebærer en markant reduktion i udbuddet af rabatter, jf. figur 1.

Senere præsenterer vi forslag, der udvider basissystemet med rabatter, blandt andet til forskellige befolkningsgrupper og på særlige tidspunkter (off peak-rabat).

Figur 1. Ændring i udbud af rabatter i et simpelt basissystem



### 3 Harmonisering af geografi og transportmidler

Kompleksiteten i et takstsystem afhænger også af, om taksterne varierer på tværs af geografi (fx forskellige billetpriser i Østdanmark/Vestdanmark) og på tværs af transportmidler (fx forskellige billetpriser for metro og busser).

#### Geografi

Det er svært at overføre resultater fra internationale studier, der undersøger effekten af, at man indfører ens takster på tværs af geografi, til Danmark.

Der er ingen indikationer på, at danske passagerer bekymrer sig om, hvorvidt priserne er forskellige i hver sin ende af landet. Vi mener derfor ikke, at det er nødvendigt, at taksterne skal være fuldt ud harmoniserede geografisk.

Systemet kan forenkles ved at harmonisere taksterne i Vestdanmark. I dag er de allerede harmoniserede i Østdanmark.



#### Anbefaling: To muligheder

1. Samme priser i hele landet



2. Tre takstsæt (Øst, Vest og Øst-Vest)



#### Transportmidler

Vestdanmark har i dag forskellige priser for bus og tog. I Østdanmark koster det det samme at rejse med bus og tog, men det koster mere at køre med metro. Det gør priserne sværere at gennemskue og bidrager til, at takstsystemet bliver unødigt komplekst.



#### Anbefaling:

Samme priser på tværs af transportmidler



## 4 Salgs- og informationskanaler

En del kunder finder takstsystemet komplekst på grund af de mange måder, man kan købe billetter til sin rejse på.

Vi mener, at der er tre veje, man kan gå, for at gøre det mere enkelt for passagerer at købe billetter:

1. Eksterne leverandører konkurrerer om at udvikle apps.
2. Der udvikles én landsdækkende løsning.
3. En mellemvej, hvor der etableres ét fælles 'data warehouse', som eksterne leverandører kan bygge løsninger ovenpå.

Eksterne leverandører konkurrerer om at udvikle apps  
Flere private, eksterne leverandører udarbejder apps/platforme, som skal gøre køb af billetter nemmere for kunderne. En forudsætning for denne løsning er, at der som minimum udvikles en landsdækkende app.

Konkurrencen mellem de eksterne leverandører er med til at sikre, at leverandørerne udvikler den bedst mulige løsning.

Erfaring fra andre markeder (podcasts, streamingtjenester) viser, at kunder har forskellige præferencer. Der kan derfor være fordele forbundet med, at der udvikles flere apps til at dække forskellige kundesegmenters behov.

### Én landsdækkende løsning

Her udvikles én landsdækkende løsning til køb af billetter.

Denne model vil strømline måden, man køber billetter til kollektiv transport på. Dog vil den app/platform, der bliver udviklet, ikke nødvendigvis have samme kvalitet som i et konkurrencepræget miljø.

41%

af de passagerer, hvis primære billettype er enkeltbilletter, mener, at en app, hvor man kan købe billetter til alle trafikselskaber, ville gøre billetsystemet nemmere.<sup>1</sup>

31%

af alle passagererne mener, at en app, hvor man kan købe billet på tværs af trafikselskaber, vil gøre billetsystemet nemmere.<sup>1</sup>



# Opsummering af basissystemet for fremtidens takster

Element		Beskrivelse
1	Måling af rejselængde	<p>I dag opgøres rejselængden ud fra et zonesystem, der består af mange mindre zoner.</p> <p>Vi anbefaler, man i et nyt, enkelt basissystem reducerer antallet af zoner markant. Vi foreslår, at inddelingen i et endeligt storzonesystem baseres på konkrete vurderinger, som skal udarbejdes i samarbejde med relevante parter og interessenter.</p>
2	Billetter og rabatter	<p>I dagens takstsystem bliver der udbudt mange billettyper, og der tilbydes adskillige rabatter på billetkøb til udvalgte befolkningsgrupper.</p> <p>Vi anbefaler, at antallet af billettyper og rabatter reduceres i et nyt, enkelt basissystem. Vi foreslår, at der udbydes tre basisbillettyper: enkeltrejser (enkeltbillet/rejekort), periodekort og dynamiske priser (Orange). I et nyt, enkelt basissystem får pensionister og unge 25% rabat, mens børn får 50% i rabat.</p>
3	Harmonisering af geografi og transportmidler	<p>I dag er der forskellige takstsæt i Østdanmark og Vestdanmark, særtillæg på metrojser og forskellige priser på transport med bus og tog i Vestdanmark.</p> <p>Vi anbefaler, at taksterne bliver ens på tværs af transportmidler. Herudover kan taksterne harmoniseres geografisk, så der enten er ens takster i hele landet eller i henholdsvis Østdanmark og Vestdanmark.</p>
4	Salgs- og informationskanaler	<p>I dag er der mange platforme og hjemmesider, hvor passagerer kan købe billetter og finde information om rejser med kollektiv transport.</p> <p>Der er to måder, man kan styrke salgs- og informationskanalerne på. En tilgang er at få eksterne leverandører til at konkurrere om at udbyde apps/platforme under forudsætning af, at en mindst én app/platform er landsdækkende. En anden tilgang er, at der udvikles én landsdækkende løsning.</p>

# Del 5. Potentielle udvidelser til basissystemet



# Udvidelser til basissystemet bringer balance mellem enkelhed og de øvrige hensyn

Basissystemet danner en meget enkel ramme for fremtidens takstsystem.

Basissystemet er så simpelt, at der er plads til udvidelser, uden at systemet bliver for komplekst for kunderne.

Udvidelserne kan sikre den rette balance mellem behovet for enkelhed for kunderne og samfundshensynene, jf. figur 1 og 2.

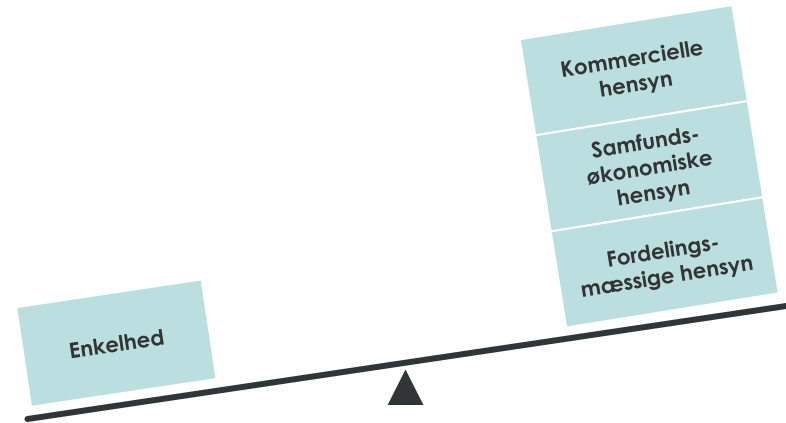
Vi har identificeret otte potentielle udvidelser, der i varierende grad tilgodeser henholdsvis kommercielle, samfundsøkonomiske og fordelingsmæssige hensyn:

- Mængderabat på rejsekort
- BahnCard
- Cap på rejsekort
- Grupperabatter
- Off peak-rabat
- Uddannelseskort
- Forhøjelse af aldersgrænsen for børn
- Kampagner.

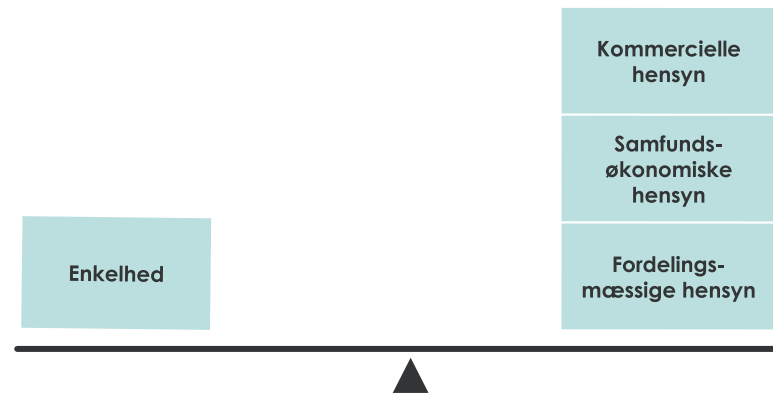
Vi scorer hver udvidelse på de tre samfundshensyn (høj score = udvidelsen tilgodeser i høj grad det givne samfundshensyn) og på graden af ekstra kompleksitet (høj score = udvidelsen øger kompleksiteten meget).

Kommerciel	Lav grad	Middel	Høj grad
Samfundsøkonomi	Lav grad	Middel	Høj grad
Fordeling	Lav grad	Middel	Høj grad
Ekstra kompleksitet	Lidt	○ ○ ○ ○ ○	Meget

Figur 1. Basissystem



Figur 2. Basissystem med 2-3 udvidelser



# Mængderabat på rejsekort imødekommer mellemfrekvente rejsende

Coronakrisen har ført til en stigning i omfanget af hjemmearbejde. Der er derfor et øget behov for at imødekomme mellemfrekvente rejsende, der ikke finder pendlerkortet attraktivt, når de ikke rejser hver dag.

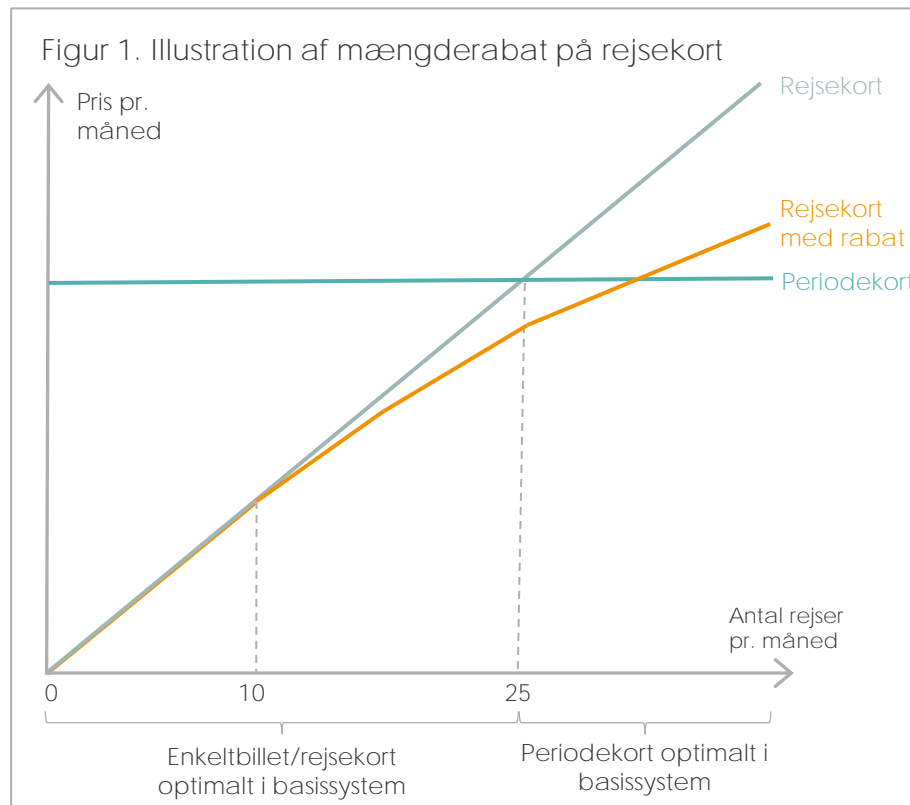
I basissystemet kan pendlere kun vælge mellem enkeltbilletter og periodekort. Det betyder, at enkeltbilletter prissættes for højt, og pendlerkort for lavt, fordi de begge skal favne delvist over mellemfrekvente passagerer (15-30 månedlige rejser). Mængderabat på rejsekort vil for mange mellemfrekvente gøre rejsekort til et godt valg.

Figur 1 viser, hvordan prisstrukturen på rejsekort kan se ud, hvis der indføres en mængderabat. Fra en grænse, fx 10 rejser pr. måned, begynder prisen på rejsekort at falde. I Vestdanmark ydes der i dag mængderabat på rejsekort.

Mængderabat på rejsekort vil medføre, at prisen på kollektiv transport bedre matcher mellemfrekvente rejsendes betalingsvillighed. Det kan bidrage til, at de i højere grad vil anvende kollektiv transport frem for fx bil.

Mængderabat er også en udbredt prissætningsstrategi i private virksomheder, fordi det skaber incitament til at købe mere af et produkt (i dette tilfælde flere rejser med kollektiv transport) og øger kundeloyaliteten.

Mængderabat på rejsekort tilgodeser derfor særligt det kommercielle hensyn, jf. figur 2. Det vil dog også bidrage til, at takstsystemet bliver mere komplekst.



Figur 2. Vurdering af udvidelse

Kommerciel			
Samfundsøkonomi			
Fordeling			
Ekstra kompleksitet	● ● ● ○ ○		

# BahnCard er en alternativ måde at omfavne mellemfrekvente rejsende på

Hos Deutsche Bahn i Tyskland vælger passageren et årskort ud fra forventet antal rejser:

- BahnCard 25: Giver adgang til 25% rabat på kollektiv transport for 62 euro (ca. 460 kr.) pr. år.
- BahnCard 50: Giver adgang til 50% rabat på kollektiv transport for 255 euro (ca. 1.900 kr.) pr. år.<sup>1</sup>
- BahnCard 100: Er effektivt et periodekort, der dækker alle ture, for 4.395 euro (ca. 32.800 kr.) pr. år.

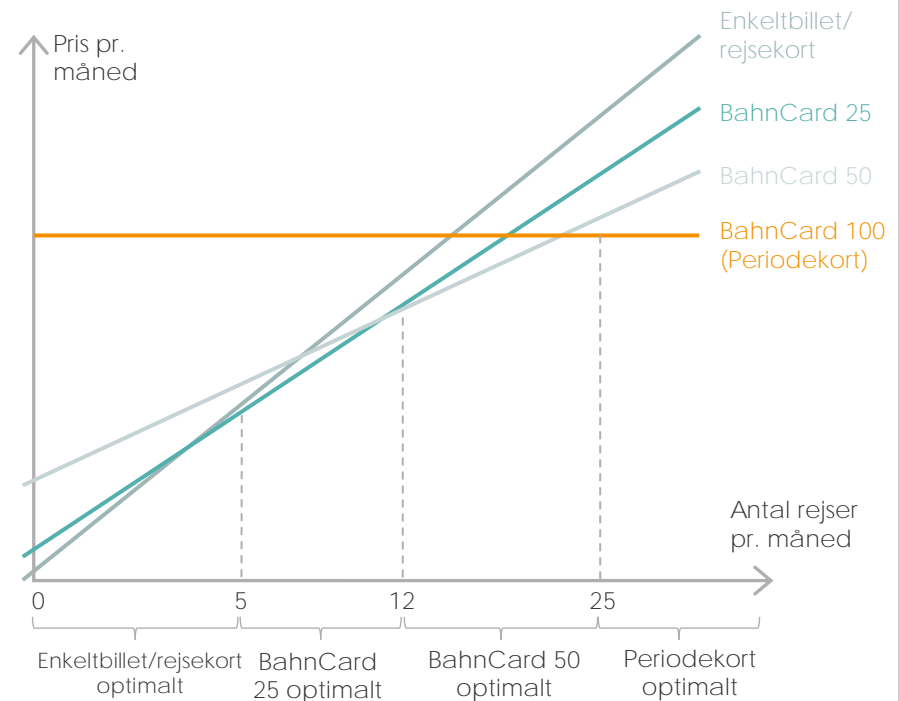
Figur 1 viser, hvordan prisstrukturen på BahnCard kan se ud.

Ligesom med mængderabat på rejsekort vil introduktion af et BahnCard medføre, at taksterne bedre afspejler kundernes betalingsvillighed, særligt for mellemfrekvente passagerer. Derfor vil BahnCard også tilgodese det kommercielle hensyn.

For at rejse billigst muligt har passagererne brug for at vide, hvor mange rejser om måneden der skal til, før hver af mulighederne kan betale sig. Komplexiteten ved BahnCard er derfor meget afhængig af, hvor gode selskaberne er til at kommunikere prisstrukturen.

BahnCard er desuden en relativt stor ændring ift. det nuværende takstsystem, så på kort sigt kan passagererne have problemer med forstå det nye produkt. Derfor vurderer vi, at BahnCard er en anelse mere kompleks end mængderabat på rejsekort.

Figur 1. Illustration af BahnCard-løsning



Figur 2. Vurdering af udvidelse

Kommerciel	■	■	■
Samfundsøkonomi	□	□	□
Fordeling	□	□	□
Ekstra kompleksitet	●	●	○

Noter/kilder: <sup>1</sup> Rabatten kan variere efter billettype.



# Cap på rejsekort er en enkel måde at sikre de mellemfrekvente rejsende, at de rejser billigst muligt

Som mellemfrekvent rejsende kan man være usikker på, om rejsekort eller periodekort er billigst. Det kan fx være udslagsgivende, om man rejser 24 eller 26 gange om måneden, jf. figur 1.

En enkel måde at gøre denne beslutning nemmere for kunderne på er at indføre et cap på rejsekort. Det betyder, at man kan bruge rejsekort, men at betalingen for måneden stopper, hvis man rammer prisen på et periodekort på ruten. Rejsekort kan derfor aldrig blive dyrere end periodekort, jf. figur 2. Nogle passagerer vil dog stadig vælge periodekort for at slippe for at tjekke ind og ud på rejsekort.

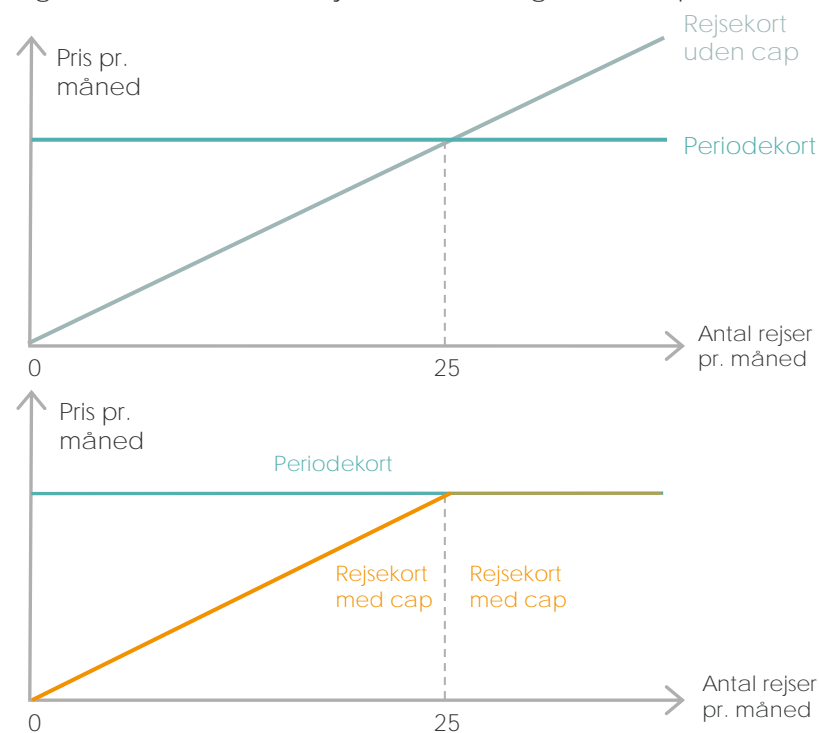
Indførelsen af et cap på rejsekort vil alt andet lige medføre et indtægtstab for selskaberne, fordi rejsekortkunder ikke længere kan rejse "økonomisk irrationelt" og betale mere end nødvendigt.<sup>1</sup> Visheden om prisen og sikkerheden kan til gengæld generere en passagerfremgang.

Cap på rejsekort vil på én gang forenkle og komplicere takstsystemet:

- På den ene side bliver systemet mere gennemskueligt for passagererne, da de nu kan få vished for, at de rejser billigst muligt.
- På den anden side vil selve indretningen være kompleks, da cappet kun beregnes ud fra kundens hyppigste rute.<sup>2</sup> Det kan give anledning til misforståelser, hvis det ikke kommunikeres klart ud.

Noter/kilder: <sup>1</sup> I dag tjener selskaberne penge på, at nogle kunder bruger rejsekort, selvom periodekort er billigst (og vice versa). <sup>2</sup> Det vil fx sige, at hvis en kunde på en måned rejser 30 gange mellem København og Hillerød og 6 gange mellem København og Køge, så er det kun rejserne mellem København og Hillerød, betalingen vil stoppe for, når man rammer cappet.

Figur 1. Illustration af rejsekort med og uden cap



Figur 2. Vurdering af udvidelse

Kommerciel			
Samfundsøkonomi			
Fordeling			
Ekstra kompleksitet	● ○ ○ ○ ○ ○		

# Grupperabatter vil gøre kollektiv transport mere konkurrencedygtig og genererer særligt passagerfremgang uden for myldretiden

Når flere rejser sammen, er de mere tilbøjelige til at vælge bilen frem for kollektiv transport, jf. figur 1.

Det skyldes bl.a., at den samlede pris for en tur med bil er den samme uanset antallet af rejsende. Omvendt stiger omkostningen ved at rejse med kollektiv trafik, jo flere man rejser sammen, da man skal købe flere billetter. Det betyder, at den kollektive trafik står svagt i konkurrencen med bilen, når flere rejser sammen.

En løsning er at indføre grupperabat på rejser med kollektiv transport. Figur 2 illustrerer, hvordan en grupperabat kan forbedre den kollektive transports konkurrenceevne til bilen.

Grupperabat vil medvirke til, at prisen på kollektiv transport bedre afspejler betalingsvilligheden for grupper, hvilket gavner selskaberne kommercielt.

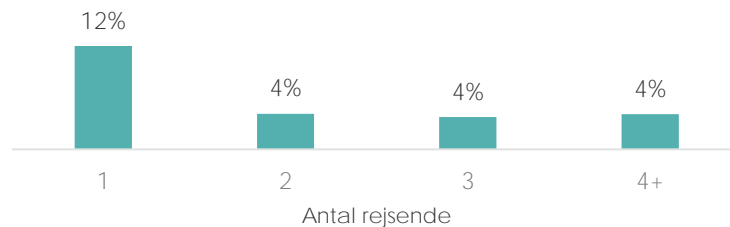
Det er i høj grad fritidsrejsende, der rejser i grupper (ikke pendlere). Derfor tilgodeser grupperabat både det kommercielle og samfundsøkonomiske hensyn:

- Fritidsrejsende er relativt prisfølsomme.
- Fritidsrejsende rejser ofte uden for myldretiden, hvor der er mindre pres på kapaciteten.

Yderligere vil grupperabat gavne familier, der ikke har råd til at købe bil. Det tilgodeser derfor også det fordelingsmæssige hensyn.

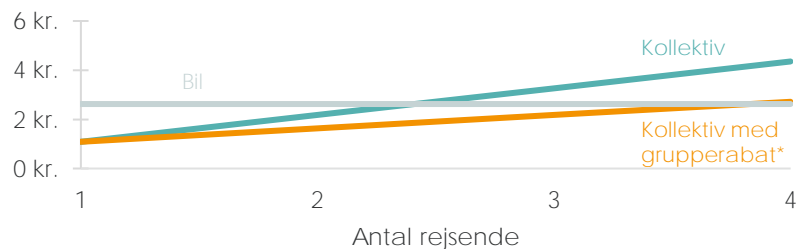
Grupperabatter er forholdsvis intuitive at forstå og forholde sig til. Dog kan de være svære at kommunikere ud til kunderne. Tidligere erfaringer viser, at omsætningen på gruppebilletter er relativt begrænset.

Figur 1. Grupper bruger i højere grad bil  
Markedsandel for kollektiv transport fordelt på antal rejsende<sup>1</sup>



Figur 2. Grupperabat kan gøre kollektiv transport billigere for grupper i forhold til bil

Samlet pris for 1 km (gennemsnit) med bil/kollektiv, 2022<sup>2</sup>



\* Eksempel, hvor passagerer ud over den første passager får 50% rabat.

Figur 3. Vurdering af udvidelse

Kommerciel	■	■	■
Samfundsøkonomi	■	■	■
Fordeling	■	■	■
Ekstra kompleksitet	●	●	●

# Off peak-rabatter er en effektiv måde at sikre, at kapaciteten i den kollektive transport udnyttes bedst muligt

Brugen af kollektiv transport varierer i løbet døgnet og ugen. Det betyder, at kapaciteten i den kollektive transport i høj grad bliver udnyttet i myldretiden (peak) og i mindre grad uden for myldretiden (off peak), jf. figur 1. I Danmark har off peak-rabat bidraget til, at kapaciteten i den kollektive transport er blevet bedre udnyttet – både ifølge selskaberne og kunderne.

Ud fra et samfundsøkonomisk synspunkt er der derfor et stærkt argument for at holde fast i off peak-rabatter, idet omkostningerne ved at få flere til at rejse i den kollektive transport i off peak er lave.

Passagerernes prisfølsomhed er højere i peak end off peak. Derfor kan trafikselskaberne også generere flere indtægter ved at sætte en højere pris i peak end i off peak.

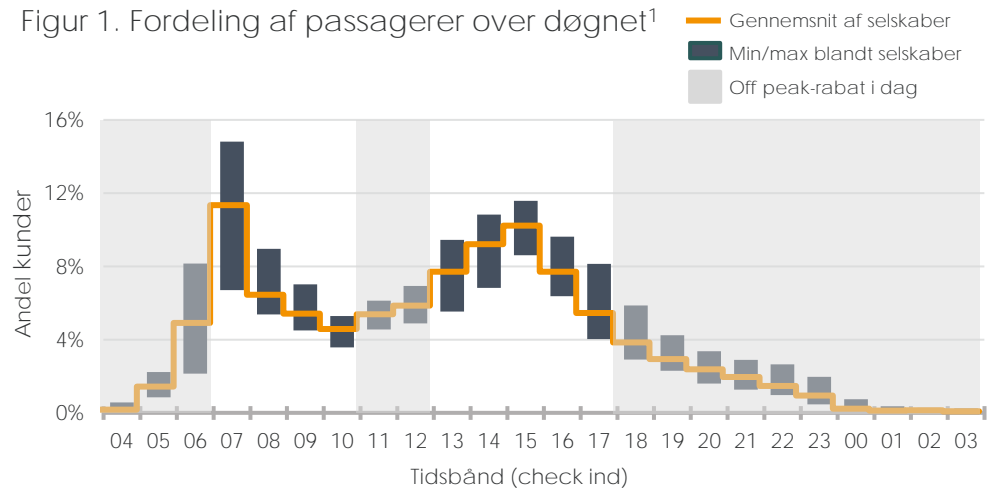
Off peak-rabat tilføjer kompleksitet. Hvis selskaberne kommunikerer effektivt, er det dog et tiltag, som kunderne kan forholde sig til. Fx fandt en australsk brugerundersøgelse, at peak-/off peak-rabatter var en af de nemmeste rabattyper at gennemskue, jf. SGS Economics & Planning (2020). For at gøre det endnu lettere at gennemskue kan man fx begrænse off peak-rabatten til kl. 18-07 og hæve rabatsatsen.

Noter: <sup>1</sup> Kilde: Data fra alle danske trafikselskaber i 2020 på fordelingen af kunder over døgnet for en række strækninger.

<sup>2</sup> Kilde: Spørgeskemaundersøgelse udarbejdet af Incentive blandt alle danske transportselskaber i 2020.

<sup>3</sup> Kilde: Spørgeskemaundersøgelse udarbejdet af Incentive blandt knap 7.000 respondenter i 2020.

Figur 1. Fordeling af passagerer over døgnet<sup>1</sup>



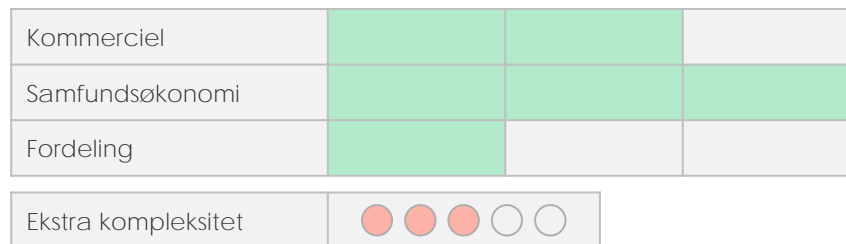
## 4 ud af 6

trafikselskaber mener, at de nuværende off peak-rabatter passer med deres kapacitetsudnyttelse.<sup>2</sup>

## Hver tredje

kunde i kollektiv transport vurderer, at dagens off peak-rabatter har fået dem til at flytte ture fra peak til off peak.<sup>3</sup>

Figur 2. Vurdering af udvidelse



# Uddannelseskort giver billigere transportmuligheder for unge under uddannelse

Kundetyperabatten på 25% til unge kan være utilstrækkelig, hvis man er under uddannelse, fordi denne gruppe typisk har et lavt rådighedsbeløb. Det gælder særligt i de tilfælde, hvor der er langt mellem hjem og uddannelsesinstitution.

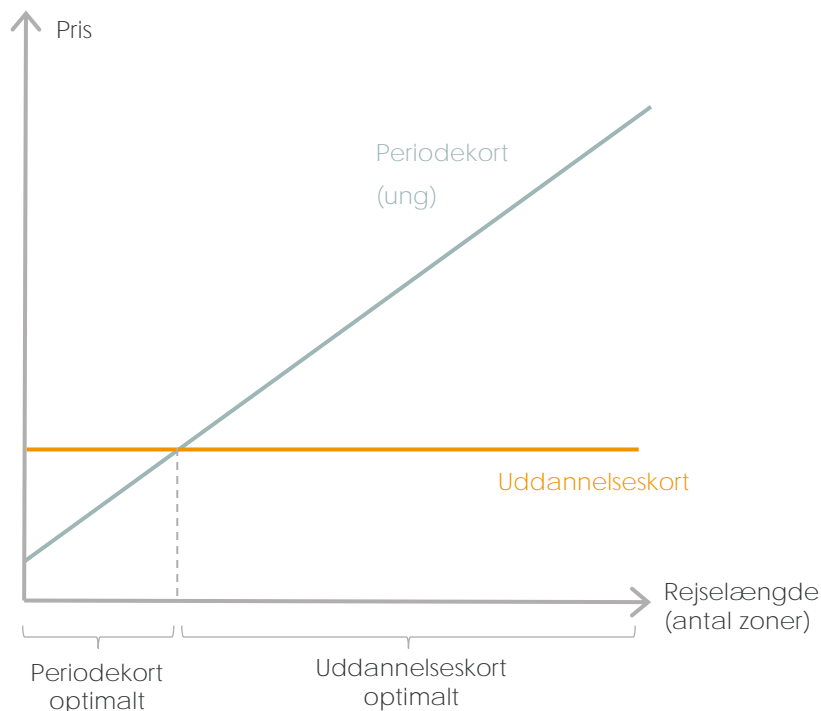
En attraktiv mulighed kunne derfor være et fastprisprodukt, som dækker hele strækningen mellem hjem og uddannelse (på samme måde som periodekort). Kortet kunne gælde for uddannelsessøgende på:

- Gymnasiale uddannelser
- Erhvervsuddannelser
- Videregående uddannelser.

I de tilfælde, hvor den uddannelsessøgende bor tæt på uddannelsen, vil periodekort med ungerabat fortsat være billigst, jf. figur 1. Uddannelseskortet skal derfor særligt give billigere transportmuligheder til dem, der bor langt fra uddannelsen.

I praksis vil Uddannelseskortet også være et subsidie til at uddanne sig. Derfor tilgodeses også det samfundsøkonomiske hensyn.

Figur 1. Illustration af Uddannelseskort



Figur 2. Vurdering af udvidelse

Kommerciel				
Samfundsøkonomi	●			
Fordeling	●	●		
Ekstra kompleksitet	●	●	○	○

# Forhøjelse af børnegrænsen fra 16 til 18 år er en enkel måde at sikre lavere priser til (nogle) unge under uddannelse

I basissystemet har vi forudsat, at passagererne (ligesom i det nuværende takstsystem) kan få børnerabat på 50%, indtil de fylder 16 år. Herefter får de ungerabat på 25%, indtil de fylder 25 år. Ved at hæve børnegrænsen til 18 år, sikrer man dermed lavere priser til unge på 16-17 år.

Selvom en forhøjelse af børnegrænsen ikke direkte målrettes unge under uddannelse (modsat Uddannelseskortet), vil det i praksis tilgodeses netop denne gruppe. 96% af de 16-17-årige er indskrevet på en form for uddannelse.<sup>1</sup>

Både elever på gymnasiale og andre uddannelser har generelt lave rådighedsbeløb, og da de ikke er fyldt 18 år og kan have kørekort, er de relativt afhængige af kollektiv transport.

Derfor tilgodeses det fordelingsmæssige hensyn i mild grad ved at hæve børnegrænsen til 18 år.

Sammenligning med Uddannelseskort

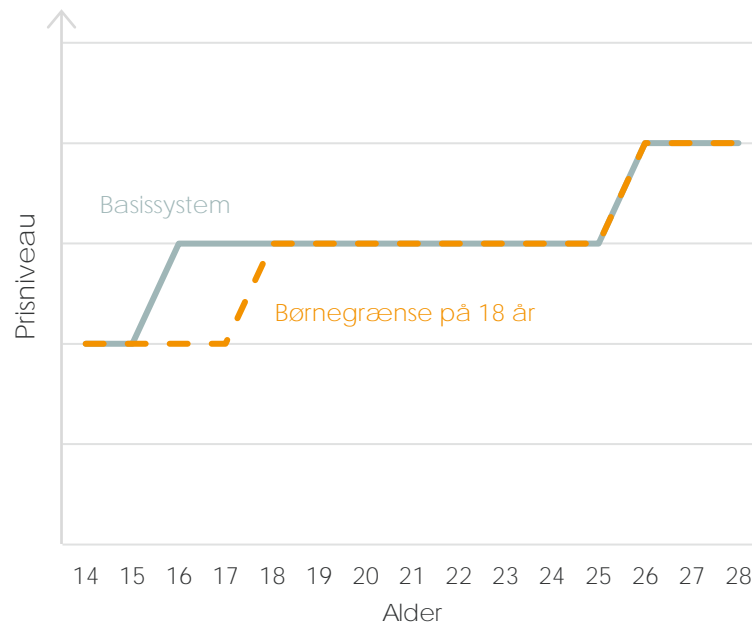
En forhøjelse af børnegrænsen til 18 år vil i lighed med Uddannelseskortet sikre billigere rejser til 16-17-årige under uddannelse.

Forhøjelsen vil dog i modsætning til Uddannelseskortet ikke sikre billigere rejser til unge under uddannelse, når de er fyldt 18 år – og dermed heller ikke agere som subsidie til at uddanne sig for denne gruppe.

I modsætning til Uddannelseskortet vil en forhøjelse af børnegrænsen ikke tilbyde de unge et fastprisprodukt. Et fastprisprodukt tilgodeser generelt unge i udkantsområder, hvor der kan være langt mellem bolig og uddannelse.

Endelig vil en forhøjelse vil ikke øge kompleksiteten i takstsystemet, som er tilfældet med et Uddannelseskort.

Figur 1. Illustration af en børnegrænse på 18 år



Figur 2. Vurdering af udvidelse

Kommerciel			
Samfundsøkonomi			
Fordeling			
Ekstra kompleksitet	○ ○ ○ ○ ○		

Noter: <sup>1</sup> Kilde: Tal pr. 1. oktober 2021 fra Danmarks Statistik tabel FOLK1A og UDDAKT10.

# Basissystemet bør maksimalt udvides med 2-3 af forslagene

For at balancere hensynet til enkelhed med de tre samfundsmæssige hensyn anbefaler vi kun at indføre nogle af de potentielle udvidelser. Nogle af udvidelserne overlapper hinanden i formål og kan i kombination skabe unødigt kompleksitet, hvilket gør dem gensidigt udelukkende. Omvendt komplementerer andre udvidelser hinanden.

Vi anbefaler, at man vælger én af de tre udvidelser, som omfavner mellemfrekvente rejsende:

- Mængderabat på rejsekort
- BahnCard
- Cap på rejsekort.

Mængderabat og BahnCard øger kompleksitetsniveauet anseeligt i sig selv. I kombination med grupperabatter eller off peak-rabat ville de øge kompleksiteten markant.

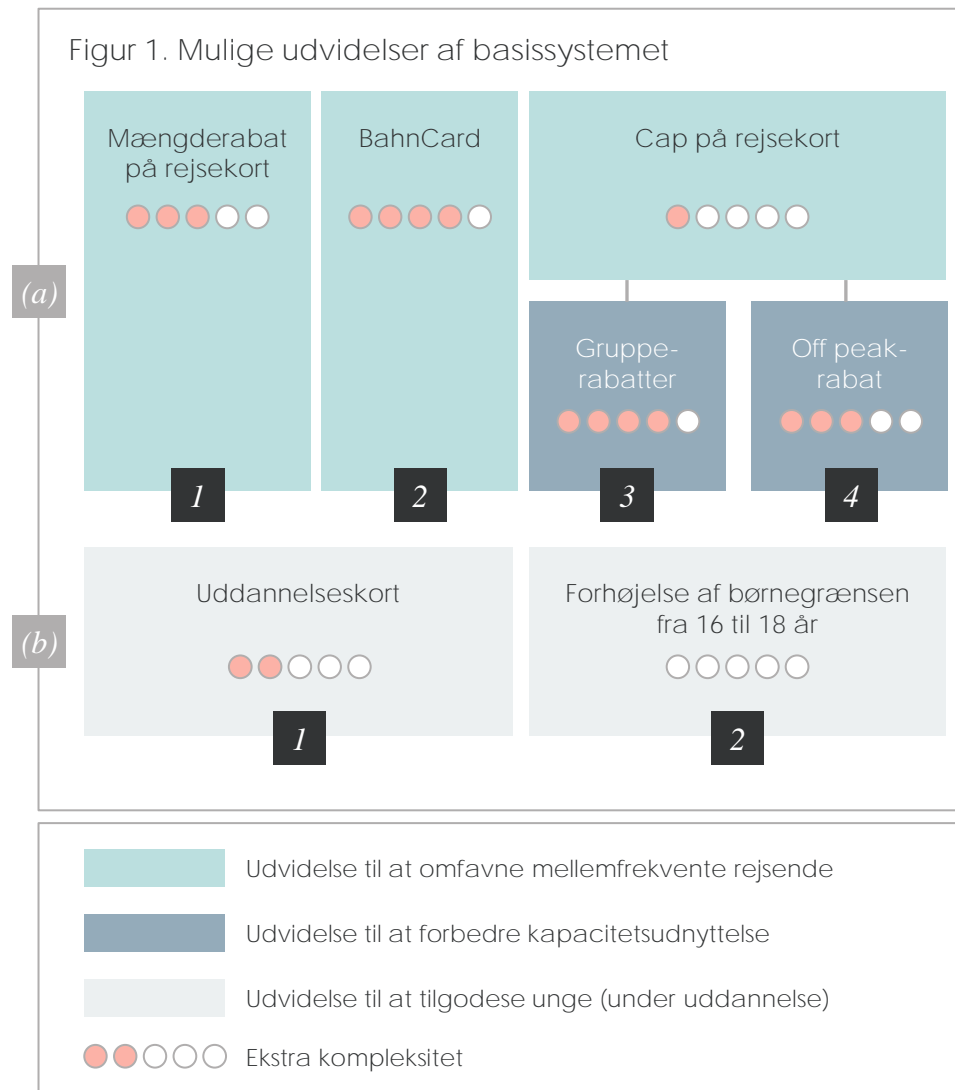
Vi anbefaler derfor, at grupperabatter eller off peak-rabat kan indføres i kombination med cap på rejsekort. I figur 1 fremgår de fire kombinationsmuligheder for at omfavne mellemfrekvente rejsende og forbedre kapacitetsudnyttelsen i panel (a).

Vi anbefaler, at man vælger én af de udvidelser, som vil gavne unge under uddannelse:

- Uddannelseskort
- Hæve børnegrænsen fra 16 til 18 år.

De to muligheder fremgår i panel (b) i figur 1. Det giver i alt otte mulige kombinationsmuligheder for at udvide basissystemet.

Figur 1. Mulige udvidelser af basissystemet



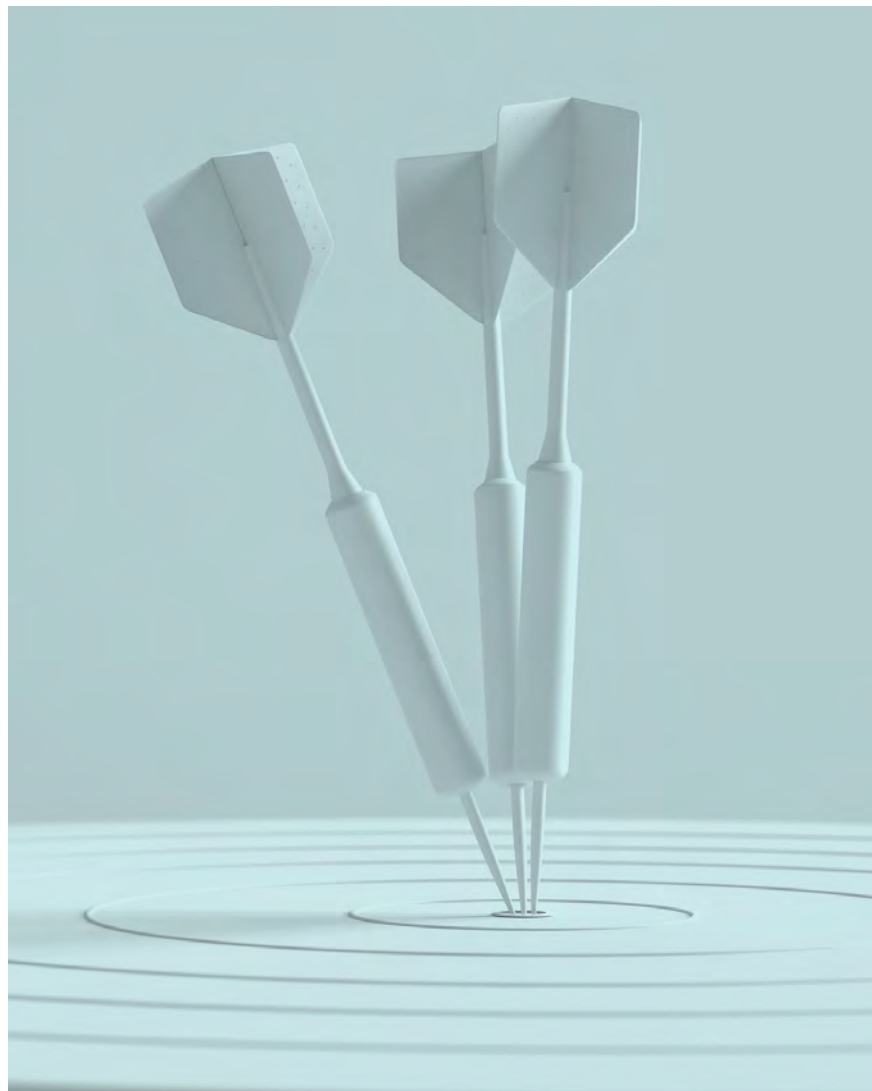
# I fremtidens takstsystem skal der være kommerciel frihed til at føre kampagner

Kampagner er en vigtig kommerciel frihedsgrad for selskaberne

I fremtidens takstsystem skal selskaberne have kommerciel frihed til at føre kampagner.

Kampagner giver selskaberne mulighed for at:

- Målrette tilbud til bestemte kundesegmenter eller særlige geografiske steder, hvor den kollektive transport har et større potentiale, end det aktuelle billetsalg afspejler.
- Trække nye kunder ind i den kollektive transport (også efter kampagnen slutter), fx ved hjælp af introduktionstilbud.
- Teste nye idéer af og evaluere dem. I efteråret 2022 tester NT fx en digital version af rejsekort, hvor testbrugerne kompenseres med 40% rabat i prøveperioden.
- Opnå god reklame og medieomtale.
- Tænke ude af boksen. Fx tilbød Tyskland henover sommeren 2022 en såkaldt 9 Euro Ticket, der gav adgang til de fleste kollektive rejser.



# Del 6. Lancering af forenkling





# Kundekonsekvenser

## Nogle kunder oplever prisstigninger i basissystemet

Hvis man indfører basismodellen og indretter taksterne, så den samlede omlægning er provenuneutral, vil nogle kunder skulle betale mindre end i dag, mens andre vil skulle betale mere.

De kunder, som kan opleve store prisstigninger, er bl.a.:

- Unge, der i dag har Ungdomskort, og har langt mellem bolig og uddannelse. På Ungdomskort rejser de i dag til en flad pris på 395 kr. om måneden, hvis de går på en Ungdomsuddannelse, og 626 kr., hvis de går på en videregående. Hvis man fx bor i Slagelse og går på en uddannelse i København, vil et periodekort med 25% rabat koste 1.755 kr.
- Højfrekvente passagerer på pensionistkort i Østdanmark. De skal i stedet vælge mellem et rabatteret rejsekort og et rabatteret periodekort, hvilket kan være noget dyrere med visse rejsemønstre.
- Rejsekortkunder i Vestdanmark på et højt mængderabattrin (mellem-/højfrekvente passagerer).
- Rejsekortkunder, der rejser meget i off peak.
- Mellemfrekvente passagerer på Pendler20.
- Passagerer, som har mange korte rejser, der krydser en ny zonegrænse. Prishoppet fra 1 til 2 storzoner kan virke højt, hvis man kun rejser få stationer lige fra den ene side af grænsen til den anden.

Bemærk, at basismodellen ikke nødvendigvis er uretfærdig, selvom nogle passagerer oplever store prisstigninger. Fx vil en generel ungerabat på standardprodukter sikre, at en større andel af de unge får del i ungerabatterne, hvor rabatterne i dag centrerer om en mindre gruppe gennem Ungdomskortet.

## Afbødning af kundekonsekvenser

Der er to måder at afbøde konsekvenserne hos de passagerer, der står til at få prisstigninger:

1. Gennem udvidelserne til basissystemet. Fx vil Uddannelseskort i høj grad tilgodese det segment, der i dag bruger Ungdomskort, og flere af udvidelserne imødekommer de mellemfrekvente passagerer.
2. Ved at lancere det nye system samtidigt med generelle takstnedsættelser. På den måde kan man sikre, at ingen får uforholdsmæssigt store prisstigninger.

De to måder af afbøde kundekonsekvenserne kan selvsagt kombineres.

Vi udfolder punkt 2 på de kommende sider.

# Forenklingen kan med fordel lanceres sammen med en nedsættelse af takstniveauet

Forenklingen af takstsystemet kan med fordel gennemføres samtidig med, at takstniveauet i den kollektive transport reduceres.

Det vil sikre en markant kundefremgang og tage brodden af kritikken fra de kunder, der pga. forenklingerne ellers vil opleve prisstigninger.

Nedenfor præsenterer vi to forskellige mulige kombinationer af forenkling og takstnedsættelser, der begge fører til en samlet passagerfremgang på 10% i den kollektive trafik.

På de næste sider beskrives de to løsninger i detaljer.

Som tidligere nævnt er det værd at holde sig for øje, at en forenkling af taksterne vil medføre gevinster for:

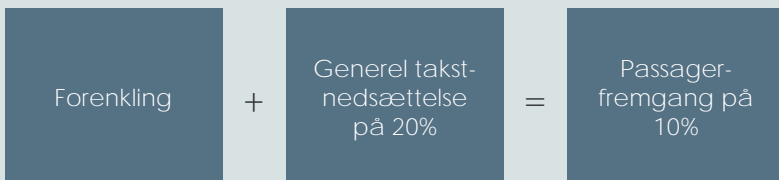
1. Eksisterende kunder, der vil opleve, at det bliver lettere at gennemskue billetter og priser – og dermed finde den billigste billet.
2. Nye kunder i den kollektive trafik.

Vi vurderer, at gevinsten er størst for de eksisterende kunder i den kollektive trafik. Det samme gælder for takstnedsættelserne. Værdien af tiltagene skal således ikke alene vurderes ud fra den passagerfremgang, de genererer.



## 1 Forenkling og generel takstnedsættelse

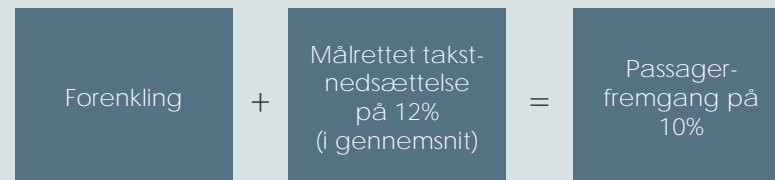
Hvis forenklingen kobles med en generel takstnedsættelse, vurderer vi, at taksterne skal sættes ned med omkring 20% for at opnå en samlet passagerfremgang på 10%.



## 2 Forenkling og målrettet takstnedsættelse

Hvis forenklingen kobles med en målrettet takstnedsættelse, vurderer vi, at taksterne skal sættes ned med omkring 12% i gennemsnit for at opnå en samlet passagerfremgang på 10%.

Taksterne skal i så fald sættes ned for lange rejser uden for myldretiden, samt for unge, da disse rejser er de mest prisfølsomme.



# 1 Forenkling og generel takstnedsættelse

Hvis forenklingen kobles med en generel takstnedsættelse, vurderer vi, at taksterne skal sættes ned med ca. 20% for at opnå en samlet passagerfremgang på 10%. Det vil medføre et fald i passagerindtægterne på 1,1 mia. kr., jf. figur 1.

Hvis man skulle opnå samme passagerfremgang uden forenkling, ville det koste ca. 1,6 mia. kr.

Opgørelsen er baseret på, at forenklingen medfører en passagerfremgang på 2%, jf. figur 2. Det medfører ekstraindtægter på 0,2 mia. kr.

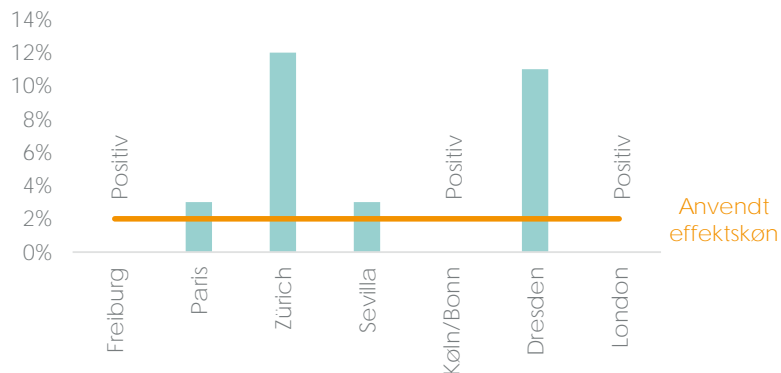
Opgørelsen er endvidere baseret på, at en generel takstnedsættelse på 10% medfører en passagerfremgang på ca. 3,3%, jf. figur 3.

Figur 1. Samlet effekt på indtægter og passagertal

	Antal passagerer (indeks, i dag = 100)	Mia. kr. pr. år
I dag	100	9,2
Forenkling	+2	+0,2
Generel takstnedsættelse	+8	-1,3
I alt	110	8,1
Ændring	+10%	-1,1

Figur 2. Effekt af forsimpning

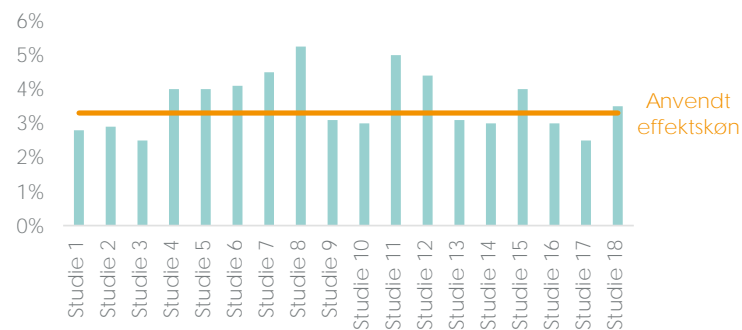
Flere studier finder en positiv effekt på passagertallet af at forsimple takstsystemet. Nogle effektvurderinger omfatter dog også effekten af samtidige takstnedsættelser. Beregningerne er baseret på en forudsætning om, at forenklingen medfører en passagerfremgang på 2%. Estimatet er behæftet med betydelig usikkerhed.



Noter: Refereret i Booz & co. (2009). Forfatterne vurderer, at nogle af effekterne både skyldes enklere takster og et lavere takstniveau.

Figur 3. Effekt af generel takstnedsættelse

En lang række studier fra ind- og udland viser, at takstnedsættelser tiltrækker flere kunder til den kollektive trafik. Der er nogen spændvidde i effektskønnene. I gennemsnit finder studierne, at en generel takstnedsættelse på 10% giver en passagerfremgang på ca. 3-3,5%. Analysen er baseret en antagelse om en effekt på 3,3%.



Noter: Baseret på en litteraturgennemgang af studier i ind- og udland. Priselasticiteter er i fremstillingen forsimplet oversat til effekter af en takstnedsættelse på 10%. Opgjort på kort sigt.

Noter: Opgjort ud fra en tidshorisont på 3 år. Faktisk takstnedsættelse på 20,4%. I de første år er faldet i indtægterne større, og fremgangen i passagertallet mindre.

## 2 Forenkling og målrettet takstnedsættelse

Hvis forenklingen kobles med målrettede takstnedsættelser, vurderer vi, at taksterne "kun" skal sættes ned med omkring 12% for at opnå en samlet passagerfremgang på 10%.

Passagerfremgangen kan opnås med en nedgang i indtægterne på 0,3 mia. kr., jf. figur 1.

Hvis man skulle opnå samme passagerfremgang med en generel takstnedsættelse uden forenkling, ville det som nævnt koste ca. 1,6 mia. kr.

Baseret på en gennemgang af 50+ studier i ind- og udland har vi identificeret, hvilke kundegrupper takstnedsættelserne skal målrettes for at opnå den største kundefremgang, jf. figur 2.

Som det fremgår, skal man prioritere følgende områder:

- Øget dynamisk prissætning (Orange), dvs. lavere priser og øget udbud af billetter.
- Prisnedsættelser for lange rejser på enkeltrejser (rejsekort/enkeltbilletter). Det vil kunne gennemføres i forbindelse med zoneomlægningen.
- Øget off peak-rabat (hvis man vælger denne udvidelse).
- Lavere priser for unge.

Figur 1. Samlet effekt på indtægter og passagertal

	Antal passagerer (indeks, i dag = 100)	Mia. kr. pr. år
I dag	100	9,2
Forenkling	+2	+0,2
Målrettet takstnedsættelse	+8	-0,5
I alt	110	8,9
Ændring	+10%	-0,3

Noter: Opgjort ud fra en tidshorisont på 3 år. Faktisk takstnedsættelse på 12,1%. I de første år er faldet i indtægterne større, og fremgangen i passagertallet mindre.

Figur 2. Målgrupper for målrettede takstnedsættelser  
Jo mørkere farve, desto større passagerfremgang ved en takstnedsættelse.

Billettype	Kundetype	Kort rejse	Lang rejse
Periodekort	Barn		
	Ung		
	Voksen		
	Pensionist		
Enkeltrejser (rejsekort/ enkeltbilletter)	Barn		
	Ung		
	Voksen		
	Pensionist		
	Off peak-rabat		
Orange	Alle		

Noter: Incentives vurderinger baseret på en gennemgang af 50+ studier fra ind- og udland af kunderne i den kollektive trafiks reaktioner på takstnedsættelser.

Referencer



# Referencer

## Publikationer

---

Benjamin Otto & Nils Boysen (2017). *Zone-Based Tariff Design in Public Transportation Networks*.

Booz & Co. (2009): *The Benefits of Simplified and Integrated Ticketing in Public Transport*. Report to the Passenger Transport Executive Group.

Jernbanedirektoratet (2021). *Samfunnsøkonomisk effektiv prising av togreiser – en teoretisk analyse*.

Nir Sharaby & Yoram Shiftan (2012): *The impact of fare integration on travel behavior and transit ridership*. Transport Policy 21(2012) 63–70.

Passagerpuls (2021). *En nemmere vej til den rigtige billet*. Udarbejdet af Is it a bird.

Productivity Commission 2021, Public transport pricing, Research paper, Canberra

SGS Economics & Planning (2020). *How people respond to complexity in public transport fares*. Udarbejdet for Infrastructure Victoria.

Trafikstyrelsen (2022). *Den kollektive trafik i Danmark. Status over udviklingen i sektoren i 2020*.

Yan Liu, Siqin Wang & Bin Xie (2019): *Evaluating the effects of public transport fare policy change together with built and non-built environment features on ridership: The case in South East Queensland, Australia*. Transport Policy, 76 (2019) 78-89.

Yaroslav Kholodov, Erik Jenelius, Oded Cats, Niels van Oort, Niek Mouter, Matej Cebecauer & Alex Vermeulen (2021): *Public transport fare elasticities from smartcard data: Evidence from a natural experiment*. Transport Policy, 105 (2021) 35–43.

## Bilag 2

### **DI og Incentives diskussionsoplæg om "Fremtidens takster og billet produkter i den kollektive trafik"**

#### **Baggrund**

Dansk Industri har bedt Incentive udarbejde et oplæg til en takstreform i den kollektive trafik: "Fremtidens takster og billetprodukter i den kollektive trafik". Udgangspunktet for oplægget er at det nuværende takssystem er for kompliceret og at kompleksiteten får færre til at bruge den kollektive Trafik. Rapporten foreslår at:

- Det nuværende zonesystem skal erstattes med færre og større zoner og der skal betales samme pris i alle zoner.
- Der skal være tre takstsæt i DK: Østdanmark, Vestdanmark og rejser mellem Øst og Vest
- Der skal som udgangspunkt kun være tre billettyper, børn skal have 50 pct. rabat og unge og pensionister skal 25 pct. rabat
- Taksterne skal sættes ned med 20 pct., alternativt målrettet nedsættelse med 12 pct.
- Rapporten anslår, at deres forslag til forenkling kombineret med en takstnedsættelse på 20 pct. vil føre til en øgning i passagertallet på 10 pct.

#### **Trafikselskabernes bemærkninger til DI's rapport**

- Trafikselskaberne hilser diskussionsoplægget velkomment. Det understreger, at der er tale om komplekse systemer, og at der ikke findes nogle enkle løsninger.
- Der er dog nogle væsentlige elementer rapporten ikke har med, og derfor ser vi den ikke som svaret på, hvordan der kommer flere passagerer i den kollektive trafik.
- Rapportens ønske om at forenkle billet- og rabatsystemer deler Trafikselskaberne. Det harmoniserer med de tiltag, Trafikselskaberne allerede er i gang med. Herunder at minimere prisforskel på enkeltbilletter og rejsekort og på forslaget til nyt ungdomskort.
- Med Rejsekortet er det allerede blevet langt mere enkelt at købe billetter og kunderne behøver ikke forholde sig til zoner og priser.
- Takstsystemet er tidligere blevet væsentligt forenklet med Takst Sjælland og Takst Vest, uden at det medførte flere passagerer. En yderligere forenkling i sig selv giver derfor næppe væsentlig passagerfremgang
- DI's forslag til nyt zonesystem vil gøre op med princippet om, at der er sammenhæng mellem pris og rejselængde. Det kan føre til et fald i passagerer. Større zoner vil betyde, at rejser med samme længde kan få en meget forskellig pris, og at de korte ture bliver forholdsvis meget dyrere. På Fyn vil DI's forslag f.eks. betyde, at rejser af samme længde vil komme til at variere 3-4 gange i pris.
- DI's forslag indebærer, at pensionistkortet afskaffes. Det samme gælder skolekortet, der er fastlagt i lovgivningen. Det vil gøre det vanskeligere for de grupper at bruge den kollektive transport.
- Den foreslåede takstnedsættelse på 20 pct. vil med den forventede passagerfremgang som følge af dette give et indtægtstab på 1,3 mia. kr.
- Den målrettede takstnedsættelse på 12 pct. gælder primært på lange rejser, dvs. i DSB's trafik, men åbner også for Orangebilletter i lokaltrafikken. Det kan blive uigennemsigtigt.
- Flere passager vil betyde udgifter til flere sæder i tog og busser. Det kræver nye investeringer. Det er ikke med i rapporten.

## FV8 - FlexVariabel

Trafiksekskabs- område	Vogntype	Tilbudspriser						
		Hverdag kl. 06-18 / Opstartsbeløb, kr.	Hverdag kl. 06-18 / Timepris, kr.	Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24 / Opstartsbeløb, kr.	Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24 / Timepris, kr.	Nat (alle dage) kl. 00-06 / Opstartsbeløb, kr.	Nat (alle dage) kl. 00-06 / Timepris, kr.	Pris pr. løft med trappemaskine, kr.
Midttrafik	0		295,00		305,00		305,00	
Midttrafik	0		300,00		305,00		305,00	
Midttrafik	0	0,00	319,00	0,00	344,00	0,00	399,00	
Midttrafik	0	0,00	319,00	0,00	344,00	0,00	499,00	0,00
Midttrafik	0	100,00	320,00	100,00	340,00	100,00	360,00	
Midttrafik	0	100,00	320,00	100,00	340,00	100,00	360,00	
Midttrafik	0	0,00	325,00	0,00	340,00	0,00	400,00	
Midttrafik	0		340,00		340,00		700,00	
Midttrafik	0	0,00	350,00	0,00	350,00	0,00	350,00	
Midttrafik	0	0,00	350,00	0,00	450,00	0,00	400,00	
Midttrafik	0	0,00	350,00	0,00	450,00	0,00	400,00	
Midttrafik	0	0,00	350,00	0,00	450,00	0,00	400,00	
Midttrafik	0	0,00	350,00	0,00	450,00	0,00	400,00	
Midttrafik	0	0,00	350,00	0,00	350,00	0,00	350,00	
Midttrafik	0	0,00	359,00	0,00	490,00	0,00	490,00	
Midttrafik	0		360,00		480,00		900,00	
Midttrafik	0		360,00		480,00		900,00	
Midttrafik	0	0,00	360,00	0,00	360,00	0,00	360,00	
Midttrafik	0	0,00	360,00	0,00	450,00	0,00	410,00	
Midttrafik	0	0,00	360,00	0,00	450,00	0,00	410,00	
Midttrafik	0	0,00	360,00	0,00	450,00	0,00	400,00	
Midttrafik	0	0,00	360,00	0,00	450,00	0,00	400,00	
Midttrafik	0	495,00	365,00	495,00	330,00	495,00	335,00	
Midttrafik	0	90,00	369,00	90,00	379,00	90,00	399,00	
Midttrafik	0	90,00	369,00	90,00	379,00	90,00	399,00	
Midttrafik	0	90,00	369,00	90,00	379,00	90,00	399,00	
Midttrafik	0	90,00	369,00	90,00	379,00	90,00	399,00	



FV8 - Flex

Midttrafik	0	90,00	369,00	90,00	379,00	90,00	399,00	
Midttrafik	0	90,00	369,00	90,00	379,00	90,00	399,00	
Midttrafik	0	90,00	369,00	90,00	379,00	90,00	399,00	
Midttrafik	0	90,00	369,00	90,00	379,00	90,00	399,00	
Midttrafik	0	90,00	369,00	90,00	379,00	90,00	399,00	
Midttrafik	0	90,00	369,00	90,00	379,00	90,00	399,00	
Midttrafik	0	90,00	369,00	90,00	379,00	90,00	399,00	
Midttrafik	0	90,00	369,00	90,00	379,00	90,00	399,00	
Midttrafik	0	90,00	369,00	90,00	379,00	90,00	399,00	
Midttrafik	0	90,00	369,00	90,00	379,00	90,00	399,00	
Midttrafik	0	90,00	369,00	90,00	379,00	90,00	399,00	
Midttrafik	0	90,00	369,00	90,00	379,00	90,00	399,00	
Midttrafik	0	90,00	369,00	90,00	379,00	90,00	399,00	
Midttrafik	2	0,00	260,00	0,00	260,00	0,00	260,00	
Midttrafik	2	0,00	260,00	0,00	320,00	0,00	320,00	
Midttrafik	2	0,00	265,00	0,00	300,00	350,00	400,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	265,00	0,00	300,00	350,00	400,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	265,00	0,00	300,00	350,00	400,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	265,00	0,00	300,00	350,00	400,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	265,00	0,00	300,00	350,00	400,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	265,00	0,00	300,00	350,00	400,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	265,00	0,00	300,00	350,00	400,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	265,00	0,00	300,00	350,00	400,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	265,00	0,00	300,00	350,00	400,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	265,00	0,00	300,00	350,00	400,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	265,00	0,00	300,00	350,00	400,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	265,00	0,00	300,00	350,00	400,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	265,00	0,00	300,00	350,00	400,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	265,00	0,00	270,00	0,00	270,00	
Midttrafik	2		270,00		270,00		270,00	
Midttrafik	2	0,00	270,00	0,00	270,00	0,00	270,00	
Midttrafik	2	0,00	274,00	0,00	449,00	0,00	299,00	
Midttrafik	2		275,00		325,00		425,00	
Midttrafik	2		275,00		375,00		575,00	

FV8 - Flex

Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	500,00	0,00	325,00	
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	450,00	0,00	300,00	
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	500,00	0,00	350,00	
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	500,00	0,00	325,00	
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	500,00	0,00	325,00	
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	400,00	0,00	325,00	
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	315,00	350,00	415,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	315,00	350,00	415,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	315,00	350,00	415,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	315,00	350,00	415,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	315,00	350,00	415,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	315,00	350,00	415,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	315,00	350,00	415,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	315,00	350,00	415,00	400,00
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	315,00	350,00	415,00	
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	315,00	350,00	415,00	
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	315,00	350,00	415,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	315,00	350,00	415,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	315,00	350,00	415,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	275,00	0,00	315,00	350,00	415,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	276,00	0,00	399,00	0,00	349,00	
Midttrafik	2	0,00	277,00	0,00	400,00	0,00	350,00	
Midttrafik	2	0,00	280,00	0,00	280,00	0,00	280,00	
Midttrafik	2	0,00	280,00	0,00	500,00	0,00	350,00	
Midttrafik	2	0,00	280,00	0,00	340,00	0,00	360,00	
Midttrafik	2	0,00	281,00	0,00	360,00	0,00	360,00	
Midttrafik	2	0,00	282,00	0,00	282,00	0,00	282,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	282,00	0,00	282,00	0,00	282,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	284,00	0,00	285,00	0,00	285,00	
Midttrafik	2	0,00	285,00	0,00	320,00	0,00	285,00	
Midttrafik	2	0,00	285,00	0,00	285,00	0,00	285,00	
Midttrafik	2	0,00	285,00	0,00	325,00	350,00	425,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	285,00	0,00	325,00	350,00	425,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	285,00	0,00	325,00	350,00	425,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	285,00	0,00	325,00	350,00	425,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	285,00	0,00	325,00	350,00	425,00	0,00

FV8 - Flex

Midttrafik	2	0,00	285,00	0,00	325,00	350,00	425,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	285,00	0,00	325,00	350,00	425,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	285,00	0,00	325,00	350,00	425,00	
Midttrafik	2	0,00	285,00	0,00	325,00	350,00	425,00	
Midttrafik	2	0,00	285,00	0,00	325,00	350,00	425,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	285,00	0,00	325,00	350,00	425,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	285,00	0,00	325,00	350,00	425,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	285,00	0,00	325,00	350,00	425,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	286,00	0,00	286,00	0,00	286,00	
Midttrafik	2		287,00		325,00		500,00	
Midttrafik	2		287,00		375,00		475,00	
Midttrafik	2		288,00		320,00		320,00	
Midttrafik	2		288,00		320,00		320,00	
Midttrafik	2		290,00		340,00		370,00	
Midttrafik	2	0,00	290,00	0,00	290,00	0,00	290,00	
Midttrafik	2	0,00	290,00		350,00		650,00	
Midttrafik	2	0,00	291,00	0,00	495,00	0,00	650,00	
Midttrafik	2	0,00	294,00	0,00	294,00	0,00	294,00	
Midttrafik	2	0,00	294,00	0,00	294,00	0,00	294,00	
Midttrafik	2	0,00	294,00	0,00	304,00	350,00	349,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	294,00	0,00	304,00	350,00	349,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	294,00	0,00	304,00	350,00	349,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	294,00	0,00	304,00	350,00	349,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	295,00	0,00	295,00	
Midttrafik	2		295,00		300,00		300,00	
Midttrafik	2		295,00		300,00		300,00	
Midttrafik	2	495,00	295,00	495,00	264,00	495,00	350,00	
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	295,00	0,00	295,00	
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	0,00

FV8 - Flex

Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	0,00
Midttrafik	2		295,00		349,00		495,00	
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	335,00	350,00	435,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	295,00	0,00	305,00	350,00	349,00	0,00
Midttrafik	2		295,00		595,00		595,00	
Midttrafik	2	0,00	297,00	0,00	325,00	0,00	350,00	0,00
Midttrafik	2	65,00	298,00	55,00	299,00		260,00	
Midttrafik	2	65,00	298,00	55,00	299,00		260,00	
Midttrafik	2	65,00	298,00	55,00	299,00		260,00	
Midttrafik	2	65,00	298,00	55,00	299,00		260,00	
Midttrafik	2	65,00	298,00	55,00	299,00		260,00	
Midttrafik	2	65,00	298,00	55,00	299,00		260,00	
Midttrafik	2	65,00	298,00	55,00	299,00		260,00	
Midttrafik	2	65,00	298,00	55,00	299,00		260,00	
Midttrafik	2		298,00		398,00		398,00	
Midttrafik	2		298,00		398,00		398,00	
Midttrafik	2		298,00		325,00		700,00	
Midttrafik	2		298,00		325,00		700,00	
Midttrafik	2		298,00		325,00		700,00	
Midttrafik	2		298,00		335,00		600,00	
Midttrafik	2		298,00		345,00		600,00	
Midttrafik	2	0,00	299,00	0,00	799,00	0,00	799,00	
Midttrafik	2		299,00	250,00	549,00		495,00	
Midttrafik	2		299,00		318,00		340,00	
Midttrafik	2	0,00	299,00	0,00	299,00	0,00	299,00	
Midttrafik	2	0,00	299,00	0,00	299,00	0,00	299,00	



FV8 - Flex

Midttrafik	2	80,00	299,00	80,00	299,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	299,00	80,00	299,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	299,00	80,00	299,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	299,00	80,00	299,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	299,00	80,00	299,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	299,00	80,00	299,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	299,00	80,00	299,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2		299,00		320,00		320,00	
Midttrafik	2		300,00		360,00		720,00	
Midttrafik	2		300,00		360,00		720,00	
Midttrafik	2		300,00		500,00		700,00	
Midttrafik	2		300,00		400,00		500,00	
Midttrafik	2		300,00		310,00		310,00	
Midttrafik	2		300,00		305,00		315,00	
Midttrafik	2		300,00		400,00		500,00	
Midttrafik	2		300,00		305,00		295,00	
Midttrafik	2	0,00	300,00	0,00	350,00	0,00	350,00	
Midttrafik	2		300,00		400,00		500,00	
Midttrafik	2	0,00	300,00	0,00	300,00	0,00	350,00	
Midttrafik	2	0,00	300,00	0,00	500,00	0,00	300,00	
Midttrafik	2		300,00		400,00		800,00	
Midttrafik	2	0,00	300,00	0,00	300,00	0,00	348,00	
Midttrafik	2	0,00	300,00	0,00	300,00	0,00	348,00	
Midttrafik	2	0,00	300,00	0,00	300,00	0,00	348,00	
Midttrafik	2	0,00	300,00	0,00	300,00	0,00	348,00	
Midttrafik	2	0,00	300,00	0,00	300,00	0,00	348,00	
Midttrafik	2	0,00	300,00	0,00	300,00	0,00	348,00	
Midttrafik	2	0,00	300,00	0,00	360,00	0,00	380,00	
Midttrafik	2	0,00	300,00	0,00	300,00	0,00	500,00	
Midttrafik	2	0,00	300,00	0,00	300,00	0,00	500,00	
Midttrafik	2	0,00	300,00	0,00	300,00	0,00	500,00	
Midttrafik	2		300,00		300,00		300,00	
Midttrafik	2	0,00	304,00	0,00	304,00	0,00	304,00	
Midttrafik	2	0,00	304,00	0,00	359,00	0,00	499,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	0,00

FV8 - Flex

Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	305,00	0,00	305,00	0,00	749,00	
Midttrafik	2	0,00	309,00	0,00	309,00	0,00	309,00	
Midttrafik	2	0,00	309,00	0,00	339,00	0,00	499,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	309,00	0,00	347,00	0,00	429,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	309,00	0,00	304,00	0,00	348,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	310,00	0,00	310,00	0,00	310,00	
Midttrafik	2	0,00	310,00	0,00	310,00	0,00	310,00	
Midttrafik	2	0,00	310,00	0,00	310,00	0,00	310,00	
Midttrafik	2	0,00	310,00	0,00	310,00	0,00	310,00	
Midttrafik	2		310,00		450,00		600,00	
Midttrafik	2		310,00		315,00		320,00	
Midttrafik	2	0,00	310,00		310,00	0,00	750,00	
Midttrafik	2	0,00	310,00	0,00	310,00	0,00	810,00	
Midttrafik	2		310,00		425,00		600,00	
Midttrafik	2	90,00	310,00	100,00	340,00	120,00	360,00	
Midttrafik	2		310,00		340,00		340,00	
Midttrafik	2		310,00		340,00		340,00	
Midttrafik	2		310,00		370,00		420,00	
Midttrafik	2		310,00		310,00		310,00	

FV8 - Flex

Midttrafik	2		310,00		310,00		310,00	
Midttrafik	2		310,00		310,00		310,00	
Midttrafik	2		310,00		310,00		310,00	
Midttrafik	2		310,00		310,00		310,00	
Midttrafik	2		310,00		310,00		310,00	
Midttrafik	2		310,00		310,00		310,00	
Midttrafik	2		310,00		310,00		310,00	
Midttrafik	2		310,00		310,00		310,00	
Midttrafik	2		310,00		310,00		310,00	
Midttrafik	2		310,00		310,00		310,00	
Midttrafik	2		310,00		310,00		310,00	
Midttrafik	2	0,00	314,00	0,00	359,00	0,00	359,00	
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	398,00	0,00	498,00	
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	350,00	0,00	850,00	
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	520,00	0,00	850,00	
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	380,00	350,00	480,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	0,00
Midttrafik	2	25,00	315,00	25,00	315,00	40,00	415,00	
Midttrafik	2	50,00	315,00	50,00	315,00	50,00	415,00	



FV8 - Flex

Midttrafik	2		315,00		475,00		800,00	
Midttrafik	2	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	
Midttrafik	2	0,00	317,00	0,00	490,00	0,00	490,00	
Midttrafik	2	70,00	318,00	62,00	309,00		260,00	
Midttrafik	2	70,00	318,00	62,00	309,00		260,00	
Midttrafik	2	70,00	318,00	62,00	309,00		260,00	
Midttrafik	2	70,00	318,00	62,00	309,00		260,00	
Midttrafik	2	70,00	318,00	62,00	309,00		260,00	
Midttrafik	2	70,00	318,00	62,00	309,00		260,00	
Midttrafik	2	70,00	318,00	62,00	309,00		260,00	
Midttrafik	2	70,00	318,00	62,00	309,00		260,00	
Midttrafik	2	0,00	318,00	0,00	344,00	0,00	399,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	318,00	0,00	344,00	0,00	399,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	318,00	0,00	344,00	0,00	499,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	318,00	0,00	444,00	0,00	399,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	318,00	0,00	344,00	0,00	499,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	318,00	0,00	344,00	0,00	399,00	0,00
Midttrafik	2		318,00		338,00		348,00	
Midttrafik	2	70,00	318,00		350,00		260,00	
Midttrafik	2	70,00	318,00		350,00		260,00	
Midttrafik	2	70,00	318,00		350,00		260,00	
Midttrafik	2	70,00	318,00		350,00		260,00	
Midttrafik	2	70,00	318,00		350,00		260,00	
Midttrafik	2	70,00	318,00		350,00		260,00	
Midttrafik	2	0,00	318,08	0,00	402,47	0,00	489,48	
Midttrafik	2	0,00	319,00	0,00	319,00	0,00	319,00	
Midttrafik	2	0,00	319,00	0,00	349,00	350,00	449,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	319,00	0,00	349,00	350,00	449,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	319,00	0,00	349,00	350,00	449,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	319,00	0,00	349,00	350,00	449,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	319,00	0,00	349,00	350,00	449,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	319,00	0,00	349,00	350,00	449,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	319,00	0,00	349,00	350,00	449,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	319,00	0,00	349,00	350,00	449,00	0,00



FV8 - Flex

Midttrafik	2	80,00	319,00	80,00	319,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	319,00	80,00	319,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	19,00	319,00	0,00	325,00	260,00	375,00	
Midttrafik	2	320,00	320,00	350,00	350,00	370,00	370,00	
Midttrafik	2	320,00	320,00	350,00	350,00	375,00	375,00	
Midttrafik	2	320,00	320,00	350,00	350,00	380,00	380,00	
Midttrafik	2	0,00	320,00	0,00	600,00	100,00	600,00	
Midttrafik	2	0,00	320,00	0,00	350,00	0,00	845,00	
Midttrafik	2		320,00		600,00		600,00	
Midttrafik	2	30,00	320,00	30,00	320,00	30,00	320,00	
Midttrafik	2	30,00	320,00	30,00	320,00	30,00	320,00	
Midttrafik	2	30,00	320,00	30,00	320,00	30,00	320,00	
Midttrafik	2	30,00	320,00	30,00	320,00	30,00	320,00	
Midttrafik	2	30,00	320,00	30,00	320,00	30,00	320,00	
Midttrafik	2	30,00	320,00	30,00	320,00	30,00	320,00	
Midttrafik	2	30,00	320,00	30,00	320,00	30,00	320,00	
Midttrafik	2	30,00	320,00	30,00	320,00	30,00	320,00	
Midttrafik	2	30,00	320,00	30,00	320,00	30,00	320,00	
Midttrafik	2	30,00	320,00	30,00	320,00	30,00	320,00	
Midttrafik	2	0,00	320,00	0,00	340,00	0,00	360,00	
Midttrafik	2	70,00	320,00	100,00	360,00	100,00	390,00	
Midttrafik	2	70,00	320,00	100,00	340,00	100,00	360,00	
Midttrafik	2		320,00		360,00		360,00	
Midttrafik	2	0,00	320,00	0,00	340,00	0,00	750,00	
Midttrafik	2		320,00		370,00		475,00	
Midttrafik	2	0,00	320,00	0,00	320,00	0,00	320,00	0,00
Midttrafik	2		322,00		600,00		600,00	
Midttrafik	2	0,00	322,80	0,00	403,50	0,00	494,10	
Midttrafik	2	0,00	324,00	0,00	424,00	0,00	424,00	
Midttrafik	2		324,00		334,00		400,00	
Midttrafik	2	0,00	324,00	0,00	600,00	0,00	500,00	
Midttrafik	2	0,00	324,00	0,00	600,00	0,00	400,00	
Midttrafik	2	0,00	324,00	0,00	450,00	0,00	400,00	
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	325,00	0,00	749,00	
Midttrafik	2	50,00	325,00	50,00	389,00	50,00	495,00	
Midttrafik	2		325,00		425,00		525,00	

FV8 - Flex

Midttrafik	2		325,00		425,00		525,00	
Midttrafik	2		325,00		325,00		350,00	
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	325,00		350,00	
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	325,00	0,00	575,00	
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	475,00	0,00	795,00	
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	345,00	0,00	795,00	
Midttrafik	2		325,00		325,00		350,00	
Midttrafik	2		325,00		425,00		525,00	
Midttrafik	2		325,00	0,00	400,00	0,00	600,00	
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	400,00	0,00	600,00	
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	599,00	0,00	499,00	
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	550,00	0,00	375,00	
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	500,00	0,00	400,00	
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	500,00	0,00	400,00	
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	500,00	0,00	400,00	
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	325,00	0,00	348,00	
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	300,00	0,00	348,00	
Midttrafik	2		325,00		345,00		900,00	
Midttrafik	2		325,00		345,00		900,00	
Midttrafik	2		325,00		345,00		900,00	
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	0,00
Midttrafik	2		325,00		345,00		900,00	
Midttrafik	2		325,00		345,00		900,00	
Midttrafik	2		325,00		345,00		900,00	

FV8 - Flex

Midttrafik	2		325,00		345,00		900,00	
Midttrafik	2		325,00		345,00		900,00	
Midttrafik	2		325,00		345,00		900,00	
Midttrafik	2		325,00		345,00		900,00	
Midttrafik	2		325,00		345,00		900,00	
Midttrafik	2		325,00		345,00		900,00	
Midttrafik	2		325,00		480,00		900,00	
Midttrafik	2		325,00		345,00		900,00	
Midttrafik	2		325,00		345,00		900,00	
Midttrafik	2		325,00		345,00		900,00	
Midttrafik	2		325,00		345,00		900,00	
Midttrafik	2		325,00		345,00		900,00	
Midttrafik	2	70,00	325,00	100,00	340,00	100,00	359,00	
Midttrafik	2		325,00		360,00		360,00	
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	349,00	0,00	359,00	
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	325,00	0,00	350,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	325,00	0,00	325,00	0,00	749,00	
Midttrafik	2		325,00		325,00		700,00	
Midttrafik	2		325,00		325,00		700,00	
Midttrafik	2		325,00		325,00		700,00	
Midttrafik	2		325,00		325,00		325,00	
Midttrafik	2	1,00	329,00	1,00	359,00	1,00	399,00	
Midttrafik	2		329,00		345,00		900,00	
Midttrafik	2	0,00	329,93	0,00	339,93	0,00	349,93	
Midttrafik	2		330,00		420,00		660,00	
Midttrafik	2		330,00		420,00		660,00	
Midttrafik	2	0,00	330,00	0,00	350,00	0,00	350,00	
Midttrafik	2		330,00		430,00		850,00	
Midttrafik	2		330,00		390,00		390,00	
Midttrafik	2		330,00		350,00		400,00	
Midttrafik	2		330,00		350,00		350,00	
Midttrafik	2		330,00		350,00		370,00	
Midttrafik	2	0,00	334,00	0,00	345,00	140,00	399,00	
Midttrafik	2		335,00		350,00		350,00	
Midttrafik	2	495,00	335,00	495,00	249,00	495,00	395,00	

FV8 - Flex

Midttrafik	2	0,00	335,00	0,00	350,00	0,00	365,00	
Midttrafik	2	0,00	335,00	0,00	350,00	0,00	365,00	
Midttrafik	2	0,00	335,00	0,00	350,00	0,00	365,00	
Midttrafik	2		335,00		350,00		365,00	
Midttrafik	2	0,00	335,00	0,00	350,00	0,00	360,00	
Midttrafik	2	0,00	335,00	0,00	370,00	350,00	470,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	335,00	0,00	370,00	350,00	470,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	335,00	0,00	370,00	350,00	470,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	335,00	0,00	370,00	350,00	470,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	335,00	0,00	370,00	350,00	470,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	335,00	0,00	370,00	350,00	470,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	335,00	0,00	370,00	350,00	470,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	335,00	0,00	370,00	350,00	470,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	335,00	0,00	370,00	350,00	470,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	335,00	0,00	370,00	350,00	470,00	0,00
Midttrafik	2		335,00		370,00		370,00	
Midttrafik	2		335,00		400,00		850,00	
Midttrafik	2		335,00		350,00		365,00	
Midttrafik	2		335,00		350,00		365,00	
Midttrafik	2	75,00	338,00	72,00	319,00		260,00	
Midttrafik	2	75,00	338,00	72,00	319,00		260,00	
Midttrafik	2	75,00	338,00	72,00	319,00		260,00	
Midttrafik	2	75,00	338,00	72,00	319,00		260,00	
Midttrafik	2	75,00	338,00	72,00	319,00		260,00	
Midttrafik	2	75,00	338,00	72,00	319,00		260,00	
Midttrafik	2	75,00	338,00	72,00	319,00		260,00	
Midttrafik	2	75,00	338,00	72,00	319,00		260,00	
Midttrafik	2	75,00	338,00	72,00	319,00		260,00	
Midttrafik	2	75,00	338,00	72,00	319,00		260,00	
Midttrafik	2	75,00	338,00	72,00	319,00		260,00	
Midttrafik	2		338,00		355,00		355,00	
Midttrafik	2	0,00	340,00	0,00	375,00	0,00	500,00	
Midttrafik	2	0,00	340,00	0,00	400,00	0,00	500,00	
Midttrafik	2	0,00	340,00	0,00	380,00	0,00	500,00	

FV8 - Flex

Midttrafik	2		340,00		340,00		355,00	
Midttrafik	2	0,00	340,00	0,00	340,00	0,00	340,00	
Midttrafik	2	0,00	340,00	0,00	340,00	0,00	340,00	
Midttrafik	2	0,00	340,00	0,00	340,00	0,00	750,00	
Midttrafik	2		340,00		340,00		340,00	
Midttrafik	2		340,00		340,00		400,00	
Midttrafik	2		340,00		340,00		400,00	
Midttrafik	2		340,00		370,00		475,00	
Midttrafik	2		340,00		340,00		340,00	
Midttrafik	2		340,00		340,00		340,00	
Midttrafik	2	0,00	342,00	300,00	342,00	300,00	342,00	
Midttrafik	2	0,00	342,00	400,00	342,00	400,00	342,00	
Midttrafik	2	0,00	342,00	300,00	342,00	300,00	342,00	
Midttrafik	2	0,00	342,00	300,00	342,00	300,00	342,00	
Midttrafik	2	85,00	342,00	98,00	392,00	110,00	442,00	
Midttrafik	2	85,00	342,00	98,00	392,00	110,00	442,00	
Midttrafik	2		342,00		342,00		699,00	
Midttrafik	2	0,00	344,00	0,00	444,00	0,00	444,00	
Midttrafik	2		345,00		500,00		900,00	
Midttrafik	2	0,00	345,00	0,00	400,00	0,00	500,00	
Midttrafik	2	0,00	345,00	0,00	400,00	0,00	500,00	
Midttrafik	2	0,00	345,00	0,00	380,00	0,00	500,00	
Midttrafik	2	0,00	345,00	0,00	345,00	0,00	345,00	
Midttrafik	2	0,00	345,00	0,00	345,00	0,00	345,00	
Midttrafik	2	0,00	345,00	0,00	345,00	0,00	345,00	
Midttrafik	2		345,00		360,00		360,00	
Midttrafik	2		345,00		360,00		360,00	
Midttrafik	2		345,00		360,00		360,00	
Midttrafik	2		345,00		360,00		360,00	
Midttrafik	2		345,00		360,00		360,00	
Midttrafik	2		345,00		360,00		360,00	
Midttrafik	2		345,00		360,00		360,00	
Midttrafik	2	0,00	345,00	0,00	345,00	0,00	795,00	
Midttrafik	2	0,00	345,00	0,00	600,00	0,00	795,00	

FV8 - Flex

Vindstabil	2	0,00	345,00	0,00	450,00	0,00	795,00	
Midttrafik	2	50,00	345,00	50,00	375,00	50,00	490,00	
Midttrafik	2	0,00	345,00	0,00	450,00	0,00	550,00	
Midttrafik	2	50,00	345,00	50,00	400,00	50,00	500,00	
Midttrafik	2	0,00	345,00	0,00	380,00	350,00	480,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	345,00	0,00	380,00	350,00	480,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	345,00	0,00	380,00	350,00	480,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	345,00	0,00	380,00	350,00	480,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	345,00	0,00	380,00	350,00	480,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	345,00	0,00	380,00	350,00	480,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	345,00	0,00	380,00	350,00	480,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	345,00	0,00	380,00	350,00	480,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	348,00	0,00	348,00	0,00	348,00	
Midttrafik	2	0,00	348,00	0,00	348,00	0,00	348,00	
Midttrafik	2	0,00	348,00	0,00	348,00	0,00	348,00	
Midttrafik	2	70,00	349,00	495,00	249,00	495,00	395,00	
Midttrafik	2	0,00	349,00	0,00	499,00	0,00	399,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	



FV8 - Flex

Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2	80,00	349,00	80,00	349,00	80,00	500,00	
Midttrafik	2		350,00		600,00		700,00	
Midttrafik	2		350,00		400,00		750,00	
Midttrafik	2		350,00		450,00		750,00	
Midttrafik	2		350,00		450,00		900,00	
Midttrafik	2		350,00		350,00		900,00	
Midttrafik	2		350,00		450,00		900,00	
Midttrafik	2		350,00		425,00		750,00	
Midttrafik	2		350,00		350,00		900,00	
Midttrafik	2		350,00		350,00		900,00	
Midttrafik	2		350,00		350,00		900,00	
Midttrafik	2		350,00		400,00		900,00	
Midttrafik	2	0,00	350,00		400,00	0,00	500,00	
Midttrafik	2	0,00	350,00	0,00	380,00	0,00	400,00	
Midttrafik	2		350,00		450,00		550,00	
Midttrafik	2		350,00		450,00		550,00	
Midttrafik	2		350,00		450,00		550,00	
Midttrafik	2	0,00	350,00	0,00	375,00	0,00	450,00	

FV8 - Flex

Midttrafik	2		350,00		350,00		350,00	
Midttrafik	2		350,00		370,00		370,00	
Midttrafik	2		350,00		370,00		370,00	
Midttrafik	2		350,00		370,00		370,00	
Midttrafik	2		350,00		370,00		370,00	
Midttrafik	2		350,00		370,00		370,00	
Midttrafik	2		350,00		370,00		390,00	
Midttrafik	2		350,00		370,00		370,00	
Midttrafik	2		350,00		350,00		375,00	
Midttrafik	2		350,00		350,00		350,00	
Midttrafik	2		350,00		400,00		450,00	
Midttrafik	2		350,00		450,00		550,00	
Midttrafik	2		350,00		450,00		550,00	
Midttrafik	2		350,00		450,00		550,00	
Midttrafik	2		350,00		400,00		450,00	
Midttrafik	2		350,00		450,00		550,00	
Midttrafik	2	0,00	350,00	0,00	400,00	0,00	600,00	
Midttrafik	2	0,00	350,00	500,00	400,00	500,00	900,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	350,00	0,00	500,00	0,00	400,00	
Midttrafik	2		350,00		450,00		850,00	
Midttrafik	2		350,00		430,00		450,00	
Midttrafik	2	0,00	350,00	0,00	370,00	50,00	500,00	
Midttrafik	2	0,00	350,00	0,00	380,00	0,00	400,00	
Midttrafik	2	0,00	350,00	0,00	380,00	0,00	400,00	
Midttrafik	2	0,00	350,00	0,00	380,00	0,00	400,00	
Midttrafik	2		350,00		325,00		350,00	
Midttrafik	2	0,00	350,00	0,00	375,00	0,00	450,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	350,00	0,00	375,00	0,00	450,00	0,00
Midttrafik	2	350,00	350,00	375,00	375,00	375,00	375,00	
Midttrafik	2	0,00	350,00	0,00	350,00	0,00	350,00	
Midttrafik	2		355,00		365,00		365,00	
Midttrafik	2		355,00		370,00		370,00	
Midttrafik	2		360,00		420,00		720,00	
Midttrafik	2		360,00		420,00		720,00	
Midttrafik	2		360,00		360,00		600,00	
Midttrafik	2		360,00		360,00		600,00	

FV8 - Flex

Midttrafik	2		360,00		600,00		900,00	
Midttrafik	2	0,00	360,00	0,00	360,00	0,00	360,00	
Midttrafik	2	0,00	360,00	0,00	360,00	0,00	360,00	
Midttrafik	2		360,00		370,00		370,00	
Midttrafik	2		360,00		375,00		375,00	
Midttrafik	2	495,00	360,00	495,00	259,00	495,00	895,00	
Midttrafik	2	0,00	360,00	0,00	360,00	0,00	840,00	
Midttrafik	2		360,00		420,00		850,00	
Midttrafik	2		360,00		420,00	300,00	720,00	
Midttrafik	2	100,00	363,00	125,00	385,00	125,00	385,00	
Midttrafik	2	100,00	363,00	125,00	385,00	125,00	385,00	
Midttrafik	2	100,00	363,00	125,00	385,00	125,00	385,00	
Midttrafik	2	100,00	363,00	125,00	385,00	125,00	385,00	
Midttrafik	2	100,00	363,00	125,00	385,00	125,00	385,00	
Midttrafik	2	100,00	363,00	125,00	385,00	125,00	385,00	
Midttrafik	2	100,00	363,00	125,00	418,00	125,00	418,00	
Midttrafik	2	0,00	365,00	0,00	365,00	0,00	365,00	
Midttrafik	2	30,00	365,00	30,00	390,00	30,00	455,00	
Midttrafik	2	0,00	365,00	0,00	365,00	0,00	399,00	
Midttrafik	2	25,00	369,00	25,00	425,00	25,00	600,00	
Midttrafik	2	0,00	370,00	0,00	435,00	0,00	550,00	
Midttrafik	2	50,00	370,00	50,00	420,00	100,00	600,00	
Midttrafik	2		370,00		370,00		400,00	
Midttrafik	2	0,00	372,00	0,00	375,00	0,00	500,00	
Midttrafik	2	399,00	374,00	499,00	400,00	499,00	599,00	
Midttrafik	2		375,00		410,00		550,00	
Midttrafik	2	45,00	375,00	45,00	450,00	45,00	510,00	
Midttrafik	2	0,00	375,00	0,00	375,00	0,00	375,00	
Midttrafik	2	0,00	375,00	0,00	375,00	0,00	375,00	
Midttrafik	2	0,00	375,00	0,00	375,00	0,00	375,00	
Midttrafik	2	0,00	375,00	0,00	375,00	0,00	700,00	
Midttrafik	2	495,00	375,00	495,00	249,00	495,00	375,00	
Midttrafik	2		375,00		415,00		415,00	
Midttrafik	2		375,00		415,00		415,00	
Midttrafik	2		375,00		375,00		375,00	

FV8 - Flex

Midttrafik	2		375,00		475,00		475,00	
Midttrafik	2	0,00	375,00	0,00	600,00	0,00	450,00	
Midttrafik	2		375,00		450,00		850,00	
Midttrafik	2	0,00	377,00	0,00	380,00	0,00	380,00	
Midttrafik	2	0,00	379,00	0,00	399,00	0,00	399,00	
Midttrafik	2		380,00		420,00		600,00	
Midttrafik	2	0,00	380,00	0,00	450,00	0,00	480,00	
Midttrafik	2	0,00	380,00	0,00	450,00	500,00	575,00	
Midttrafik	2		380,00	200,00	430,00	500,00	700,00	
Midttrafik	2	0,00	380,00	0,00	400,00	500,00	600,00	
Midttrafik	2	0,00	380,00	0,00	400,00	500,00	600,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	380,00	0,00	450,00	0,00	840,00	
Midttrafik	2	50,00	385,00	50,00	425,00	50,00	650,00	
Midttrafik	2	50,00	385,00	50,00	550,00		550,00	
Midttrafik	2	50,00	385,00	50,00	550,00		550,00	
Midttrafik	2		385,00	75,00	550,00	200,00	630,00	
Midttrafik	2	0,00	387,00	0,00	450,00	0,00	475,00	
Midttrafik	2	0,00	388,00	0,00	388,00	0,00	0,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	390,00	0,00	400,00	500,00	600,00	0,00
Midttrafik	2	0,00	390,00	0,00	445,00	0,00	500,00	
Midttrafik	2	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00
Midttrafik	2	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00
Midttrafik	2	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00
Midttrafik	2	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00
Midttrafik	2	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00
Midttrafik	2	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00
Midttrafik	2	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00
Midttrafik	2	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00
Midttrafik	2	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00
Midttrafik	2	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00	393,00	30,00
Midttrafik	2	0,00	395,00	0,00	395,00	0,00	395,00	
Midttrafik	2	0,00	395,00	0,00	425,00	0,00	650,00	
Midttrafik	2	50,00	395,00	50,00	425,00	50,00	500,00	
Midttrafik	2	50,00	395,00	50,00	425,00	50,00	500,00	
Midttrafik	2	50,00	395,00	50,00	425,00	50,00	500,00	
Midttrafik	2	50,00	395,00	50,00	425,00	50,00	500,00	

FV8 - Flex

Midttrafik	2	50,00	395,00	50,00	550,00		550,00	
Midttrafik	2	495,00	395,00	495,00	299,00	495,00	395,00	
Midttrafik	2		395,00		900,00		900,00	
Midttrafik	2		395,00		900,00		900,00	
Midttrafik	2	0,00	395,00	335,00	395,00	500,00	500,00	
Midttrafik	2	0,00	395,00	335,00	395,00	500,00	500,00	
Midttrafik	2	50,00	399,00	100,00	799,00	200,00	799,00	
Midttrafik	2	50,00	399,00	100,00	799,00	200,00	799,00	
Midttrafik	2	0,00	399,00	0,00	399,00	0,00	399,00	
Midttrafik	2	0,00	399,00	0,00	449,00	0,00	800,00	
Midttrafik	2		400,00		400,00		900,00	
Midttrafik	2		400,00		400,00		900,00	
Midttrafik	2	50,00	400,00	100,00	800,00	200,00	800,00	
Midttrafik	2	50,00	400,00	100,00	800,00	200,00	800,00	
Midttrafik	2	50,00	400,00	100,00	800,00	200,00	800,00	
Midttrafik	2	0,00	400,00	0,00	450,00	500,00	800,00	0,00
Midttrafik	2		400,00		550,00		800,00	
Midttrafik	2	0,00	400,00	0,00	400,00	0,00	400,00	
Midttrafik	2	0,00	409,00	0,00	460,00	0,00	490,00	
Midttrafik	2	0,00	415,00	0,00	487,00	0,00	577,00	
Midttrafik	2	0,00	417,00	0,00	489,00	0,00	579,00	
Midttrafik	2	0,00	419,00	0,00	491,00	0,00	581,00	
Midttrafik	2		420,00		600,00		900,00	
Midttrafik	2		420,00		420,00		900,00	
Midttrafik	2		420,00		480,00		900,00	
Midttrafik	2		420,00		600,00		900,00	
Midttrafik	2	0,00	420,00	0,00	420,00	0,00	840,00	
Midttrafik	2	0,00	420,00	200,00	430,00	500,00	710,00	
Midttrafik	2	0,00	420,00	0,00	420,00	0,00	420,00	
Midttrafik	2	0,00	421,00	0,00	493,00	0,00	583,00	
Midttrafik	2	0,00	423,00	0,00	497,00	0,00	587,00	
Midttrafik	2	0,00	423,00	0,00	495,00	0,00	585,00	
Midttrafik	2	0,00	425,00	0,00	425,00	0,00	425,00	
Midttrafik	2	0,00	425,00	0,00	425,00	0,00	425,00	
Midttrafik	2	0,00	425,00	0,00	425,00	0,00	425,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	

FV8 - Flex

Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2		425,00		550,00		750,00	
Midttrafik	2		425,00		448,00		448,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	2	75,00	425,00	75,00	550,00	75,00	630,00	
Midttrafik	2	30,00	430,00	30,00	480,00	30,00	530,00	
Midttrafik	2	30,00	430,00	30,00	480,00	30,00	530,00	
Midttrafik	2	30	430	30	480	30	530	
Midttrafik	2	30,00	430,00	30,00	480,00	30,00	530,00	

FV8 - Flex

Midttrafik	2	30,00	430,00	30,00	480,00	30,00	530,00	
Midttrafik	2	30,00	430,00	30,00	480,00	30,00	540,00	
Midttrafik	2	30,00	430,00	30,00	480,00	30,00	540,00	
Midttrafik	3	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	
Midttrafik	3	0,00	305,00	0,00	340,00	350,00	440,00	
Midttrafik	3	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	
Midttrafik	3	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	
Midttrafik	3	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	
Midttrafik	3	0,00	315,00	0,00	345,00	350,00	445,00	
Midttrafik	3	0,00	319,00	0,00	349,00	350,00	449,00	
Midttrafik	3	0,00	319,00	0,00	349,00	350,00	449,00	
Midttrafik	3	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	
Midttrafik	3	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	
Midttrafik	3	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	
Midttrafik	3	0,00	325,00	0,00	360,00	350,00	450,00	
Midttrafik	3	0,00	335,00	0,00	370,00	350,00	470,00	
Midttrafik	3	0,00	335,00	0,00	370,00	350,00	470,00	
Midttrafik	3	0,00	342,00	300,00	342,00	300,00	342,00	
Midttrafik	3	0,00	345,00	0,00	380,00	350,00	480,00	
Midttrafik	3	0,00	345,00	0,00	380,00	350,00	480,00	
Midttrafik	3	0,00	345,00	0,00	380,00	350,00	480,00	
Midttrafik	3		350,00		450,00		550,00	
Midttrafik	3		350,00		450,00		550,00	
Midttrafik	3	50,00	350,00	50,00	375,00	50,00	460,00	
Midttrafik	3	0,00	380,00	0,00	450,00	500,00	575,00	
Midttrafik	3		395,00		435,00		435,00	
Midttrafik	3		395,00		435,00		435,00	
Midttrafik	3	0,00	395,00	335,00	395,00	500,00	500,00	
Midttrafik	3	0,00	400,00	0,00	450,00	200,00	600,00	250,00
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	

FV8 - Flex

Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	35,00	425,00	35,00	525,00	35,00	625,00	
Midttrafik	3	75,00	425,00	75,00	550,00	75,00	630,00	
Midttrafik	3	75,00	425,00	75,00	550,00	75,00	630,00	
Midttrafik	3	35,00	445,00	35,00	545,00	35,00	645,00	
Midttrafik	3	35,00	445,00	35,00	545,00	35,00	645,00	
Midttrafik	3	35,00	445,00	35,00	545,00	35,00	645,00	



FV8 - Flex

Midttrafik	3	35,00	445,00	35,00	545,00	35,00	645,00	
Midttrafik	3	35,00	445,00	35,00	545,00	35,00	645,00	
Midttrafik	3	35,00	445,00	35,00	545,00	35,00	645,00	
Midttrafik	3	75,00	450,00	500,00	850,00	500,00	875,00	
Midttrafik	3	75,00	450,00	500,00	850,00	500,00	875,00	
Midttrafik	3	75,00	450,00	500,00	850,00	500,00	875,00	
Midttrafik	3	75,00	450,00	500,00	850,00	500,00	875,00	
Midttrafik	3	75,00	450,00	500,00	850,00	500,00	875,00	
Midttrafik	3	75,00	450,00	500,00	850,00	500,00	875,00	
Midttrafik	3	75,00	450,00	500,00	850,00	500,00	875,00	
Midttrafik	3	35,00	450,00	35,00	650,00	70,00	700,00	
Midttrafik	3	35,00	450,00	35,00	650,00	70,00	700,00	
Midttrafik	3	0,00	480,00	0,00	600,00	0,00	720,00	
Midttrafik	3	290,00	489,00	350,00	549,00	500,00	700,00	
Midttrafik	3	290,00	489,00	350,00	549,00	500,00	700,00	
Midttrafik	3	290,00	489,00	350,00	549,00	500,00	700,00	
Midttrafik	3	290,00	489,00	350,00	549,00	500,00	700,00	
Midttrafik	4	80,00	319,00	80,00	319,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	319,00	80,00	319,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	319,00	80,00	319,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	319,00	80,00	319,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	319,00	80,00	319,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	319,00	80,00	319,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	319,00	80,00	319,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	319,00	80,00	319,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	319,00	80,00	319,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	319,00	80,00	319,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	329,00	80,00	329,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	329,00	80,00	329,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	329,00	80,00	329,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	329,00	80,00	329,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	329,00	80,00	329,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	329,00	80,00	329,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	329,00	80,00	329,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	329,00	80,00	329,00	80,00	500,00	

FV8 - Flex

Midttrafik	4	80,00	329,00	80,00	329,00	80,00	500,00	
Midttrafik	4	80,00	329,00	80,00	329,00	80,00	500,00	
Midttrafik	5	0,00	320,00	0,00	475,00	0,00	425,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	340,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	344,00	0,00	399,00	0,00	499,00	0,00
Midttrafik	5	0,00	344,00	0,00	399,00	0,00	499,00	0,00
Midttrafik	5	0,00	344,00	0,00	399,00	0,00	499,00	0,00

FV8 - Flex

Midttrafik	5	0,00	344,00	0,00	399,00	0,00	499,00	0,00
Midttrafik	5	0,00	345,00	0,00	475,00	0,00	784,00	
Midttrafik	5		349,00		364,00		364,00	
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	5	90,00	359,00	90,00	359,00	90,00	500,00	



FV8 - Flex

Vidtrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	



FV8 - Flex

Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	360,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	65,00	364,00	55,00	350,00		314,00	
Midttrafik	5	65,00	364,00	55,00	350,00		314,00	
Midttrafik	5	65,00	364,00	55,00	350,00		314,00	
Midttrafik	5	65,00	364,00	55,00	350,00		314,00	
Midttrafik	5	0,00	365,00	0,00	450,00	0,00	600,00	0,00
Midttrafik	5		365,00		385,00		400,00	
Midttrafik	5	0,00	365,00	0,00	450,00	0,00	600,00	0,00
Midttrafik	5	0,00	365,00		400,00		400,00	
Midttrafik	5	0,00	369,00	0,00	409,00	350,00	794,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	369,00	0,00	409,00	350,00	794,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	369,00	0,00	409,00	350,00	794,00	400,00

FV8 - Flex

Midttrafik	5	0,00	369,00	0,00	409,00	350,00	794,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	369,00	0,00	409,00	350,00	794,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	369,00	0,00	409,00	350,00	794,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	369,00	0,00	409,00	350,00	794,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	369,00	0,00	409,00	350,00	794,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	369,00	0,00	409,00	350,00	794,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	369,00	0,00	374,00	0,00	399,00	0,00
Midttrafik	5		370,00		370,00		370,00	
Midttrafik	5	0,00	374,80	0,00	434,90	0,00	575,00	
Midttrafik	5	50,00	375,00	50,00	475,00	50,00	595,00	
Midttrafik	5	495,00	375,00	495,00	895,00	495,00	395,00	
Midttrafik	5	0,00	375,00	0,00	425,00	0,00	425,00	
Midttrafik	5		375,00		400,00		500,00	
Midttrafik	5		375,00		375,00		400,00	
Midttrafik	5		375,00		430,00		550,00	
Midttrafik	5		375,00		425,00		550,00	
Midttrafik	5	50,00	375,00	50,00	400,00	50,00	500,00	
Midttrafik	5	0,00	378,00	0,00	384,00	0,00	599,00	0,00
Midttrafik	5	0,00	379,00	0,00	419,00	350,00	894,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	379,00	0,00	419,00	350,00	894,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	379,00	0,00	419,00	350,00	894,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	379,00	0,00	419,00	350,00	894,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	379,00	0,00	419,00	350,00	894,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	379,00	0,00	419,00	350,00	894,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	379,00	0,00	419,00	350,00	894,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	379,00	0,00	389,00	0,00	599,00	0,00
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	



FV8 - Flex

Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	



FV8 - Flex

Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	

FV8 - Flex

Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	380,00	0,00	799,00	100,00	899,00	
Midttrafik	5	0,00	384,00	499,00	499,00	499,00	499,00	0,00
Midttrafik	5	0,00	385,00	0,00	470,00	0,00	470,00	
Midttrafik	5	50,00	385,00	50,00	450,00	50,00	550,00	
Midttrafik	5	50,00	385,00	50,00	390,00	50,00	500,00	
Midttrafik	5	0,00	389,00	0,00	429,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	389,00	0,00	429,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	389,00	0,00	429,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	389,00	0,00	429,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	389,00	0,00	429,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	389,00	99,00	449,00	99,00	499,00	0,00
Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00
Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00
Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00
Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00
Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00
Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00
Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00
Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00
Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00
Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00
Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00
Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00
Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00
Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00
Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00
Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00

FV8 - Flex

Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00
Midttrafik	5	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00	390,00	30,00
Midttrafik	5	0,00	395,00	0,00	500,00	0,00	650,00	
Midttrafik	5	495,00	395,00	495,00	495,00	495,00	495,00	
Midttrafik	5	0,00	395,00	0,00	395,00	0,00	500,00	
Midttrafik	5	0,00	395,00	0,00	495,00	0,00	850,00	
Midttrafik	5	0,00	399,00	0,00	444,00	0,00	499,00	0,00
Midttrafik	5	100,00	399,00	125,00	418,00	125,00	418,00	
Midttrafik	5	100,00	399,00	125,00	418,00	125,00	418,00	
Midttrafik	5	100,00	399,00	125,00	418,00	125,00	418,00	
Midttrafik	5	0,00	399,00	0,00	439,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	399,00	0,00	439,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	399,00	0,00	439,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	399,00	0,00	439,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	5	0,00	400,00	0,00	600,00	0,00	500,00	
Midttrafik	5	50,00	400,00	50,00	410,00	50,00	450,00	
Midttrafik	5	50,00	400,00	50,00	460,00	50,00	550,00	
Midttrafik	5	290,00	400,00	350,00	490,00	450,00	700,00	
Midttrafik	6	0,00	349,00	0,00	389,00	350,00	594,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	349,00	0,00	369,00	350,00	499,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	359,00	0,00	399,00	350,00	694,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	359,00	0,00	399,00	350,00	694,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	359,00	0,00	399,00	350,00	694,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	369,00	0,00	409,00	350,00	694,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	369,00	0,00	409,00	350,00	794,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	369,00	0,00	409,00	350,00	794,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	369,00	0,00	409,00	350,00	794,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	369,00	0,00	409,00	350,00	794,00	400,00
Midttrafik	6	90,00	369,00	90,00	369,00	90,00	500,00	299,00
Midttrafik	6	90,00	369,00	90,00	369,00	90,00	500,00	299,00
Midttrafik	6	90,00	369,00	90,00	369,00	90,00	500,00	299,00
Midttrafik	6	90,00	369,00	90,00	369,00	90,00	500,00	299,00
Midttrafik	6	90,00	369,00	90,00	369,00	90,00	500,00	299,00
Midttrafik	6	0,00	374,80	0,00	434,90	0,00	575,00	500,00
Midttrafik	6	0,00	379,00	0,00	419,00	350,00	894,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	379,00	0,00	419,00	350,00	894,00	400,00

FV8 - Flex

Midttrafik	6	0,00	379,00	0,00	419,00	350,00	894,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	379,00	0,00	419,00	350,00	894,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	379,00	0,00	419,00	350,00	894,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	379,00	0,00	419,00	350,00	894,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	389,00	0,00	429,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	389,00	0,00	429,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	389,00	0,00	429,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	389,00	0,00	429,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	399,00	0,00	439,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	399,00	0,00	439,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	399,00	0,00	439,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	399,00	0,00	439,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	399,00	0,00	439,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	6	0,00	399,00	0,00	439,00	350,00	899,00	400,00
Midttrafik	6		404,00		404,00		404,00	
Midttrafik	6		404,00		404,00		404,00	
Midttrafik	6	0,00	404,00	0,00	444,00	0,00	499,00	0,00
Midttrafik	6		405,00		500,00		895,00	495,00
Midttrafik	6	0,00	406,00	0,00	444,00	0,00	499,00	499,00
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		478,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		458,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		458,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	

FV8 - Flex

Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		478,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		478,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		478,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		458,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		480,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		409,00		448,00		900,00	
Midttrafik	6	0,00	409,00	0,00	469,00	0,00	499,00	0,00
Midttrafik	6		418,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6		418,00		498,00		900,00	
Midttrafik	6		418,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6	90,00	419,00	90,00	419,00	90,00	500,00	299,00
Midttrafik	6	90,00	419,00	90,00	419,00	90,00	500,00	299,00
Midttrafik	6	90,00	419,00	90,00	419,00	90,00	500,00	299,00
Midttrafik	6	90,00	419,00	90,00	419,00	90,00	500,00	299,00
Midttrafik	6	90,00	419,00	90,00	419,00	90,00	500,00	299,00
Midttrafik	6		425,00		525,00		895,00	495,00
Midttrafik	6		428,00		445,00		900,00	
Midttrafik	6	0,00	430,00	0,00	600,00	0,00	600,00	0,00
Midttrafik	6	0,00	444,00	0,00	449,00	0,00	499,00	499,00

FV8 - Flex

Midttrafik	6	0,00	444,00	0,00	499,00	0,00	499,00	500,00
Midttrafik	6	0,00	444,00	0,00	499,00	0,00	499,00	499,00
Midttrafik	6	0,00	444,00	0,00	499,00	0,00	499,00	499,00
Midttrafik	6	35,00	465,00	35,00	565,00	35,00	665,00	150,00
Midttrafik	6	35,00	465,00	35,00	565,00	35,00	665,00	150,00
Midttrafik	6	50,00	467,00	50,00	467,00	50,00	467,00	
Midttrafik	6	75,00	485,00	75,00	585,00	75,00	650,00	300,00
Midttrafik	6		500,00		750,00		750,00	500,00
Midttrafik	6		510,00		470,00		647,00	
Midttrafik	6		550,00		750,00		900,00	500,00
Midttrafik	6	0,00	554,00	0,00	674,00	0,00	774,00	145,00
Midttrafik	6	0,00	555,00	0,00	675,00	0,00	775,00	145,00
Midttrafik	6	35,00	598,00	35,00	598,00	35,00	900,00	300,00
Midttrafik	6	0,00	600,00	0,00	600,00	0,00	600,00	350,00
Midttrafik	6	0,00	600,00	0,00	600,00	0,00	600,00	350,00
Midttrafik	6	0,00	600,00	0,00	600,00	0,00	600,00	350,00
Midttrafik	6	0,00	600,00	0,00	600,00	0,00	600,00	350,00
Midttrafik	6	0,00	600,00	0,00	600,00	0,00	600,00	350,00
Midttrafik	6	0,00	600,00	0,00	600,00	0,00	600,00	350,00
Midttrafik	6	35,00	650,00	35,00	650,00	500,00	900,00	500,00
Midttrafik	6	35,00	670,00	35,00	670,00	35,00	895,00	500,00
Midttrafik	6	35,00	700,00	35,00	700,00	35,00	900,00	500,00
Midttrafik	6	0,00	800,00	0,00	800,00	0,00	800,00	350,00
Midttrafik	6	0,00	800,00	0,00	800,00	0,00	800,00	350,00
Midttrafik	6	0,00	800,00	0,00	800,00	0,00	800,00	350,00
Midttrafik	6	0,00	800,00	0,00	800,00	0,00	800,00	350,00
Midttrafik	6	0,00	800,00	0,00	800,00	0,00	800,00	350,00
Midttrafik	6	0,00	800,00	0,00	800,00	0,00	800,00	350,00
Midttrafik	6	500,00	900,00	500,00	900,00	500,00	900,00	500,00
Midttrafik	7		409,00		458,00		900,00	
Midttrafik	7		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	7		409,00		445,00		900,00	
Midttrafik	7		409,00		458,00		900,00	
Midttrafik	7		409,00		448,00		900,00	
Midttrafik	7		409,00		448,00		900,00	
Midttrafik	7		409,00		448,00		900,00	



FV8 - Flex	Midttrafik	7	0,00	444,00	0,00	499,00	0,00	499,00	499,00
	Midttrafik	7	0,00	444,00	0,00	499,00	0,00	499,00	499,00
	Midttrafik	7	0,00	444,00	0,00	499,00	0,00	499,00	499,00
	Midttrafik	7	0,00	444,00	0,00	499,00	0,00	499,00	499,00
	Midttrafik	7	0,00	444,00	0,00	499,00	0,00	499,00	499,00
	Midttrafik	7	30,00	575,00	0,00	650,00	0,00	690,00	130,00
	Midttrafik	7	0,00	444,00	0,00	499,00	0,00	499,00	499,00

Trafikselskabs- område	Vogntype	Byområde kommune	Antal vogne som maksimalt kan være i drift på samme tid	Tilbudspriser						
				Hverdag kl. 06- 18 / Opstartsbeløb, kr.	Hverdag kl. 06- 18 / Timepris, kr.	Øvrig tid, hverdag kl. 18- 24 samt weekend og helligdag kl. 06- 24 / Opstartsbeløb, kr.	Øvrig tid, hverdag kl. 18- 24 samt weekend og helligdag kl. 06- 24 / Timepris, kr.	Nat (alle dage) kl. 00-06 / Opstartsbeløb, kr.	Nat (alle dage) kl. 00-06 / Timepris, kr.	Pris pr. løft med trappemaskine, kr.
Midttrafik	2	Aarhus	5		325		345		900	
Midttrafik	2	Aarhus	3	80	349	80	349	80	500	
Midttrafik	2	Aarhus	3	80	349	80	349	80	349	
Midttrafik	2	Herning	3	80	349	80	349	80	500	
Midttrafik	2	Holstebro	8	50	369	50	369	50	545	
Midttrafik	2	Horsens	15	0	390	0	475	0	500	
Midttrafik	2	Aarhus	93	0	390	0	475	0	500	
Midttrafik	2	Skive	7		390		450		600	
Midttrafik	2	Randers	20		425		525		625	
Midttrafik	2	Herning	20	0	425	0	475	0	895	
Midttrafik	2	Silkeborg	5	0	425	0	475	0	895	
Midttrafik	2	Skive	3	30	430	30	480	30	530	
Midttrafik	2	Horsens	3	30	430	30	480	30	530	
Midttrafik	2	Silkeborg	3	30	430	30	480	30	530	
Midttrafik	2	Ringkøbing-Skjern	3	30	430	30	480	30	530	
Midttrafik	2	Odder	3	30	430	30	480	30	530	
Midttrafik	2	Randers	3	30	430	30	480	30	530	
Midttrafik	2	Viborg	3	30	430	30	480	30	530	
Midttrafik	2	Aarhus	3	30	430	30	480	30	530	
Midttrafik	2	Skanderborg	3	30	430	30	480	30	530	
Midttrafik	2	Herning	3	30	430	30	480	30	530	
Midttrafik	3	Aarhus	9	0	470	0	530	0	560	
Midttrafik	3	Skive	3	30	490	30	515	30	540	
Midttrafik	3	Skanderborg	6	30	490	30	515	30	540	
Midttrafik	3	Silkeborg	8	30	490	30	515	30	540	
Midttrafik	3	Horsens	3	30	490	30	515	30	540	
Midttrafik	3	Ringkøbing-Skjern	5	50	490	50	515	50	540	
Midttrafik	3	Herning	6	30	490	30	515	30	540	
Midttrafik	3	Viborg	6	30	490	30	515	30	540	
Midttrafik	3	Randers	3	30	490	30	515	30	540	
Midttrafik	3	Aarhus	8	30	490	30	515	30	540	

Trafikselskabs- område	Vogntype	Byområde kommune	Antal vogne som maksimalt kan være i drift på samme tid	Tilbudspriser						
				Hverdag kl. 06- 18 / Opstartsbeløb, kr.	Hverdag kl. 06- 18 / Timepris, kr.	Øvrig tid, hverdag kl. 18- 24 samt weekend og helligdag kl. 06- 24 / Opstartsbeløb, kr.	Øvrig tid, hverdag kl. 18- 24 samt weekend og helligdag kl. 06- 24 / Timepris, kr.	Nat (alle dage) kl. 00-06 / Opstartsbeløb, kr.	Nat (alle dage) kl. 00-06 / Timepris, kr.	Pris pr. løft med trappemaskine, kr.
Midttrafik	3	Odder	3	30	490	30	515	30	540	



SENI ORRÅDET  
Silkeborg Kommune  
Vi vil gøre en forskel

Til Midttrafik

Silkeborg 23. februar 2023

Høringssvar:

Vedr. Betaling for individuel handicapkørsel.

Seniorrådet finder en prisstigning på brugerbetaling på 16,66% fra 2022-2023 overvældende og samlet over 3 år 50%.

Vi frygter at der reelt er tale om en større faktisk egenbetaling end hidtil, og finder det meget u hensigtsmæssigt, at de svageste medborgere får pålagt så voldsom en stigning.

Som vi læser det er beslutningen kun gældende for 2023, og skal derfor opfordre til fornyet overvejelse for de kommende budgetår.

Per Mouritzsen  
Formand

Sven Møller Jensen  
Sekretær

# NØGLETAL I MIDTTTRAFIK

2022



# MIDTTRAFIKS NØGLETAL

Nøgletallene for Midttrafik udgives hver måned med data for januar og frem til den forgangne måned.

## Læsevejledning:

Det der er markeret med gråt indikerer, at data vedr. tidligere år.  
Tal efterfulgt af M og K indikerer, at tallet er opgjort i hhv. millioner og tusinder.



# Indtægter

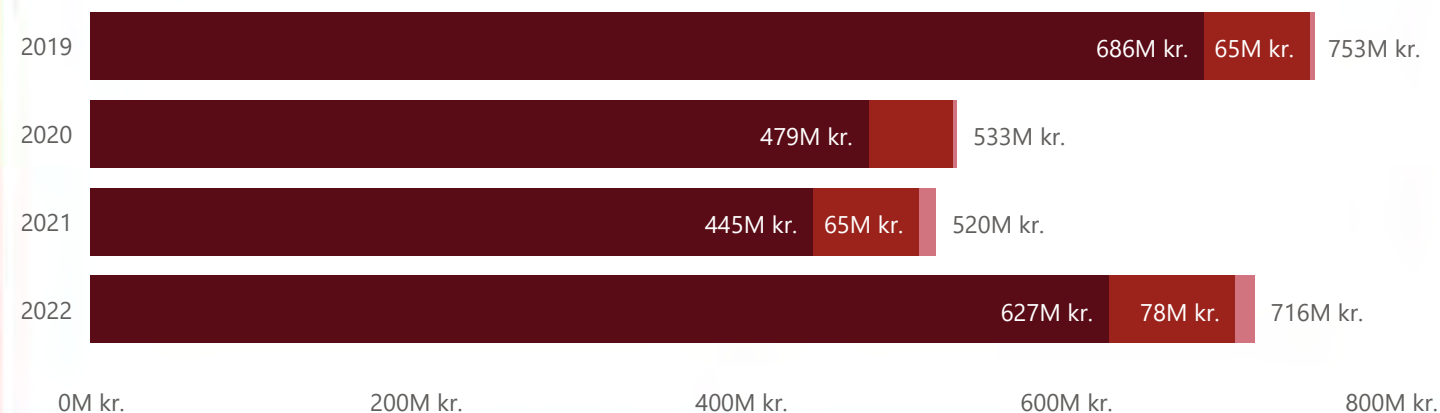
Midttrafiks samlede indtægter for bus, tog og letbane, uden statslig kompensation for indtægtsnedgang relateret til covid-19. Samlet set var der i 2022 en gennemsnitlig indtægtsnedgang på 5 % som følge af langtidseffekter af covid-19, december måned ramte lige præcis indeks 100 for indtægter.

Ud af de forskellige driftsområder, har især Letbanen klaret sig godt, og har bl.a. sat passagerrekord i efteråret 2022.

Midttrafik app og Rejsekort er mere populære end de var i 2019, hvilket primært skyldes, at mængden af kontantbilletter er faldet drastisk til fordel for diverse digitale betalingsmuligheder.

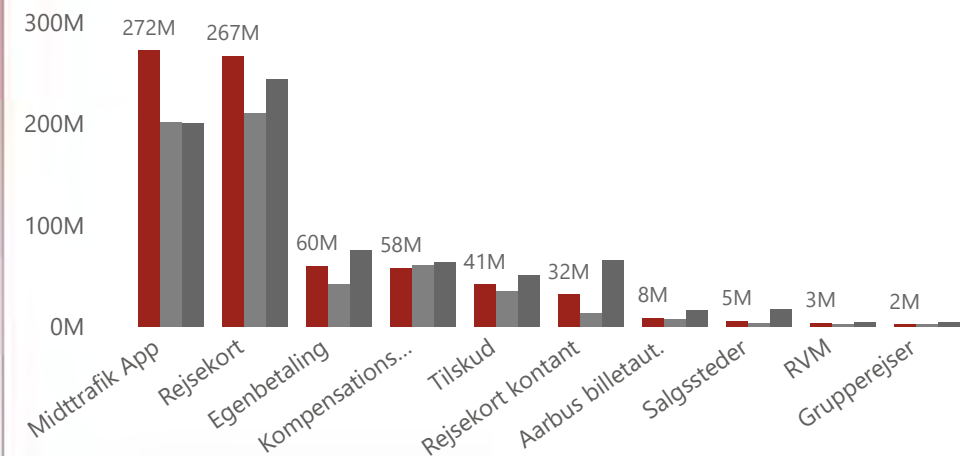
## Indtægter pr år

Driftsområde ● Busindtægter ● Letbaneindtægter ● Togindtægter

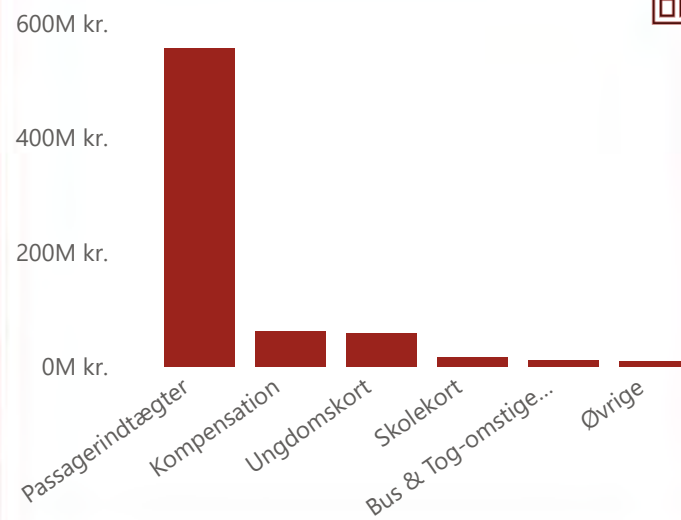


## Indtægter pr billetmedie

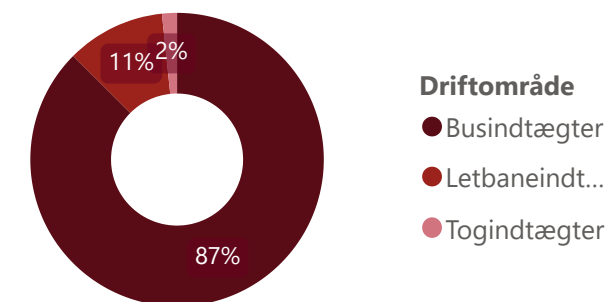
● 2022 ● 2021 ● 2019



## Indtægter 2022



## Indtægter pr kørselstype

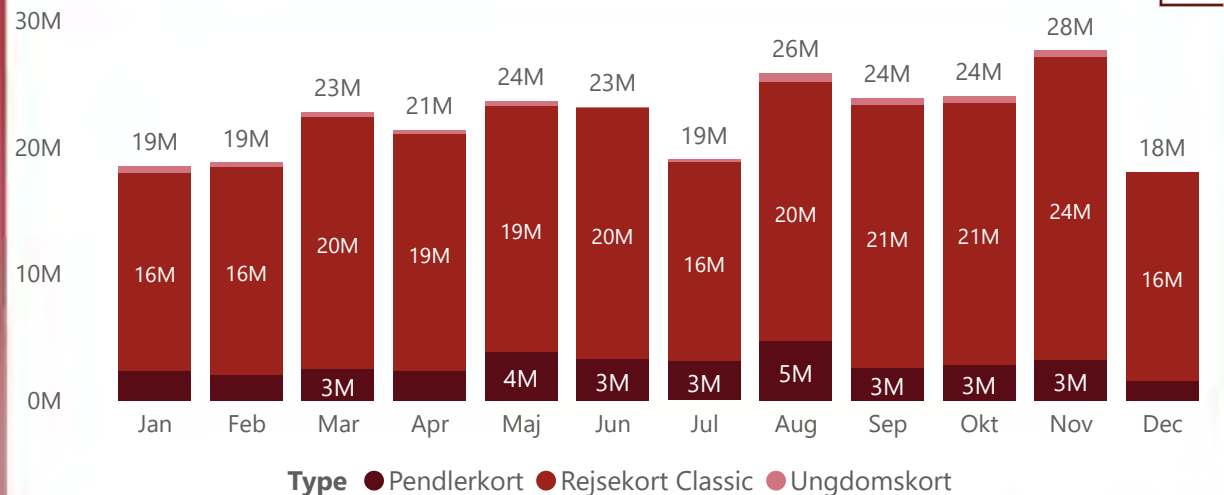




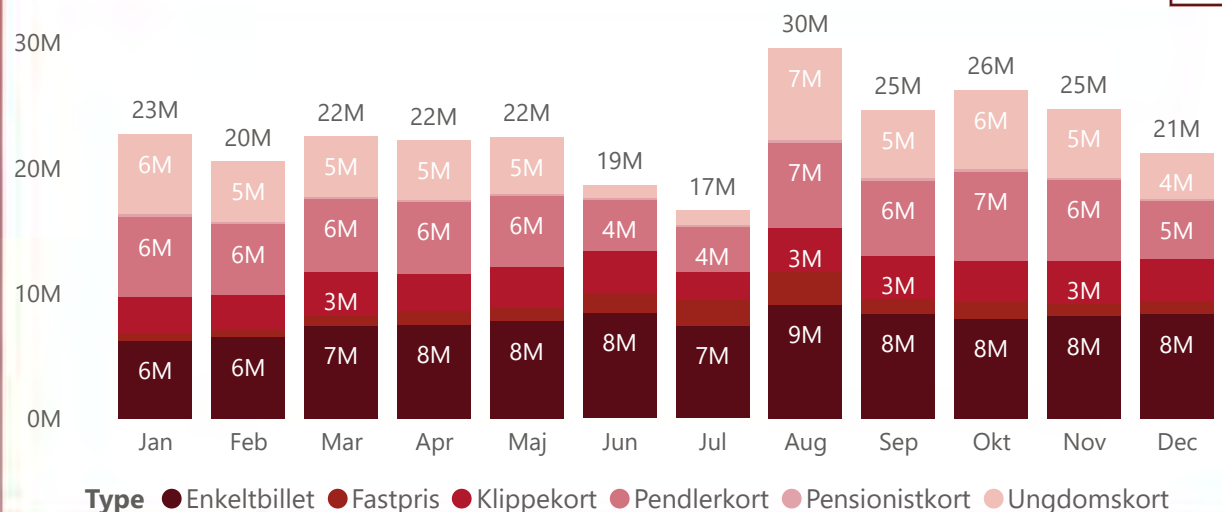
# Omsætning

Graferne viser App- og Rejsekortomsætning på måneds- og årsbasis. På Midttrafik app, er det især salget af ungdomskort som er steget, mens der med undtagelse af klippe- og pensionistkort, er fremgang i alle produktkategorier ift. 2019.

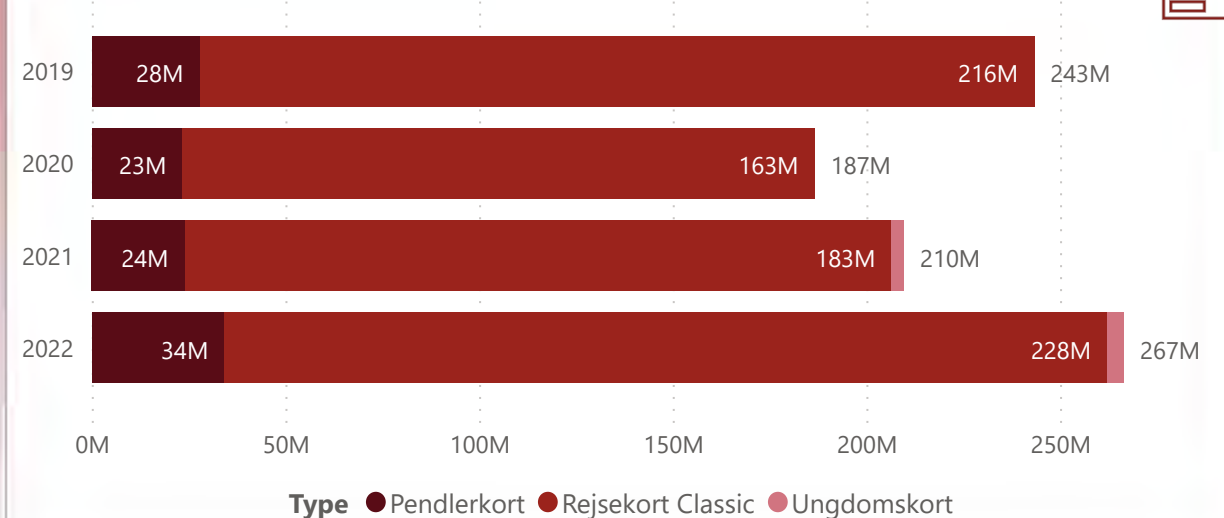
## Rejsekort-omsætning pr måned



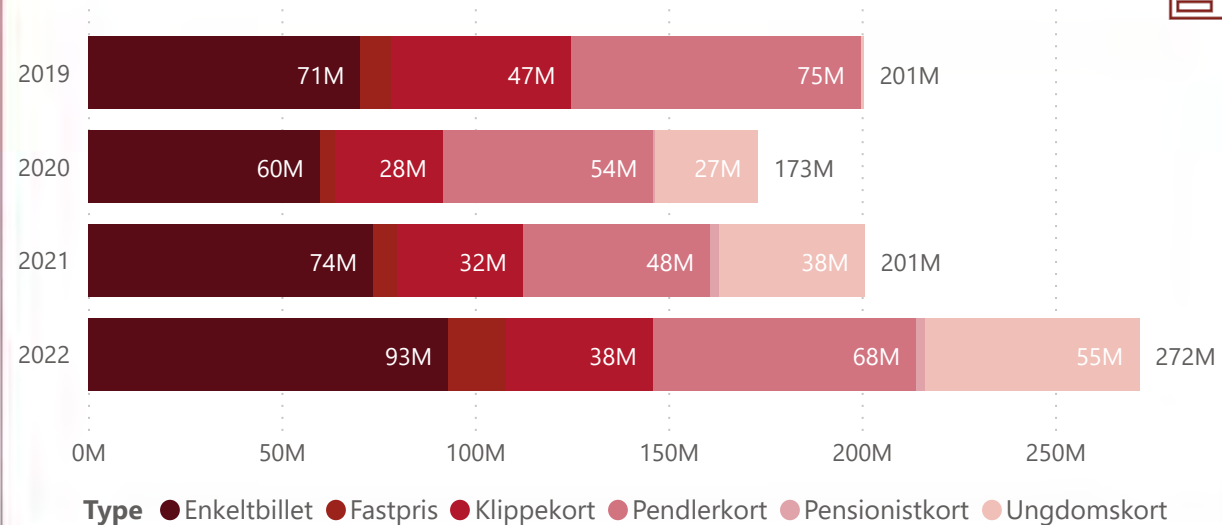
## App-omsætning pr måned



## Rejsekort-omsætning pr år



## App-omsætning pr år





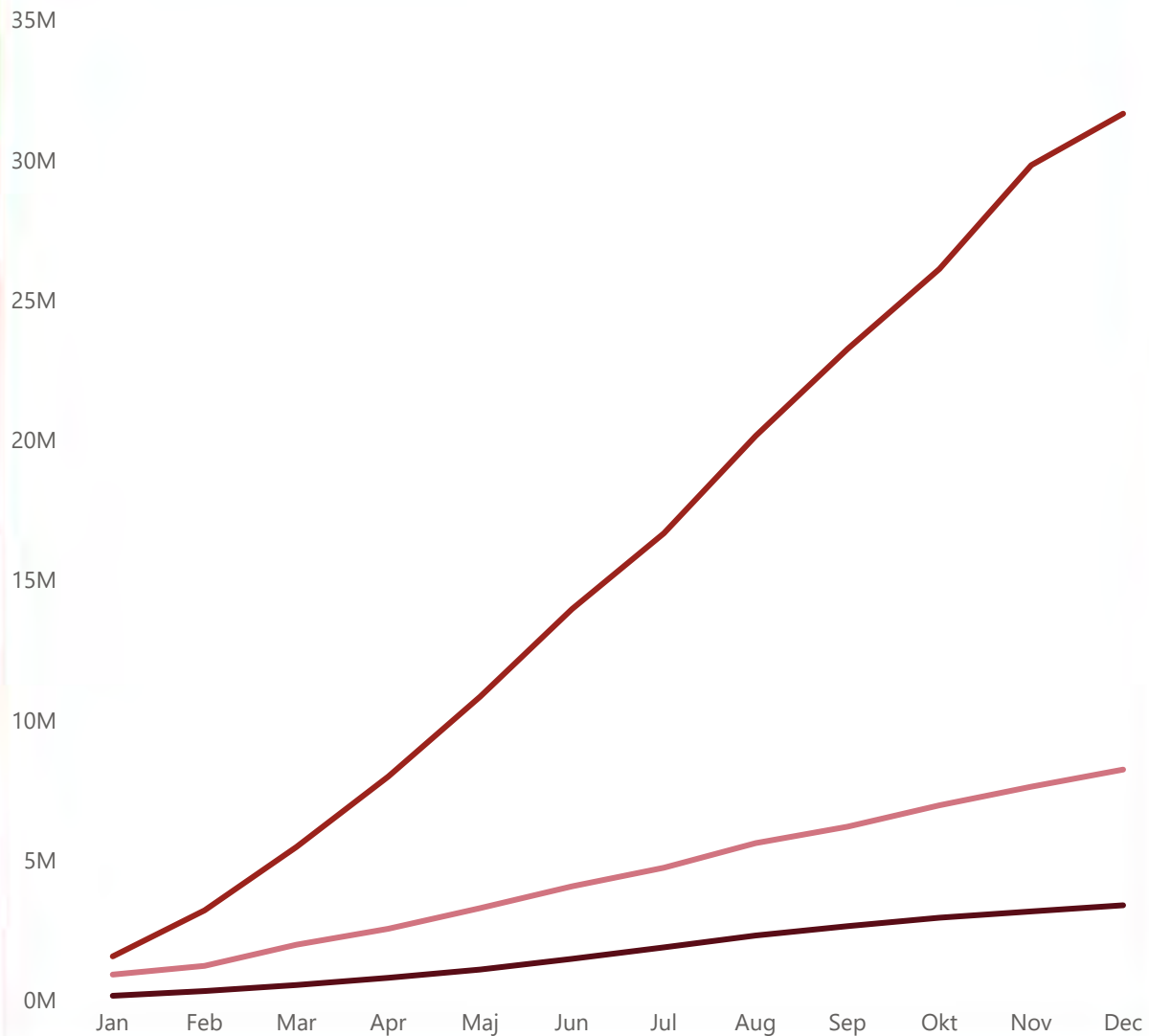


# Fysisk billetsalg

Graferne viser indtægter for kontantsalg ved chaufføren, stationære billetmaskiner samt billetmaskiner i Aarhus bybusser, opgjort pr. måned og år. Niveaueet for fysisk billetsalg, har stabiliseret sig lidt under det halve af niveauet fra før covid-19.

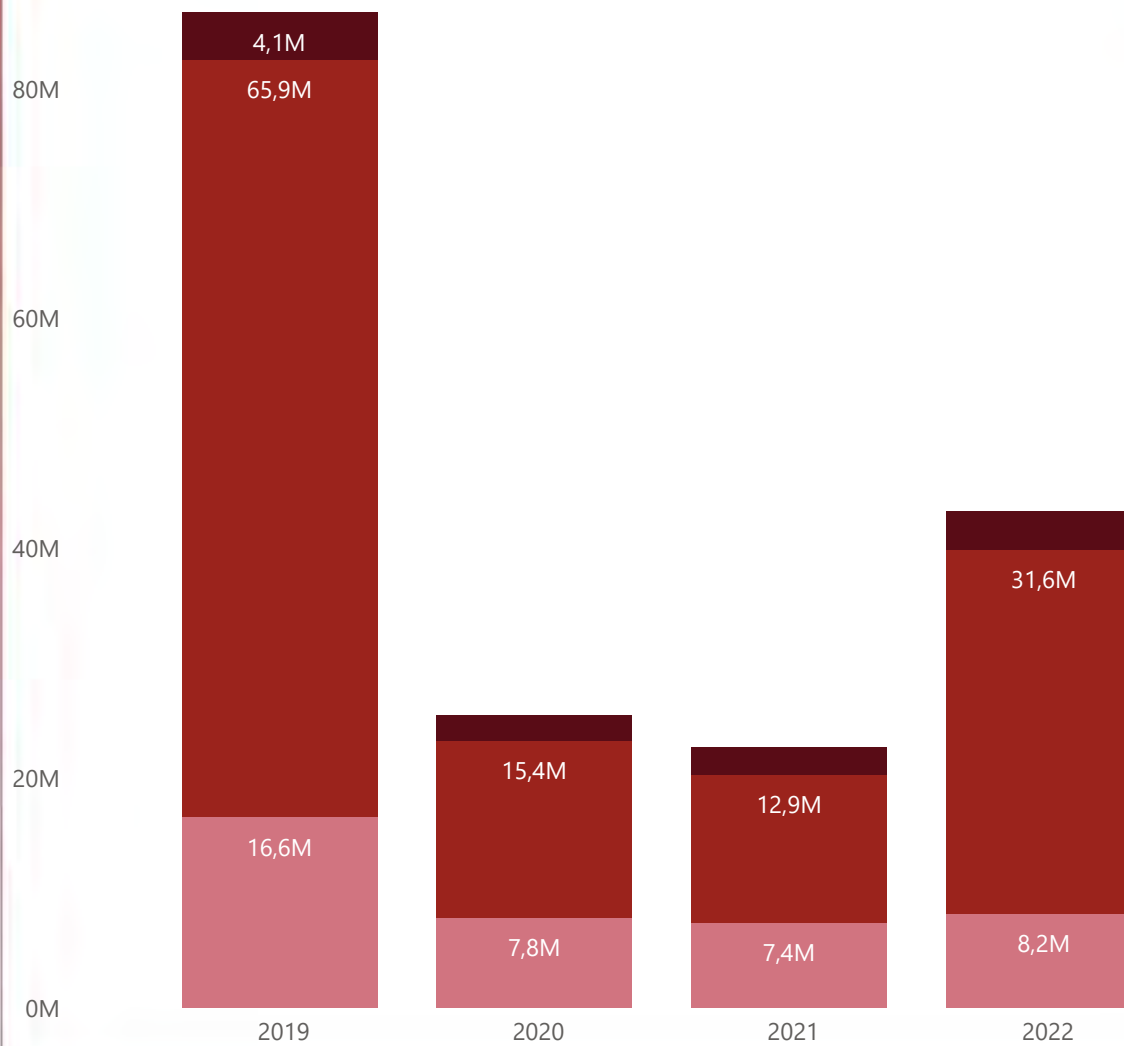
## Udvikling i indtægter fra fysisk billetsalg

● Aarhus billetaut. ● Rejsekort kontant ● RVM



## Samlede Indtægter

● Aarhus billetaut. ● Rejsekort kontant ● RVM



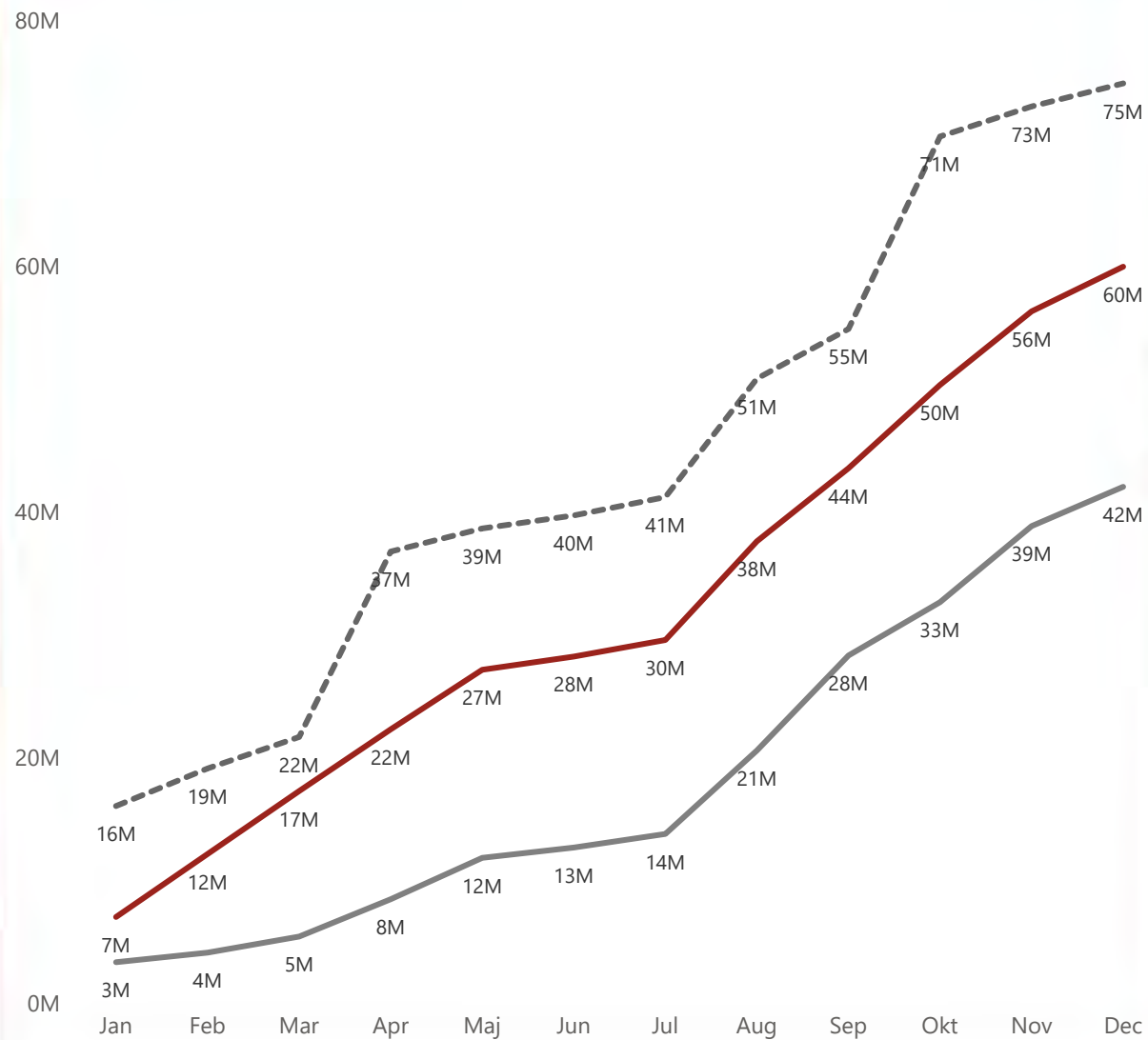


# Ungdomskort

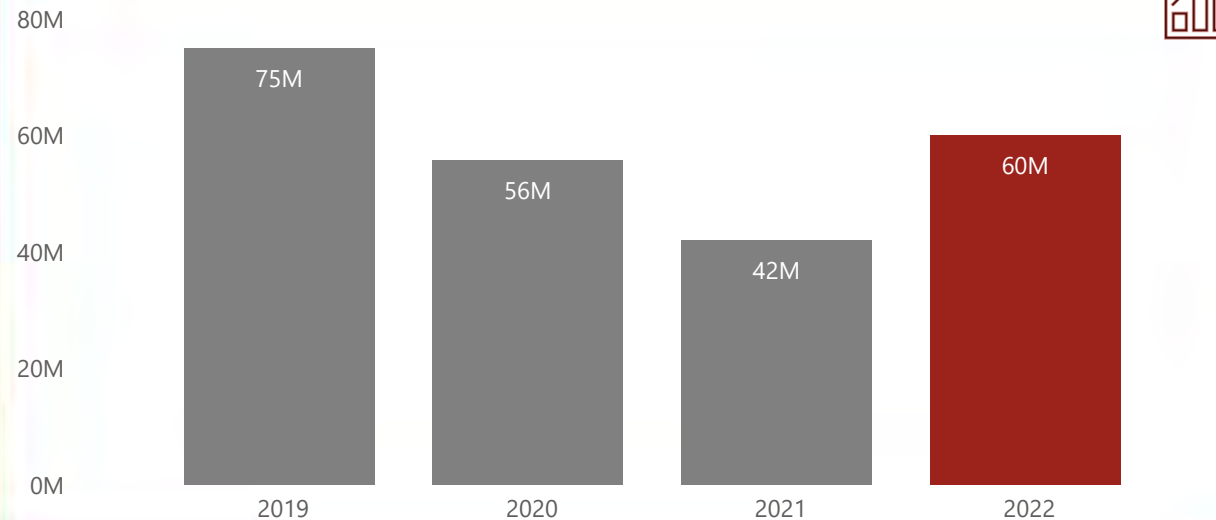
Graferne viser at salget af Ungdomskort ligger et stykke under 2019 niveau. Dette afspejler den generelle situation for kollektiv transport, hvor der stadig er et efterslæb på at vinde passagerne tilbage efter covid-19.

## Akkumulerede Indtægter

— 2022 — 2021 - - - 2019



## Egenbetaling



OBS der er strukturelle ændringer, som overgangen fra kvartalskort til månedskort, for et par år siden. Det har gjort at flere unge f.eks. udskyder købet af kort til efter påskeferien eller efterårsferien, hvor de førhen købte kort for længere perioder ad gangen, hvilket betyder at den gennemsnitlige kunde har en anelse færre kortdage pr. år, men opnår større fleksibilitet i produktet. Vi følger udviklingen i salget af Ungdomskort nøje.

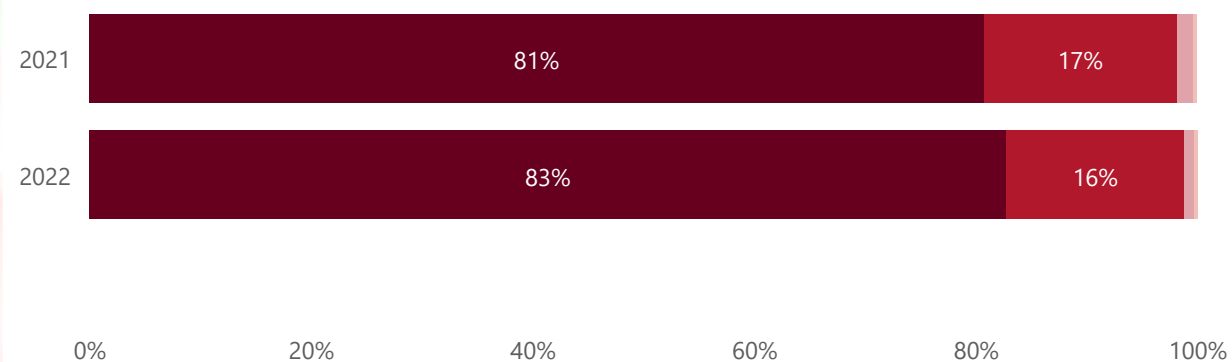


# Telefoni

Graferne viser opgørelser af telefoni for Flextrafik, Kundecenteret, regninger og billetkontrol:  
Servicemålet blev ændret i sommeren 2022 til at 80 % af kaldende skulle besvares inden for 120 sekunder.

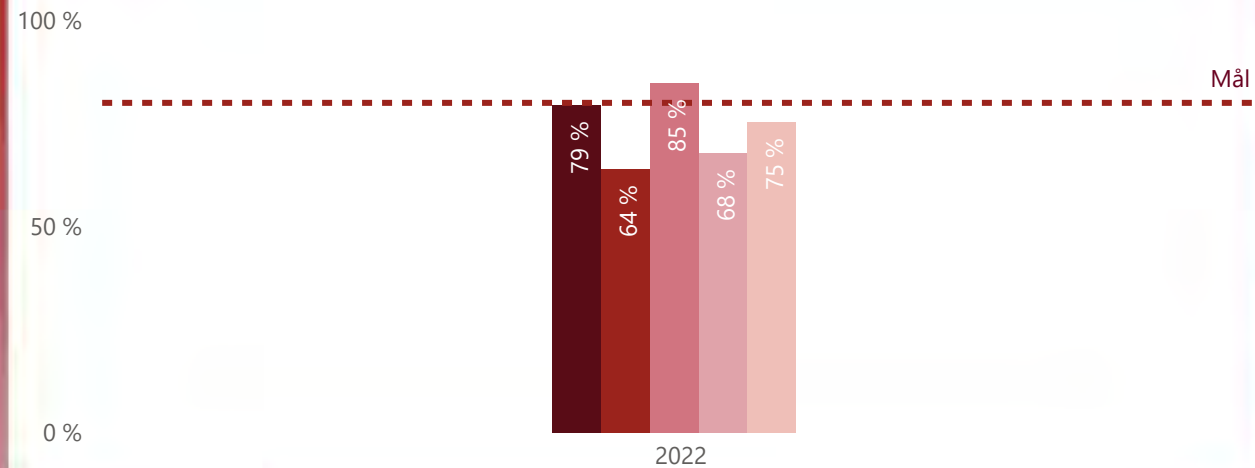
## Telefoniandele

● Flextrafik ● KC ● Regninger ● Billetkontrol

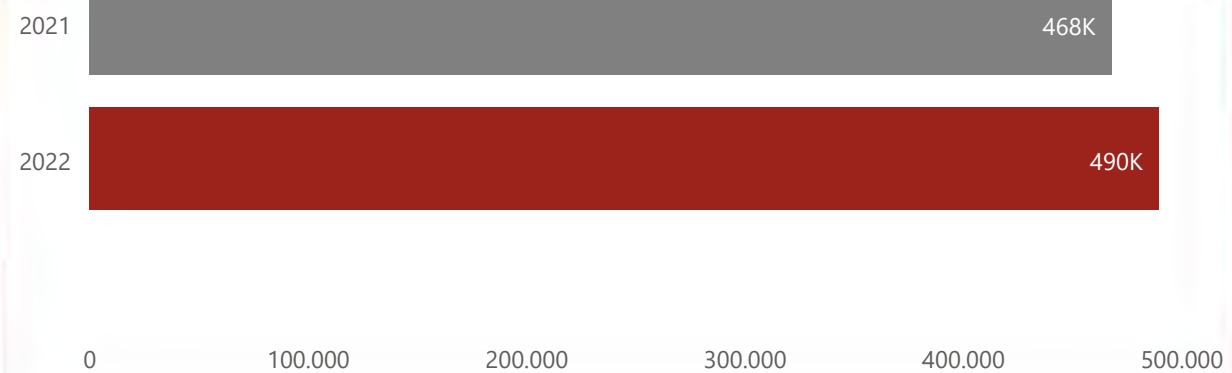


## Besvarelsesandel inden for 120 sek.

● Flextrafik servicecenter ● Flextrafik driftcenter ● KC ● Regninger ● Billetkontrol

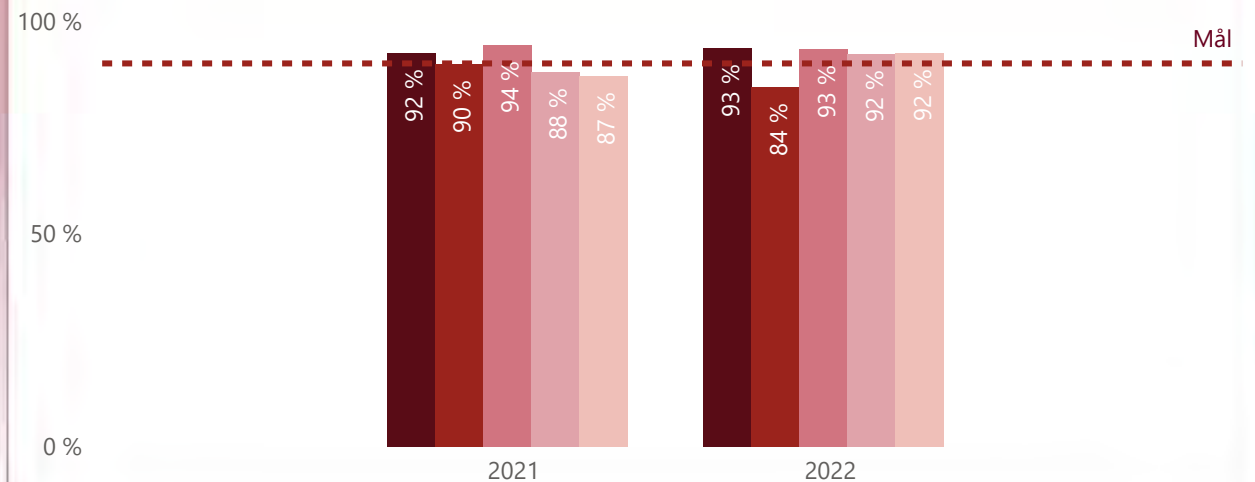


## Antal telefonopkald



## Besvarelsesandel pr måned

● Flextrafik servicecenter ● Flextrafik driftcenter ● KC ● Regninger ● Billetkontrol



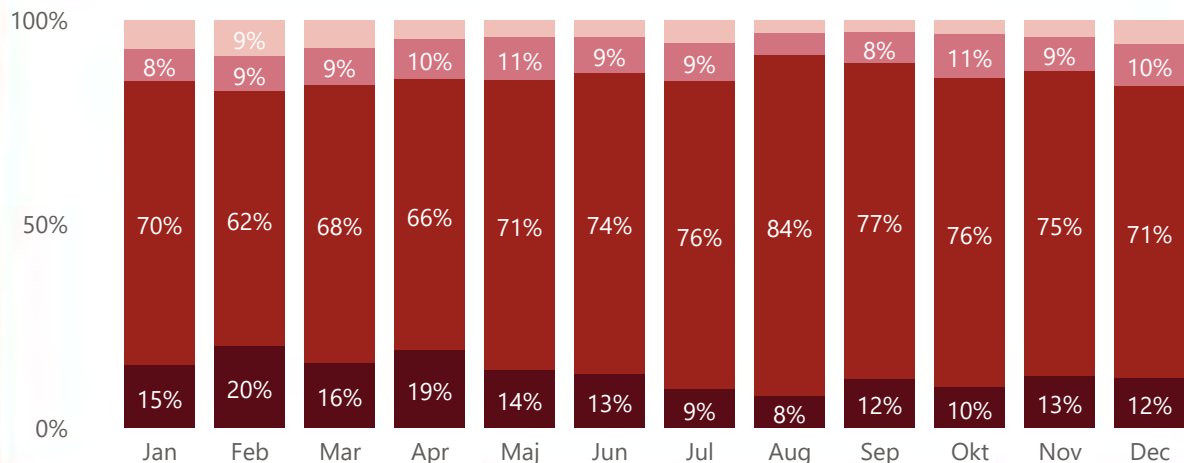


# Kundehenvendelser

Antallet af skriftlige henvendelser ligger i 2022 på ca. 9000. De fem hyppigste henvendelsesårsager for bus, tog og Letbane har været: Udgåede ture og nedbrud, Forbikørsel, Forsinkelse, Generel (Information og vejledning), Klage over chaufførens adfærd. De fem hyppigste henvendelsesårsager for Flextrafik har været: For sen afhentning/aflevering, Generel (Information og vejledning), Information om Flextrafik, Adfærd, Kørsel/fart. For billetkontrol er der en general stigning i antal kontroller.

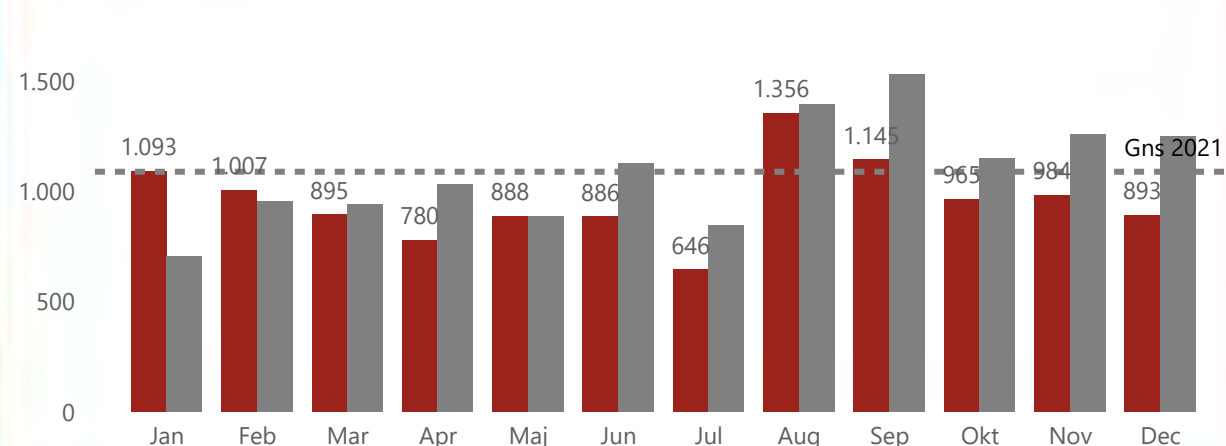
## Kundehenvendelser 2022

Type ● Billetkontrol ● Bus ● Flextrafik ● Letbane



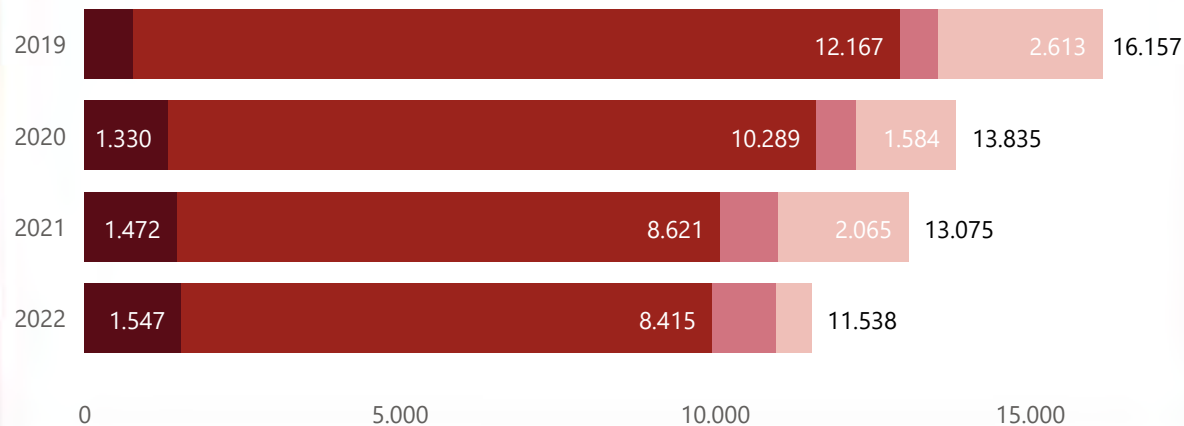
## Antal kundehenvendelser

● 2022 ● 2021



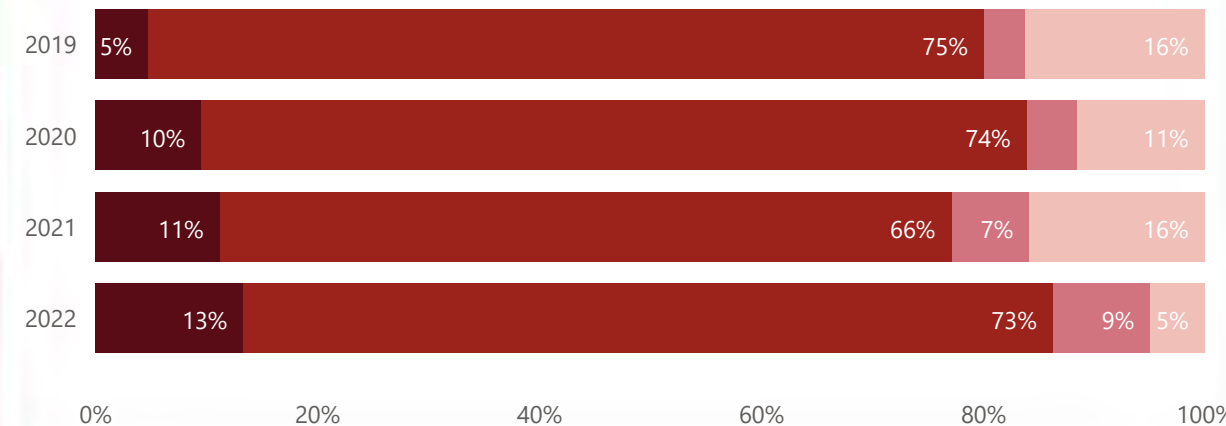
## Antal kundehenvendelser

Type ● Billetkontrol ● Bus ● Flextrafik ● Letbane



## Kundehenvendelser

Type ● Billetkontrol ● Bus ● Flextrafik ● Letbane



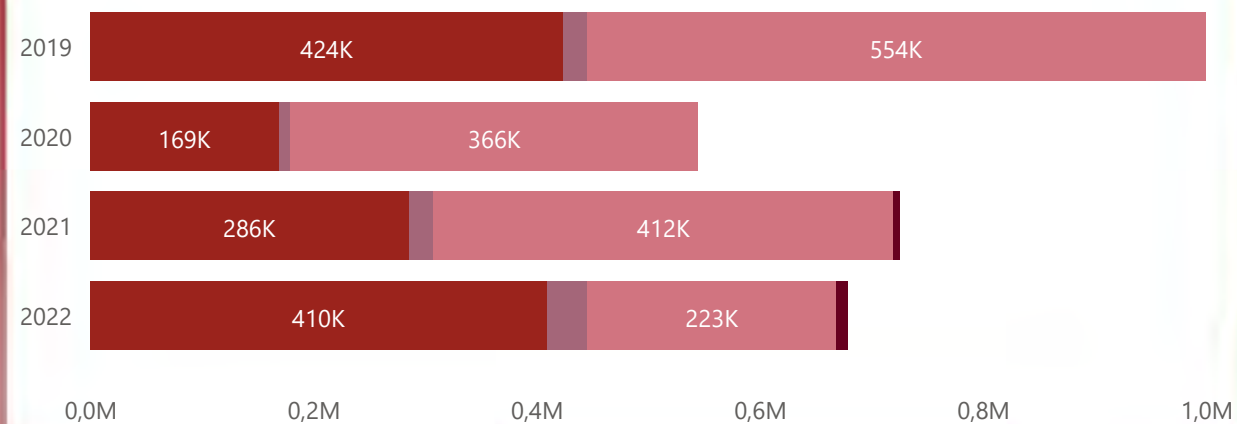


# Rejsegaranti

En del af rejsegarantierne skyldes mandskabsmangel hos enkelte busselskaber, som har resulteret i flere udgået ture. Herudover er der primært tale om forsinkelser eller udgåede ture fx pga. tekniske problemer hos busselskaber, Midtjyske Jernbaner og Letbanen samt forbikørsler hos busselskaberne.

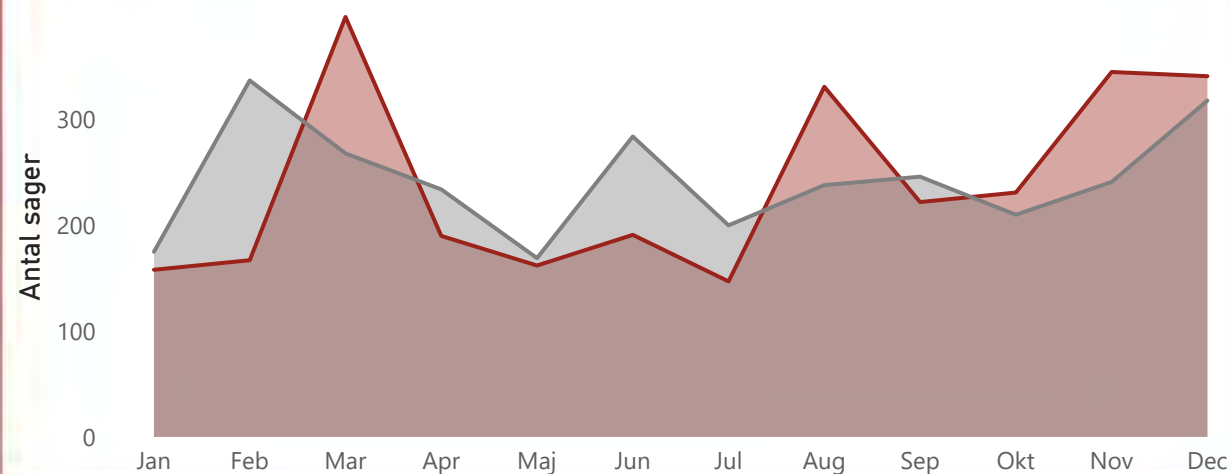
## Udbetaling - Rejsegaranti

Type ● Bus ● Flextrafik ● Letbanen ● Tog



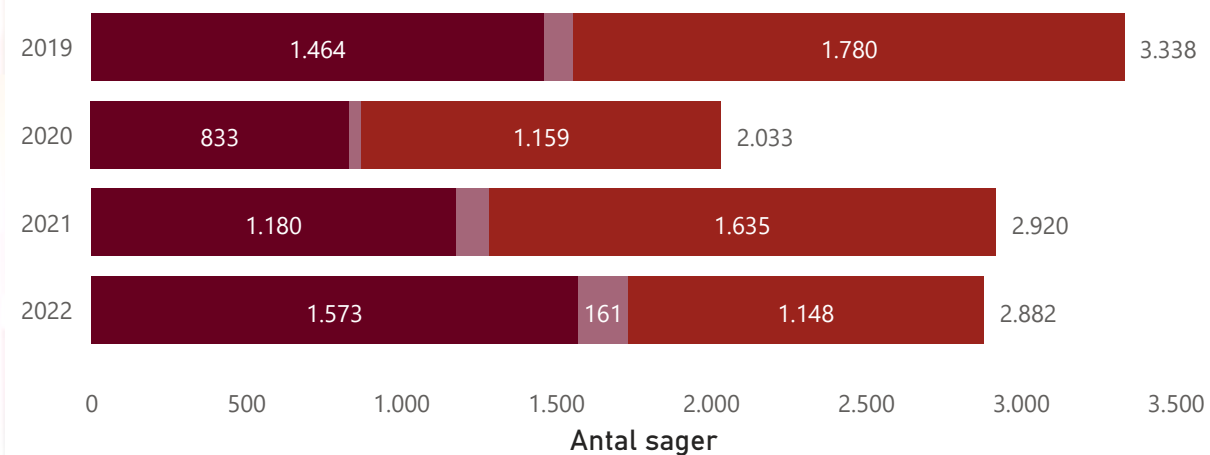
## Rejsegarantisager pr måned

— 2022 — 2021



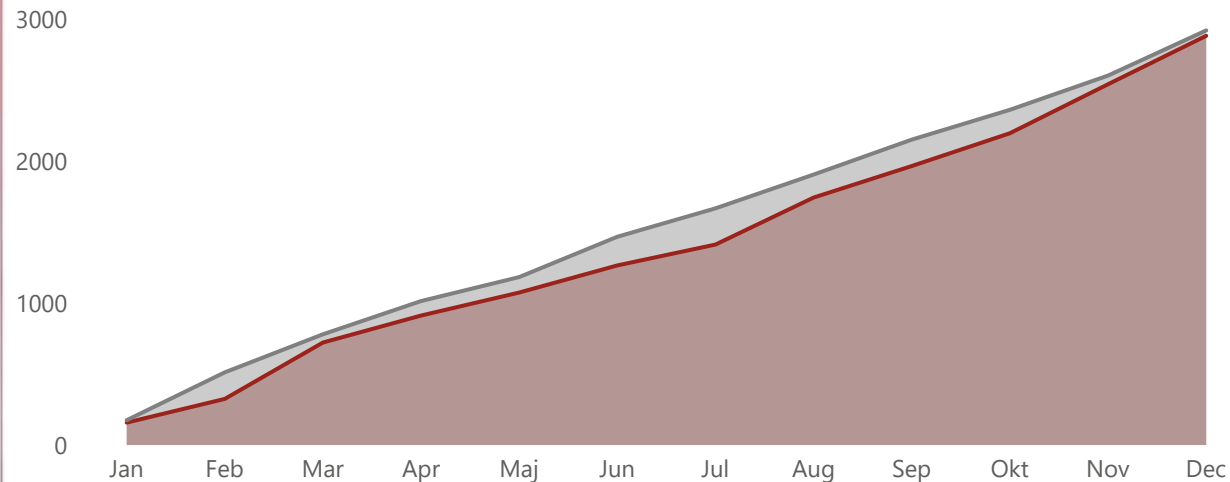
## Rejsegarantisager YTM

Type ● Bus & Tog ● Flextrafik ● Letbanen



## Akk. Rejsegarantisager

● 2022 ● 2021

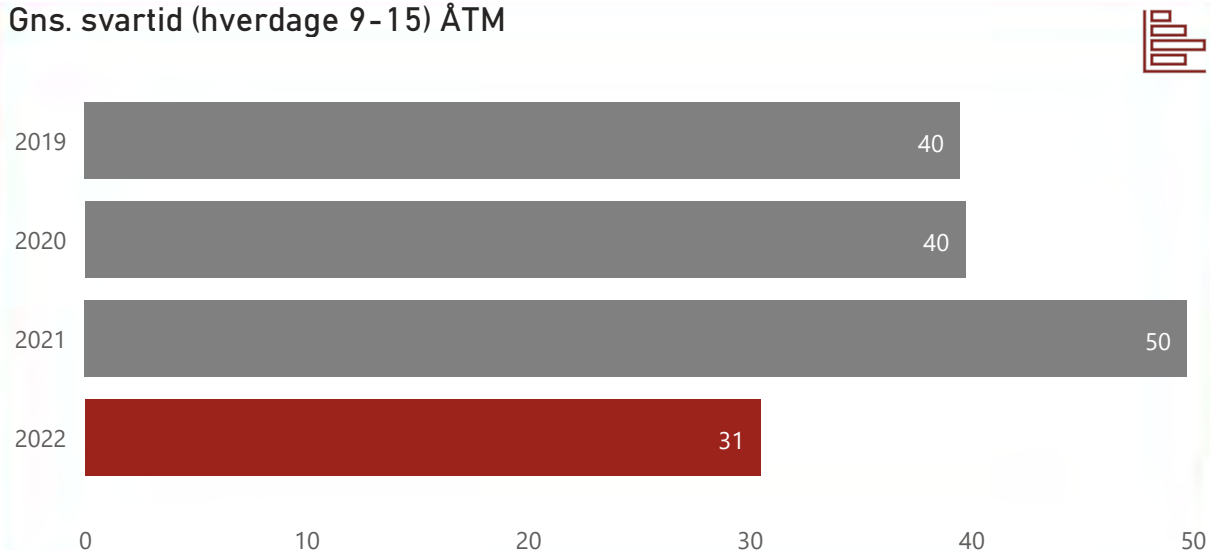




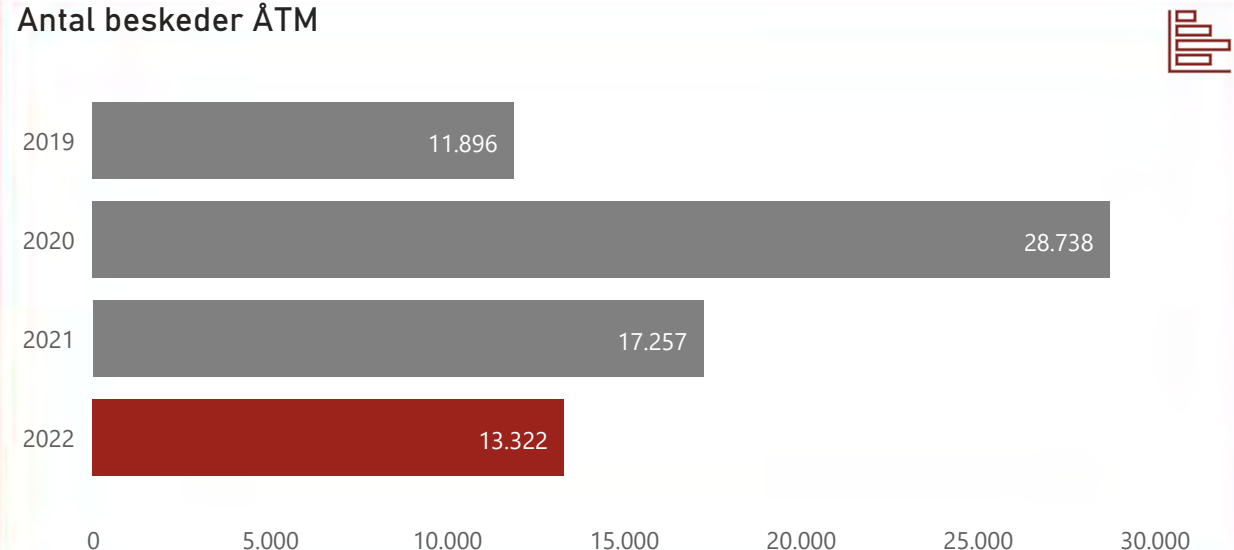
# Facebook

Antallet af henvendelser ligger spredt. Henvendelserne er højest omkring sommer (juli og august). I 2020 og 2021 var der en del henvendelser omkring covid-19, hvilket kan være en årsag til faldet af henvendelser i 2022, hvor covid-19 ikke har været en væsentlige henvendelsesårsag. Den gennemsnitlige svartid er forbedret fra 2021 til 2022, hvilket et muligt fald i antallet af henvendelser kan være årsagen til. De primære henvendelsesårsager er følgende: Billetter, Trafikinformation, Køreplaner, Midttrafik app og Letbanen.

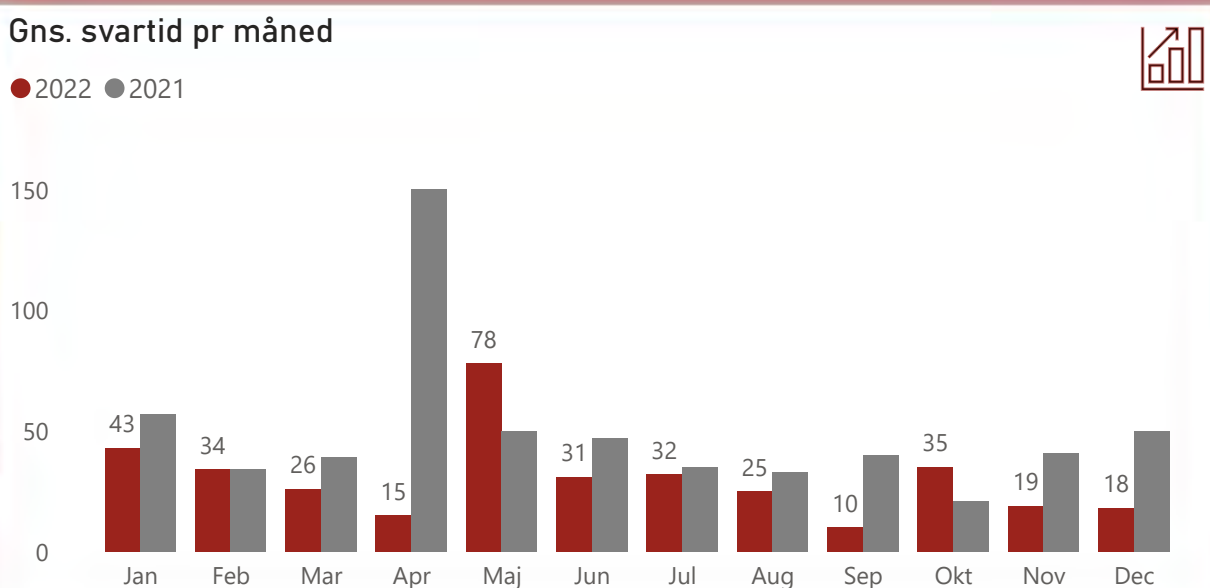
## Gns. svartid (hverdage 9-15) ÅTM



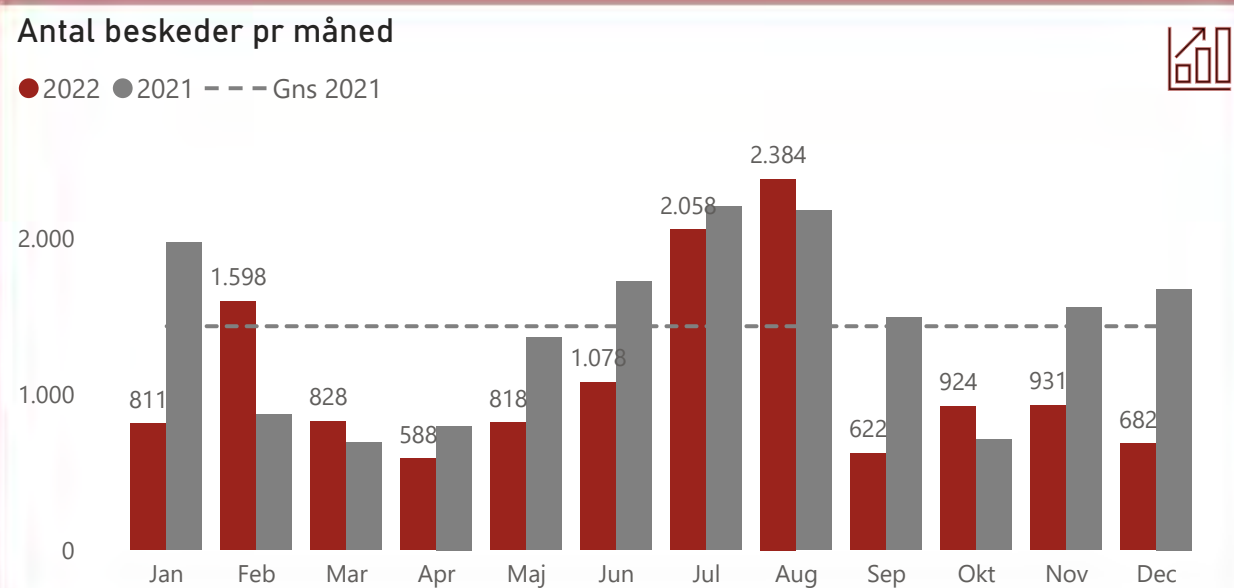
## Antal beskeder ÅTM



## Gns. svartid pr måned



## Antal beskeder pr måned





# Udgåede ture

Graferne viser andelen af kørte ture ift. planlagte ture, samt andel og antal udgåede ture. Der er en målsætning i Midttrafik om, at 99,8 % af de planlagte ture skal køres. OBS Letbanen indgår ikke i nedenstående opgørelser.

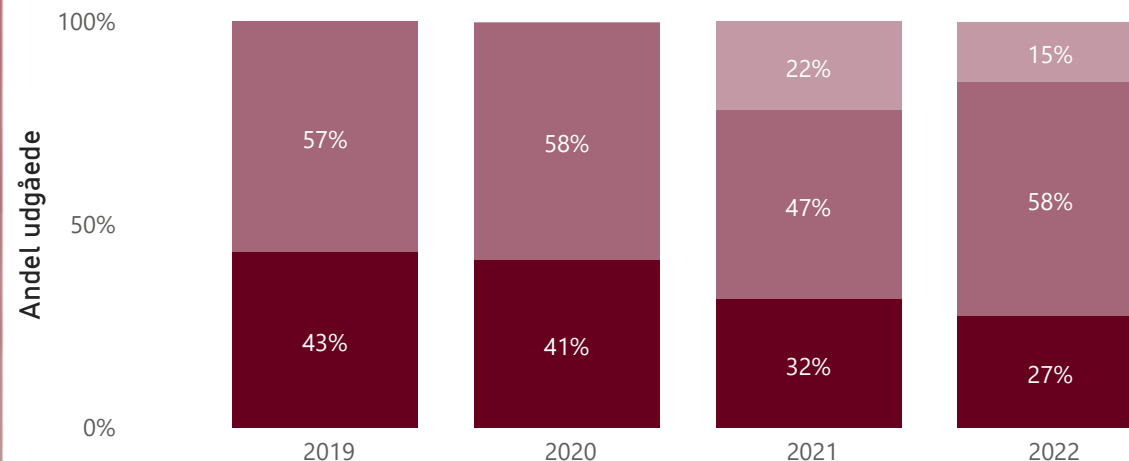
I 2022 var der forskellige faktorer der havde indflydelse på hvor mange aflysninger vi så. Specielt i første halvår kæmpede flere selskaber med at skaffe chauffører. Årsagen var den lave arbejdsløshed der gjorde at chauffører let kunne finde andet arbejde hos konkurrenten eller i en helt anden sektor.

I andet halvår af 2022 har der været megen sygdom i befolkningen generelt, men også hos buschauffører, hvilket hos nogle busselskaber gav udfordringer og årsag til aflysninger. Midttrafik har løbende afholdt møder med selskaber der har haft mange aflysninger for, fælles, at finde løsninger der kunne afhjælpe de udfordringer leverandøren stod med på det givne tidspunkt.

De selskaber der har haft aflysninger er blevet afregnet efter de forskrifter kontrakterne tilbyder.

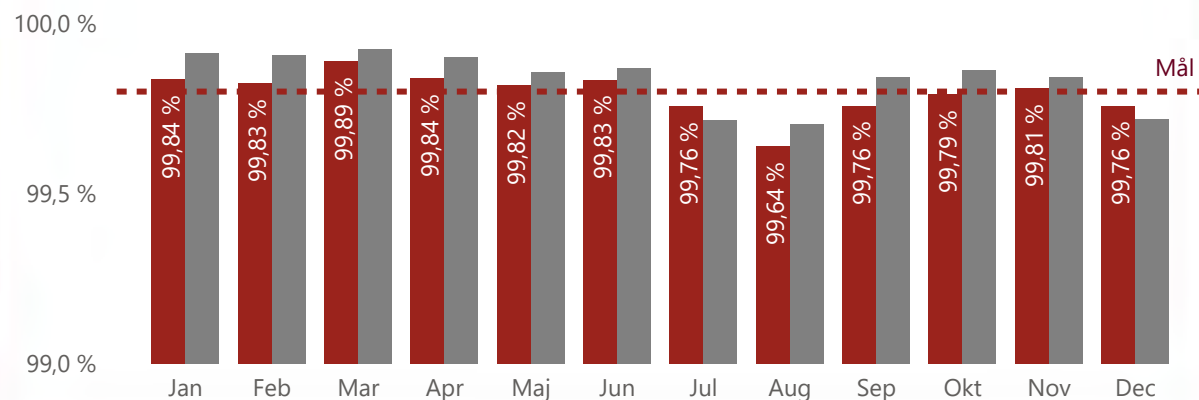
## Andel af udgåede ture

Type ● Bybusser ● Øvrige ruter ● Tog

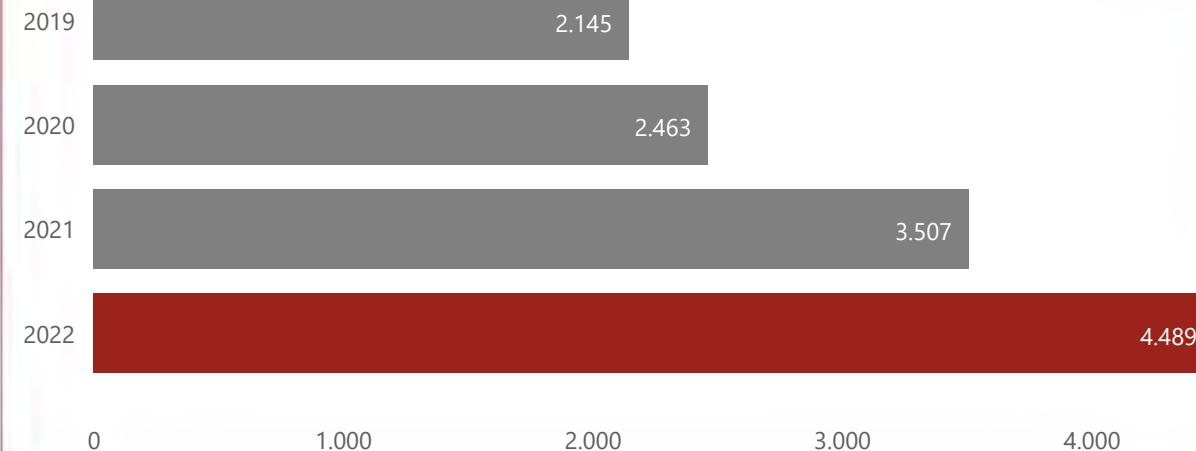


## Andel af kørte ift planlagte ture

● 2022 ● 2021



## Antal udgåede ture

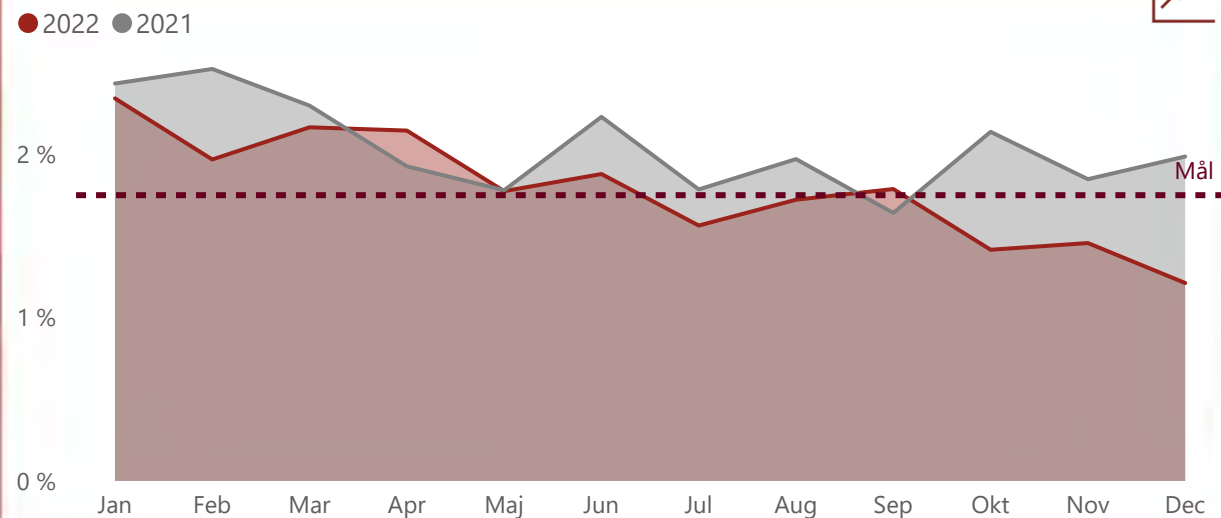




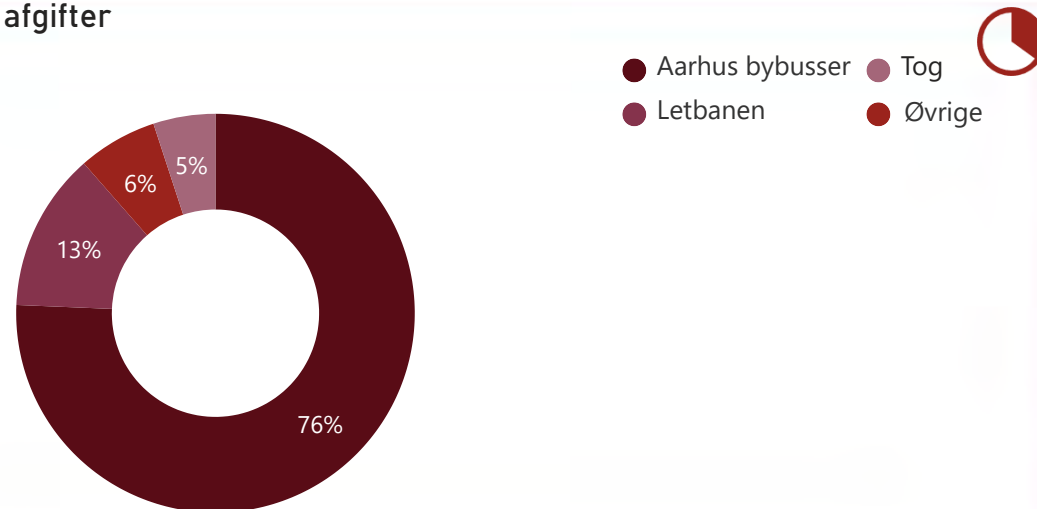
# Billetkontrol

Udviklingen i snydeprocenten er har haft en faldende trend i 2022 , men ligger stadig over målsætningen på 1,75 %. Det er primært Tog/Aarhus Bybusser, der trækker den op, hvorimod Letbanen/Øvrige ruter trækker den ned. Dykket er særlig markant fra september, hvor afgiften blev hævet til 1.000/500 kr.

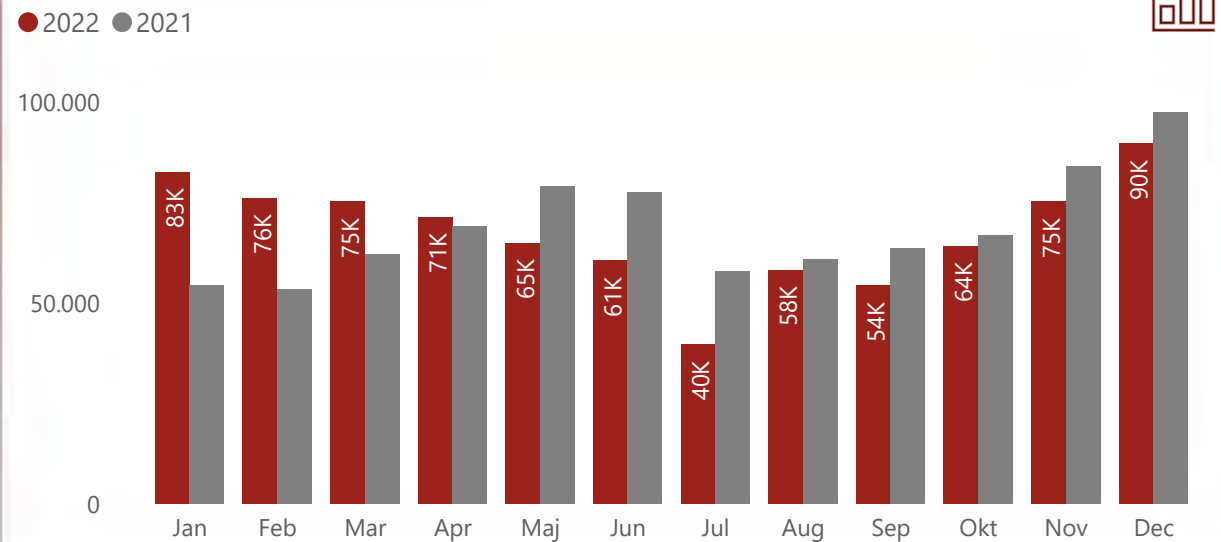
## Udvikling i snydeprocent



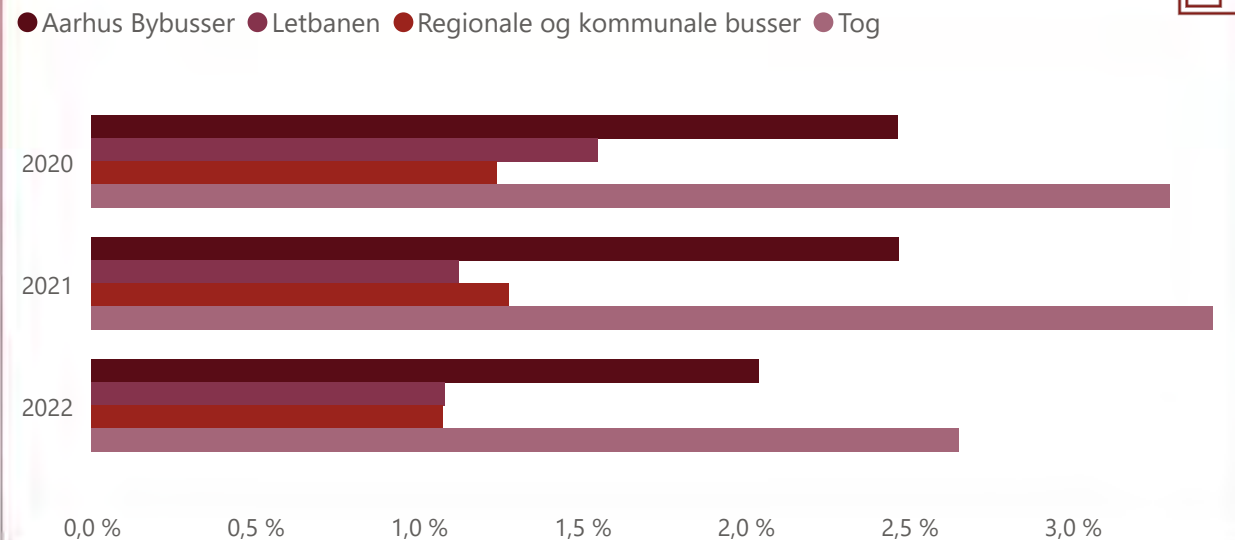
## Fordeling af afgifter



## Antal kontrollerede passagerer pr måned



## Snydeprocent







# Midttrafik App

Graferne viser udviklingen i nedetiden for Midttrafik app i 2022 samt appens rating.

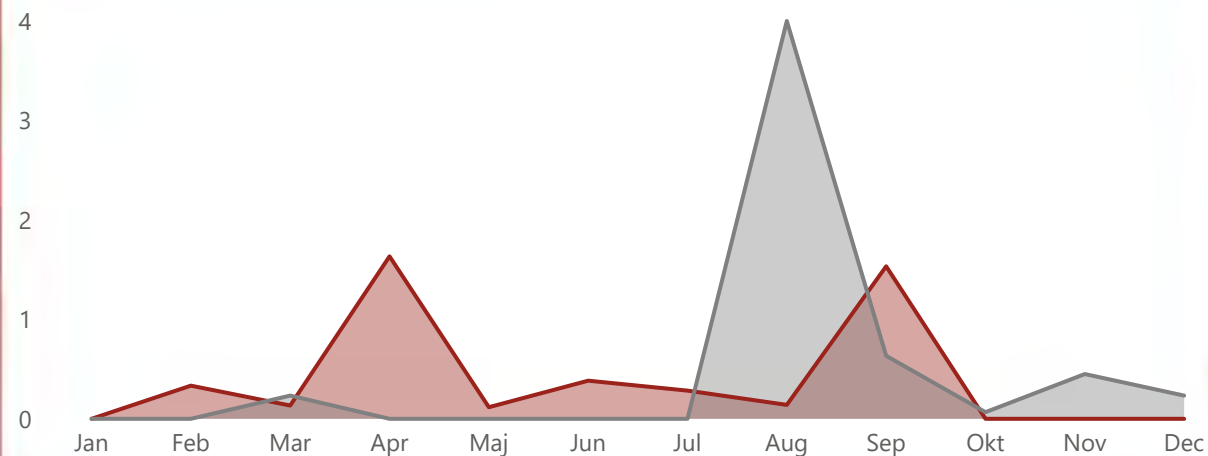
Rating Appstore Rating Play Butik

4.3/5

3.2/5

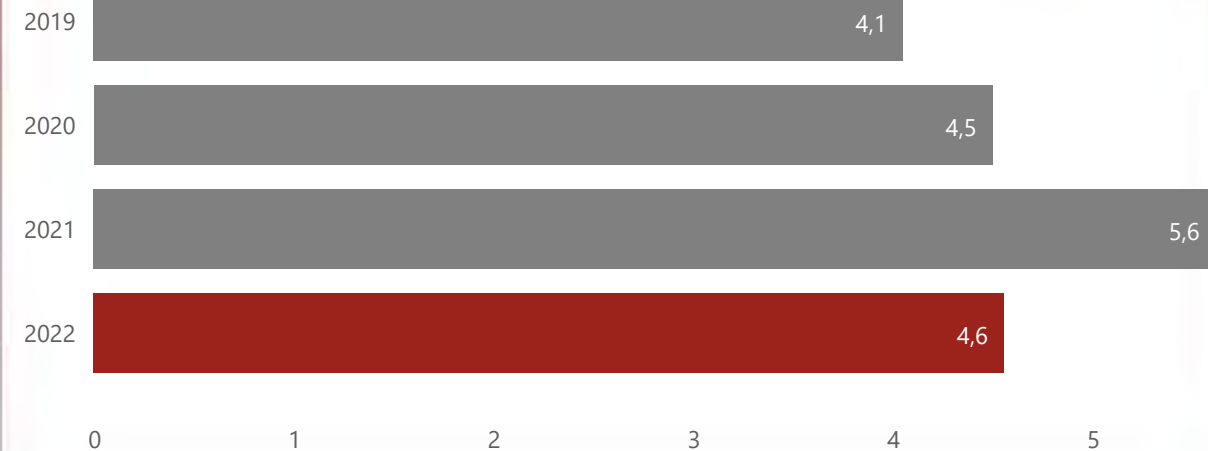
## Nedetid i timer

● 2022 ● 2021



Nedetiden for Midttrafik app har i 2022 været på et relativt lavt niveau. Som oftest har årsagerne været større netværksrelaterede fejl og kun sjældent direkte relateret til fejl i mobilbillet-systemet. Enkelte gange har nedetiden været forårsaget af fejlede opdateringer og efterfølgende tilbage-rulninger. Disse opdateringer foretages oftest sent om aftenen, hvor kundepåvirkningen er minimal.

## Nedetid i timer



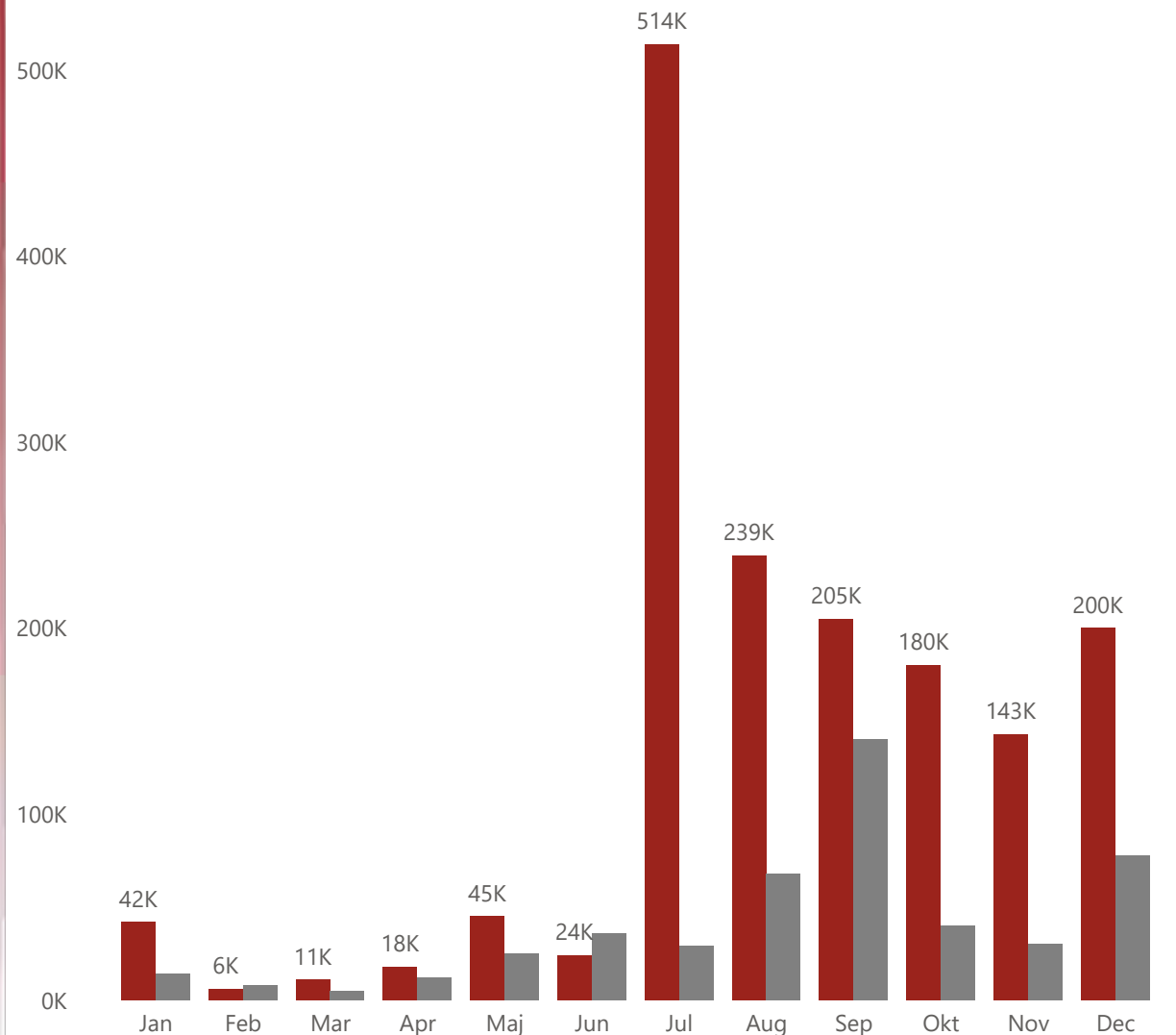


# Bod - Flextrafik

Graferne viser modtagne bodsindtægter fra Flextrafikvognmænd. Boden har frem til juli været låst, så bod der blev udstedt under corona, blev først betalt i juli. Efterfølgende har Midttrafik strammet op på reglerne samt udvist mindre tolerance og koblet med mangelfuld leverance fra leverandørerne har boden ligget konstant højt i 2. halvår af 2022.

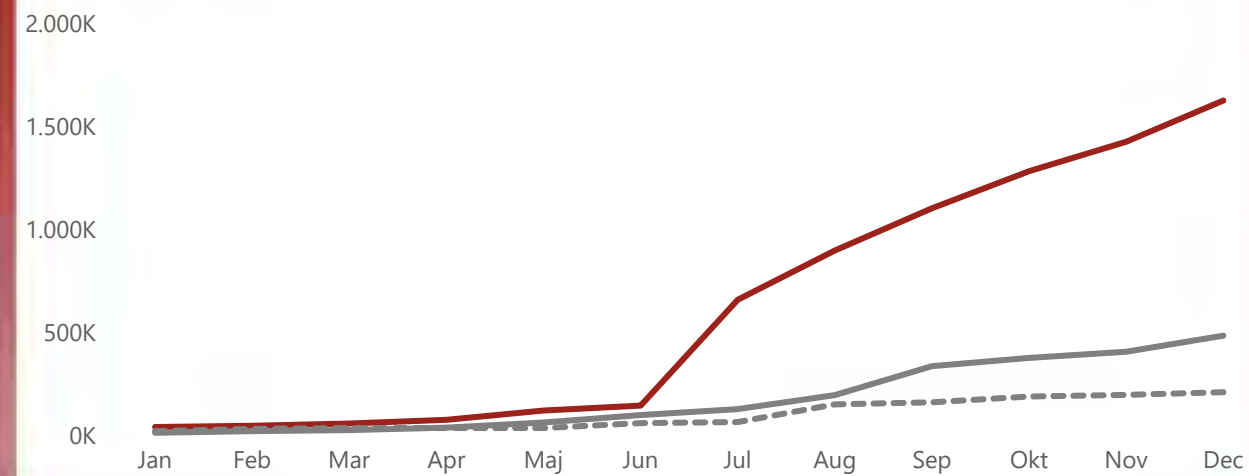
## Bodsindtægter pr måned

● 2022 ● 2021

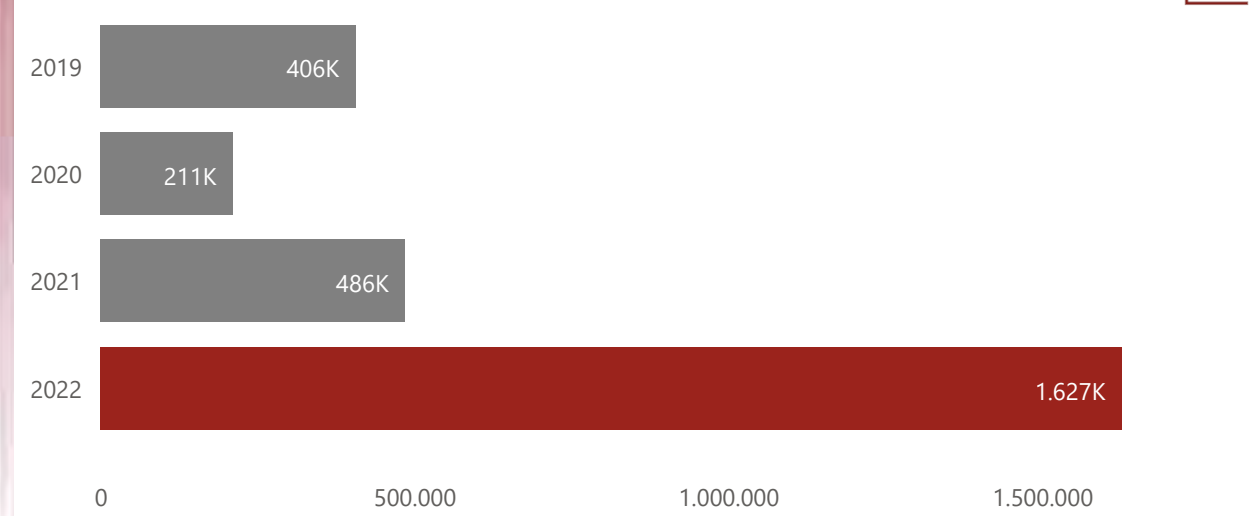


## Udvikling i akk. bodsindtægter for Flextrafik

— 2022 — 2021 - - - 2020



## Bodsindtægter

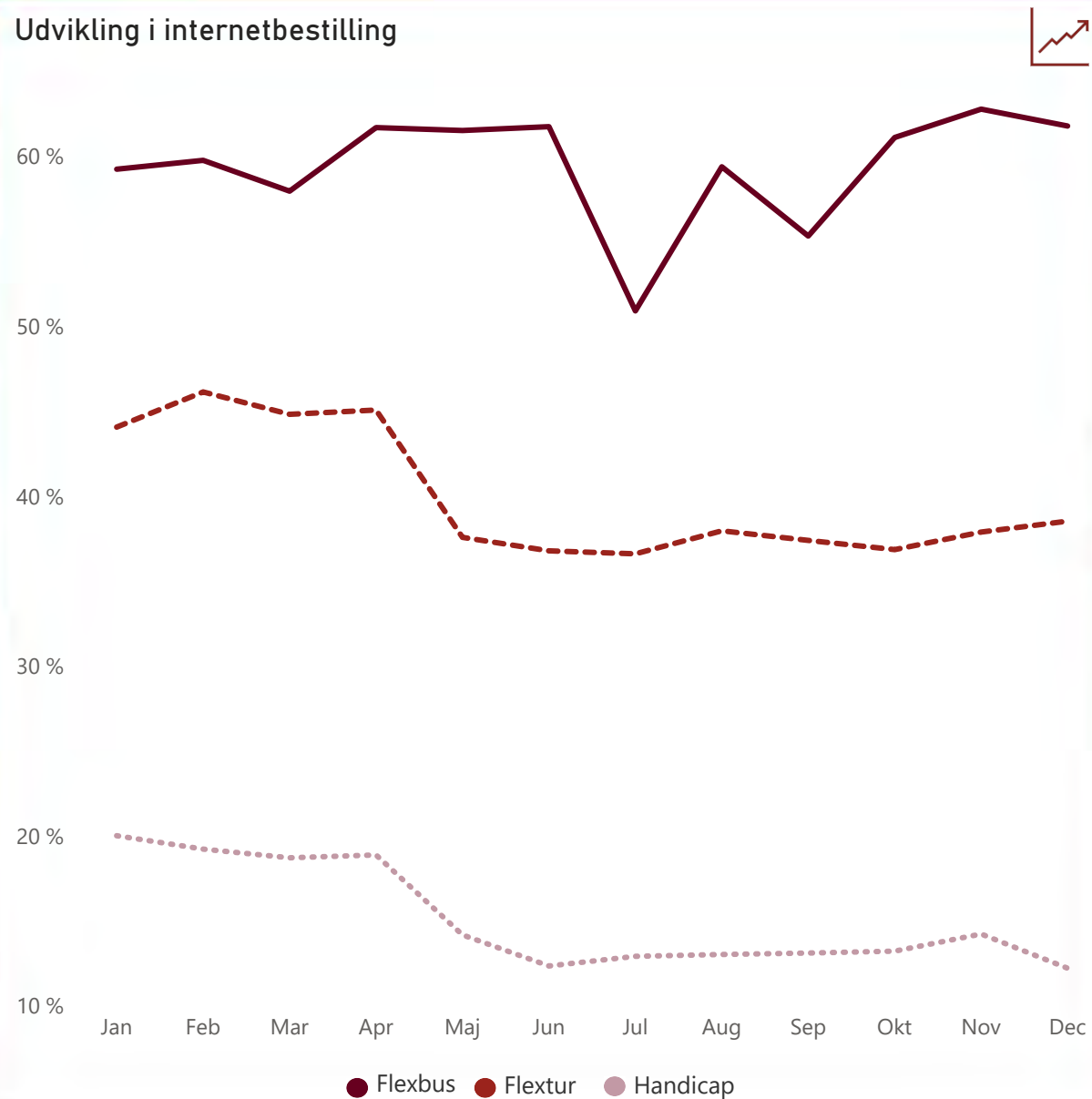




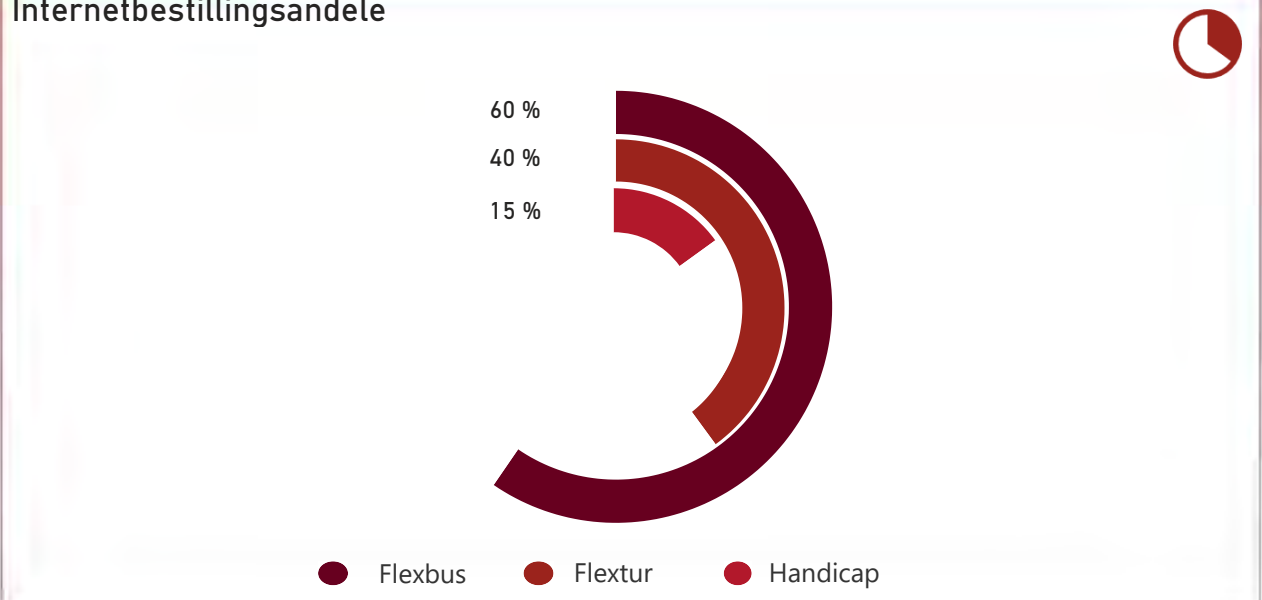
# Flextrafik

Graferne viser andel af internetbestillinger. Der skete et fald i maj ifm. skifte til ny selvbetjeningsløsning, men vi har i løbet af året nærmet os normalen igen.

### Udvikling i internetbestilling



### Internetbestillingsandele

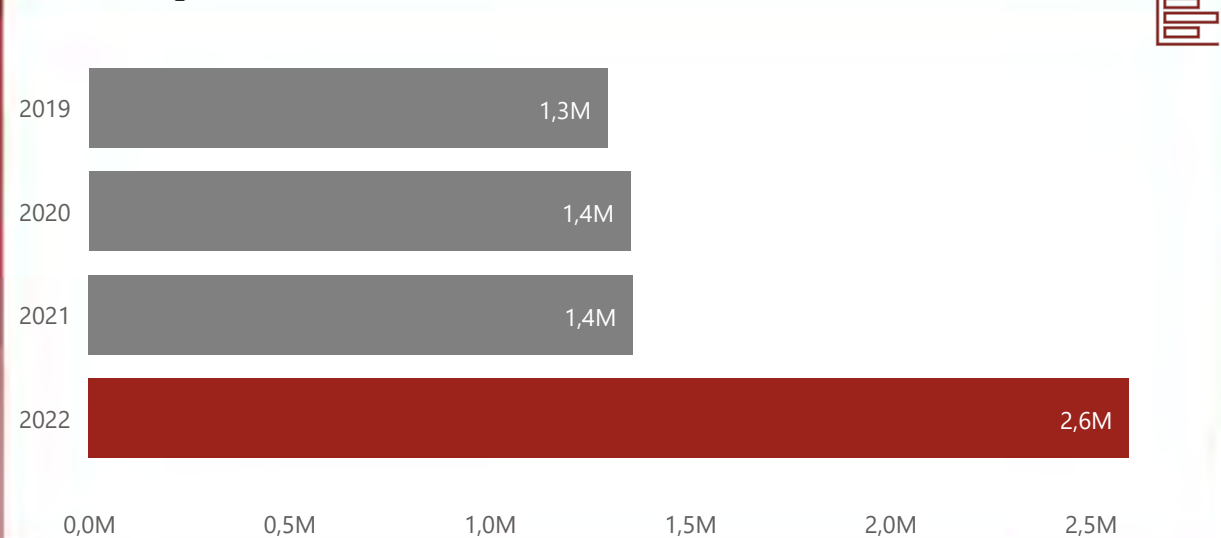




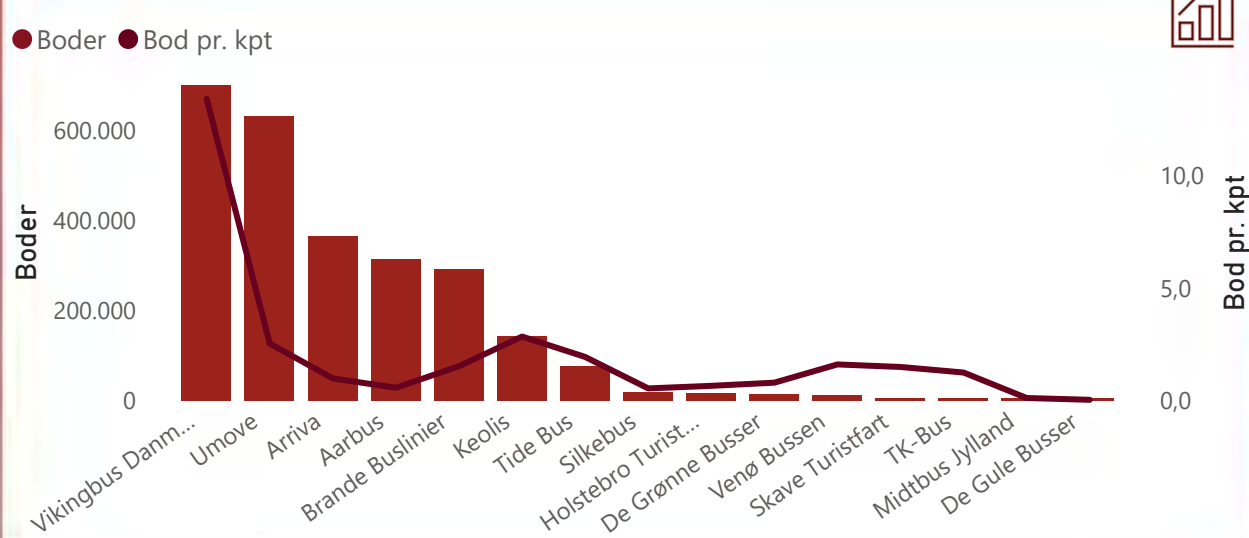
# Bod - Busselskab

Hovedparten omhandler manglende overholdelse af køreplanen og manglende indberetning herom til Midttrafik. Der er i juni og juli opkrævet to større boder hos busselskaberne Vikingebus og Umov. Der er givet en bod på 471 t.kr. til Vikingebus pga. manglende miljøcertificering af et busanlæg. Der er givet en bod på 272 t.kr. til Umov pga. for sen indsættelse af elbusser til Midtjylland.

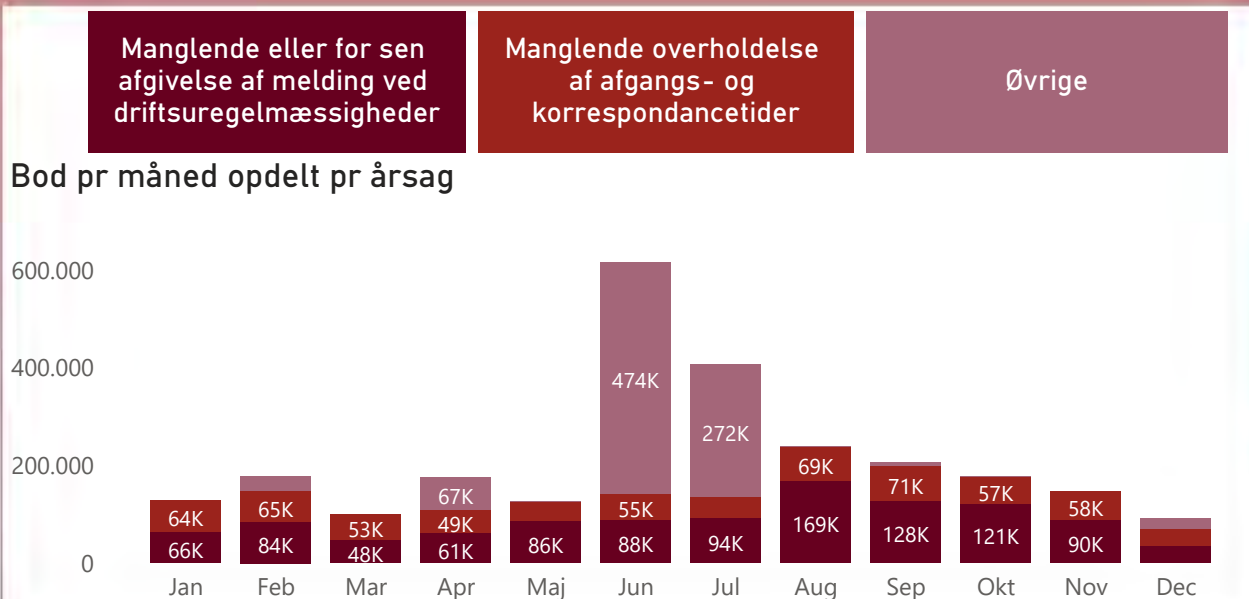
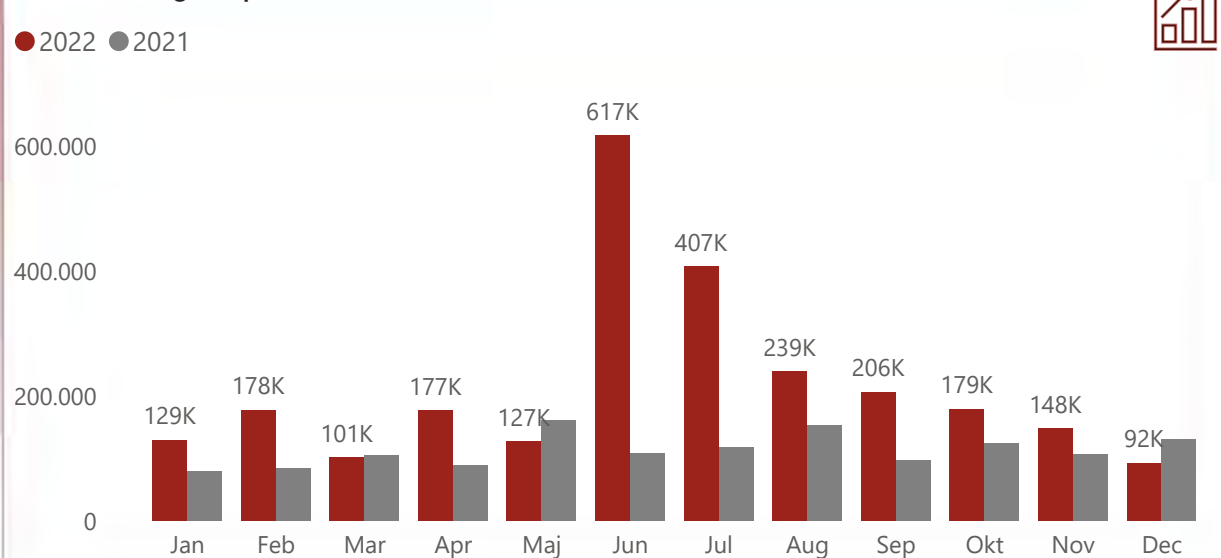
## Bodsindtægter



## Bodsindtægter pr busselskaber



## Bodsindtægter pr måned

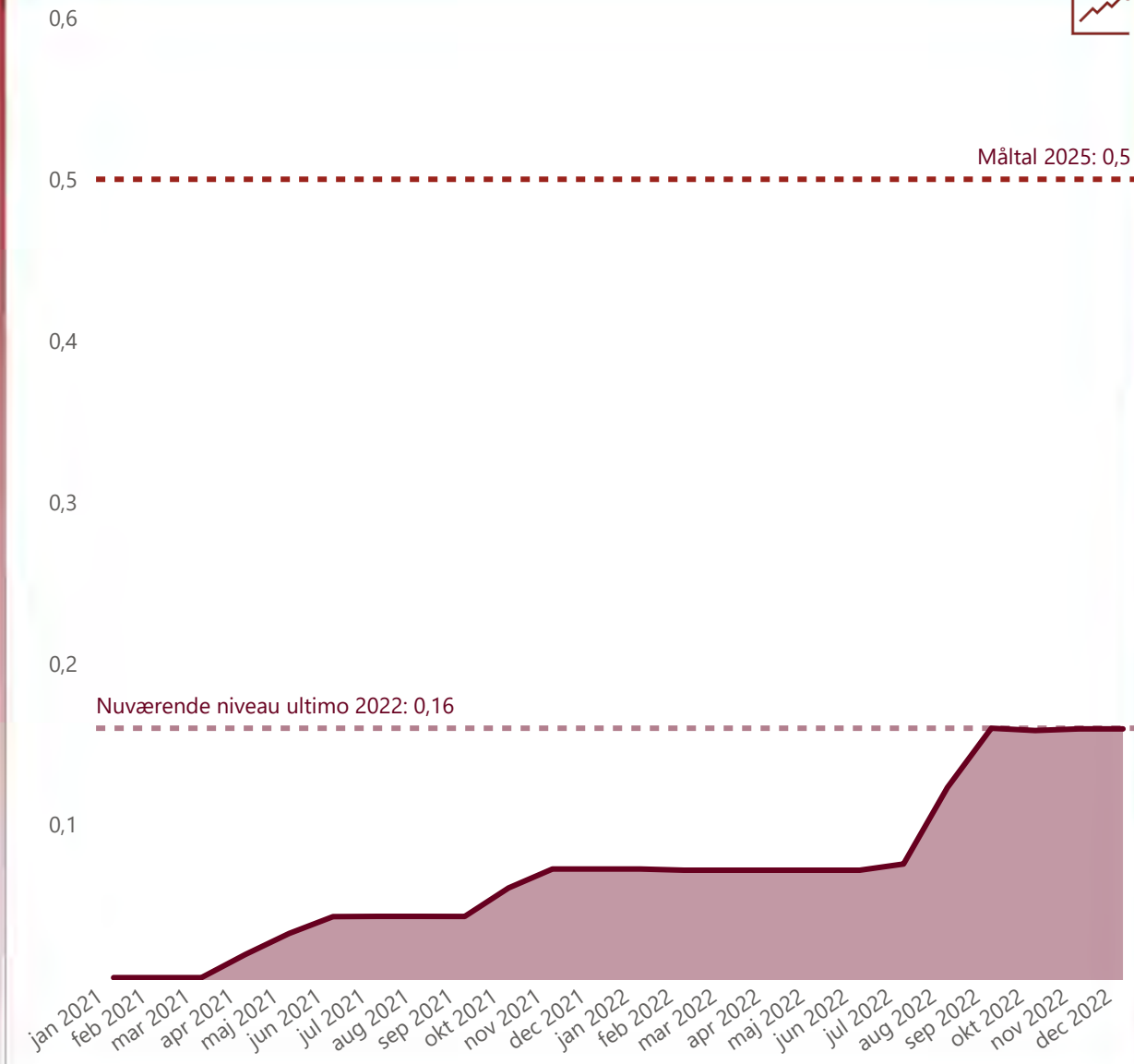




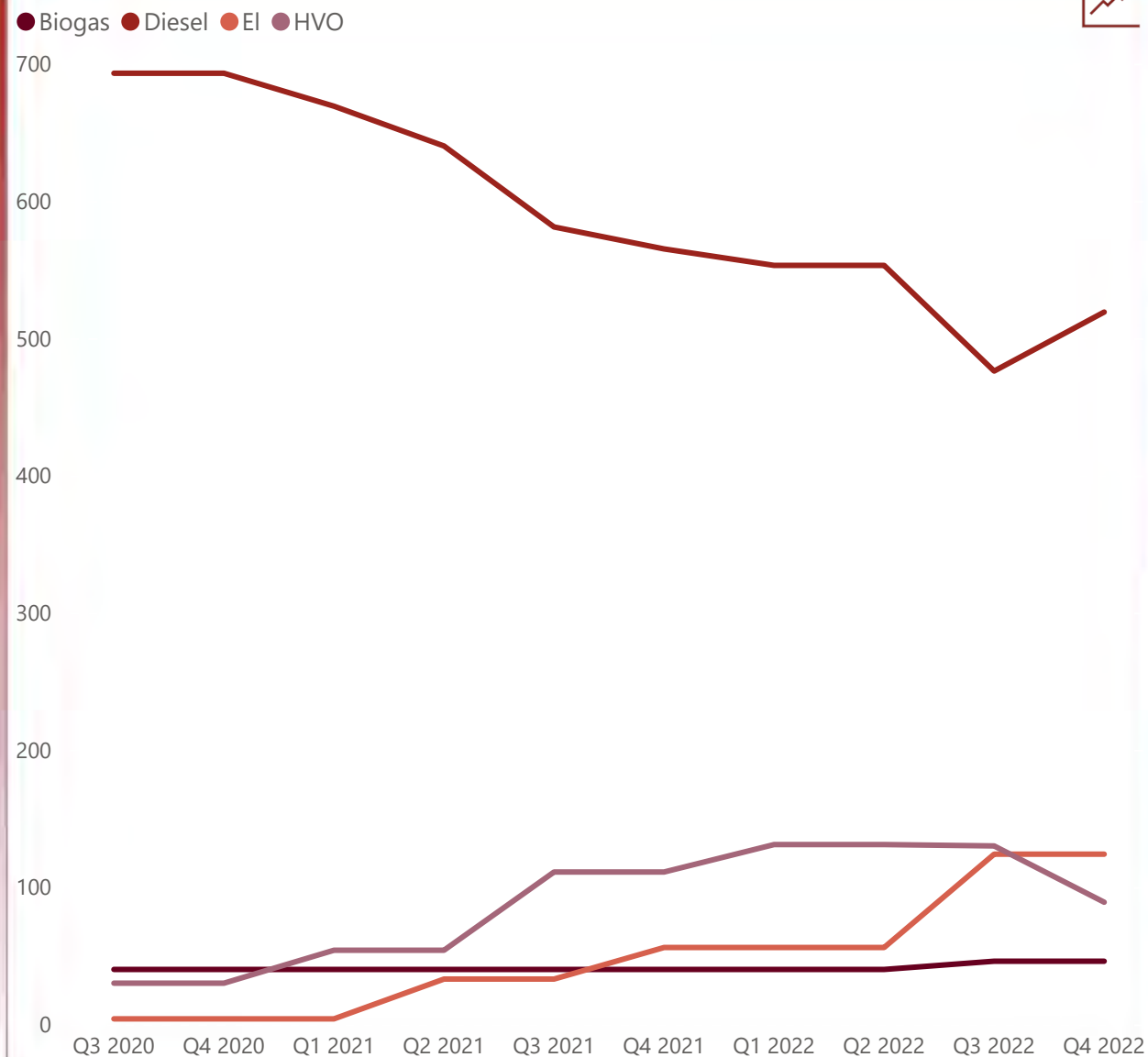
# Drivmidler

Midttrafik følger udbudskravene til grøn omstilling i EU-direktivet Clean Vehicle Directive. Målet er, at cirka halvdelen af alle busser skal være emissionsfrie el- eller brintbusser i 2025, mens alle busser som minimum skal være CO2-neutrale i 2030.

### Andel af emissionsfrie busser



### Udvikling i drivmidler

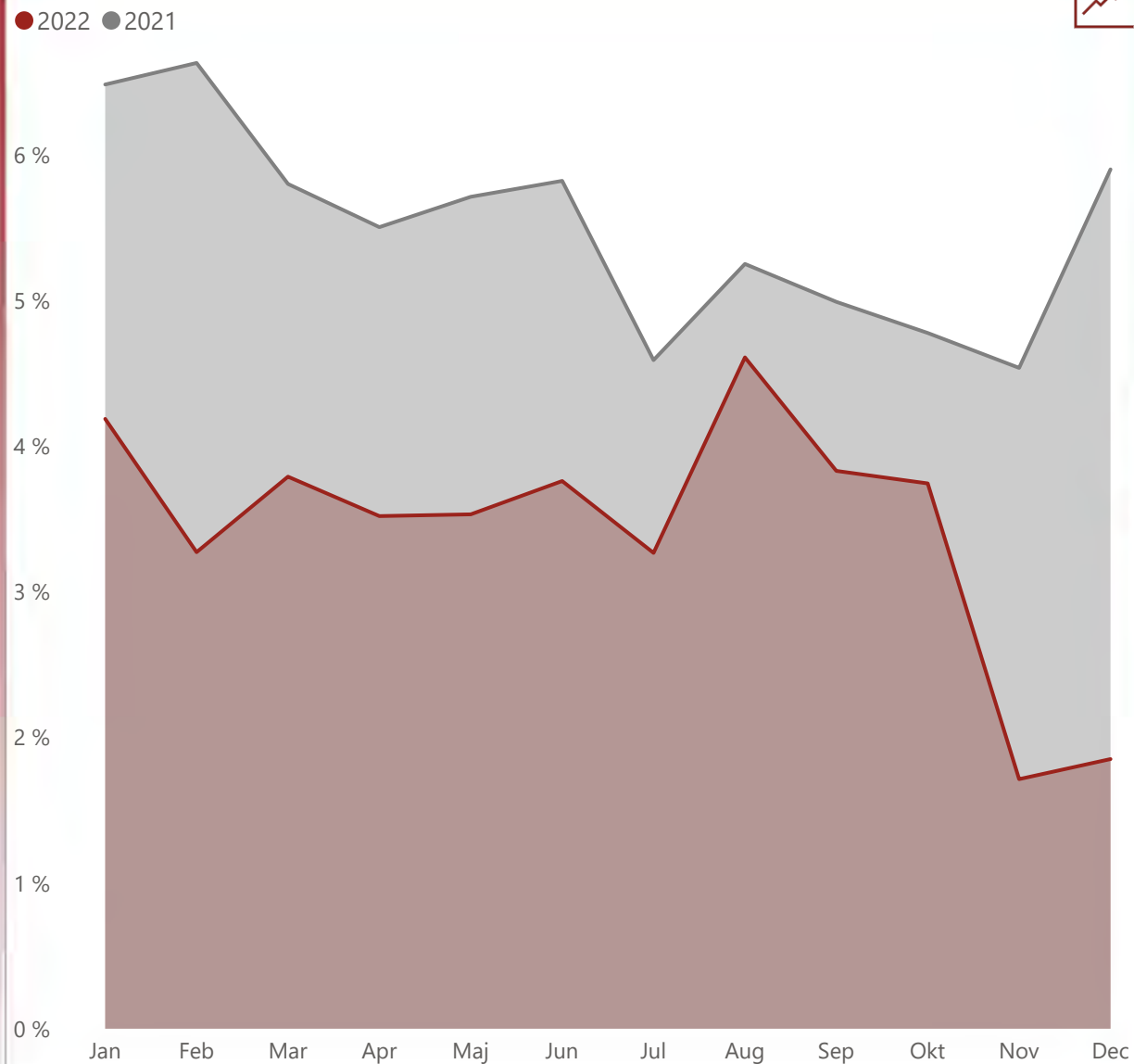




# Manglende pålogning

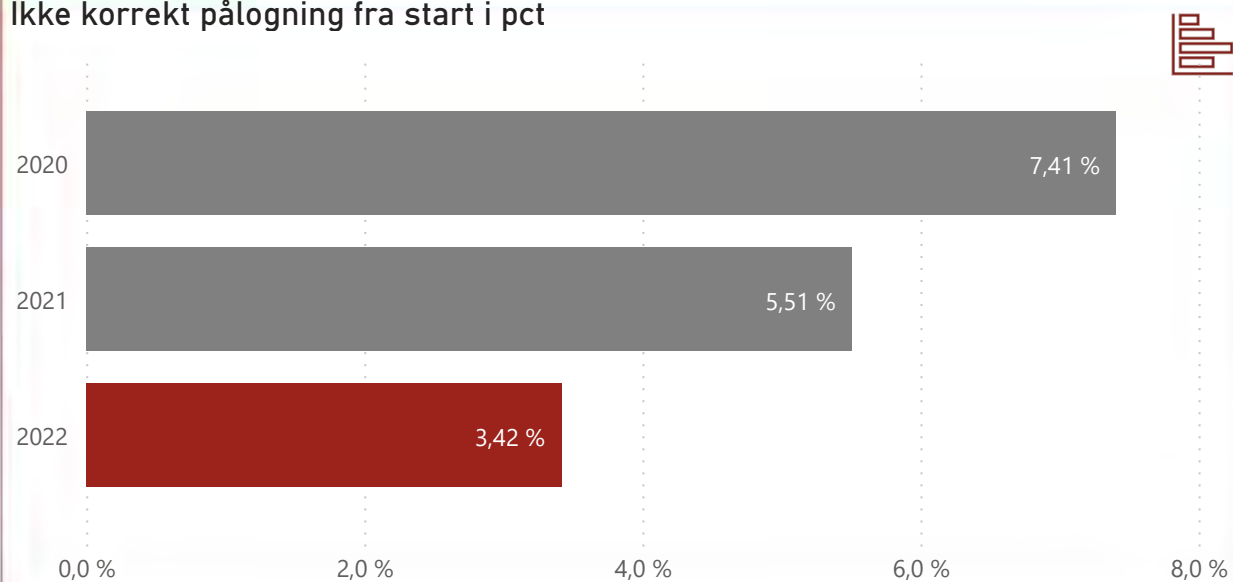
Graferne viser et overblik over ture med ikke korrekt pålogning fra start opgjort i procent. Tallene er identisk med de tal der påtænkes at blive udstedt bod ud fra. Tallene er eksklusiv tal fra: Flexbus, dubleringer, 925X, Letbanen og MJBA.

## Ikke korrekt pålogning fra start i pct.



Der har været en nedadgående trend i 2022 for antallet af ture der ikke har været korrekt pålogget fra start. Korrekt pålogning af ture har meget bevågenhed i Midttrafik, og der sker opfølgning med vognmændene både fra Trafikservice, Data & Analyse og Økonomi. Derudover er datagrundlaget løbende blevet forbedret, hvilket også kan have en positiv effekt på nedbringelsen af ture med manglende pålogning.

## Ikke korrekt pålogning fra start i pct



# Styrk mobiliteten i land- områderne

Trafikselskabernes bud på løsninger



TRAFIKSELSKABERNE

# Lad os styrke mobiliteten i landområderne

Som samfund ønsker vi at styrke mobiliteten i landområderne, og i trafikelskaberne oplever vi stor interesse for at udvikle nye løsninger. Skal vi lykkes, kræver det bredt samarbejde, investeringer og mere fleksible lovrammer.

Lukkede lokalskoler og voksende transportafstand til uddannelsesinstitutioner, sundhedstilbud og indkøbsmuligheder betyder, at især børn, unge, ældre og andre uden egen bil i stigende grad er afhængige af den kollektive transport.

Kapaciteten i den traditionelle bus udnyttes fuldt ud, når børn skal til og fra skole og pendlerne på arbejde. Men når bussen kører uden for myldretiden, hvor efterspørgslen er meget mindre og er spredt, kan den være udfordret på fleksibiliteten. I trafikelskaberne oplever vi derfor en stigende interesse fra borgere, kommuner, regioner og politikere for at vi sammen kan udvikle nye og mere fleksible transportløsninger, som supplement til og afløsning af den traditionelle kollektive transport.

## Klar til at tage ansvar

Trafikelskabernes erfaringer er, at der ikke findes én løsning til alle udfordringer på tværs af Danmark. Det er en kompliceret opgave, hvor der skal tages hensyn til mange interesser, lokal geografi og den demografiske udvikling. Nye tiltag kræver økonomi, bredt samarbejde og koordinering på tværs af stat, regioner, kommuner og lokale aktører. Det er en vigtig opgave, som trafikelskaberne gerne tager større ansvar for.

Trafikelskaberne har stor erfaring inden for drift og optimering af kerneprodukterne i form af bus og lokaltog, lige som vi har udviklet Flextrafik og samarbejdet om at skalere og standardisere den løsning på tværs af landet. På den baggrund har vi forslag til flere løsninger, som kan styrke den kollektive transport i landområderne, hvis der er politisk opbakning til at tilpasse rammevilkårene og føre dem ud i livet.

Vi præsenterer fire anbefalinger til mulige løsningsforslag på side 7 til 10.

## Nye rammevilkår

I dag udgør de lovmæssige rammevilkår en barriere for at styrke mobiliteten og skabe bedre sammenhæng mellem by og land.

For eksempel har trafikelskaberne under den nuværende ramme ikke lov hjemmel til at påtage sig en mere aktiv og koordinerende rolle inden for blandt andet samkørsel og mikromobilitet. Samtidig betyder de økonomiske konjunkturer, at selskaberne sammen med kommuner og regioner har svært ved at prioritere storskala-forsøg, hvor de kan teste fremtidens grønne og mere sammenhængende mobilitetsløsninger for landområderne, som vil kræve investeringer

Med denne folder ønsker vi at give bud på, hvilke nye tiltag, der i tillæg til eller som erstatning for den traditionelle kollektive transport kan styrke mobilitet i landområderne. I Danmark har vi et solidt udgangspunkt, men vi skal udvikle og forny os for at fremme omstillingen til mere miljørigtig transport og service for at sikre den kollektive transport i de tyndest befolkede områder af landet.

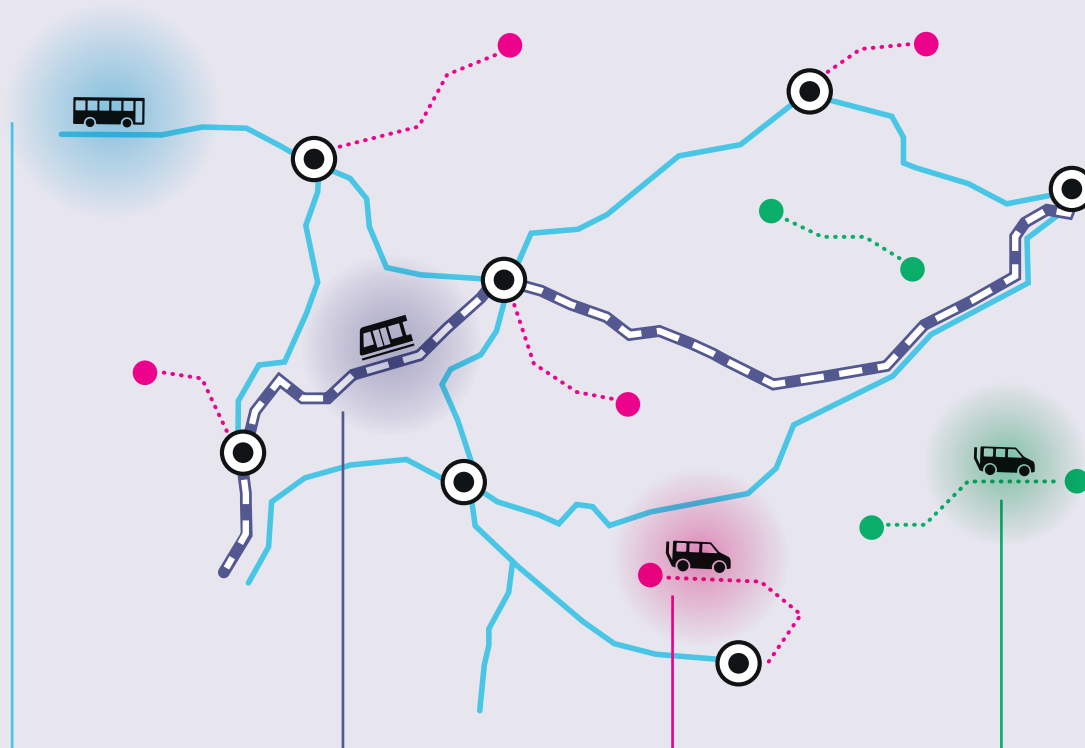
I trafikelskaberne er vi klar til dialog om, hvordan vi skaber de bedste rammevilkår og afprøver løsninger. Det er en vigtig og ikke helt let opgave.

Formand for Trafikelskaberne  
Steen Vindum, Midttrafik



## Vores udgangspunkt

Danmark er overordnet set godt dækket af kollektiv transport. Statens jernbanetrafik er rygraden i den kollektiv transport på tværs af landet. Trafiksekskabernes kerneprodukter består af bus, lokaltog og flextrafik, der til sammen opfylder behovet hos mange.



### Bus

Styrken ved den traditionelle bus er, at den er velkendt, har faste afgang, og at den kan flytte mange mennesker. Begrænsningen ligger i de tyndt befolkede områder, hvor bussen ikke altid er den bedste løsning ud fra hverken et økonomisk eller miljø-mæssigt perspektiv.

### Lokaltog

Styrken ved lokaltog er, at det som en del af rygraden i den kollektive transport forbinder regionale stationsbyer og udgør en central del af disse byers identitet. Begrænsningerne er, at lokalbanerne ofte er ensporede jernbaner, hvilket gør det svært at øge frekvensen. Og at det er dyrt at udvide skinnenet og anlægge nye stationer.

### Plustur

Styrken ved Plustur er, at det giver mulighed for at bestille transport til eller fra en adresse, som ikke kan nås med bus eller tog. Transporten sker til eller fra nærmeste tilslutning til kollektiv transport. Begrænsninger er lang bestillingstid, ringe kendskab, og at det ikke tilbydes i alle kommuner.

### Flextur

Styrken ved Flextur er, at det er et tilbud om transport fra én adresse til en anden i de områder, hvor busruten eller Plustur af forskellige årsager ikke passer til passagerens behov. Begrænsningerne er lang bestillingstid, lavt kendskab, særskilt takstsystem og usikkerhed om økonomien for kommunerne.

Tilbud indenfor Flextrafikken	Nordjyllands Trafiksekskab	Midttrafik	Sydtrafik	Fynbus	BAT	Movia
<b>Plustur</b> Fra stoppested til dør	X	X	X	X		X
<b>Flextur</b> Fra dør til dør	X	X	X	X		X
<b>Flexbus</b> Fra stoppested til stoppested efter køreplan	X	X	X	X		

# Kerneprodukterne løser forskellige opgaver

Der er stor variation i antal passagerer, kapacitet og funktion for trafiksekskabernes kerneprodukter. Alle produkter er med til at løse en samfundsopgave.



Bus

244 mio.  
passagerer om året



Lokaltog

23 mio.  
passagerer om året



Plustur

0.07 mio.  
passagerer om året



Flextur

0.89 mio.  
passagerer om året

## MYTER ?

### De store "tomme" busser ?

De fleste buslinjer har en spidsbelastning i forbindelse med pendling til og fra arbejde, uddannelse og skole. Derfor vil antallet af passagerer i bussen variere i løbet af dagen og i løbet af ruten. Det er med andre ord spidsbelastningen, der dimensionerer bussens størrelse. Hvis man på nogle tidspunkter skulle køre med en mindre bus, ville det i mange tilfælde være en ekstraomkostning. Fra et økonomisk synspunkt er det således mest rentabelt at køre med den store bus, man allerede har betalt for, selvom efterspørgslen er lav.

### Flextrafik kan erstatte busserne ?

Både flex- og plustur er gode løsninger, der giver mobilitet for borgerne i de områder og på de tidspunkter, hvor bus og lokaltog ikke kan slå til. Men som det fremgår af de årlige passagertal, har flextrafik ikke den fornødne kapacitet til at erstatte busserne i spidsbelastningsperioderne med mange skolebørn og uddannelsessøgende. Dertil vil der også være store kommunale merudgifter forbundet med en overflytning. Der køres i dag knap 900.000 ture årligt med Flextur på landsplan, og en typisk busrute på landet har 50.000 - 100.000 passagerer årligt.



Fire løsnings-  
forslag til  
at få flere  
med ombord →

# Trafikselskaberne er klar til at teste og udrulle nye transportløsninger

Sammen med vores samarbejdspartnere har vi opbygget viden, erfaring og kompetencer med drift og udvikling af den kollektive transport i landområderne. Vi har gennemført test af forskellige bud på nye løsninger såsom delecykler, samkørsel og nye flexprodukter. Erfaringer fra vores forsøg viser, at den gode mobilitet i landområderne består af et bredt udbud af løsninger med opbakning i lokalbefolkningen.

Nogle løsninger har potentialet til at gå fra pilotforsøg til nye hyldevarer, enten som helt nye produkter, eller som tiltag, der kan understøtte og styrke de eksisterende kerneprodukter. På de følgende sider præsenteres selskabernes anbefalinger til fire konkrete løsninger, der kan være næste skridt i en styrkelse af den kollektive transport i landområderne. Selvom løsningerne enkeltvis har en begrænset størrelsesorden sammenlignet med klassisk kollektiv transport, så kan de i sammenhæng og som supplement til kerneprodukterne bidrage til den gode mobilitet. Løsninger som trafikselskaberne er klar til at teste i stor skala i landområderne.

## **Samarbejde og lokal forankring**

Storskalaforsøg af løsningerne bygger videre på den gode tradition for samarbejde og vidensdeling selskaberne

imellem og ikke mindst med regioner, kommuner og landsbyråd mv. Flextrafikken er med sine 30 år på bagen et godt eksempel på, hvordan et forsøg i ét selskab er blevet skaleret, harmoniseret og integreret på tværs af trafikselskaberne.

Når der skal etableres offentlig-privat samarbejde og integreres nye løsninger i eksisterende systemer, er der behov for en aktør, der kan igangsætte, koordinere og holde hånden under lokale initiativer. Det viser erfaringerne fra bl.a. Flextrafikken.

## **Fleksible rammevilkår og investeringer**

Den teknologiske udvikling kan give mulighed for at integrere nye transportformer i eksisterende løsninger som Rejseplanen og Rejsekortet.

Derimod er de eksisterende lovrammer en barriere. I trafikselskaberne ser vi derfor et behov for en samlet vurdering af investeringsbehovet, samt hvordan vi kan tilpasse lovgivningen og andre rammevilkår, så de tager højde for at integrere samkørsel, mikromobilitet og for eksempel civilsamfundsbaseerede løsninger i den kollektive trafik.

Med fleksible rammevilkår og investeringer kan vi i fællesskab sikre mobiliteten og skabe et økonomisk, miljømæssigt

# 95.000

husstande  
i landdistrikterne har ikke  
adgang til egen bil

# Samkørsel

## Udnytter de tomme bilsæder

1.

Betal med Rejsekortet for at køre med i din nabos bil. Det er konceptet bag et pilotprojekt gennemført mellem Nordjyllands Trafikselskab (NT), Region Nordjylland og samkørselstjenesten NaboGo i 2022. Målsætningen var 8.000 ture, og der blev kørt 20.000.

NT og NaboGo har integreret samkørsel i Rejseplanen, og NaboGo har integreret alle NT's stoppesteder i deres app.

### Økonomisk integration og nye korridorer

Fortsætter passageren rejsen med kollektiv transport, indgår samkørslen i den samlede rejsepris på samme måde, som hvis passageren havde skifte fra bus til tog.

Trafikselskaberne køber pladser hos private bilister i oplagte korridorer for samkørsel. Bilisterne får et lille beløb for at stille sæder til rådighed, uanset om der er passagerer med eller ej. Dermed kan trafikselskaberne skabe nye korridorer, der hvor bussen er for dyr en løsning.

### Nemt at udbrede

Projektet kan relativt nemt skaleres til andre geografiske områder, hvor der er mange biler og begrænset kollektiv transport. Succesfuld udbredelse kræver samarbejde mellem trafikselskaber, samkørsels-tjenester, ungdomsuddannelser, virksomheder, kommuner og regionen.

Virksomheder og uddannelser skal hjælpe med at markedsføre, mens trafikselskaberne sammen med kommune og region skal finde en økonomisk fordelingsnøgle. Økonomisk forventes samkørselsordninger at være billigere for kommunerne end Plustur og Flextur.

### Proces

Anden fase af pilotprojektet i Nordjylland består af to dele. Den ene er samkørsel til og fra et knudepunkt for kollektiv transport, mens den anden er etablering af samkørselsruter i korridorer på landet uden kollektiv transport, for eksempel til uddannelsesinstitutioner.

Processen kræver etablering af nye partnerskaber, igangsætning af nyt pilotprojekt og herefter fuld idriftsættelse.

### Barrierer og risici

Lov om trafikselskaber og anden relevant lovgivning skal justeres, så trafikselskaberne kan købe kapacitet af andre udbydere af mobilitet, i dette tilfælde samkørselstjenester.



# Fleksibel offentlig transport

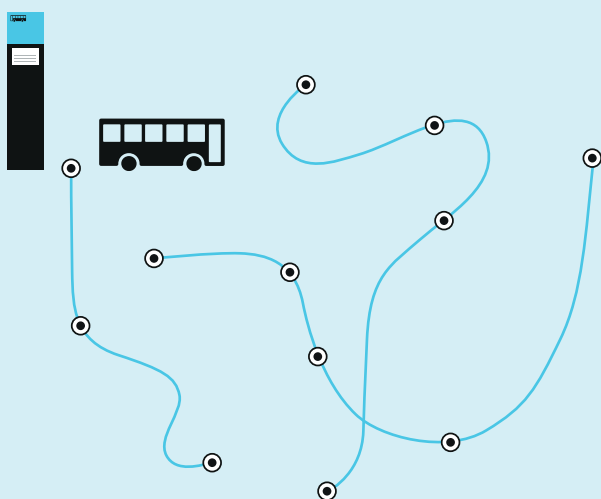
Gør bussen mere fleksibel

# 2.

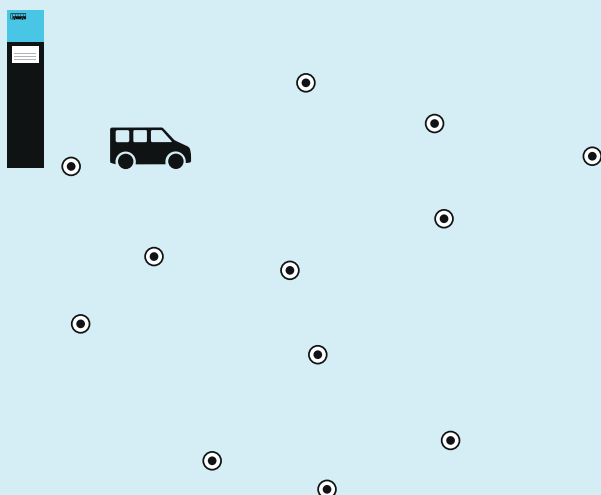
Fleksibel offentlig transport er et koncept, hvor trafikselskaberne tilbyder mindre busser, der kører i en direkte rute mellem eksisterende og/eller nye stoppesteder, men kun kører, når de bliver bestilt af en borger. Det vil sige uden en fast køreplan.

De mindre busser vil, når borgerne har brug for det, køre med højere frekvens og kortere rejsetid end den sædvanlige busdrift i landområderne. Dermed bliver det mere effektivt for borgerne, og trafikselskaberne undgår at køre ture uden passagerer.

## Bus i rutedrift



## Fleksibel offentlig transport



### Nemt at komme til knudepunkter

Fleksibel offentlig transport med behovs-styrede busser vil skabe et mere fleksibelt transporttilbud i landdistrikterne. Trafikselskaberne vil have særligt fokus på at bringe pendlere og studerende uden for de større byer direkte til trafikale knudepunkter, men servicen skal være attraktiv for alle kundegrupper, da det skal erstatte den traditionelle rutedrift.

### Bedre økonomisk overblik

Bestillingen af bussen vil foregå nemt via en app, og betalingen sker i Rejsekortet. Da Flexibel offentlig transport forventes at erstatte mange flexture, vil det give kommunerne bedre mulighed for at styre økonomien.

Et succesfuldt projekt kræver samarbejde mellem kommune, trafikselskab og lokalbefolkningen.

### Proces

Movia designer et pilotforsøg i samarbejde med Faxe Kommune om serviceniveau og driftsøkonomi, med henblik på at afgøre om der skal gennemføres egentlige forsøg på en til tre linjer i perioden 2023 til 2025. Projektet er skalerbart, da geografi, demografi og busbetjening i området er typisk for landområder.

### Barrierer og risici

Risiko for lav anvendelsesgrad, hvis løsningen bliver for kompleks, eller det bliver for svært at finde en løsning til ikke-digitale passagerer. Lav anvendelsesgrad vil give usikkerhed om driftsøkonomien for kommunerne og trafikselskabet.

# Frivilligbussen

Aktiverer de lokale kræfter

# 3.

Konceptet bag Frivilligbussen er, at trafik-selskabet stiller en eller flere 9-personers minibusser til rådighed for et landsby-samfund. Trafikselskabet varetager køb eller leasing af minibussen og stiller et booking- og betalingssystem til rådighed, mens bussen køres af frivillige fra lokal-samfundet. Ruter og frekvens aftales i lokalsamfundet, så det kan for eksempel være daglige ture til indkøbsmuligheder eller sundhedscentre.

Frivilligbussen skal være et lokalforankret supplement til den eksisterende flextrafik i områder, der ikke har busbetjening ud over enkelte skolebusture morgen og eftermiddag.

## Øget mobilitet for unge og ældre

Frivilligbussen skal øge mobiliteten for især unge og ældre uden egen bil i de områder, hvor der ikke er kundegrundlag for at opretholde en almindelig busrute. Da et succesfuldt projekt er afhængig af stort lokalt engagement, er skalerings-potentialet moderat. Men med trafik-selskabet som igangsætter og tovholder i forhold til køretøj og økonomi øges sandsynligheden for succes, da lokalsamfundet kun skal koncentrere sig om driften.

Frivilligbussen kan udover at øge mobiliteten være med til at styrke sociale fællesskaber i et lokalsamfund.

## Proces

Med udgangspunkt i læringen fra tidligere forsøg med landsby-busser udvikles et koncept for Frivilligbussen. Konceptet finjusteres i et pilotprojekt og udbredes herefter til aktive lokalsamfund over hele landet.

## Barrierer og risici

Lov om trafik-selskaber og anden relevant lovgivning skal justeres, så trafik-selskabet kan påtage sig koordineringsrollen, hvis en kommune ønsker det. Lokalsamfundet skal være aktivt og kunne sikre tilstrækkeligt med pålidelige chauffører, der kan leve op til nogle fastsatte kriterier. Passagerer skal være dækket af bussens ansvarsforsikring.



# Hubs binder mobiliteten sammen

# 4.

Styrker sammenhængen mellem transportformer



Fra forblæst busterminal til inspirerende trafikknudepunkt, der samler kollektive transportformer, p-pladser, ladestandere, samkørsel, delecycler og andre tilbud inden for mikromobilitet.

Bedre faciliteter for parkering, indkøb og andre dagligdagsfunktioner i forbindelse med skift mellem transportformer kan få flere borgere i de små byers opland til at vælge kollektiv transport. Gode hubs vil gøre det mere attraktivt for bilister at skifte til den kollektive transport for en del af rejsen og gøre trafikknudepunkter til oplagte udgangspunkter for flextrafik, samkørsel og mikromobilitet.

## Rønde sætter retningen

I samarbejde med lokale aktører har Midttrafik udarbejdet en vision for, hvordan Rønde Busterminal kan blive fremtidens mobilitetshub. Tiltag som tryghed, komfort, tilgængelighed, rejseinformation, grønne arealer og gode ventefaciliteter er defineret som parametre for at inspirere rejsende til i højere grad at bruge knudepunktet til at skifte fra cykel, bil, flextrafik eller lokalbus til den regionale hovedrute mod Aarhus.

Hver dag står 1.300 passagerer fra Rønde og opland på en busrute i Rønde, og det tal forventes at vokse med en ny mobilitetshub. Konceptet kan udbredes til andre

trafikselskaber, skaleres til resten af landet og bidrage til at øge mobiliteten i landområder, så flere får glæde af den kollektive transport.

## Proces

Strategien konkretiseres, og to til tre pilotprojekter etableres med henblik på udvikling og udrulning af et fælles, samlet koncept for hubs.

## Barrierer og risici

Trafikselskaber, regioner, kommuner, mobilitetsudbydere og lokale interessenter skal arbejde sammen på tværs af ansvar og retning. For eksempel er gode publikumsfaciliteter af afgørende betydning for trafikselskaberne, men ligger uden for trafikselskabernes ansvarsområde.

I landområderne er der ikke et marked for dele- og mikromobilitet. Under den nuværende lovgivning har trafikselskaberne ikke mulighed for at understøtte denne markedsudvikling, selv om det ligger inden for selskabernes interessessfære.





### Nordjyllands Trafikselskab

John F. Kennedys Plads 1R, 3.sal  
9000 Aalborg

info@ntmail.dk  
www.nordjyllandstrafikselskab.dk

### Fynbus

Tolderlundsvej 9  
5000 Odense C

fynbus@fynbus.dk  
www.fynbus.dk



### midttrafik

#### Midttrafik

Søren Nymarks vej 3  
8270 Højbjerg

midttrafik@midttrafik.dk  
www.midttrafik.dk



#### BAT

Snellemark 30  
3700 Rønne

post@bat.dk  
www.bat.dk



#### Sydtrafik

Banegårdspladsen 5  
6600 Vejen

post@sydtrafik.dk  
www.sydtrafik.dk



#### Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3  
2500 Valby

movia@moviatrafik.dk  
www.movia.dk



### TRAFIKSELSKABERNE

#### Trafikselskaberne

Gammel Køge Landevej 3  
2500 Valby

lor@moviatrafik.dk  
www.trafikselskaberne.dk



TRAFIKSELSKABERNE