



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
15. december 2023 kl. 09:00
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
BESLUTNINGSPUNKTER		
1	Beslutning: Budget 2024 2. behandling	3
2	Beslutning: Forslag til strategiske temadrøftelser i bestyrelsen i 2024	5
3	Beslutning: Evaluering af flextur-kampagnen	9
4	Beslutning: Ny udbudsmodel for 9. fælles udbud af FlexVariabel.....	12
5	Beslutning: Udbudsgrundlag for Midttrafiks 67. udbud – Silkeborg lokalruter.....	15
6	Beslutning: Evalueringsmodel – bestyrelsens tilfredshed med Midttrafiks administration	17
ORIENTERINGSPUNKTER		
7	Orientering: Den økonomiske situation 2023	19
8	Orientering: Trafikstyrelsens nøgletal for offentlig buskørsel, Regnskab 2022	24
9	Orientering: Status på stoppestedspuljen	29
10	Orientering: Danskerne og kollektiv transport 2023.....	31
11	Orientering: Siden sidst	35
12	Eventuelt	39

1 Beslutning: Budget 2024 2. behandling

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at budget for 2024 2. behandling godkendes.

Resumé

Midttrafiks forslag til 2. behandling af budgettet for 2024 samt budgetoverslagsårene 2025-2027 fremsættes for bestyrelsen til godkendelse. Budgetforslaget har inden været i politisk høring ved bestillerne. Eventuelle bemærkninger ifm. den politiske høring er blevet indarbejdet ved 2. behandling af budgettet.

Sagsfremstilling

Ændring til budget 2024

Siden 1. behandling er budgettet blev nedskrevet med 68,3 mio. kr. Størstedelen vedr. busdrift og skyldes indregning af ny indeksreguleringsmodel for AarBus, fald i elindeks samt indregning af ændringer og sparekrav hos bestillerne. For Flextrafik er der indregnet ændringsønsker og reguleringer for enkelte bestillere. Fællesudgifter er nedjusteret som følge af et fald i P/L-reguleringen, og endeligt er budgettet for letbanen nedjusteret som følge af ny aftale vedr. nedbrudskørsel. Modsat er budgettet for togdriften blevet løftet grundet indregning af udgifter til batteritog og ladeinfrastruktur på Lemvigbanen.

Budget 2024 – 2. behandling

Grundlaget for budget 2024 er regnskabet for 2022, budget 2023 samt kendte ændringer i 2024.

Busindtægterne er budgetteret til 713,3 mio. kr., hvilket er en stigning på 57,3 mio. kr. sammenlignet med budget 2023. Der er indregnet en indtægtsnedgang i 2023 på 16,5 mio. kr. grundet langtidseffekter af covid-19, svarende til 2,5 % af de passagerdrevne indtægter. Der forventes ingen covid-19-kompensation fra staten i 2024.

Af andre centrale forhold i indtægtsbudgettet for 2024, skal det nævnes, at der er indregnet effekt af takststigninger på 10,3 %, svarende til 44,4 mio. kr., da Midttrafiks bestyrelse har besluttet, at det udmeldte takststigningsloft fra Trafikstyrelsen skal udnyttes fuldt ud. Der er desuden indregnet den sidste indfasning af den nye datadrevne indtægtsdelingsmodel, så 100 % af indtægterne fordeles baseret på en datadreven opgørelse over fordelingen af indtægter i 2., 3. og 4. kvartal af 2022, samt 1. kvartal af 2023. Det skal bemærkes, at fordelingen i 2022 udelukkende anvendes til budgetformål. Ved den endelige indtægtsdeling i 2024, vil data fra 2024 blive anvendt til fordelingen.

For busdriftens operatørudgifter er budget 2024 opskrevet til 1.505,4 mio. kr., en stigning på 6 mio. kr. sammenlignet med budget 2023. Merudgiften består af en indekseffekt på 44,1 mio. kr. Dertil kommer flere, modsatrettede bevægelser, der samlet giver en besparelse på 38,1 mio. kr. – bl.a. forventes et fald på ca. 67.000 køreplantimer.

For Flextrafik er det samlede budget i 2024 forøget med 26,6 mio. kr. (eksklusiv de andre trafikkselskaber) i forhold til budget 2023. Indeksstigninger forklarer 8 mio. kr., mens den resterende stigning skyldes øget aktivitet samt højere timepriser til vognmandsbetaling.

Letbanens budget er i 2024 forøget med 21,1 mio. kr. i forhold til budget 2023. Det skyldes indeksstigninger på 2,3 mio. kr. samt generelt øgede operatørudgifter på yderligere 25,5 mio. kr. Der er desuden øgede indtægter for 4,6 mio. kr.

På togdriften er budget 2024 øget med 4,4 mio. kr. i forhold til budget 2023. Stigningen skyldes en kombination af højere driftsudgifter til togdrift på 4,5 mio. kr., 2,8 mio. kr. i stigende indtægter, samt et mindreforbrug på øvrige togrelaterede udgifter på 1 mio. kr., hvilket skyldes en lavere pristalsregulering til efterbetaling af Lemvigbanen end anvendt ved betalingen til selskabet i 2023.

Trafikskabets budget er nedjusteret med 6 mio. kr. som følge af bestyrelsens beslutning om besparelser, på grund af en nedgang i køreplantimer. Besparelsen er udført med halvårseffekt med 3 mio. kr. i budget 2023 og med 3 mio. kr. i budget 2024. Derudover har P/L-regulering resulteret i en stigning på 5,1 mio. kr.

Indekseffekten forventes i budget 2024 at medføre en merudgift sammenlignet med budget 2023 på 27,8 mio. kr. Det skyldes overvejende stigninger i P/L-reguleringer, hvilket gør, at der må behæftes en væsentlig usikkerhed ved fastsættelsen af udgifterne i budget 2024.

Midttrafiks likviditet følger ved udgangen af 2023 et stabilt mønster i forhold til indtægter, vognmandsbetalinger samt finansiering fra bestillerne, og i det omfang realiserede indtægter og faktiske udgifter svarer til forudsætningerne i budgettet, vil likviditeten også være på et stabilt niveau i 2024. Likviditetsdepoterne opretholdes stadig, og med rådgivning fra banken anvendes kassekrediten i beskedent omfang, da det samlet set er mere fordelagtigt end en repo-forretning på for højt beløb. Rejsekort og Rejseplan A/S har påbegyndt projektet med ny landsdækkende kommunikations- og mobilitetstjeneste, og trafikskaberne skal bidrage med likviditet til projektet. Der er givet dispensation til delvis lånefinansiering, og det resterende bidrag betales som forskudt finansiering med Midttrafiks bestillere. Projektets betydning for likviditeten følges og frem til og med 2027 forventes projektet at påvirke Midttrafiks likviditet med knap 30 mio. kr.

Inkl. mindre ændringer på de øvrige områder er budget 2024 samlet opskrevet med 24,8 mio. kr. sammenholdt med budget 2023.

Bilag

- 1.a Bilag 1 - B 2024 - Hovednotat
- 1.b Bilag 2 - B 2024 - Byrdefordeling pr. område
- 1.c Bilag 3 - B 2024 - Bestillermateriale
- 1.d Bilag 4 - B 2024 - Oversigt over hørings svar
- 1.e Bilag 5 - B 2024 - Hørings svar

2 Beslutning: Forslag til strategiske temadrøftelser i bestyrelsen i 2024

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen drøfter de foreslåede strategitemaer.

at Bestyrelsen drøfter ønsker om evt. yderligere strategitemaer.

at Bestyrelsen godkender den foreslåede tidsplan for såvel strategitemaer som strategiproces.

Resumé

På bestyrelsesmødet 3. november 2023 besluttede bestyrelsen, at der skal afsættes tid til temadrøftelser i bestyrelsen. Administrationen fremlægger hermed forslag til strategiske temadrøftelser samt forslag om, hvordan temadrøftelserne indgår i den forestående strategiproces i 2024, hvor nuværende strategiplan udløber. Der kan også være eventuelle yderligere temaer, bestyrelsen måtte ønske at tilføje.

Sagsfremstilling

Midttrafiks strategiplan 2021-2024 udløber ved udgangen af næste år.

[Midttrafiks strategiplan](#)

Den nuværende strategiplan indeholder seks strategitemaer samt virksomhedsplanen for Midttrafik.

Strategitemaerne i indeværende strategiperiode er:

- Grøn omstilling
- Fremkommelighed
- Bedre stoppesteder
- Bedre flextrafik
- Digitalisering
- Ny normal

Administrationen foreslår, at de nedenstående strategitemaer drøftes i foråret 2024 som led i forberedelsen af en ny strategiplan for Midttrafik for årene 2025-2028:

- HUB's og knudepunkter
- Flextrafik som kollektiv trafik
- Nye kunder og fastholdelse af nuværende
- Brugervenlige og målrettede billetprodukter
- Grøn omstilling og klimasamarbejde
- Kompetencer og vilkår i Midttrafik

Administrationen vil i slutningen af 2024 lave en samlet status over arbejdet med strategiplanen 2021-2024. Men allerede i forbindelse med de kommende temadrøftelser vil administrationen indarbejde status på mål og resultater for de af bestyrelsen vedtagne strategiske indsatsområder.

Tidsplan for drøftelserne og for udarbejdelsen af ny strategi for Midttrafik fremgår i slutningen af sagsfremstillingen.

Regeringens nedsatte ekspertudvalg for kollektiv mobilitet fremsætter deres anbefalinger i slutningen af 2024. Hvilken type anbefalinger, hvor mange og hvorvidt de vil påvirke trafikselskabernes nuværende organisering, er endnu ukendt. Administrationen vurderer dog, at det er rettidig omhu at planlægge indsatserne for Midttrafik i de kommende år, da den kollektive trafik og mobilitet er under forandring på både serviceniveau, produktsiden, kundesiden og i kravene til driften af et trafiksselskab.

Forslag til strategiske temaer

HUB's og knudepunkter

Busser, tog og letbane indgår i dag i samspil med en række andre transportformer. I Midttrafiks arbejde med HUB's fokuseres på, hvordan veltilrettelagte og attraktive HUB's kan skabe gode rammer om midtjydernes daglige transportvaner. Fx gode parkeringsforhold, når man skal videre med letbanen, god cykelparkering, når man skal tage bussen i skole og udvalgte knudepunkter, hvor flextrafik og busser indgår i et samspil med andre transportformer. HUB's er et strategisk greb til såvel udvikling af transportvaner som byudvikling. Administrationen ønsker at præsentere resultater af det hidtidige arbejde med HUB's, status på stoppestedspuljen – hvad er tildelt, anbefalinger til puljen fremadrettet mm. - i foråret 2024. Administrationen vil komme med anbefalinger til det videre arbejde i bestyrelsen, herunder lægge op til drøftelse i bestyrelsen af, hvad Midttrafiks rolle og ansvar fremover kunne være på området.

Flextrafik som kollektiv trafik

Flexharmoniseringen har som formål at gøre den åbne flextrafik mere tilgængelige og lettere at bruge for kunderne. Kommunerne ser i høj grad også flextrafik som et godt supplement til den kollektive trafik, fx hvis der skal omlægges busruter i forbindelse med besparelser, da det er en måde stadig at sikre et tilbud om kollektiv trafik. Der er dog stor forskel på, hvordan fx flextur anvendes i Skive og i Aarhus. Administrationen vil præsentere en samlet evaluering af flexharmoniseringen og fremlægge et oplæg til drøftelse af forskellige måder/modeller i anvendelsen af den åbne flextrafik – hvornår giver flextrafik mening ift. den rutebundne trafik (fordele/ulemper). Administrationen vil desuden præsentere et oplæg om den nuværende organisering af flextrafik, udbud og scenarier for andre måder at organisere flextrafik samt oplæg til drøftelse af servicemål.

Nye kunder og fastholde nuværende

Midttrafik arbejder på en række indsatser for at tiltrække nye kunder og ikke mindst fastholdelse af nuværende. Administrationen lægger op til en strategisk drøftelse af, hvilke tiltag der skal sættes på, og hvordan man kan arbejde strategisk med dem.

Administrationen vil udarbejde et oplæg indeholdende en udvidet indsats vedr. arrangementskørsel. Derudover ligger der et stort arbejde i at fastholde kunder i de kommende år i overgangen fra Midttrafik app til RejseBillet og digitalt Rejsekort. Vi ved også, at et af de vigtigste områder for kunderne ift. at vælge den kollektive trafik er pålidelighed. Også dette vil blive udfoldet som indsatsområde ligesom rekruttering af børn og unge til den kollektive trafik som pågår i EU-projektet MOVEbl.a. i samarbejde med bl.a. Region Midtjylland, Viborg Kommune og Aarhus Kommune. For alle indsatsområderne vil administrationen fremlægge status og succeskriterier samt oplæg til mål i den kommende strategiperiode.

Brugervenlige og målrettede billetprodukter

Midttrafiks produktportefølje står over for gennemgribende forandringer som følge af indførelsen af RejseBillet, digitalt Rejsekort og et analogt tilbud som supplement. I takt med udfasningen af Midttrafik app, og herunder overflytning af forskellige billettyper til RejseBillet/Rejsekort, vil administrationen revidere den samlede billetportefølje. Den fremtidige billetportefølje skal som hidtil afspejle Midttrafiks bus- og flextrafikprodukter, kundernes transportvaner samt takster, der passer til. Midttrafik ønsker med sine billetprodukter at skabe et incitament til at tage bussen – billetten skal være nem at købe og prisen skal afspejle produktet. Revisionen af billetproduktporteføljen vil således i høj grad afspejle øvrige strategiske satsninger. Administrationen fremlægger oplæg til drøftelser, herunder hvilke billettyper der kan målrettes rekruttering af lejlig-hedsvis rejsende, muligheder for at udvide succesfulde billetprodukter til flere områ-der, virksomhedssamarbejder og salgsindsatser for de ikke-digitale, når det fysiske rejsekort forsvinder og takstpolitik.

Grøn omstilling og klima-samarbejde

I Midttrafiks nuværende strategiplan fremgår, at langt de fleste ejere enten har iværk-sat initiativer eller har planer for, hvordan kollektiv trafik bliver CO2-neutral inden 2030. Ifølge Lov om trafikkselskaber er det den enkelte ejer, der afgør serviceniveauet og dermed også ambitionerne for grøn omstilling. Administrationen lægger op til en strategisk drøftelse af den fortsatte grønne omstilling, herunder arbejdet med at ud-skifte busflåden og vognene i flextrafik til emissionsfrie køretøjer, men også om Midt-trafik skal samarbejde med ejerne på andre måder om den grønne dagsorden. Fx om-kring etablering af hubs, der kan fremme den kollektive trafik og miljøvenlig tilbringer-traffic, samarbejde og rådgivning om byplanlægning ifm. etablering af hubs, støjreduk-tion etc. Derudover vil administrationen fremlægge indsatser vedr. øget kommunika-tion om Midttrafiks grønne indsats. Administrationen udarbejder et diskussionsoplæg om ovenstående og fremlægger status for den hidtidige grønne omstilling og frem mod 2030.

Kompetencer og vilkår i Midttrafik

Som trafikkselskab står Midttrafik midt i en række forandringer, som kræver de rette kompetencer i organisationen. Midttrafik skal fortsat først og fremmest videreudvikle organisationens kundefokus. Det er bl.a. gennem god kundeservice, men det er også gennem fortsat at styrke de back office-funktioner, som indirekte har indflydelse på kundernes oplevelse af Midttrafiks produkter: digitale kompetencer, rådgivning, pro-fessionel leverandørstyring og projektledelse af større forandringsprojekter. Omlæg-ningen af en stor del af billetproduktporteføljen til RejseBillet og digitalt Rejsekort stil-ler krav om alle disse kompetencer for at sikre sikker drift hele vejen igennem og ikke mindst efterfølgende, hvor back office-funktionerne i stedet for udvikling af Midttrafik app nu i stedet vil indgå i et stort samarbejde mellem trafikkselskaberne, hvor en række delopgaver håndteres i arbejdsgrupper på tværs. Dertil kommer de generelt øgede sikkerhedskrav på IT-området, herunder at Midttrafik højst sandsynligt vil blive omfattet af de såkaldte NIS2-direktiv, som vil betyde yderligere behov specifikke kom-petencer inden for en række sikkerhedsstandarder.

Administrationen vil fremlægge status på området og et kig i krystalkuglen. Derudover vil administrationen udarbejde et oplæg til drøftelse af de områder, bestyrelsen med fordel kan arbejde på at øge Midttrafiks indflydelse på udviklingen af den kollektive trafik, samt en drøftelse af de kommende anbefalinger fra ekspertudvalget, herunder scenarier som fusionering af trafikkselskaber, og Midttrafiks styrker i sådanne scena-rier.

Tidsplan for strategiske temadrøftelser og strategiplan

Godkender bestyrelsen ovenstående strategitemaer, vil de blive planlagt drøftet på bestyrelsens møder primært i 1. halvår 2024:

- Fredag 2. februar
- Fredag 15. marts
- Fredag 17. maj
- Fredag 21. juni – repræsentantskabsmøde samme dag
- Fredag 13. september

Der lægges op til, at drøftelserne nås inden for den nuværende afsatte tid til bestyrelsesmøderne.

Administrationen foreslår desuden, at efter temadrøftelserne udarbejder administrationen den konkrete virksomhedsplan bag bestyrelsens visioner og mål for strategien.

Administrationen fremlægger strategiplanen 2025-2028 på bestyrelsesmødet i november 2024, eventuelt med udvidelse af mødetiden.

På repræsentantskabsmøde 10. december 2024 kombineres mødet med en mini-strategi-messe for repræsentantskabet, hvor den nye strategi præsenteres.

3 Beslutning: Evaluering af flextur-kampagnen

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at flextur også markedsføres i 2024.

Resumé

Flextur kampagnen var kulminationen på det gennemgribende harmoniseringsarbejde, som gik i luften 26. juni 2023. Flextur kampagnen er en naturlig forlængelse af brandingkampagnen 'Få mere ud af turen' fra 2022, hvor flextur integreres som en naturlig del af den øvrige kollektive trafik. En før- og eftermåling viser, at kampagnen har opnået gode resultater.

Sagsfremstilling

I forbindelse med harmoniseringen af flextur, igangsatte Midttrafik en kampagne. Kampagnen kørte fra 26. juni til og med september 2023 og dækkede hele Region Midtjylland.

Formål

Formålet med kampagnen var at skabe kendskab til den nye harmoniserede flextur.

Kampagnen tog sit afsæt i følgende udfordringer, som vi ønskede afhjulpet: Lavt kendskab, kompliceret produktstruktur og regler samt besværlig bestilling, der udgjorde en barriere for førstegangsbrugere.

Ud over at øge kendskabet til produktet flextur, ønskede vi også at ændre holdningen til flextur, så flextur bliver opfattet som et fleksibelt, enkelt og reelt supplement til den øvrige kollektive trafik.

Kampagnen var primært målrettet nye kunder og førstegangsbrugere af flextur.

Medier

For at nå kampagnens målsætning valgte vi et mediemiks, hvor vi fik en så høj dækning i målgruppen som muligt i hele kampagneperioden.

Kampagnen bestod bl.a. af:

- Hængeskilte, plakater og flyers til busser og biler
- Annoncering på sociale medier, Facebook og Instagram (rækkevidde på 500.596 unikke personer og 4.494.256 eksponeringer)
- Annoncering på TV2 Play (414.402 visninger med en færdiggørelsesrate på 99,45 %)
- Displayannoncer på relevante nyhedssites, bilsider mv. (7.475.963 eksponeringer)
- Annoncering på YouTube (5.264.904 visninger med en færdiggørelsesgrad på 56,31 %)
- Annonce i Jyllands-Posten

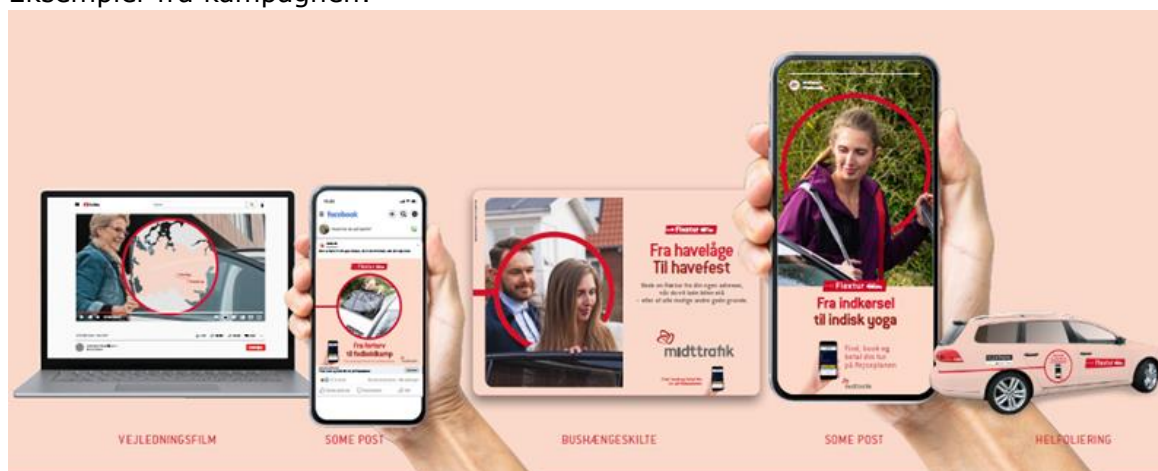
- Kampagnefilm
- Ny flexturside på midttrafik.dk med interaktivt kort med knudepunkter og byzoner og med direkte link til Rejseplanen
- Information til ældresagen, tilgængelighedsforum, passagerrådet, Christiansborg
- Foliering af 19 flextrafik biler
- Trin-for-trin-vejledning til bestilling på Rejseplanen

Ud over den brede kampagne, som Midttrafik har været afsender på, udviklede vi et kommune-kit med markedsføringsmateriale, som kommunerne kunne bestille med deres byvåben/logo på. Det har 15 ud af 18 kommuner benyttet sig af, og der er løbende kommet flere bestillinger på materialer efter kampagnens afslutning.

Vi har lavet en trin-for-trin-vejledning til bestilling på Rejseplanen. Formålet var at hjælpe de kunder, som havde brug for en grundig gennemgang af oprettelses- og bestillingsflowet. Vores kundeservice har også haft mulighed for at udlevere eller sende den ud til de kunder, der efterspørger hjælp. Vi har ikke oplevet, at behovet for ekstra vejledning har fyldt en masse i kampagneperioden.

Hvis behovet opstår, har vi mulighed for at sende vejledningen ud til kommunerne, så de kan uddele den lokalt. Vi har gode erfaringer med uddeling af trin-for-trin-vejledninger fx ifm. fjernelse af billetautomater i Aarhus og på Lemvigbanen. Her er trin-for-trin-vejledninger i bestilling af Rejsekort og oprettelse/køb af billetter i Midttrafik app blevet delt ud via Midttrafik's mobile Kundeservice, Ældresagen og Ældrerådet i Aarhus.

Eksempler fra kampagnen:



Resultater

Før- og eftermåling

Der er blevet gennemført en før- og eftermåling for at kunne dokumentere kampagnens effekt og resultater. Vi fremhæver her nogle af resultaterne.

Kampagnen har en høj liking på 78% og bliver opfattet som værende både troværdig, relevant og interessant.

Der er store stigninger ved de fleste nøglebudskaber, hvilket tyder på, at midtjyderne har fået markant mere viden om fordelene ved og mulighederne for at bruge flextur. Det tyder også på, at de forud for kampagnen havde et mindre oplyst grundlag for at vælge flextur.

Kampagnen har givet midtjyderne mere lyst til at benytte flextur. 56 % af de midtjyder, der kan huske kampagnen, svarer, at de i høj grad/nogen grad har fået lyst til at benytte flextur.

Overordnet set har kampagnen løftet kendskabet til flextur. Kendskabet til flextur er fra prætesten til post-testen steget fra 57 % til 64 %. Hvis vi zoomer ind på de personer, der kan huske at have set kampagnen, så er kendskabet til flextur på 86 %.

Overvejelsesgraden af flextur er ligeledes blevet løftet fra 13 % i præ-testen og til 42 % blandt de personer, der husker at have set kampagnen. Eftermålingen viser, at "kun" 14 % husker at have set kampagnen. I tidligere kampagner, fx "Få mere ud af turen", har det ligget på op til 20 %.

Samtidig er den harmoniserede flextur (regler, priser, bestilling) et helt nyt budskab, som vi kommunikerer til nuværende og nye brugere. Vi ved af erfaring, at det tager lang tid at få skabt erindring om et helt nyt budskab, så det kræver en vedholdende indsats. Vores tese vil være, at hvis vi kørte helt samme kampagne igen med samme medier osv., ville vi se en stigning i reklameerindringen.

Kampagnen har i 2023 haft et samlet budget på 1 mio. kr. inkl. moms.

Kampagnearbejdet fortsætter

I efteråret 2023 har vi igen været ude med vores brandingkampagne for kollektiv trafik 'Få mere ud af turen'. Denne gang har vi integreret flextur som et produkt på lige fod med busser og letbane med det fokus, at flextur er blevet markedsført mest i de områder, hvor det er et relevant supplement til busserne. På den måde har vi nu en større palette af produkter, som vi kan markedsføre i de geografiske områder, hvor det giver bedst mening.

Vi kan konkludere, at flextur kampagnen har været en succes. Kampagnen har skabt et markant højere kendskab til og overvejelse af flextur. Der er dog et stort potentiale i at få midtjyderne flyttet længere ned i salgstragten og få dem til at prøve flextur. Det kan gøres ved en kontinuerlig markedsføringsindsats i hele regionen, som udbreder kendskabet til flextur endnu mere, suppleret med nye (taktiske) budskaber, som også lægger fokus på reelle konverteringer til brug.

Herudover skal vi fortsætte med at motivere de enkelte kommuner til at udbrede kendskabet lokalt.

Vi anbefaler, at flextur markedsføres ad flere omgange i 2024 både alene og som en integreret del af 'Få mere ud af turen'.

Bilag

- 3.a Bilag 1 - Flextur - Før- og eftermålingen

4 Beslutning: Ny udbudsmodel for 9. fælles udbud af FlexVariabel

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen godkender, at 9. udbud af Flexvariabel gennemføres efter ny udbudsmodel, som anført i sagsfremstillingen.

Resumé

Midttrafik gennemfører i samarbejde med FynBus og Sydtrafik det 9. fælles udbud af flexvariabel. Bestyrelsen skal nu godkende at udbuddet gennemføres efter en ny udbudsmodel.

Sagsfremstilling

Midttrafik gennemfører udbud af flextrafik i samarbejde med FynBus og Sydtrafik, der også indbefatter et efterfølgende driftssamarbejde.

I den variable kørsel er vognmanden ikke forpligtet til at stille sin vogn til rådighed, og trafikskaberne er ikke forpligtet til at foretage indkøb af kørsel på den enkelte vogn/rammeaftale. Vognmanden kører for en fast timepris og et fast hjemsted efter eget valg.

Ved det senest gennemførte udbud af variable vogn, FV8 – Flexvariabel, udbød trafikskaberne sammen i alt rammeaftaler på 3.600 vogne fordelt på seks forskellige vogntyper.

Trafikskaberne modtog i FV8 – Flexvariabel knap 8.000 tilbud fra 323 tilbudsgivere. Der blev indgået 3.600 rammeaftaler. Ultimo september 2023 havde Trafikskaberne dog kun ca. 1.000 vogne godkendt til drift, og det reelle antal aktive vogne er markant lavere, da vognmanden som nævnt selv bestemmer om vognen sættes i drift.

Efter den hidtil anvendte udbudsmodel for variabel kørsel, kan vognmanden indsende alle de tilbud med forskellig pris på de forskellige vogntyper, han vil, og opnå en rammeaftale for hvert indsendt tilbud, som han kan oplyse en tilladelse til, uanset om han har én vogn eller 100 vogne. Det betyder, at der indgives rigtig mange tilbud, som reelt aldrig medfører en vogn på gaden, og vognmanden shopper i stedet rundt mellem sine mange tilbud med forskellig pris, alt efter hvor han tror, der vil være kørsel.

Mængden af fiktive tilbud medfører desuden et uforholdsmæssigt stort evalueringsarbejde. På grund af loftet på 3.600 rammeaftaler, sker der oveni en frasortering af

reelle tilbud og leverandører til fordel for tilbud, der reelt aldrig har kunnet blive sat i drift.

Den samlede tildeling af 3.600 rammeaftaler afspejler derfor langt fra trafikskaberens mulighed for at foretage indkøb.

Ny udbudsmodel

Udbudsgruppen i det tværgående samarbejde mellem Midttrafik, Sydtrafik og FynBus har nu udarbejdet en ny model til kommende 9. udbud af flextrafik, der har forventet driftsstart 1. marts 2025.

Modellen skal forhindre indgivelse af fiktive tilbud, der aldrig bliver sat i drift, og fremmer rammeaftaler med reelle vognmænd, der gerne vil drifte en eller flere vogne.

Modellen kan helt overordnet beskrives således:

- Trafikskaberne inddeler trafikskabsområderne i zoner.
- Tilbudsgiverne afgiver én timepris pr. vogntype pr. zone.

Zonerne defineres som en eller flere kommuner eller andet specifikt og håndterbart geografisk område, fx en ø.

Der vil blive indgået aftaler med maksimalt 400-450 leverandører pr. vogntype pr. zone.

Når en leverandør har opnået rammeaftale om en vogntype indenfor en given zone, er der ikke nogen øvre grænse for, hvor mange vogne en leverandør kan sætte i drift i zonen i løbet af aftaleperioden.

Det skal som udgangspunkt ikke være muligt at flytte vognen og hjemstedslokation indenfor zonen, efter den er valgt, men der arbejdes med mulighed for at kunne flytte et antal gange i løbet af aftaleperioden, evt. mod et gebyr, og om det skal være muligt at flytte vogne mellem zonerne.

Udbudsmodellen opfylder følgende mål:

1. Sætter en stopper for tilbudsgivernes indlevering af ikke-reelle tilbud, dvs. tilbud, hvor der nok kan oplyses en tilladelse, men der kommer aldrig en vogn i drift. Disse tilbud optager plads fra reelle tilbud, der ved seneste udbud måtte sorteres fra.
2. Stopper leverandørernes prisshopping mellem sine mange forskellige tilbud på samme vogntype. I dag åbnes, lukkes og ændres vogne i et stort omfang, med deraf følgende forstyrrelse for driften.

Modellen har været til vurdering hos ekstern advokat (Holst Advokater) som ikke finder noget at bemærke i forhold til modellen og metoden at udbyde flextrafikken på.

Modellen er drøftet og tiltrådt af styregruppe og direktørgruppe i henhold til den aftalte governance for samarbejdet mellem trafikskaberne.

Økonomi

Det er forventningen, at udbudsmodellen vil medføre, at leverandørerne foretager en reel prissættelse af sine tilbud, idet den enkelte leverandør kun kan afgive én timepris pr. vogntype pr. priszone.

Betydning for kunderne

Det er forventningen, at kundernes kørselsbehov fortsat kan imødekommes fleksibelt og rettidigt.

5 Beslutning: Udbudsgrundlag for Midttrafiks 67. udbud – Silkeborg lokalruter

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen godkender udbudsgrundlaget for Midttrafiks 67. udbud.

Resumé

Midttrafik skal gennemføre udbud af lokale busruter i Silkeborg, som træder i kraft fra køreplansskifte 2025. Administration har haft løbende dialog med Silkeborg Kommune om rammer og muligheder for udbuddet. Bestyrelsen bedes godkende udbudsgrundlaget forud for udbuddets offentliggørelse.

Sagsfremstilling

Silkeborg lokalruter skal udbydes med kontraktstart til køreplansskifte 2025.

Af de nuværende ruter har Silkeborg Kommune valgt at hjemtage driften af tre: 35, 805 og 806, som fremover skal betjenes ved skolebusdrift. Det er også besluttet, at betjeningen af Frederiksdal med rute 32 nedlægges.

De øvrige lokale ruter opretholdes og udbydes med nuværende kørselsomfang.

Udbudsgrundlag

Silkeborg Kommune har ønsket, at der både gives mulighed for grøn omstilling samtidig med, at der tages hensyn til kommunens økonomi. På den baggrund har Midttrafik anbefalet, at busselskaberne kan afgive sideordnede tilbud på enten kørsel med nye elbusser i en 10-årig kontraktperiode eller brugte dieselbusser i en 5-årig kontraktperiode.

Silkeborg Kommune har valgt at følge anbefalingen, så det for hver af de to pakker bliver muligt at byde på enten el- eller diesel:

Teknologi	1) Elbusser	2) Dieselbusser
Kontraktperiode	10 år	5 år
Kontraktforlængelse	2x2 år	2x1 år
Alderskrav til busserne	Nye busser	Maksimalt 12 år
Miljøkrav	-	Euronorm 6*
Optionstilbud	-	CO2-neutral biodiesel

*Med mulighed for at byde med opgraderede Euronorm 5-busser, som dermed opfylder miljøkravene til Euronorm 6.

Det eller de busselskaber, der byder lavest (forstået som det bedste forhold mellem pris og kvalitet), får tildelt pakkerne.

De to pakker kommer til at indeholde:

	Område	Ruter	Køreplantimer	Kontraktbusser
Pakke 1	Silkeborg	31,32,34 og 313	7.665	5
Pakke 2	Kjellerup	801,802,803 og 804	4.716	4
Total	-	-	12.381	9

Valget om at udbyde så relativt få køreplantimer i to pakker skyldes bl.a. hensynet til, at det på den måde bliver mere attraktivt for små lokale operatører at byde.

Det bliver muligt at afgive et såkaldt kombinationstilbud med en samlet pris for begge pakker.

Udbudsform

Udbuddet gennemføres som et offentligt udbud, hvormed alle busselskaber, der overholder Midttrafiks minimumskrav til økonomisk soliditet, kan afgive tilbud.

Kontrakterne tildes efter kriteriet "Bedste forhold mellem pris og kvalitet". Prisen vægter 60 % i tildelingsmodellen. De kvalitative parametre omfatter "Stabil drift", "Implementeringsplan" og "Arbejdsmiljø", og udgør tilsammen 40 % i tildelingsmodellen.

Offentliggørelse af udbuddet	Primo januar 2024
Tilbudsfrist	Primo april 2024
Tildeling af kontrakt	Primo maj 2024
Orientering af Midttrafiks bestyrelse	17. maj 2024
Driftsstart	29. juni 2025

Betydning for kunderne

Uanset valget af teknologi vil busserne fremover have laventré med elektronisk kørestolsrampe. Herudover vil busserne være omfattet af Midttrafiks nye designmanuel, hvilket betyder en lysere og mere imødekommende buskabine.

Med den vedtagne udbudsform kan der enten indkøbes elbusser, hvorved kunderne fra juni 2025 få støjsvage og emissionsfrie elbusser. Alternativt indsættes der brugte dieselbusser, hvilket vil være i en 5-årig periode, hvormed grøn omstilling fortsat kan sikres frem mod 2030.

Økonomi

Den gennemsnitlige timepris for de nuværende lokalruter i Silkeborg er ca. 950 kr. Nedlæggelsen af nogle af de mindre ruter, muligheden for at byde med el- eller diesel samt den ekstra mulighed for at indsætte opgraderede Euronorm 5-busser gør, at Midttrafik forventer, at timepriserne i udbuddet næppe vil overstige de nuværende timepriser.

6 Beslutning: Evalueringsmodel – bestyrelsens tilfredshed med Midttrafiks administration

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen gennemfører evalueringen af bestyrelsens tilfredshed med administrationen.

Resumé

Som en del af Midttrafiks målstyring er bestyrelsens tilfredshed med administrationens service et selvskrevet, selvstændigt mål. Administrationen lægger hermed op til drøftelse i bestyrelsen af tilfredsheden med administrationen på en række parametre.

Sagsfremstilling

Midttrafiks administration servicerer bestyrelsen på en række områder, og i arbejdet med løbende at forbedre performance og service i administrationen, forelægges hermed en model for evaluering af administrationen - hvordan bestyrelsen oplever service og kvalitet i administrationens opgaveløsning.

I selve drøftelsen af nedenstående bedes bestyrelsen for hvert emne angive, hvor bestyrelsen mener en eventuel indsats bør lægges og hvilke nuværende indsatser, der skal fastholdes.

Drøftelsen er delt op i tre emner listet nedenfor til drøftelse.

1. Sekretariatsbetjeningen af bestyrelsesmøderne

Bestyrelsen bedes drøfte tilfredsheden i forhold til *kvaliteten af dagsordenspunkter* (fx informationsniveau, sproglig forståeligt, fornødne fakta, når der er tale om beslutningsgrundlag etc.) samt *udsendelse af bestyrelsesmateriale* (kvaliteten af kommunikationen til bestyrelsen).

2. Tilfredshed med administrationen ved henvendelser

Bestyrelsen bedes drøfte, hvordan den administrative service opleves, *når bestyrelsen henvender sig* vedr. fx borgerhenvendelser og de redegørelser og notater, som bestyrelsen modtager. Hvordan opleves *den generelle sekretariatsbetjening af bestyrelsen* (tilfredshed med svar ved henvendelser, svartider og øvrigt service) og hvordan opleves *administrationens opfølgning på bestyrelsens beslutninger*.

3. Midttrafiks håndtering af omdømme og generelle opgaveløsning

Bestyrelsen bedes drøfte administrationens evne til at håndtere:

- Pressen
- Kundeklager, håndtering af driftsudfordringer
- Markedsføring og information
- Ønsker fra bestillerne, fx planlægning, rådgivning, udbud mv.
- Leverandørstyring og -dialog

Desuden bedes bestyrelsen vurdere sin tilfredshed med Midttrafiks generelle opgaveløsning, herunder om bestyrelsen oplever *effektiv opgaveløsning*, samt drøfte om der er emner, som bestyrelsen gerne selv vil tage op, som ikke er dækket af ovenstående, herunder direktionens performance.

7 Orientering: Den økonomiske situation 2023

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Resumé

Indeksning af operatørpriser slutter i 2023 på et markant lavere niveau end budgetteret. Dertil er indtægter tilbage på niveau med budget 2023. På grund af turbulente år er der dog effektueret store besparelser på busdriften. Mange besparelser er allerede trådt i kraft fra køreplansskiftet 2023, mens flere besparelser er planlagt til køreplansskiftet 2024.

Sagsfremstilling

- Prisudviklingen i 2023 viser en reduktion i operatørudgifter på 38,7 mio. kr. for busdriften og 6,8 mio. kr. for Flextrafik – samlet 45,5 mio. kr. Dette er sammenlignet med det oprindelige budget 2023.
- Indtægterne viser en fremgang og er akkumuleret for januar-oktober på indeks 101 sammenlignet med budget 2023.
- Sammenlignet med 2019 forventes besparelser at give en reduktion i køreplanner på 11 % i 2024 og 12 % i 2025.
- Selvfinansieringsgraden forventes at være 46,4 % i 2024 og 48,1 % i 2025. I 2019 var selvfinansieringsgraden 48,5 %.

En uddybning af ovenstående punkter følger herunder.

Prisudvikling i 2023

Det første budgetforslag for 2023 blev lavet i maj 2022. Frem mod 2. behandling af budgettet i december 2022 steg indeksene, som bruges til prisregulering af kontrakter for bus og Flextrafik, markant. Af hensyn til Midttrafiks cash flow blev indeksene opdateret til nye og højere skøn.

Siden godkendelse af budget 2023 i december 2022 har indeksene sat sig en smule igen. Til det reviderede budget 2023 blev budgettet for busudgifter opdateret jf. indeks skøn fra maj 2023. Det gav anledning til en budgetreduktion på 24,4 mio. kr. for Midttrafiks ejere.

Forventet regnskab 2 bygger på indeksprognoser fra oktober 2023. Her ses yderligere fald i indeksene, som for Midttrafiks ejere skønnes at give en reduktion i busdriftens operatørudgifter på 15,2 mio. kr. udover det, der blev reduceret til revideret budget og 7,3 mio. kr. for Flextrafikken

Faktiske indeks for hele 2023 er nu kendt og der er en marginal stigning i indeks siden forventet regnskab 2. Således er der en merudgift, sammenlignet med forventet regnskab 2, på ca. 0,9 mio. kr. bus og 0,5 mio. kr. for Flextrafik.

Sammenlignet med det oprindelige budget 2023 har indeksfald således givet en samlet reduktion på 38,7 mio. kr. for busdriften og 6,8 mio. kr. for Flextrafik.

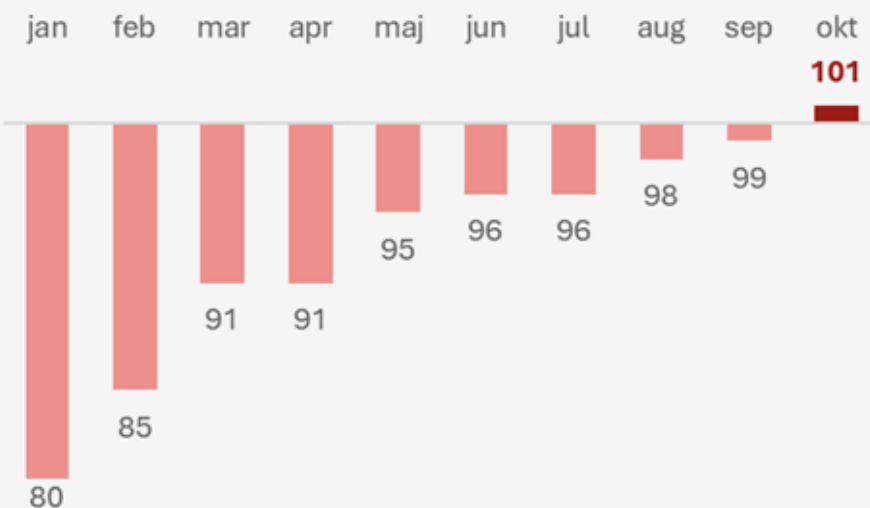


Status på indtægtsopfølgning

Midttrafiks indtægter, på tværs af bus og bane, er aktuelt 1 % over de budgetterede 2023-indtægter. I budgettet for 2023 er der både indregnet den implementerede takststigning fra januar 2023, med en provenuøgning på ca. 25 mio. kr., samt en negativ covid-19 effekt (5 % indtægtsnedgang), som er mindre end tidligere år. Isoleres man de passagerdrevne indtægter (fratrækker diverse kompensationsordninger og offentlige tilskud) er de 3 % højere end budgetteret.

De akkumulerede indtægter, på tværs af bus og bane, er på indeks 101 af budget 2023

Udvikling i akkumulerede indtægter ift. periodiseret budget 2023, bus og bane



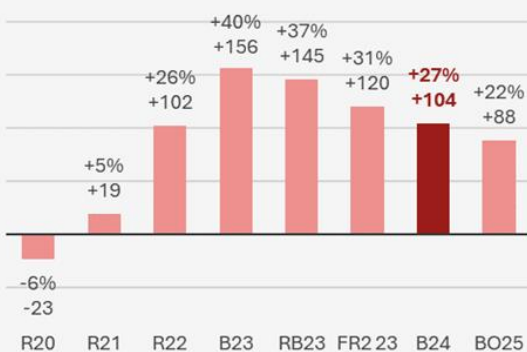
Besparelser på busdriften

Der er siden 2019 lavet væsentlige kørselsreduktioner i buskørslen, der bl.a. er nødvendiggjort af de høje indeksstigninger men også manglende indtægter ifm. Covid-19. Størstedelen af reduktionerne trådte i kraft til køreplansskiftet 2023, men der laves yderligere tiltag i 2024. Sammenholdes budget 2024 med regnskab 2019, er nettoprisen (operatørudgifter – indtægter) for en køreplantime steget med 27 % mens antallet af køreplantimer er faldet med 11 %. På følgende figur ses udviklingen i de gennemsnitlige netto-timepriser samt antallet af køreplantimer sammenlignet med regnskab 2019. I figuren er medregnet coronakompensation i 2020-22.

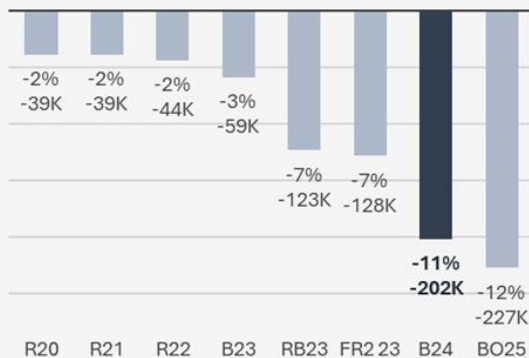
Nettoprisen for en køreplantime er steget 27 % siden 2019. I samme periode er antallet af køreplantimer faldet med 11 %.

Ændringer i busdriftens gennemsnitlige netto-timepriser samt køreplantimer siden regnskab 2019

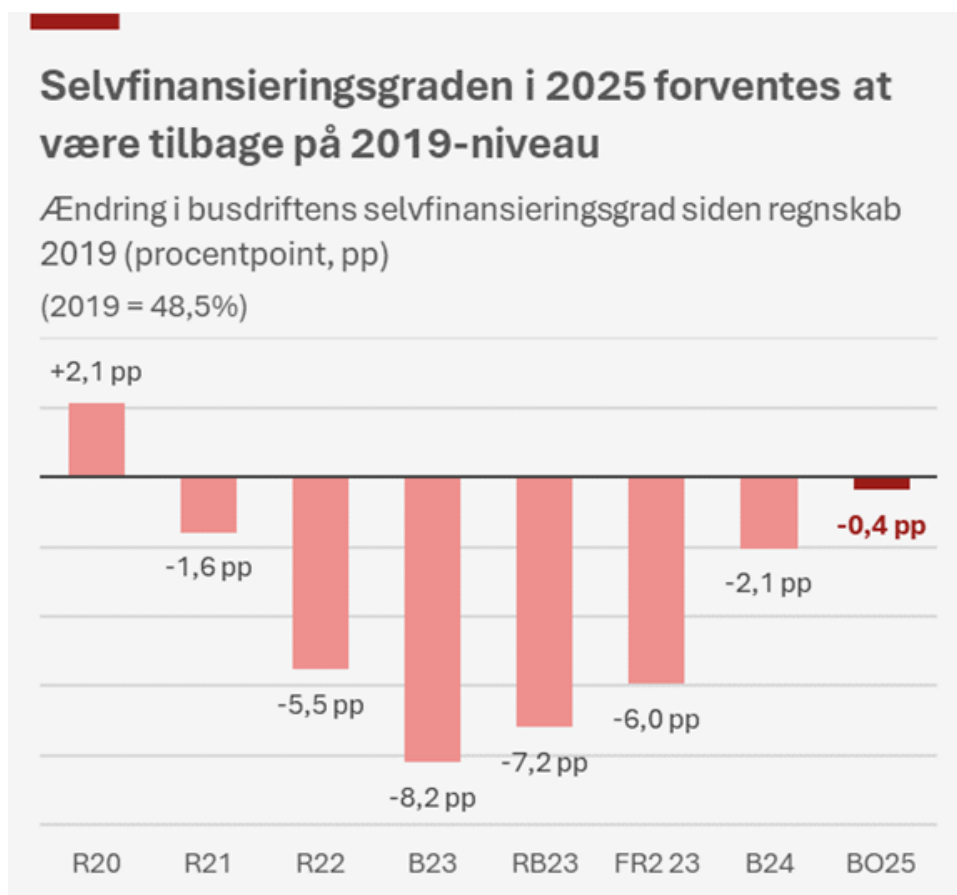
Ændring i gennemsnitlig netto-timepris
(2019 = 392 kr./t)



Ændring i køreplantimer (tusind, K)
(2019 = 1.814K timer)



En vis udvikling i nettoprisen pr. time er forventet. Ideelt bør den maksimalt være lig udviklingen i bruttoudgiften, da der således opretholdes en bæredygtig selvfinansieringsgrad. Dog har der siden 2019 været en skævvridning i forholdet mellem udgifter og indtægter. Det er synliggjort i følgende figur, som viser udviklingen i selvfinansieringsgraden (indtægternes dækning af operatørudgifter). Det forventes, at vi i 2025 er tilbage ved udgangspunktet fra 2019 – dog med en væsentlig forringelse af serviceniveau som illustreret i forrige figur. I figuren er medregnet coronakompensation i 2020-22.



Ovenstående figurer betragter Midttrafiks samlede driftsøkonomi for busdriften. Der kan være lokale forskelle, der mindsker eller forstærker de økonomiske udfordringer for den enkelte bestiller. I følgende tabel ses et overblik over ændringer i antallet af køreplantimer fra regnskab 2019 til budgetoverslag 2025 pr. bestiller. Kun kørsel der afregningsmæssigt varetages af Midttrafik indgår i opgørelsen. Således vil skolekørsel der udelukkende administreres af kommunerne ikke tælle med.

Det samlede antal af køreplantimer for Midttrafiks ejere forventes i 2025 at være reduceret med 12 % sammenlignet med 2019

Udvikling i antallet af køreplantimer fra regnskab 2019 til budgetoverslag 2025 (tusinder)

Bestiller	R2019	R2020	R2021	R2022	E2 2023	B2024	BO2025	Udvikling	BO25 vs. R19	
									Timer	Procent
Favrskov	20,1	20,6	21,7	22,4	23,2	22,9	21,6		1,5	7%
Hedensted	7,2	10,0	10,3	10,2	9,9	9,9	9,9		2,7	37%
Herning	67,5	68,1	68,4	67,4	59,2	54,0	54,0		-13,5	-20%
Holstebro	39,5	29,0	29,0	27,5	25,0	15,8	6,7		-32,8	-83%
Horsens	72,0	79,7	83,0	83,6	78,8	72,3	70,3		-1,7	-2%
Ikast-Brande	20,4	21,0	21,1	21,3	20,6	20,3	20,3		-0,1	-1%
Lemvig	9,8	9,9	10,1	10,3	8,4	6,5	6,5		-3,4	-34%
Norddjurs	23,5	27,1	29,6	30,9	30,8	30,7	30,7		7,1	30%
Odder	9,4	10,1	10,2	10,0	9,6	9,7	9,7		0,2	3%
Randers*	121,8	123,4	122,9	122,4	120,7	121,6	121,6		-0,1	0%
Ringkøbing-Skjern	34,7	33,9	31,7	32,2	30,3	30,2	30,2		-4,4	-13%
Silkeborg	83,7	82,5	79,5	77,4	68,0	59,1	56,1		-27,6	-33%
Skanderborg	32,2	33,8	32,7	30,2	28,0	28,0	28,0		-4,2	-13%
Skive	39,3	39,9	39,6	39,9	39,4	37,6	35,3		-4,0	-10%
Struer	9,3	9,8	9,1	8,5	7,5	7,1	7,1		-2,2	-23%
Syddjurs	24,2	27,8	27,9	28,2	27,1	26,7	26,7		2,5	10%
Viborg	72,9	75,5	76,0	75,3	71,6	63,0	55,5		-17,4	-24%
Aarhus	540,9	544,9	544,9	545,3	539,5	537,1	537,1		-3,7	-1%
Region Midtjylland	629,9	572,4	571,8	571,8	532,3	504,0	504,0		-125,9	-20%
I alt	1.858,4	1.819,6	1.819,5	1.814,7	1.730,0	1.656,6	1.631,2		-227,2	-12%

*Randers Kommune har fremlagt et sparekrav på 7 mio. kr. årligt med halvårseffekt i 2024. Dette er indregnet i budget og overslagsår som en simpel reduktion af tilskudsbehovet, og konsekvenser heraf indgår således ikke i tabellen.

8 Orientering: Trafikstyrelsens nøgletal for offentlig buskørsel, Regnskab 2022

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Resumé

Trafikstyrelsen udarbejder hvert år en rapport med nøgletal fra trafiksekskabernes regnskaber. Rapporten vedrørende regnskab 2022 er offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside. Der orienteres her om de væsentligste resultater.

Sagsfremstilling

Trafikstyrelsens rapport for offentlig buskørsel indeholder en lang række nøgletal for udgifts- og indtægstyper. De væsentligste er gengivet i følgende tabel:

Udgifter, indtægter og tilskud pr. trafiksekskab, Regnskab 2022 (mio. kr.)							
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik (1)	NT	Alle
Udgifter							
Driftsudgifter	3.582,2	55,2	556,7	650,6	1.560,3	821,3	7.226,1
Salgsudgifter	204,4	1,5	35,0	38,1	93,1	49,4	421,5
Administrationsudgifter	211,9	2,6	39,6	32,9	68,4	37,0	392,6
Samlede udgifter	3.998,5	59,3	631,3	721,5	1.721,9	907,7	8.040,1
Passagerindtægter							
Billetter/kort	1.305,3	16,4	110,4	162,8	516,0	199,5	2.310,4
Offentlige instanser	189,7	9,2	41,6	62,2	106,5	65,3	474,5
Andre inkl. Kontrolafgifter	-43,4	0,0	3,6	0,7	10,3	2,7	-25,9
Samlede passagerindtægter	1.451,6	25,6	155,7	225,8	632,8	267,6	2.759,0
Tilskud							
Tilskud fra regioner	614,7	-	149,0	112,4	311,5	192,2	1.379,7
Tilskud fra kommuner	1.828,4	28,9	308,4	357,1	768,6	409,2	3.700,6
Samlede tilskud	2.443,1	28,9	457,4	469,4	1.080,1	601,4	5.080,3
Samlede indtægter	3.894,7	54,5	613,1	695,2	1.712,9	869,0	7.839,3
COVID-19 tilskud fra staten	103,8	4,8	18,2	26,3	10,1	38,7	201,9
Indtægter inkl. COVID-19 tilskud	3.998,5	59,3	631,3	721,5	1.722,9	907,7	8.041,2

(1) Differencen mellem Midttrafiks udgifter og indtægter skyldes, at Midttrafiks resultat ikke bliver byrdefordelt til Midttrafiks ejere

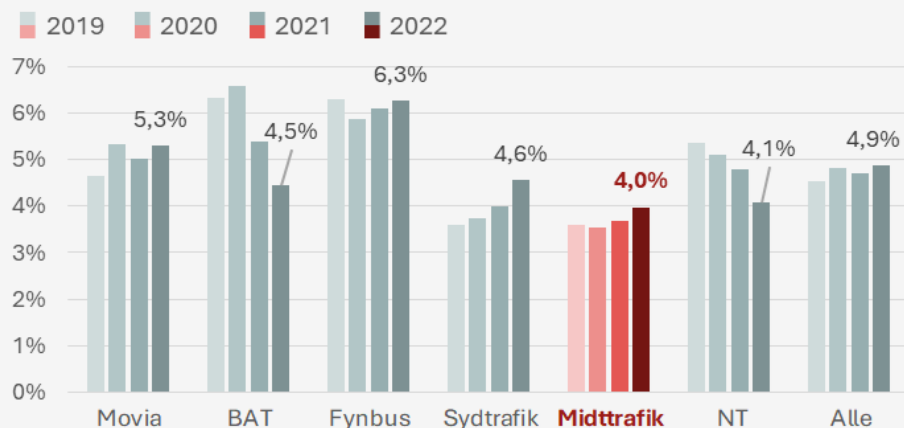
Kilde: Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. flextrafik 2022 (Trafikstyrelsen, 2023)

Midttrafik er Danmarks billigste trafiksekskab målt på andelen af udgifter, der bruges på administration

Et vedvarende fokusområde er de administrative udgifter. Andelen af de samlede bruttoudgifter, der bruges til administration, er for Midttrafik steget fra 3,6 % i 2019 til 4 % i 2022. På trods af det er Midttrafik fortsat det billigste trafiksekskab målt på andelen af udgifter, der går til administration.

Midttrafik har med 4 % den laveste andel af udgifter, der bliver brugt på administration

Udvikling i andelen af de samlede bruttoudgifter, der bruges til administration. (procent)



Kilde: Nøgletal for offentligbuskørsel, ekskl. flextrafik 2022 (Trafikstyrelsen, 2023)

Udover administration udgør driftsudgifter 90,6 % og salgsudgifter 5,4 % af Midttrafiks samlede udgifter.

Ses der på forholdet mellem køreplantime og administrationsudgifter bruger Midttrafik 37 kr. pr. køreplantage på administration. Kun BAT bruger mindre med 34 kr. pr. køreplantage, mens Movia bruger 51 kr. pr. køreplantage. BAT og Sydtrafik har en lavere bruttoudgift pr. køreplantage end Midttrafik. Dog er Midttrafiks bruttoudgift pr. køreplantage 27 kr. lavere end landsgennemsnittet.

BAT og Sydtrafiks bruttoudgift pr. køreplantage er lavere end Midttrafiks, som dog er lavere end landsgennemsnittet

Udgifter pr. køreplantage, Regnskab 2022

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Driftsudgifter pr. køreplantage	870	701	912	799	845	900	862
Salgsudgifter pr. køreplantage	50	19	57	47	50	54	50
Administrationsudgifter pr. køreplantage	51	34	65	40	37	41	47
Bruttoudgifter pr. køreplantage	971	753	1.034	886	932	995	959

Kilde: Nøgletal for offentligbuskørsel, ekskl. flextrafik 2022 (Trafikstyrelsen, 2023)

Midttrafiks bestillertilskud er blandt de laveste

Tilskud fra kommuner og region er en væsentlig forudsætning for at opretholde et vist serviceniveau. Måles serviceniveauet som antallet af køreplantimer pr. indbygger, har kun BAT og Sydtrafik et lavere serviceniveau end Midttrafik. Serviceniveauet i Movia og NT er hhv. 12 % og 13 % højere end Midttrafiks.

Midttrafiks serviceniveau er afspejlet i tilskuddet fra kommuner og regioner. Her er det ligeledes kun BAT og Sydtrafik, der har et lavere tilskud pr. indbygger end Midttrafik, mens det for Movia og NT er hhv. 14 % og 27 % højere. Et lignende billede fås ved at kigge på tilskud pr. køreplantime, hvor NT igen har et væsentligt højere tilskud end Midttrafik.

Midttrafiks tilskud fra kommuner og region ligger væsentligt under landsgennemsnittet målt pr. indbygger og pr. køreplantime

Antal køreplantimer og tilskud pr. indbygger samt tilskud pr. køreplantime, Regnskab 2022

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal 1000 indbyggere	2.702	40	499	729	1.359	595	5.923
Antal køreplantimer (tusinder)	4.119	79	611	814	1.847	912	8.382
Køreplantimer pr. indbygger	1,52	1,98	1,22	1,12	1,36	1,53	1,42
Tilskud pr. indbygger							
Regionalt tilskud	228	-	299	154	229	323	233
Kommunalt tilskud	677	728	618	490	566	688	625
Tilskud pr. indbygger i alt	904	728	917	644	795	1.011	858
Tilskud pr. køreplantime							
Regionalt tilskud	149	-	244	138	169	211	165
Kommunalt tilskud	444	367	505	439	416	449	441
Tilskud pr. køreplantime i alt	593	367	749	577	585	659	606

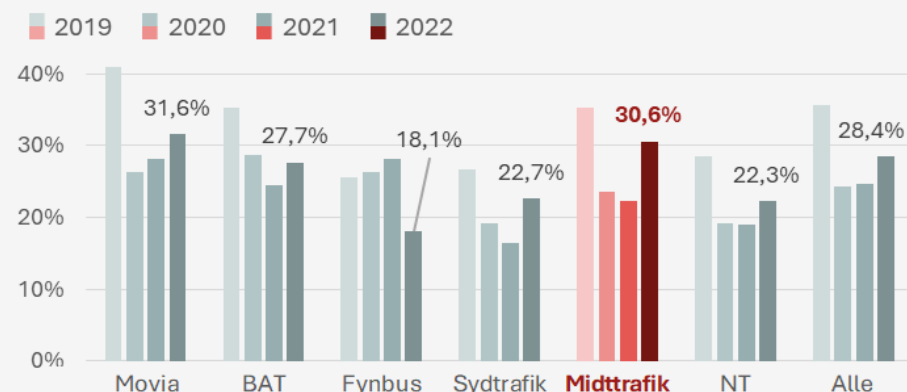
Kilde: Nøgletal for offentligbuskørsel, ekskl. flextrafik 2022 (Trafikstyrelsen, 2023)

Midttrafiks selvfinansierungsgrad for 2022 er på niveau med Movias

Alle trafikkselskabernes udgifter skal dækkes enten vha. passagerindtægter, indtægter fra offentlige instanser eller bestillertilskud fra regioner og kommuner. Den rene passager-selvfinansierungsgrad – altså passagerbetaling ekskl. indtægter fra offentlige instanser såsom statslig kompensation og kommunalt køb af skolekort – er 31 % for Midttrafik. Dette er på niveau med Movia og noget højere end hos Sydtrafik og NT. Alle trafikkselskaber ligger fortsat under niveauet for 2019.

Midttrafiks passagerfinansieringsgrad ligger på niveau med Movias

Udvikling i finansieringsgrad via passagerbetaling ekskl. passagerindtægter fra offentlige instanser (procent)



Kilde: Nøgletal for offentligbuskørsel, ekskl. flextrafik 2022 (Trafikstyrelsen, 2023)

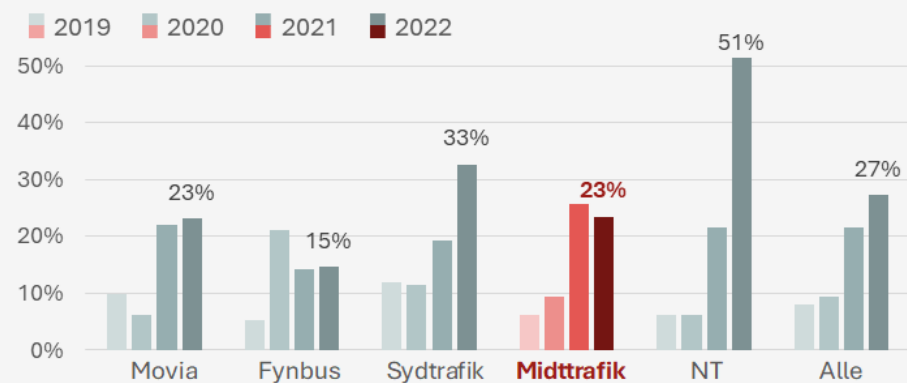
Udover direkte passagerindtægter, dækkes Midttrafiks tilskudsbehov med 6 % fra passagerindtægter fra offentlige instanser, 63 % fra bestillertilskud og 1 % fra COVID-19 kompensation.

Omstilling til alternative drivmidler

Trafikselskaber angiver hvilke drivmidler der anvendes til busdriften. Størstedelen af busserne kører på fossile brændstoffer, som i dette tilfælde er konventionel diesel, men andelen af alternative drivmidler som el, HVO biodiesel og biogas er stigende. Udviklingen fra 2019 til 2022 for trafikselskaberne ses af figuren nedenfor.

Midttrafiks andel af busser, der drives af alternative drivmidler, ligger under landsgennemsnittet

Udvikling i andelen af busser, der drives med alternative drivmidler til diesel (procent)



Kilde: Nøgletal for offentligbuskørsel, ekskl. flextrafik 2022 (Trafikstyrelsen, 2023)

Sydtrafik og NT har begge en højere andel af busser, der kører på alternative drivmidler. Elbusser udgør den største del af alternative drivmidler, hvor 15 % af Midttrafiks 835 i 2022 kørte på el. For Sydtrafik og NT var andelen hhv. 23 % og 32 % mens 18 % af Movias busser kørte på el.

Bilag

- 8.a Bilag 1- Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl.flextrafik 2022-1451918_(1)

9 Orientering: Status på stoppestedspuljen

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Resumé

Sidste ansøgningsrunde til stoppestedspuljen er nu afsluttet. Otte kommuner har ansøgt puljen i denne runde. Det forventes, at alle tildeles midler, men for enkelte projekter er omfanget uafklaret. Med tildelingen forventes puljen på oprindeligt 5 mio. kr. at være brugt.

Sagsfremstilling

Tilbageblik på puljens tidligere tildelinger

I første ansøgningsrunde i efteråret 2021 tildeltes i alt 1.839.000 kr. til forbedringsprojekter i syv kommuner.

Puljens anden ansøgningsrunde i foråret 2022 resulterede i, at to kommuner indsendte i alt seks ansøgninger. Skive og Aarhus Kommuner fik begge tilsagn om de ansøgte midler på 2.015.000. kr.

Der er således 1.146.000.kr tilbage til tredje ansøgningsrunde.

Tildelinger i nærværende ansøgningsrunde

Puljens tredje ansøgningsrunde er nu afsluttet og otte kommuner har ansøgt. Alle ansøgninger flugter med stoppestedshåndbogen og inkluderer et eller flere elementer herfra. De er derfor alle fundet egnet til hel eller delvis medfinansiering iht. deres ansøgninger:

Tildelinger

- Ringkøbing Kommune modtager midler til et projekt i den lille landsby Astrup. Under overskriften "Danmarks smukkeste busstur." skabes landsbyens mødested omkring byens busstopsted. Projektet er medfinansieret af RealDania Fonden.
- Skive modtager midler til at forsætte udskiftningen af deres nedslidte læhuse efter et setup udviklet i tidligere ansøgningsrunder.
- Norddurs Kommune modtager midler til et tilgængelighedsprojekt, der har til formål at forbedre og forskønne adgangsvejene til Grenå Station.
- Herning Kommune modtager midler til at forbedre udvalgte knudepunkter.

Yderligere tre ansøgninger undersøges nærmere med henblik på støtte

- Viborg Kommune anmoder om midler til at sikre gode publikumsvendte faciliteter i forbindelse med etableringen af en endestation ved Lisebergscenteret. Projektet støttes, men afklaring af omfanget af medfinansiering fra puljen udestår.
- Silkeborg Kommune anmoder om midler til at oprette et knudepunkt i byen Voel. Projektet afventer afklaring af enkelte forhold, inden det kan endeligt godkendes.
- Lemvig Kommune anmoder om midler til at forbedre ventefaciliteterne ved udvalgte stationer på Lemvig banen. Projektet har ansøgt statens pulje til bedre

fremkommelighed og medfinansieres af Midtjyske jernbaner og Region Midt. Projektet støttes, men omfanget af medfinansiering fra puljen udstår.

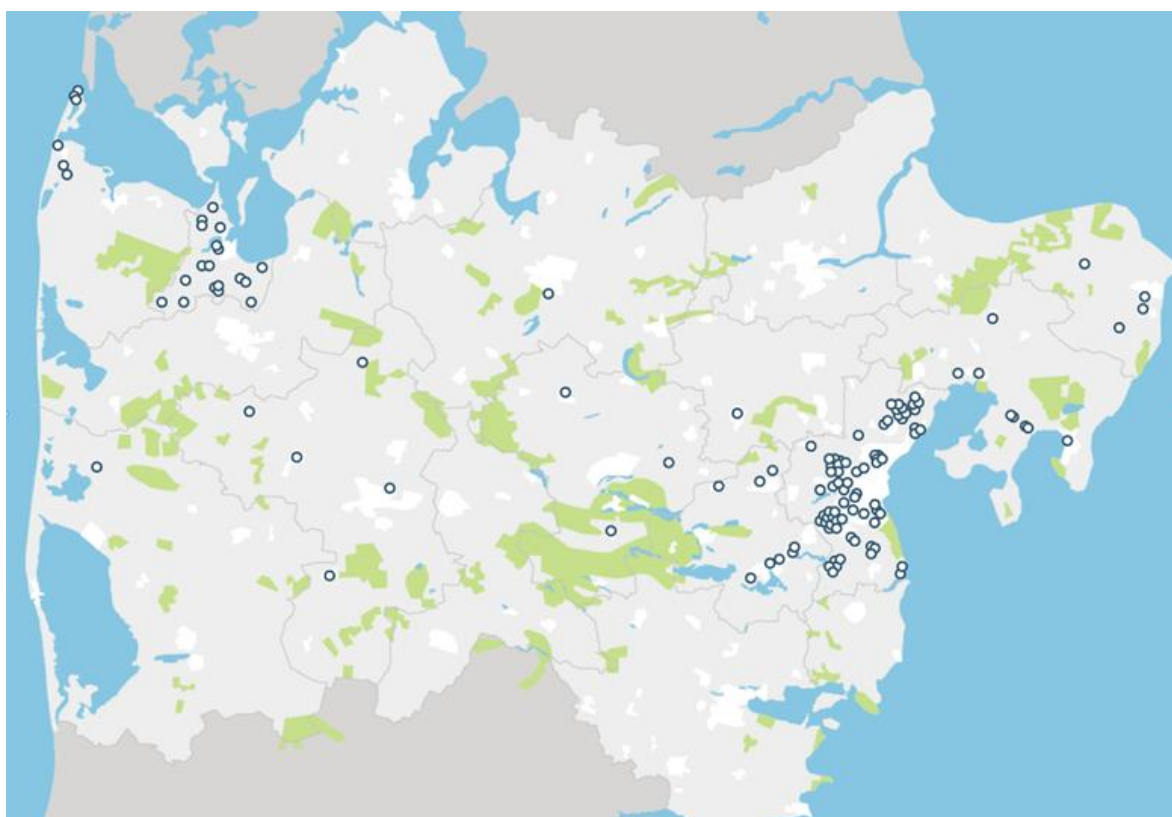
En ansøgning er flyttet til støtte gennem EU-projektet MOVE

- Hedensted Kommune har anmodet om støtte til at etablere publikumsvendte faciliteter ved 5 knudepunkter forskellige steder i kommunen. Denne ansøgning støttes i stedet gennem midler fra EU-projektet Move.

Stoppestedspuljens effekt til nu

Gennemføres alle projekter vil Midttrafik stoppestedspulje have støttet i alt 24 projekter i 12 kommuner med en samlet anlægssum på 30.820.500 kr., hvoraf stoppestedspuljen har støttet med i alt ca. 5.000.000 kr.

I alt har 120 stop/terminaler/stationer fået et kvalitetsløft med hjælp fra stoppestedspuljens midler, stederne fremgår af kortet herunder:



Figur 1: Stoppesteder og terminaler, som er støttet af stoppestedspuljen.

Det er administrationens vurdering at puljen har været en succes og i høj grad har bidraget til at sætte fokus på stoppestedsområdet.

Puljen har givet et rygstød til at løfte konkrete projekter og styrke kvaliteten for passagererne og samtidig styrket samarbejdet mellem Midttrafik og kommunerne.

Projekterne og også bidraget med erfaringer til den fortsatte udvikling af stoppestedskvaliteten, ved at afprøve forskellige teknikker og materialer, som kan inspirere fremtidige kvalitetsløft.

10 Orientering: Danskerne og kollektiv transport 2023

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Passagerpulsens under Forbrugerrådet TÆNK har gennemført befolkningsundersøgelser siden 2016. Undersøgelsen i 2023 er den sjette i rækken og den største af sin slags. Rapporten afdækker danskernes holdning til kollektiv transport og udmunder i konkrete anbefalinger for forbedringer.

Nedenfor redegøres for udvalgte resultater og anbefalinger fra undersøgelsen i 2023.

Sagsfremstilling

Passagerpulsens offentliggjorde 8. november 2023 deres seneste befolkningsundersøgelse. Undersøgelsen, som rapporten bygger på, undersøger danskernes oplevelser, ønsker og behov i relation til kollektiv transport.

Undersøgelse: [Danskerne og kollektiv transport 2023 \(taenk.dk\)](https://taenk.dk)

Overordnet tilfredshed

Den generelle tilfredshed med kollektiv transport er i 2023 faldet yderligere og er på det laveste niveau siden 2016. Den samlede andel af tilfredse og meget tilfredse er 40 % (jf. fig. 1).

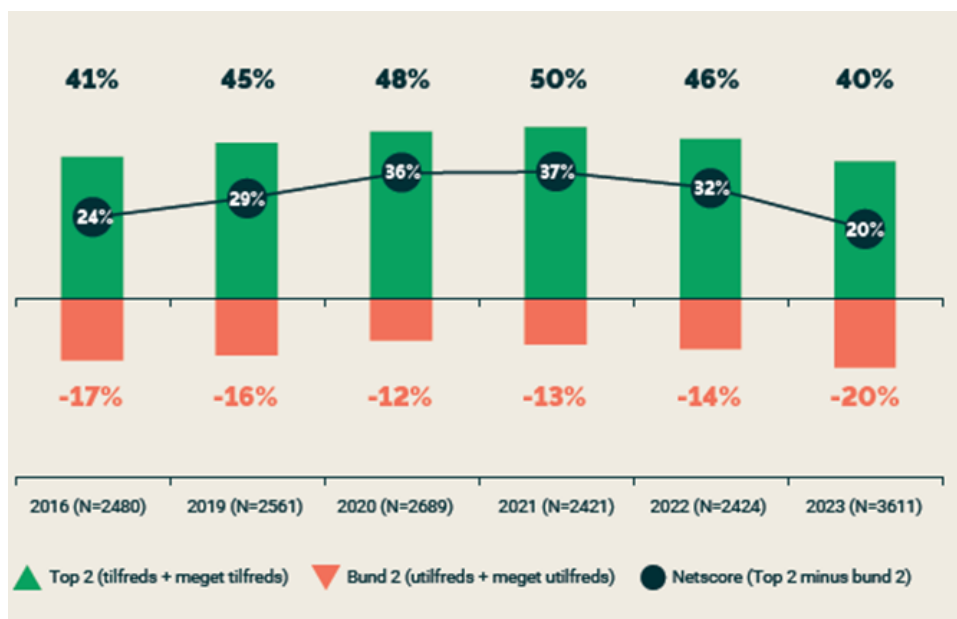


Fig 1: Udvikling i generel tilfredshed med kollektiv transport i Danmark 2016-2023

På regionsniveau er der de fleste steder et fald i andelen af tilfredse ift. 2022, men faldet på 7 %-point i Region Midtjylland til et niveau på 34 % er et af de større.

Opfyldelse af transportbehov

30 % af de adspurgte angiver i høj grad eller i meget høj grad, at den kollektive transport opfylder deres transportbehov, hvilket er på samme niveau som i 2022. I Region Midtjylland er andelen 25 %, hvilket udgør et mindre fald på 2 %-point ift. 2022.

Overordnet ses der stigninger i vurderingerne blandt aldersgrupperne 18-29 år og 30-39 år, mens der ses fald for 40-årige og ældre.

Når de adspurgte bliver bedt om at vurdere deres tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor de bor, angiver 42 %, at de er tilfredse eller meget tilfredse. Dette udgør et mindre fald på 3 %-point siden 2022.

I Region Midtjylland er andelen af tilfredse og meget tilfredse 38 %, hvilket udgør et faldt på 4 %-point siden 2022.

Nedgang i rejser efter COVID-19

Undersøgelsen afdækker, at andelen af danskerne, der benytter kollektiv transport før og efter COVID-19 er uændret, men de rejser gennemsnitligt lidt mindre. Hovedårsagerne er en kombination af øget hjemmearbejde (15 %) og at de transporterer sig på anden vis – bil (40 %), cykel (24 %) og gang (16 %).

I Region Midtjylland angiver 10 %, at de bruger kollektiv transport mindre en tidligere og 6 %, at deres brug er steget.

Bilrådighed

Borgere med kørekort og bil i husstanden (2.801), oplever i højere grad at være afskåret fra at deltage i sociale aktiviteter, når de ikke har bil til rådighed. 43 % angiver, at de fravælger aktiviteter. Billedet er det samme på tværs af regionerne. 9 % på landsbasis og 12 % i Region Midtjylland overvejer på denne baggrund at anskaffe en ekstra bil. Det er særligt borgere under 40 år, der gør sig denne overvejelse.

Forventninger til fremtidig brug

Danskernes forventning til fremtidig brug af kollektiv transport er let stigende, da 8 % forventer et stigende forbrug og 7 % forventer et faldende forbrug. Prognosen er den samme for Region Midtjylland. De mest positive forventninger ift. fremtidig brug findes blandt kvinder og de 50+-årige.

I den unge aldersgruppe af 18-29-årige er der færrest, der forventer uændret adfærd (65 % set ift. et samlet gennemsnit på 79 %). Dette kan tilskrives større usikkerhed pga. mange skift, såsom af flytte hjemmefra, starte studie, få job mv.

Af de 7 %, der forventer fald i brug af kollektiv transport, angiver 39 % stigende billetpriser og 37 % vil købe bil/køre mere bil som primær årsag.

Ønsker til forbedringer

Adspurgte hvilke ændringer, der kunne medvirke til at borgeren ville bruge kollektiv transport mere end i dag, så angiver 62 % billigere billetter blandt deres op til tre ændringer. Det kan muligvis kædes sammen med prisstigninger indenfor branchen. Top fem af ønskede forbedringer fremgår af fig. 2.



Fig. 2: Top fem af danskernes præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport.

I Region Midtjylland adskiller to af præferencerne sig ved at være signifikant højere end landsgennemsnittet: 1) 36 % peger på flere afgange og 2) 19 % peger på afgange, der passer bedre med mødetider

Passagerpulsens anbefalinger

På baggrund af undersøgelsen og øvrigt arbejde med området, har Passagerpulsens samlet følgende anbefalinger:

1. Indfri potentiale i den kollektiv transport

- a. Foretag investeringer på baggrund af fælles, ambitiøse og bindende mål om passagerudvikling for trafikselskaber, togselskaber, operatører, myndigheder, infrastrukturforvaltere og ejendomsforvaltere, så der automatisk bliver større fokus på bedre sammenhæng og mobilitet.
- b. Tilrettelæg kollektiv transport med udgangspunkt i passagerernes behov og på baggrund af løbende brugerinddragelse.

2. Gør prisen mere konkurrencedygtig

- a. Omstrukturér taksterne, så prisen sænkes på de længere rejser, hvor konkurrencen med bilen er størst.
- b. Indfør billige års- eller månedskort med inspiration fra udlandet, hvor billige års- og månedsbilletter på kort tid har betydet stor vækst i passagertallet.

3. Prioritér fortsat rejsetid, frekvens og pålidelighed

- a. Øg fremkommelighed fx med dedikerede busbaner og prioritering i lyskryds.
- b. Tilrettelæg sporarbejder ud fra et hensyn til passagererne. Herunder have fokus på justering af de øvrige køreplaner så passagererne oplever, at der så vidt muligt bliver taget højde for skift og ansvar for den samlede rejse.
- c. Planlæg en stor del af busserne, så rejsetid, punktlighed og høj frekvens prioriteres, selvom det betyder færre stop og mindre geografisk dækning.

4. Understøt unges brug af kollektiv transport

- a. Styrk rabatterne for unge da lavere priser særligt vil påvirke netop denne gruppes transportvaner. Fx via landsdækkende ungdomsrabat på rejsekortet og billigere Ungdomskort til en større målgruppe.

- b. Udvid ungdomskortenes geografiske dækning, så det gælder til mere end blot til og fra uddannelse, så det fx også bliver attraktivt til og fra fritidsaktiviteter, familiebesøg mv.
- c. Øg fleksibiliteten. Fx ved at indføre billige sidste øjeblikks-billetter på lavt besatte afdage. På den måde bliver der bedre kollektive alternativer til bil for de unge, som ikke planlægger så langt ud i fremtiden.
- d. Se på tilrettelæggelsen af afgangene så der ikke kun tages højde for de unges transport til og fra uddannelse, men også til tilbud efter skole og fritidsaktiviteter.

5. Prioritér kollektiv transport i landdistrikterne

- a. Etablér et hovednet af hurtige buslinjer med høj frekvens suppleret med god adgang til regulære buslinjer og øvrige tilbud såsom Flextur, Plustur og samkørsel.
- b. Udbred kendskabet til Flextur og Plustur og se på, om det kan gøres lettere at anvende, fx gennem etablering af flere knudepunkter.
- c. Frem samkørsel ved at justere på økonomiske incitamenter.

Om undersøgelsen

Dataindsamlingen er gennemført online i perioden 25. september – 6. oktober 2023. Der er indsamlet i alt 3.611 besvarelser, heraf 600 fra Region Midtjylland. Stikprøven udgør et repræsentativt udsnit af befolkningen på 18 år og opefter.

1. kvartal 2024 offentliggøres Den fælles kundetilfredshedsanalyse for kollektiv transport 2023, der er organiseret af trafiksekskaberne i fællesskab. Undersøgelsen, der indeholder ca. 12.000 besvarelser, belyser kundernes tilfredshed med kollektiv transport – både samlet set og på selskabsniveau. Der vil være særskilte resultater for Midtjyske Jernbaner, Aarhus Letbane og Midttrafik.

11 Orientering: Siden sidst

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Studietur for Letbanerådet i april 2024

Der er tradition for, at Letbanerådet tager på en studietur i hver valgperiode. Det har rådet også besluttet sig for at gøre i denne valgperiode, nærmere bestemt til Nantes og St. Nazaire i den vestlige del af Frankrig i april 2024.

Formålet med studieturen er at se eksempler på såvel letbane- som BRT-løsninger, som både har en regional og bynær karakter, og som hænger tæt sammen med stationsnær byudvikling.

I Nantes er der ca. 320.000 indbyggere, imens der i hele byregionen er omkring 650.000 indbyggere. I byen findes det første nyere franske letbanesystem, som er fra 1984. Det højklassede system består i dag af tre letbanelinjer og en BRT-linje etableret i 2006. Herudover findes der i Nantes et eksempel på en tidligere regional jernbanestrækning, som i 2014 blev konverteret til letbane, ligesom der ses gode eksempler på stationsnær byudvikling. Nantes er således en oplagt inspirationskilde til de udviklingsperspektiver og den drift, der er ift. højklasset kollektiv infrastruktur i Østjylland.

I tillæg hertil findes der i St. Nazaire et eksempel på et BRT-system fra 2012. St. Nazaire er en mellemstor by med ca. 70.000 indbyggere beliggende ca. en times kørsel fra Nantes. Byen har en størrelse, som er sammenlignelig med flere danske mellemstore byer, hvilket gør, at det er oplagt at se nærmere på det BRT-system, som byen har besluttet sig for.

Både Letbanerådet og styregruppen for Letbanesamarbejdet er inviteret med på studieturen, heriblandt Midttrafiks to repræsentanter. Ligeledes er repræsentanter fra Aarhus Letbane inviteret med. Derudover deltager to medarbejdere fra Midttrafik, som varetager sekretariatsbetjeningen af Letbanesamarbejdet.

Opfølgning på fjernelsen af billetautomater i Aarhus bybusser

I februar 2023 sendte Aarhus kommune en anmodning til Midttrafik om at de ønskede billetautomaterne fjernet fra Aarhus bybusser, uden at der skulle sættes nye maskiner op, hvorved muligheden for kontantbetaling i Aarhus bybusser ville forsvinde.

Resultatet af dette var at billetautomaterne i Aarhus bybusser blev slukket permanent natten til 1. november 2023, og at de tre uger senere alle var fjernet fra Aarhus knap 200 busser.

Forud for fjernelsen af billetautomaterne, har Midttrafik initieret en række kunderettede tiltag, med henblik på at skabe en glidende overgang væk fra kontantbetaling i Aarhus bybusser. Midttrafik søsatte en større informationskampagne i august 2023, der både havde til formål at varsle århusianerne om denne ændring, men især sikre, at ikke digitaliserede borgere havde god tid til at få bestilt enten et Rejsekort eller et pensionistkort.

Der er blevet afholdt møder med en række interesseorganisationer, bl.a. Ældresagen og Ældrerådet gennem Aarhus kommune. De fik tilsendt vejledninger til Rejsekort og Midttrafik app, som de kunne sende videre og bruge internt hos dem, f.eks. på app caféer. Ligeledes har turistorganisationen Visit Aarhus været inddraget, de har fået tilsendt opdaterede turist-foldere samt informationsfolderen fra kampagnen, som de uddelede på deres informationssteder rundt i Aarhus.

Til at understøtte disse initiativer, havde Aarhus Kommune afsat 2 mio. kr. til projektet, så der bl.a. kunne laves en målrettet indsats mhp. at få ikke-digitaliserede borgere over på Rejsekort. Hertil er der blevet suppleret med pop-up salgssteder rundt omkring i Aarhus Kommune i perioden op til fjernelsen af billetautomaterne, hvor ikke digitaliserede borgere kunne få hjælp til at få et Rejsekort eller et pensionistkort. Denne særlige indsats resulterede i, at der blev udstedt 143 Rejsekort og 6 pensionistkort til ikke-digitale borgere.

Dertil har der været en midlertidig opnormering af Midttrafiks kundeservice, for at sikre den fornødne kapacitet til rådgivning vedr. billetteringsalternativer til billetautomaterne. Dette resulterede i følgende henvendelser vedr. fjernelsen af billetautomaterne:

Telefoniske: 128

Skriftlige: 16

Facebook: 34

Alt i alt, et noget lavere antal henvendelser end forventet, hvilket vi formoder kan tilskrives den omfattende informationskampagne, som Midttrafik har kørt siden august og frem til, billetautomaterne blev slukket 1. november. Midttrafik har uddelt mange informationsfoldere fra august og frem til lukningen – der har været meget stor interesse for at 'lære mere' om alternative billetmuligheder. Folderen har også hængt på automaterne i bussen, og er blevet uddelt af chauffører og kontrollører.

Som en afledt effekt af projektet betød lukningen af de aarhusianske billetautomater, at Midtjyske Jernbaner på ny skulle forholde sig til deres fire billetautomater på Lemvigbanen, da de er af samme model. Hidtil har der været en række synergieffekter ved, at de begge har haft samme billetautomater, navnlig ift. udgifter vedrørende reservedele og back-office (it-systemer). Med fjernelsen af de aarhusianske billetautomater, ville det blive uforholdsmæssigt dyrt for Midtjyske Jernbaner at opretholde driften på deres billetautomater på Lemvigbanen, hvorfor Region Midtjylland har anmodet om, at de også bliver slukket permanent. Efter planen sker det 10. december 2023.

Samlet set var der afsat 2 mio. kr. til projektet, hvilket både skulle rumme initiativer som pop-up salgssteder målrettet ikke-digitale borgere, en informationskampagne samt selve nedtagningen af billetautomaterne. For bedre at imødekomme de lejlighedsvist rejsende og turister, er der tilføjet funktion "kontoløs betaling" i Midttrafik App, som gør at man kan købe billetter i appen uden først at skulle oprette en bruger, hvilket gør at kunder kan købe en billet på under 30 sekunder fra de har hentet appen.

Selve fjernelsen af billetautomaterne, har været genstand for vis mængde medieomtale. Der har været en række nyhedshistorier i aviserne, hvor bl.a. Aarhus Stiftstidende har skrevet om fjernelsen af billetautomaterne, samt et par tv-indslag. Mest mærkbart har været omtalen på Facebook, hvor enkelte borgere har tilkendegivet

deres holdning til fjernelsen af billetautomaterne, herunder særligt anfægtet lovligheden i at fjerne muligheden for at betale med kontanter i bussen. Dette spørgsmål blev også forelagt Erhvervsministeren, som dog entydigt svarede skriftligt, at det foregik helt efter betalingsloven, og at han ikke har til hensigt at involvere sig.

Det har endnu ikke været muligt at gøre den endelige regning op, men aktuelt har der været et mindreforbrug på 0,5 mio. kr. af projektmidlerne, og der ventes ikke yderligere væsentlige udgifter ifm. med afslutningen af projektet.

Midler øremærket rabatter til unge bortfalder

I oktober henvendte Trafikselskaberne i Danmark sig til Transportministeren, da Finanslovsforslag for 2024 lægger op til at omprioritere 81,2 mio. kr. øremærket rabatter til unge i den kollektive transport til drift af tre styrelser og vejsalt. Udgifterne til Ungdomskort har ikke været store som finansieret hidtil, men trafikselskaberne anviser, at det skyldes, at det nuværende Ungdomskort ikke er særlig brugervenligt, og at mange unge ikke har mulighed for at få et Ungdomskort. De danske trafikvirksomheder udarbejdede sidste år et fælles forslag til et bedre Ungdomskort, der giver rabat til alle unge. Forslaget kan læses her: [Nyt Ungdomskort – Trafikselskaberne](#). Den daværende transportminister svarede positivt i august sidste år, at hun ville indkalde ordførerne til drøftelse om sagen

Transportministeren har svaret og han henviser til Ekspertudvalget og til, at den nye landsdækkende RejseBillet-app vil være attraktiv for unge. Han opfordrer trafikvirksomhederne til fortsat at holde fokus på at forbedre egne salgskanaler i.f.t. at gøre det attraktivt for unge.

Indvielse af nye elbusser i Horsens

Søndag 29. oktober 2023 var der åbningsarrangement for de nye elbusser, som nu skal varetage bybuskørslen i Horsens.

Horsens Kommune havde inden arrangementet anmodet om gratis buskørsel i Horsens bybusser hele dagen. Indtægtstabet forventedes at ligge på omkring 28.193 kr., som var niveauet samme søndag i 2022.

Til åbningsarrangementet var der tale ved borgmester Peter Sørensen, Midttrafiks bestyrelsesformand, Steen Vindum og direktør for Nobina, Bram Lauwers.

Efter talerne blev snoren til busserne klippet, og de nye elbusser blev officielt indviet.

Nobina inviterede herefter til rundvisning på busanlægget på Vejlevej 13, hvor interesserede kunne se bussernes ladestation, vaskehal mm.

På Horsens Trafikterminal var der mulighed for at få gratis kaffe, varm kakao og morgenkager. Man kunne deltage i en quiz om de nye elbusser og være heldig at vinde et rejsekort på 500 kr. De nye elbusser kunne ses indefra og de fremmødte kunne få en snak med en busekspert fra Nobina eller en snak om rejsemuligheder og busbilletter med Midttrafiks mobile Kundeservice.

Der er 10 elbusser i drift i Horsens nu, og de sidste busser kommer i drift i starten af 2024.

Busfremkommelighed og trængsel, Passagerpulsens 2023

Antallet af personbiler i Danmark er steget med mere end 10 % fra 2018 til 2023, med øget trængsel til følge for alle inkl. buspassagerer. Passagerpulsens har med afsæt i denne problemstilling offentliggjort en rapport, der afdækker danskernes holdning til busfremkommelighed og andre metoder for reducere af trængsel. 46 % er enige i, at busserne bør prioriteres fremfor bilerne, hvor der er trængsel på vejene. 22 % er uenige i denne prioritering. Opbakningen er størst blandt borgere uden bil og brugere af kollektiv transport, men også 40 % blandt bilejerne bakker op. Opbakningen er faldet med 5 %-point siden 2019, hvilket kan hænge sammen med øget biltilgængelighed og ændrede transportvaner efter COVID-19.

Undersøgelsen afdækker også danskernes holdning til andre metoder for at reducere trængsel på vejene. Der er begrænset opbakning til, at biler kan benytte busbanen, hvis 4 eller flere kører sammen. 23 % er enige i denne prioritering og 35 % er imod.

19 % synes det er en god idé at indføre bompeng for biler for at reducere trængsel på vejene, mens 51 % er imod. Opbakningen er på samme niveau, når spørgsmålet omhandler kørselsafgifter for personbiler (roadpricing), hvor 20 % er for og 55 % er imod.

Rapporten kan læses i fuld længde her: [Undersøgelse: Busfremkommelighed og trængsel \(taenk.dk\)](#)

Bilag

- 11.a Bilag 1 - TIDs brev til transportministeren om bedre rabatter til unge i kollektiv transport i finansloven - oktober 2023
- 11.b Bilag 2 - Svar fra Transportministeren til TiD om ungdomsrabat november 2023

12 Eventuelt