



**Åben dagsorden
til mødet i
Repræsentantskabet for Midttrafik
21. juni 2024 kl. 10:30
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Valg af dirigent.....	3
2	Præsentation af ny direktør for Midttrafik.....	4
3	Meddelelser fra formanden.....	5
4	Årsrapport og regnskab 2023.....	6
5	Godkendelse af principper for byrdefordeling.....	7
6	Orientering om budget 2025.....	8
7	Orientering om Midttrafik som datadreven organisation.....	10
8	Orientering om status for flexharmonisering.....	13
9	Orientering om ekspertudvalg om kollektiv mobilitet.....	16
10	Eventuelt.....	19

1 Valg af dirigent

Direktøren indstiller,

at næstformand Anders Bøge vælges som dirigent.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen foreslår Midttrafiks næstformand, Anders Bøge, som dirigent under mødet i repræsentantskabet for Midttrafik.

2 Præsentation af ny direktør for Midttrafik

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafiks bestyrelse har ansat Lars Berg som ny direktør for Midttrafik pr. 1. juni 2024. Her gives en kort præsentation af den nye direktør.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse har ansat Lars Berg som ny direktør for Midttrafik fra 1. juni 2024.

Lars Berg kommer fra trafikselkabet Sydtrafik, hvor han har været direktør siden 2014. Midttrafik får derfor en ny direktør med et solidt kendskab til kollektiv trafik.

Lars Berg overtager direktørjobbet hos Midttrafik efter Jens Erik Sørensen, der har valgt at takke af efter 17 år som direktør for det midtjyske trafikselkab.

Pressemeddelelse i forbindelse med udnævnelsen af Lars Berg vedlægges.

Bilag

- 2.a Bilag 1 - Pressemeddelelse om ny direktør i Midttrafik

3 Meddelelser fra formanden

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Formanden vil på repræsentantskabsmødet orientere om bestyrelsens arbejde siden repræsentantskabsmødet 15. december 2023.

4 Årsrapport og regnskab 2023

Direktøren indstiller,

at årsrapport for 2023 og regnskab for 2023 tages til efterretning.

Resumé

Direktøren præsenterer årsrapport og regnskab for 2023.

Sagsfremstilling

Årsrapport

Administrationen har udarbejdet Årsrapport for 2023 for Midttrafik. Årsrapporten indeholder de væsentligste aktiviteter og nøgletal for 2023 samt perspektiver for de kommende år.

Årsrapporten findes her: www.midttrafik.dk/om-midttrafik/arsrapport/

Årsrapporten indeholder de væsentligste aktiviteter, nøgletal og årsregnskabet for 2023.

Følgende emner bliver beskrevet:

- Højdepunkter fra 2023
- På vej mod grøn omstilling
- Markedsføringskampagner fra 2023
- Midttrafiks direktør siger farvel

Derudover er der interviews med bestyrelsesformand Steen Vindum, direktør Jens Erik Sørensen, vicedirektør Mette Julbo og planchef Henrik Juul Vestergaard. Interviews handler om Midttrafiks indsatser i 2023, ejernes bidrag, Ekspertudvalget og forventninger til 2024.

Som noget nyt indeholder årsrapporten videoer med bl.a. ovennævnte interviews og mulighed for at se Midttrafiks kampagnofilm.

Regnskab

Der vedlægges regnskab for 2023. Regnskabet er revideret af Midttrafiks revision, og der er givet en blank revisionspåtegning for årsregnskabet. Årsregnskabet blev godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet 17. maj 2024.

Bilag

- 4.a Bilag 1 - Årsregnskab 2023
- 4.b Bilag 2 - Byrdefordeling af regnskab 2023
- 4.c Bilag 3 - Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af regnskab 2023

5 Godkendelse af principper for byrdefordeling

Direktøren indstiller,

at forslaget til byrdefordeling for 2025 godkendes.

Resumé

Repræsentantskabet skal i henhold til Midttrafiks vedtægter § 9 godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parter tilskud til selskabets finansiering.

Sagsfremstilling

Byrdefordeling

Fordelingen af kommunernes og regionens tilskud til finansieringen af Midttrafiks udgifter til drift og fællesaktiviteter følger hovedsageligt de samme grundlæggende principper som tidligere år.

Udgifterne fordeles således, at nettodriftsudgifterne finansieres af den bestiller, der fastlægger serviceniveauet. Det er således kommuner og Region Midtjylland for hver deres buskørsel, deres andele af rejsekort og kørsel i flextrafik, Region Midtjylland for togdrift og Region Midtjylland og Aarhus Kommune for Aarhus Letbane.

Trafikselskabets budget fordeles i et vist omfang efter forbrug, mens udgifter til de opgaver, der kommer alle til gode, fordeles efter en fordelingsnøgle baseret på køreplan-timer for bus og en fordelingsnøgle baseret på antal ture for handicap.

I forhold til principperne fra sidste år, som blev godkendt af Repræsentantskabet i juni 2023, er der tilføjet byrdefordeling på investering i Rejsekort som app og den ikke-digitale løsning. Principperne består af forskudt finansiering for bestillerne, ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan, samt investering af udstyr, afmontering af nuværende udstyr og andre projektrelaterede udgifter.

Principperne for byrdefordeling skal ifølge vedtægternes § 9 godkendes af Repræsentantskabet.

Bilag

- 5.a Bilag 1 - Byrdefordeling 2025

6 Orientering om budget 2025

Direktøren indstiller,

at budgetforslag 2025 til 1. behandling tages til efterretning

Resumé

Administrationen orienterer om budgettet for 2025 for drift af kollektiv trafik og trafik-selskabets budget for administration og fællesudgifter. Administrationen præsenterer budget 2025, 1. behandling samt budgetoverslagsårene fra 2026 til 2028, som vil blive behandlet af bestyrelsen for Midttrafik 21. juni 2024.

Sagsfremstilling

Før det endelige budget for 2025 kan godkendes i december, sendes det nu i politisk høring med deadline 31. oktober. Eventuelle bemærkninger ifm. den politiske høring vil blive indarbejdet ved 2. behandling af budgettet.

Herunder er en kort gennemgang af Midttrafiks budget 2025, hvor det er sammenholdt med budget 2024.

Grundlaget for budget 2025 er regnskabet for 2023, budget 2024 samt kendte ændringer i 2025.

For Midttrafiks samlede indtægtsbudget for 2025 for bus, letbane og tog kan der nævnes at der er indregnet effekt af takststigning på 3,6 %, svarende til 19,9 mio. kr., hvilket svarer til at takststigningsloftet fastsat af Trafikstyrelsen bliver udnyttet fuldt ud. Midttrafiks indtægtsdelingsmodel bliver i 2024 fuldt implementeret, hvilket betyder at Midttrafiks indtægter fremadrettet bliver fordelt 100 % på baggrund af indtægtsdata.

Indekseffekten forventes i budget 2025 at medføre en merudgift sammenlignet med budget 2024 på 47 mio. kr. Det skyldes stigning i pris- og lønskøn samt indeksregulering af operatørbetaling, hvilket gør at der må behæftes en væsentlig usikkerhed ved fastsættelsen af udgifterne i budget 2025.

Busindtægterne er budgetteret til 727,5 mio. kr., hvilken er en stigning på 14,2 mio. kr. sammenlignet med budget 2024.

For **busdriftens operatørudgifter** er budget 2025 opskrevet til 1.508,6 mio. kr., en stigning på 3,2 mio. kr. sammenlignet med budget 2024. Merudgiften består af en indekseffekt på 35,6 mio. kr. Dertil kommer flere, modsatrettede bevægelser, der samlet giver en besparelse på 32,5 mio. kr. – bl.a. forventes en reduktion på ca. 18.000 køreplantimer.

For **Flextrafik** er det samlede budget i 2025 forøget med 33,1 mio. kr. i forhold til budget 2024. Indeksstigninger forklarer 12,6 mio. kr., mens den resterende stigning skyldes øget aktivitet samt stigende vognmandspriser.

Letbanens budget er i 2025 forøget med 21,4 mio. kr. i forhold til budget 2024. Det skyldes operatørudgifter på 13,6 mio. kr. samt indeksstigning på 8 mio. kr. Derudover forventes der flere indtægter som opskrives med 6,1 mio. kr.

På **togdriften** er budget 2025 forøget med 4,4 mio. kr. i forhold til budget 2024. Det skyldes øgede operatørudgifter samt investeringer på rejsekort. Derudover forventes der flere indtægter som opskrives med 1,7 mio. kr.

For **billetkontrollen** er budget 2025 reduceret med 0,3 mio. kr. i forhold til budget 2024. Der forventes merindtægter på 2,8 mio. kr. fra kontrolafgifter og gebyrer modregnet tab på debitorer, mens administrationsudgifterne er opskrevet med 2,5 mio. kr.

For **Trafikselskabet** er budget 2025 steget med 6,9 mio. kr. som hovedsageligt skyldes pris- og lønudvikling på 4,1 %. Herudover er der tilskrevet budget til husleje på Aarhus Rutebilstation, samt andre mindre budgetreguleringer.

Inkl. mindre ændringer på de øvrige områder er budget 2025, sammenlignet med budget 2024, samlet opskrevet med 73,3 mio. kr. til 2.095,5 mio. kr.

Midttrafiks **likviditet** er medio 2024 i balance, og det månedlige cash flow følger et stabilt mønster. Kassekreditten anvendes i det månedlige cash flow, som supplement til repoforretning, da det samlet vurderes at være mere optimalt for det finansielle afkast. I det omfang realiserede indtægter og faktiske udgifter svarer til forudsætnin-
gerne i budgettet, vil likviditeten i 2025 ligeledes være på et stabilt niveau.

Bilag

- 6.a Bilag 1 - Budgetforslag 2025 (juni 2024)

7 Orientering om Midttrafik som datadreven organisation

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafik udvikler sig i tråd med strategien løbende i retning af en mere digital og datadrevet organisation. I dag høster vi en række vigtige datakilder fra busserne og billetsystemerne, som vi sammen med data fra bl.a. kommunerne og Danmarks statistik lægger til grund for en lang række af vores daglige opgaver med planlægning, produktudvikling, optimering og markedsindsats. Administrationen præsenterer på mødet eksempler på, hvordan vi arbejder med data, og hvordan vi deler det med ejerne og fremadrettet også operatørerne.

Sagsfremstilling

Datakilder, benyttelse og formidling

Busser og tog er i dag udstyret med it-udstyr, som bidrager med en række vigtige videnkilder til brug for planlægning, optimering og produktudvikling.

Der er et realtidssystem, der løbende giver meldinger til omverden om bussens placering og dermed giver muligheder for her og nu at vise bussens placering i Midttrafik live og at prioritere bussen gennem lyskryds. Data opsamles og giver dermed analysegrundlag for en forståelse af bussens færd, herunder køretid og forsinkelse, ligesom det indgår som grundlag i vores kundevedtatte funktioner fx i forbindelse med klager og rejsetidsgaranti.

Køretidsdata har stor værdi i flere led af vores planlægning og rådgivning. Det bruges bl.a. til årlig køretidsopfølgning for at sikre, at køreplanerne er så retvisende som muligt. Samtidig giver det værdifuld indsigt i, hvor meget tid bussen taber på dårlig fremkommelighed, og hvor disse forsinkelser opstår. En diagnose-metode, der er central for at kunne prioritere bussen og løse udfordringerne.

Med fotoceller ved alle ind- og udgange i bus og tog registreres passagerernes påstigning og afstigning samtidig. Systemet er knyttet op på realtidssystemet, så det samtidig fastslår, hvornår og på hvilket stoppested af- og påstigningerne er sket. Lagring af denne data betyder administrationen helt ned på enkeltafgange på enkeltdage kan analysere benyttelsen af vores produkter.

Disse tal kan bidrage med viden på en række parametre, der er centrale for planlægning og udvikling af den kollektive trafik. Det bidrager bl.a. med svar på spørgsmål som:

- Kører vi de rigtige steder eller kan ruten optimeres?
- Hvordan betjener vi et område mest effektivt?
- Hvad vil konsekvensen være af en omlægning, besparelse eller driftsudvidelse?
- Hvilke stoppesteder skal vi prioritere at styrke kvaliteten?
- Er kapaciteten tilstrækkelig?

Der er naturligt mange variationer i, hvordan bussen bruges på en enkelt dag, så som udgangspunkt bruges materialet i planlægningsssammenhæng typisk set over længere perioder – ofte et par måneder – for at sikre et repræsentativt billede af benyttelsen.

Tællesystemet er løbende over de senere år rullet ud og dækker i dag al kørsel på A-kontrakter med solide tællinger og giver i stigende grad mulighed for også at følge udviklingen i passagertal hos den enkelte ejer eller på ruteniveau.

Historiske data kan dog have ringere kvalitet, hvilket kan gøre det svært at sammenligne direkte på et detaljeret ruteniveau tilbage til før 2020. Dengang var tællesystemet mindre udbredt og årstællingerne baserede sig i højere grad på opregninger af manuelle tællinger og rejsekortdata. Samtidig er der for nogle ejere sket store ændringer i linjestrukturen, som gør det uhensigtsmæssigt at sammenligne direkte på ruteniveau langt tilbage i tiden, ligesom Corona har "forurenet" årene 2020-2022.

Den høje tællekvalitet giver dog gode muligheder for fremadrettet at følge udviklingen og dermed fx vurdere effekterne af betjeningsændringer.

Som supplement til tælleløsningen giver billetsystemet også vigtig viden om, hvordan vores net bruges. Her er særligt rejsekortdata en værdifuld datakilde, der kan afdekke kundernes samlede rejseforløb på tværs i den kollektive trafik og bl.a. giver detaljeret viden om skiftemønstre og rejselængde.

Kundehenvendelser er en anden vigtig datakilde, som systematisk opsamles og derigennem bidrager til forståelsen af vores kunders adfærd og vores produkters udviklingsmuligheder.

Videndeling med ejerne

Ejerne tilbydes i dag omfattende adgang til passagertalsdata. Administrationen leverer detaljerede data på efterspørgsel, men har samtidig gjort data tilgængeligt for selvbetjening på to platforme:

- PowerBI – et værktøj til visualisering og deling af data i Microsoft Office. Her kan bestillerne enkelt klikke sig rundt i data og udvælge præcis de visninger og data, de ønsker.
- WebGIS – et værktøj som viser vores store datamængder, herunder passagertal, på kort. Bestillerne kan selv klikke forskellige datakilder til og fra, hvilket gør det enkelt at koble tallene til geografien og fx skabe overblik over geografiske mønstre i benyttelsen.

Administrationen giver på mødet en kort fremvisning af eksempler fra disse værktøjer.

Vidensdeling med operatørerne

En forudsætning for solide robuste data er, at IT-udstyret i busserne bruges, som det skal. Her er det vigtig, at chauffører logger på den rigtige rute og tur fra start, så passagertal og stoppesteder kan matches.

Administrationen har derfor stort fokus på busselskabernes arbejde med pålogging og har i den forbindelse ønsket at dele pålogningsstatistik med selskaberne direkte via PowerBI. Denne løsning er ved at være klar, og kobles samtidig med en visning af passagertal på de ruter, det enkelte busselskab betjener.

Dette giver busselskaberne mulighed for at følge udviklingen og kan fx bidrage til

chaufførernes forståelse af den samfundsværdi, de skaber i deres daglige arbejde. Modellen testes pt. sammen med en udvalgt operatør til bredere udrulning hos interesserede operatører efterfølgende.

Tilsvarende løsning vedrørende passagertal kører allerede i samarbejdet med Aarhus Letbane og følger for Midtjyske Jernbaner.

8 Orientering om status for flexharmonisering

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Siden harmoniseringen trådte i kraft, er det samlede turantal for flex- og plustur steget med ca. 13 %. Stigningen dækker primært over langt større brug af plustur, som med harmoniseringen er udbredt til hele regionen. Antallet af støttede flexture er faldet lidt.

Administrationen evaluerer pt. harmoniseringen af flextrafikken bl.a. gennem en Megafon-undersøgelse blandt kunderne.

Herudover arbejdes løbende med at styrke flextilbuddet og formidlingen af det. Kommunerne har bestilt ca. 40 nye knudepunkter til køreplansskiftet i juni.

Sagsfremstilling

Siden harmoniseringen trådte i kraft 26. juni 2023, har administrationen arbejdet videre med at forbedre produkterne og kundernes oplevelse heraf. Samtidig nærmer vi os også årsdagen for selve harmoniseringen.

Den overordnede status på harmoniseringen er, at der fra 26. juni 2023 til og med 30. april 2024 er sket en stigning på ca. 13 % i det samlede antal flex- og plusture til i alt ca. 152.000 ture sammenholdt med samme periode året før. Tilsvarende er kommunernes nettoomkostning til de to ordninger sammenlagt steget med ca. 14 % til i alt ca. 12,6 mio. kr. Stigningen dækker bl.a. over, at alle kommuner nu er med på både flextur og plustur. Samtidig har der været store variationer fra kommune til kommune, hvilket fremgår af talmaterialet i bilag 1.

Dykker man yderligere ned i tallene, er der:

- Udført 103.000 ture med støttet flextur til enten 7 eller 3 kr. pr. km – et fald på ca. 7 %. Kommunernes udgifter til disse flexture har været ca. 10 mio. kr. ekskl. adm. siden harmoniseringen.
- Udført ca. 30.000 flexture til 15 kr. pr. km, svarende til 100 % selvfinansiering af kunderne.
- Udført ca. 20.000 plusture, svarende til en udgift ekskl. adm. på ca. 2,6 mio. kr. for kommunerne.

Af de ca. 103.000 støttede flexture er ca. en tredjedel kørt til eller fra et knudepunkt. Kørsel til eller fra knudepunkter har givet kommunerne en samlet nettoomkostning på ca. 5,2 mio. kr. svarende til ca. halvdelen af omkostningerne til flextur.

I bilag 1 tabel 8 ses fordelingen af bestillingskanalerne for flextur til enten 7 eller 3 kr. For flextur gælder fortsat, at der foretages flest bestillinger telefonisk (ca. 63 %) efterfulgt af selvbetjeningen (ca. 29 %) og Rejseplanen (ca. 8 %).

Siden harmoniseringen er der i gns. pr. måned oprettet 570 nye kunder til at bestille flextur og flexbus på Rejseplanen, 550 nye kunder til at bestille plustur og 540 nye kunder til at bestille flextur på midttrafik.flextrafik.dk. Dette betyder, at den samlede sum af kunder, der kan bestille via rejseplanen, øges måned for måned. Fordelingen af nye kunder pr. portal pr. måned kan ses i tabel 9, bilag 1.

Status på knudepunkter og byzoner

15. april 2024 havde kommunerne frist for at melde ændringer til deres knudepunkter og byzoner ind. Der er indmeldt følgende, som implementeres mandag 1. juli 2024 (førstkommende hverdag efter køreplansskiftet):

Kommune	Antal nye flexturknudepunkter
Favrskov	1
Hedensted	1
Holstebro	16
Horsens	14
Lemvig	2
Odder	1
Randers	2
Skive	1
I alt	38

Struer Kommune nedlægger deres nuværende 7 knudepunkter. Holstebro ophæver byzonen. Silkeborg byzone bliver ændret, så der kan køres til centrum til 7 kr. pr. km.

Herning Kommune tilføjer seks nye plusturknudepunkter.

Evaluering af harmoniseringen

Administrationen har igangsat et arbejde med at få evalueret harmoniseringen med fokus på kunderne. Evalueringen sker i form af en fokuseret undersøgelse af flextur og plustur, som Megafon udfører på vegne af Midttrafik. Megafon forestod også 360-grader undersøgelsen fra 2021, som lå til grund for harmoniseringen. Undersøgelsen løber hen over Q2 2024, og bestyrelsen forventes at blive forelagt resultaterne på bestyrelsesmødet i september 2024.

Forbedret søgning på knudepunkter på Rejseplanen

Der har været igangsat et arbejde med at forbedre søgningen på knudepunkter på Rejseplanen. Dette har ledt til en vejledningsfilm til bestilling af flextur på Rejseplanen, hvori der også gives tips til, hvordan man finder et knudepunkt på selve Rejseplanen. Vejledningsfilmen kan findes på: <https://www.midttrafik.dk/dine-rejsemuligheder/flextur/sadan-bestiller-du-en-flextur/>

Udover vejledningsfilmen har administrationen også afsøgt, hvordan søgningen kunne forbedres. Første løsning er blevet, at hvert knudepunkt oprettes med sin faktiske adresse, således kunderne, når de søger på Rejseplanen, bliver tilbudt knudepunktsprisen (3 kr. pr. km, min. 24 kr.), uanset om de vælger selve knudepunktet eller adressen, som knudepunktet ligger på. Løsningen implementeres til køreplansskiftet

sammen med ændringer til knudepunkter og byzoner.

Mulighed for flextur til flere kommuner i Sydtrafiks område

På baggrund af henvendelser er der taget kontakt til Sydtrafik med henblik på at tillade flexture fra alle kommuner i Midttrafiks område til kommunerne i Sydtrafiks område.

I dag er det kun muligt at køre flextur mellem følgende kommuner i Syd- og Midttrafiks områder:

- Hedensted og Vejle Kommune
- Herning og Billund Kommune
- Ringkøbing-Skjern og Billund Kommune
- Ringkøbing-Skjern og Varde Kommune

Sydtrafik og Midttrafik er i dialog om muligheden pt.

Bilag

- 8.a Bilag 1 - Nøgletal vedr. harmoniseringen 26. juni 2023 til 30. april 2024

9 Orientering om ekspertudvalg om kollektiv mobilitet

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Transportministeriet nedsatte i maj 2023 et ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark. Administrationen orienterer om status på ekspertudvalgets arbejde.

Sagsfremstilling

Kommissorium

Ekspertudvalget blev i maj 2023 nedsat med vedlagte kommissorium. Iflg. kommissoriet skal ekspertudvalget bl.a.:

- Afdække mobilitetsbehov i både yderområder og i større byer og belyse, hvordan nye kollektive transportløsninger kan understøtte mobiliteten i hele landet.
- Give inspiration til nye transportløsninger med mulighed for variation på tværs af geografi.
- Give anbefalinger til takststrukturer, der kan understøtte brugen af kollektiv transport.
- Give anbefalinger til en hensigtsmæssig organisering af den lokale kollektive transportsektor, der sikrer en sammenhæng mellem lokale mobilitetsbehov og beslutningsansvar.

Arbejdet er opdelt i tre faser:

1. Kortlægning af borgernes transportbehov og udvikling af katalog over nye kollektive mobilitetstilbud til forskellige geografier.
2. Afdækning af økonomien for trafikselskaberne samt afdækning af mulige modeller for en ny takststruktur.
3. Anbefalinger til en ny struktur for lokal kollektiv transport samt for organisering af den lokale kollektive transport.

Arbejdet afsluttes ved udgangen af 2024.

Ekspertudvalgets medlemmer

Ekspertudvalget består af en formand og otte medlemmer med bred faglig indsigt i lokal kollektiv mobilitet, transport- og samfundsøkonomiske forhold og strategisk planlægning. Medlemmerne er:

- Helga Theil Thomsen (formand), trafik- og plandirektør (indtil 31. maj 2023), Vejdirektoratet
- Alexander Høst Frederiksen, Vice President of Commercial Development og medstifter, Donkey Republic
- Carsten Hyldborg Jensen, konsulent, pensioneret direktør i FynBus (2008-2022)
- Ditte Bendix Lanng, lektor ved Institut for Arkitektur og Medieteknologi, Aalborg Universitet
- Eskil Thuesen, resourcedirektør, Movia
- Liselotte Lyngsø, fremtidsforsker og stifter, Future Navigator
- Maria Wass-Danielsen, partner og seniorrådgiver, Urban Creators
- Mogens Fosgerau, professor ved Økonomisk Institut, Københavns Universitet

- Nicolai Bernt Sørensen, underdirektør, flextrafik og ny mobilitet, Nordjyllands Trafikselskab

Interessentgrupper er blevet tilknyttet ekspertudvalget til at give sparring og bidrage med fx stedspecifik eller faglig viden til de enkelte opgaver. Interessentgrupperne skal både bestå af repræsentanter fra civilsamfundet, brancherepræsentanter og fageksperter. Derudover inddrager udvalget erfaringer fra andre lande samt relevante borgerforslag.

Der er også en følgegruppe bestående af repræsentanter fra Transportministeriet (formand), Finansministeriet og Indenrigs- og Sundhedsministeriet, der løbende følger udvalgsarbejdet

Afrapportering fra første fase

På et pressemøde 4. juni 2024 præsenterede transportministeren og ekspertudvalgets formand den første delrapport med afrapportering fra første fase med kortlægning af borgernes transportbehov og udvikling af katalog over nye kollektive mobilitetstilbud til forskellige geografier.

Slides fra pressemødet vedlægges som bilag.

Den samlede delrapport (214 sider) og bilagsrapport (60 sider) kan findes på <https://www.trm.dk/publikationer/2024/ekspertudvalg-om-kollektiv-mobilitet-i-hele-danmark-afrapportering-af-fase-1>

Afrapporteringen er opdelt på tre hovedemner:

1. Fund i kortlægningen
2. Katalog over nye mobilitetstilbud
3. Det videre arbejde

Disse gennemgås kort nedenfor.

1. Fund i kortlægningen

Ekspertudvalget præsenterede bl.a.:

- 40 % af danskerne bor i landdistrikter eller byer med under 10.000 indbyggere, hvor der typisk er et mindre godt tilbud om kollektiv trafik.
- På tværs af geografierne har borgerne det samme formål med transport, og fritidsrejser udgør den største andel.
- Cykel og gang er væsentligst i de store byer, mens bilen er dominerende i landdistrikter, mindre byer og mellemstore byer.
- I hovedstadsområdet er det hovedsageligt personer i erhverv, som rejser med kollektiv transport, mens det primært er skoleelever og unge til ungdomsuddannelser i landdistrikter.
- Ca. 60 % af befolkningen bor inden for en afstand på 500 meter fra det nuværende hovednet af rutebunden kollektiv transport. Ca. 180.000 borgere har slet ikke adgang til et stoppested eller station inden for 2,8 km.

2. Katalog over nye mobilitetstilbud

Ekspertudvalget kommer ikke med anbefalinger, men de præsenterer et katalog med mulige nye mobilitetstilbud, som de beskriver i materialet:

- Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder fx bus på bestilling.
- Lempeligere rammer for privat betalt kørsel.
- Muligheder for at anvende samkørsel som del af den kollektive transport.

- Systematisk fokus på udvikling af knudepunkter (hubs) og opkoblinger på det strategiske hovednet.
- Bedre rammer for borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser.
- Øget udbredelse af dele cykler og deleløbehjul.
- Strategisk fokus på busfremkommelighed i mellemstore og store byer.

Disse tilbud ligger ud over alle de tilbud, der allerede er i dag med klassisk kollektiv trafik, flextrafik osv. Ekspertudvalget understreger, at der er brug for en kundeorienteret koordinering mellem disse tilbud, så de ikke forringer det samlede tilbud.

Administrationen bemærker, at Midttrafik i forvejen har arbejdet med fleksible behovsstyrede løsninger i forbindelse med flexharmoniseringen i 2023, udvikling af hubs i bl.a. Rønde og busfremkommelighed især i Aarhus.

Trafikselskaberne i Danmark udgav i marts 2023 vedlagte pjece, "Styrk mobiliteten i landområderne", hvor flere af de samme punkter som ekspertudvalget peger på bliver foreslået af trafikselskaberne.

3. Det videre arbejde

Ekspertudvalget vil arbejde videre med fase 2 (økonomi og takststruktur) og fase 3 (struktur og organisering af lokal kollektiv trafik).

I det videre arbejde fremhæver ekspertudvalget, at de er opmærksomme på nogle udfordringer for at lykkes med et godt samlet tilbud om kollektiv trafik:

- Tryghed for den rejsende – fokus på krav til de nye aktører i den kollektive mobilitet.
- Forsyningssikkerhed – fokus på incitamentsstruktur, samtænkning og organisering for at sikre høj forsyningssikkerhed også i de nye tilbud.
- Konkurrence mellem transportmidler – fokus på incitamentsstruktur og organisering, der bedst kan modgå, at tilbuddene udkonkurrerer hinanden.

Administrationen i Midttrafik vil følge arbejdet i ekspertudvalget tæt og bidrage i det omfang, der vil blive mulighed for det.

Bilag

- 09.a - Bilag 1 - Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet
- 09.b - Bilag 2 - Slides fra Ekspertudvalgets præsentation af delrapport 1 om kollektiv mobilitet
- 09.c - Bilag 3 - Trafikselskaberne i Danmarks pjece Styrk mobiliteten i landområderne

10 Eventuelt