



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
15. marts 2024 kl. 09:30
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
BESLUTNINGSPUNKTER	
1 Beslutning: Midttrafiks politiske interessevaretagelse	3
ORIENTERINGSPUNKTER	
2 Orientering: Den økonomiske situation	6
3 Orientering: Midttrafiks passagertælling 2023	11
4 Orientering: Køreplanhøring 2024	15
5 Orientering: Tiltag til forbedringer i arbejdet med flexharmoniseringen.....	19
6 Orientering: Evaluering af kampagneindsatser 2023	24
7 Orientering: anbefalinger fra regionalpolitisk forum vedr. kollektiv mobilitet	28
8 Orientering: Midtjyske Jernbaner – Vision og strategi for 2024 og frem	30
9 Orientering: Årsberetning 2023 fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.....	32
10 Siden sidst	35
11 Eventuelt	36
TEMADRØFTELSE	
12 Temadrøftelse: Grøn omstilling	37

1 Beslutning: Midttrafiks politiske interessevaretagelse

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter, hvordan Midttrafik kan påvirke den politiske dagsorden.

Resumé

Den kollektive trafik i Danmark er udfordret. Trafikselskaberne har været nødsaget til at indføre historiske prisstigninger og besparelser på bustilbuddet især i landområder. Det har trukket negative overskrifter i medierne, hvor man taler om, at kollektiv trafik er i en dødsspiral. Sideløbende afventer det politiske landskab ekspertudvalgets anbefalinger til en ny kollektiv mobilitet i slutningen af 2024.

Paradoksalt nok burde der være et momentum for den kollektive trafik i en tid, hvor der mangler løsninger på klimaproblematikken, der er stigende trængsel på vejene og inflation presser privatøkonomien. Trafikselskaberne i Danmark sidder inde med mange løsninger, der kan gøre den kollektive trafik mere attraktiv, men de er svære at realisere uden medfinansiering og ændret lovgivning.

Sagsfremstilling

Muligheder og trusler

Kollektiv trafik har mange styrker, der er relevante for aktuelle samfundsmæssige problemstillinger som klimaudfordringer, stigende privatbilisme, der giver trængsel på vejen og den nødvendige mobilitet til de borgere, der ikke har mulighed for at køre bil. Den kollektive trafik er allerede godt organiseret med bus, lokaltog, letbane og flextrafik, men kan spille sammen med andre grønne transportformer som fx cykel og samkørsel med andre forudsætninger end i dag.

Trafikselskaberne har stor viden og faglighed, der kan bidrage til fremtidige løsninger, der sikrer en god sammenhæng mellem forskellige transportformer og en grøn mobilitet. Samtidig viser udenlandske erfaringer, at det er muligt at få flere til at bruge grønne transportformer, når det bliver politisk prioriteret. Der er altså gode muligheder for at udvikle og investere i den kollektive trafik, så den i højere grad kan bidrage til at løse klimaudfordringer og trængselsproblematikker.

Omvendt er den kollektive trafik truet af den store bilrådighed i Danmark. Borgerne vælger den kollektive trafik fra til fordel for bilen. Dertil kommer, at det stigende elbil salg på sigt kan udhule klimaargumentet for den kollektive trafik. Det har stor betydning for den politiske prioritering af den kollektive trafik både blandt trafikselskabernes ejere (region og kommuner) og politikerne på Christiansborg, da biler trækker flere stemmer end kollektiv trafik.

Flere eksperter peger dog på, at den stigende privatbilisme er et samfundsøkonomisk problem. Den tiltagende trængsel på vejene koster ifølge Vejdirektoratet samfundet

millioner, mens andre undersøgelser viser, at det også har negativ betydning for sundheden. Det skyldes, at danskerne heriblandt også børn og unge cykler meget mindre end tidligere, fordi de kører mere i bil.

Politisk interessevaretagelse

Flere interesse- og brancheorganisationer støtter op om, at den kollektive trafik ikke bare er en udgift på finansloven, men spiller en vigtig rolle i forhold til klimaudfordringer, tiltagende trængsel på vejene og borgernes mobilitet. Medier som Altinget og Mobility Watch lægger ofte spalteplass til fagligt velfunderede temaer fra blandt andet Dansk Industri, Danske Regioner, Dansk Persontransport, KL og TiD. Mens personlige aktører med faglig interesse for grøn mobilitet og mindre trængsel deler/likker viden og budskaber på LinkedIn og X. Dertil kommer, at kollektiv trafik på linje med en række andre offentlige ydelser er et velfærdsgode, som bl.a. bidrager med at sikre sammenhængskraft mellem land og by.

Trafikselskabernes politiske interesser bliver varetaget af TiD.

TiD har i samarbejde med trafikselskaberne lavet en folder til ekspert-udvalget med en række løsningsforslag til en bedre sammenhæng mellem land og by. Her er etablering af mobilitetshubs en af løsningerne. I den forbindelse advokerer TiD for, at der bliver nedsat en statslig pulje til mobilitetshub og knudepunkter.

Midttrafiks bestyrelsesformand Steen Vindum deltager desuden aktivt i debatindlæg og artikler for at fremme den kollektive trafiks sag politisk i TiD-regi.

Trafikselskaberne er også fælles om et idéoplæg til et nyt ungdomskort og ungdomsrabat til alle, som er afleveret til Transportministeriet sidste år.

Midttrafiks rolle

Embedsværket hos de danske trafikselskaber har ingen politisk indflydelse, men kan bidrage med faglig viden og dokumentation, der kan understøtte den politiske interessevaretagelse og skabe interesse hos transportordførere, personlige rådgivere og embedsmænd, der alle har mulighed for at påvirke politiske beslutninger.

Midttrafiks strategiske indsatsområder understøtter en politisk fortælling om kollektiv trafik som en løsning på klima- og trængselsproblematikker samt borgernes mobilitet. Vi har hermed faglig viden, der kan styrke den kollektiv trafik i forhold til privatbilismen.

Spørgsmålet er, hvordan Midttrafik bedst kan bidrage til, at den kollektive trafik bliver talt op og kommer på den politiske dagsorden i forbindelse med aktuelle samfundsmæssige problemstillinger.

Bestyrelsen har besluttet, at Midttrafik skal afholde en konference om mobilitetshubs og knudepunkter i 2024. Her er der mulighed for at samle deltagere med politisk indflydelse og de interesse- og brancheorganisationer, der støtter den kollektive trafik.

I dag spiller brancheorganisationen Trafikselskaberne i Danmark en væsentlig rolle i at sætte den kollektive trafik og mobilitet på den politiske dagsorden. Konferencen om mobilitetshubs og knudepunkter kan understøtte, at Midttrafik som trafikselskab også er med til at sætte på dagsordenen, hvordan fremtiden kollektiv trafik ser ud og bidrage til at styrke den kollektive trafiks politiske position. Det sker ved at præsentere løsninger,

der kan nytænke kollektiv trafik og gøre den mere attraktiv for de borgere, der i dag udelukkende bruger bilen. Måske kan vi også facilitere et samarbejde og en koordineret politisk indsats blandt de organisationer, der arbejder politisk for den kollektive trafik.

Samkørsel, cykling og kollektiv trafik bliver ofte nævnt i sammenhæng, fordi de alle er bæredygtige transportformer og supplerer hinanden. Midttrafiks arbejde med mobilitetshubs understøtter denne sammenhæng. Det er vigtigt, at den kollektive trafik også politisk tænkes med som en løsning, når der tales om grøn mobilitet.

Konferencen kunne yderligere bidrage til, at Midttrafik i endnu højere grad varetager en mere positiv politisk interessevaretagelse, hvor vi byder ind med vores faglighed og løsningsforslag til en god kollektiv mobilitet i Region Midtjylland. Det kunne blandt andet være en kommunikationsplan for, hvordan Midttrafik og Midttrafiks bestyrelse kommunikerer om den kollektive trafik.

2 Orientering: Den økonomiske situation

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Seneste indeksprognose giver anledning til en mindreudgift i 2024 på 29,8 mio. kr. Indtægterne for 2023 er endt 2,5 % over budgettet og den gode tendens ser ud til at fortsætte i 2024.

Sagsfremstilling

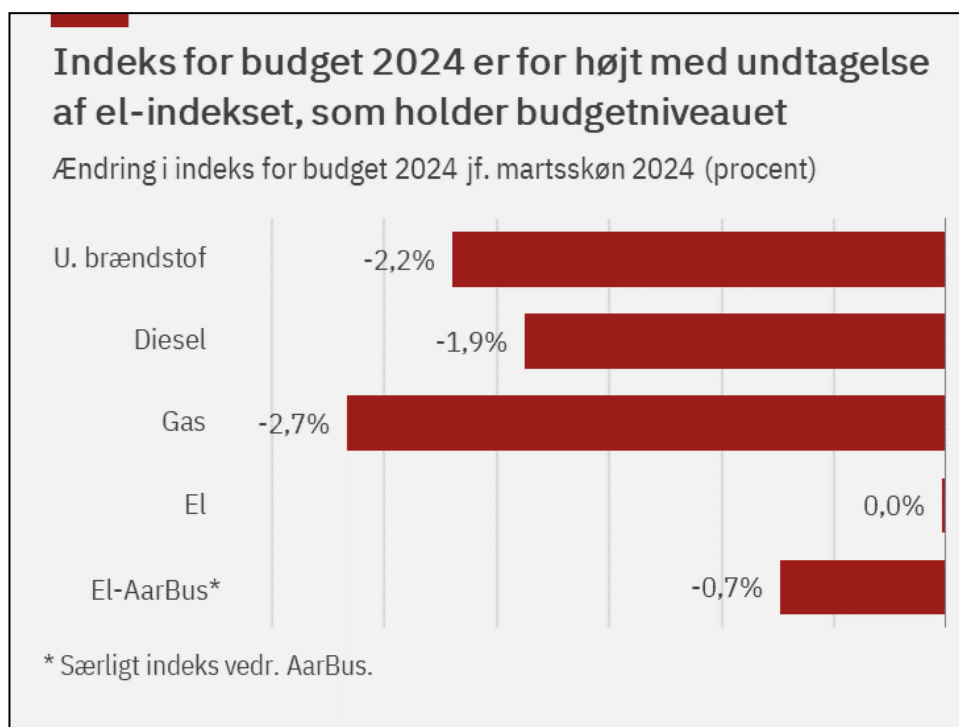
- Indeksfall forventes at give en reduktion i operatørudgifter på 29,8 mio. kr. sammenlignet med budget 2024. Det svarer til et fald på 1,8 % af det samlede tilskudsbehov.
- indtægterne i 2023 for bus og bane er endt 18,7 mio. kr. over budget svarende til en budgetafvigelse på 2,5 %.
- Samlede indtægter fra Midttrafik App og Rejsekort ligger i januar 2024 2 % over januar 2023.
- passagertal for uge 3, 4 og 5 lå alle over 2023-niveau.

En uddybning af ovenstående punkter følger herunder.

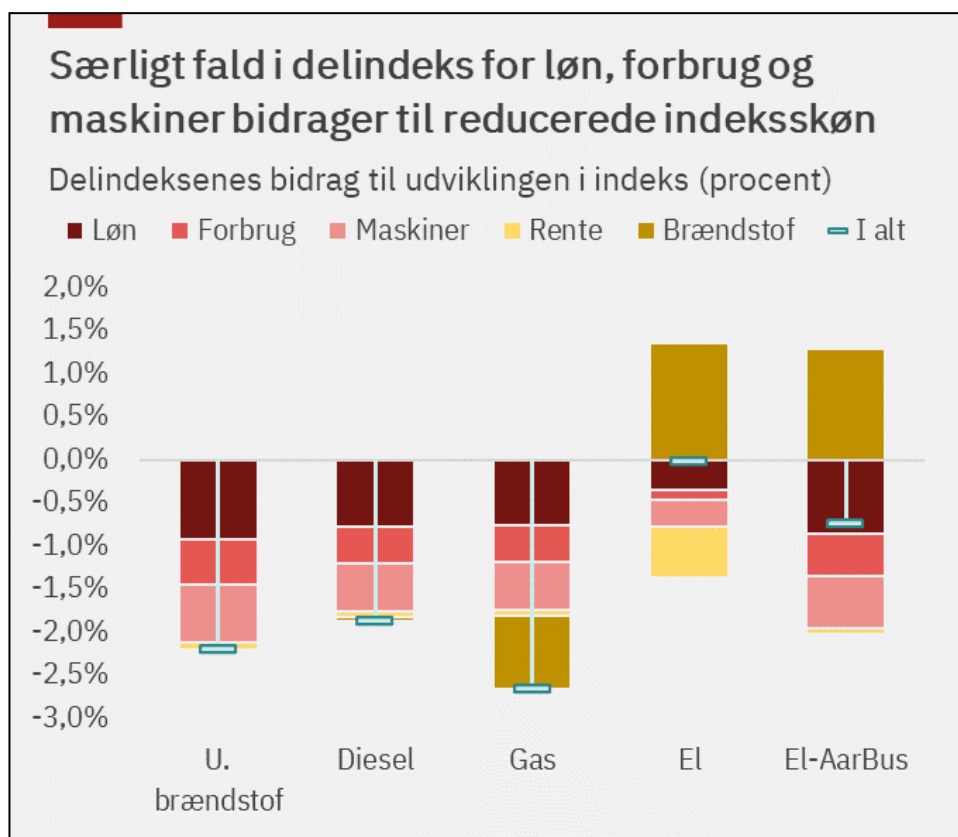
Indeksudvikling 2024

Indeks for budget 2024 blev fastlagt i maj 2023 med undtagelse af elindekset, der blev opdateret i november 2023 grundet store fald i elprisen. Indeksene blev korrigeret for Nationalbankens prognose for lønfremgang på 4,7 % i 2023 og 5,3 % i 2024.

Seneste prognose baserer sig på TiD's indeksskøn af marts 2024. Disse korrigeres for lønprognoser fra Økonomiministeriets økonomiske redegørelse af december 2023, som skønner en lønudvikling på 4,3 % i 2023 og 5,4 % i 2024. Sammenholdt med budget 2024 forventes fald i alle indeks med undtagelse af elindekset.



Indeksene er sammensat af 5 delindeks: løn, forbrug, maskiner, rente og brændstof. Fald i skøn for løn, forbrug, maskiner bidrager alle til fald. Fald i gaspriser trækker gasindekset yderligere ned, mens det er omvendt for begge elindeks. Hvordan de forskellige delindeks bidrager til indeksudviklingen, ses af følgende figur.



Sammenlignet med budget 2024 forventes indeksfald at give en mindredgift til Midttrafiks ejere på 29,8 mio. kr. Set i forhold til budgettets samlede tilskudsbehov på 1.680,3 mio. kr. svarer det til et fald på 1,8 %. Fordelingen mellem ejerne ses af følgende tabel.

Indeksford forventes at give en mindredgift på 29,8 mio. kr. for Midttrafik bestillere i 2024

Indekseffekt for 2024 sammenlignet med vedtaget budget (mio. kr.)

Bestiller	Tilskudsbehov budget 2024	Indekseffekt			Tilskudsbehov inkl. indekseffekt
		Bus	Flextrafik	I alt	
Favrskov	32,2	-0,4	-0,3	-0,7	31,6
Hedensted	13,2	-0,2	-0,1	-0,3	12,9
Heming	51,3	-0,4	-0,1	-0,5	50,8
Holstebro	18,1	-0,3	-0,1	-0,5	17,6
Horsens	63,4	-0,5	-0,2	-0,7	62,7
Ikast-Brande	19,9	-0,3	-0,1	-0,4	19,5
Lemvig	10,0	-0,1	-0,0	-0,2	9,8
Norddjurs	38,9	-0,5	-0,2	-0,7	38,2
Odder	11,9	-0,0	-0,1	-0,1	11,8
Randers	100,7	-2,0	-0,3	-2,2	98,5
Ringkøbing-Skjern	31,4	-0,5	-0,1	-0,6	30,8
Silkeborg	50,8	-1,3	-0,2	-1,5	49,3
Skanderborg	32,8	-0,4	-0,2	-0,6	32,2
Skive	50,2	-0,7	-0,4	-1,1	49,1
Struer	9,8	-0,0	-0,0	-0,0	9,8
Syddjurs	32,1	-0,5	-0,2	-0,6	31,4
Viborg	54,9	-0,6	-0,2	-0,8	54,2
Aarhus	422,9	-7,7	-0,7	-8,4	414,5
Region Midtjylland	635,8	-6,6	-3,4	-10,0	625,7
I alt	1.680,3	-23,1	-6,7	-29,8	1.650,5

Skønnet er selvsagt forbundet med usikkerheder, og der laves derfor ikke en tillægsbevilling til budgettet. Indeksfordet vil således indgå som afvigelse i regnskabet, givet det er vedvarende.

Status på indtægter og passagerer 2023 og 2024

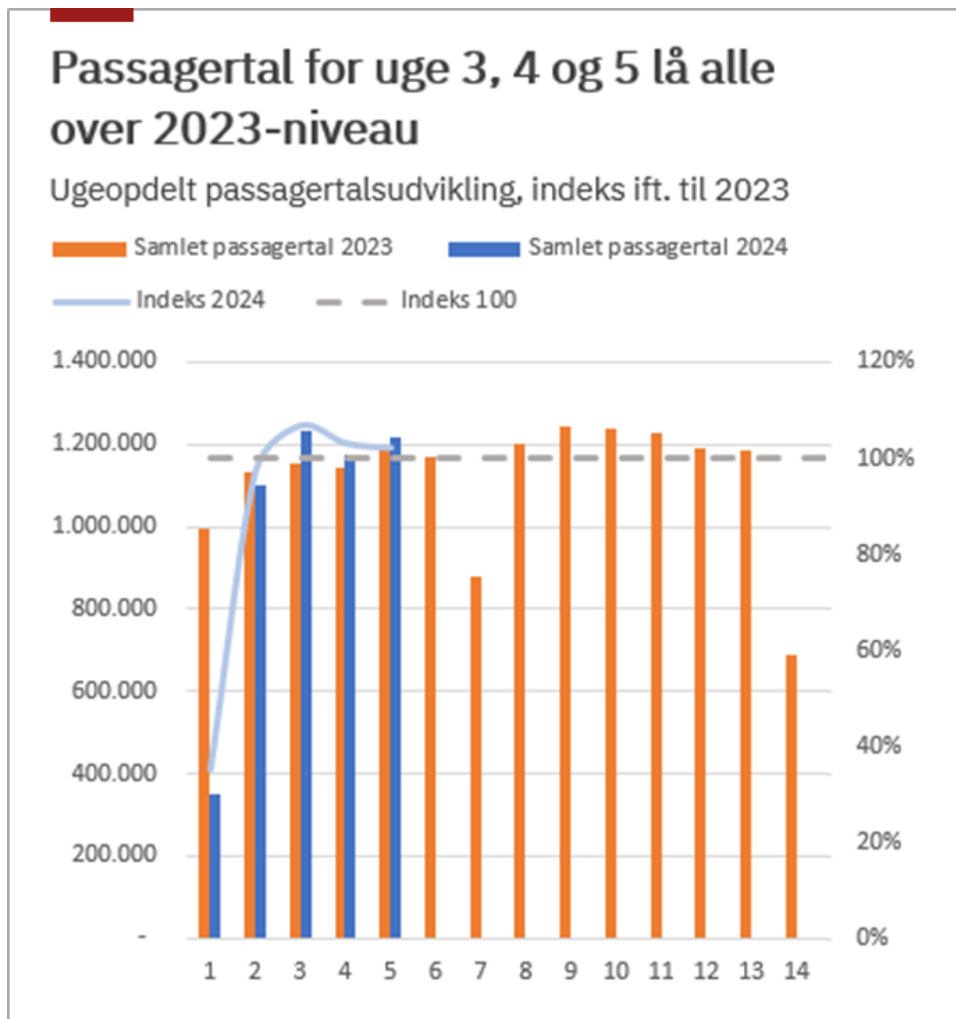
I regnskab 2023 lander indtægterne for bus og bane, på 18,7 mio. kr. over budget, hvilket svarer til en positiv budgetoverskridelse på 2,5 %. Dette skyldes især et meget stærkt 2. halvår af 2023, hvor bl.a. Midttrafik App satte omsætningsrekord.

Starten af 2024 var især præget af snestormen og de efterfølgende driftsudfordringer, hvor store dele af busdriften i Østjylland først var på vejene igen en lille uges tid senere. Det til trods har Midttrafik App haft sin tredjebedste måned nogensinde målt på omsætningen (31,4 mio. kr.). De samlede indtægter fra Midttrafik App og Rejsekort i januar 2024 udgør 56,6 mio. kr., hvilket er 2 % bedre end i januar 2023.

Den historisk høje takststigning på 10,3 %, som trådte i kraft søndag den 21. januar, har uden tvivl bidraget til dette resultat, men taget driftsudfordringerne i betragtning, ser januar bedre ud end frygtet. Det er endnu for tidligt at sige hvordan passagerne vil reagere på den høje takststigning, men administrationen følger udviklingen nøje.

De positive tendenser fra indtægtssiden afspejles også i antallet af passagerer. Midttrafik's samlede passagertal fra januar lå samlet 7 % under 2023 niveau, men dette skyldes alene driftsudfordringerne som følge af sne i de to første uger. Uge 3, 4 og 5

lå alle over 2023 niveau – til trods for at en række bestillere har gennemført store besparelser sommeren 2023.



3 Orientering: Midttrafiks passagertælling 2023

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafik har opgjort passagertal for Midttrafiks ruter for 2023. Her er en orientering om baggrunden for årstællingen, og et overblik over hvilke tendenser der er værd at lægge mærke til. Tællingen viser bl.a. en passagerfremgang ift. 2022 på 6 %, så det samlede passagertal nu kun ligger 9 % under 2019 niveau. Dette på trods af besparelser fra flere bestillere i løbet af perioden.

Sagsfremstilling

Midttrafik har måleudstyr i 99 % af busserne og har siden efteråret 2023 måleudstyr i alle letbanetog. Det gør, at vi kan gøre brug af færre estimater og i stedet baserer årstællingen på faktiske tællinger. Midttrafiks datagrundlag forbedrer sig hvert år og giver flere og bedre muligheder for planlægning og beslutningstagen i organisationen.

2023 er det første år uden restriktioner og nedlukninger, der påvirker den offentlige trafik, siden 2019. Passagertallene har været stigende siden de største nedlukninger i 2020 og 2021 og den tendens er fortsat i 2023, hvor vi kan se et øget passagertal på 6 % sammenholdt med 2022.

I alt har Midttrafik haft cirka 55,6 mio. passagerer i 2023, hvilket er ca. 3 mio. flere end året før. Den største vækst er bybusserne med ca. 2,2 mio. af de nye passagerer, men der ses også pæne fremgange på øvrige bus og letbane. Kun tog (Lemvigbanen og Skjern-Holstebro) er gået lidt tilbage.

Passagerer	År				Udvikling	
	2019	2021	2022	2023	2019-2023	2022-2023
Bus	16.127.706	10.429.333	14.351.507	14.907.170	-8%	4%
Bybus	39.742.737	24.912.608	32.122.359	34.273.113	-14%	7%
Natbus	351.741	44.743	205.515	228.322	-35%	11%
Bus i alt	56.222.184	35.386.684	46.679.381	49.408.604	-12%	6%
Letbane	4.547.843	4.063.085	5.474.520	5.762.093	27%	5%
Tog		343.834	434.246	409.432		-6%
Hovedtotal	60.770.027	39.793.603	52.588.147	55.580.129	-9%	6%

Trods fremgangen er der stadig et efterslæb i passagerer sammenlignet med før pandemien. Der er fortsat 9 % færre passagerer i forhold til 2019. Letbanen er den eneste trafikart, der har passagerfremgang sammenlignet med før covid-19, hvilket dog skal ses i sammenhæng med, at banen først kom i fuld drift i løbet af 2019. Letbanen har 27 % flere passagerer end 2019, og fremgangen fra seneste år er på 5 %.

Den samlede fremgang i passagertal på 6% skal ses i lyset af besparelser i mange kommuner og regionen fra sommeren 2023. For hele Midttrafiks område var der således 4 % færre køreplantimer end i 2022. At der trods besparelserne stadig er passagerfremgang, er derfor særligt positivt. Den positive udvikling i passagertal er dog naturligt størst for ejere, der har fastholdt driftsniveauet.

Passagerudvikling i kommunerne og regionen

En opdeling af passagerudviklingen pr. bestiller viser, at der har været passagerfremgang for de fleste bestillere i 2023.

Aarhus Kommune står her for den største passagerfremgang med ca. 1,9 mio. flere påstigere alene på bus og omkring 0,3 mio. flere på letbane (delt finansiering med Region Midtjylland). Også Randers Kommune – som næststørste bybuskommune – har oplevet passagerfremgang – her på ca. 0,2 mio.

En anden af de store positive historier er Region Midtjyllands ruter, der igen i 2023 er gået frem og for første gang næsten er tilbage på niveau med passagertallet før covid-19. Det er endda selvom regionen har en nedgang i køreplantimer på 9 % i forhold til året før.

Den største %-vise fremgang ser vi hos Favrskov (27 %), Skanderborg (10 %) og Ikast-Brande (9 %). Her kan bemærkes, at Favrskov fra sommeren 2023 overtog rute 115 fra regionen, hvilket er den væsentligste årsag til passagerstigningen her. Den %-vise nedgang er størst hos Norddjurs (-15 %), Ringkøbing-Skjern (-7 %) og Syddjurs Kommune (-5 %), alle som følge af, at regionen har overtaget kørsel fra dem fra sommeren 2023.

Passagerer Bestiller	År				Udvikling	
	2019	2021	2022	2023	2019-2023	2022-2023
Favrskov	143.378	103.221	105.151	133.567	-7%	27%
Hedensted	255.263	151.635	196.046	187.909	-26%	-4%
Herning	1.166.495	710.062	926.183	955.502	-18%	3%
Holstebro	488.142	301.578	375.533	372.373	-24%	-1%
Horsens	1.843.394	1.218.875	1.616.692	1.669.833	-9%	3%
Ikast-Brande	260.635	129.858	161.836	177.026	-32%	9%
Norddjurs	62.327	47.071	58.485	49.696	-20%	-15%
Odder	180.198	100.968	120.778	120.440	-33%	0%
Randers	3.759.930	2.036.178	2.742.196	2.939.280	-22%	7%
Ringkøbing-Skjern	501.779	258.940	323.577	300.857	-40%	-7%
Silkeborg	1.885.421	1.208.669	1.607.539	1.591.316	-16%	-1%
Skanderborg	516.692	240.101	394.129	434.311	-16%	10%
Skive	588.086	345.149	438.219	430.396	-27%	-2%
Struer	175.930	70.231	77.812	78.185	-56%	0%
Syddjurs	253.356	170.403	215.316	203.697	-20%	-5%
Viborg	1.415.608	755.552	978.417	989.448	-30%	1%
Aarhus	31.070.994	19.701.198	25.411.044	27.290.554	-12%	7%
Region Midtjylland	11.512.713	7.729.069	10.786.776	11.333.869	-2%	5%
Aarhus Letbane	4.547.843	4.063.085	5.474.520	5.762.093	27%	5%
Midtjyske Jernbaner		343.834	434.246	409.433		-6%
Region Syddanmark	94.530	59.097	87.987	92.551	-2%	5%
Region Nordjylland	47.313	48.829	55.666	57.796	22%	4%
Total	60.770.027	39.793.602	52.588.147	55.580.129	-9%	6%

Passagerer per bestiller. Fordelingen af passagerer på ruter som delfinansieres af en eller flere kommuner er baseret på antallet af påstigere inden for den enkelte kommunes geografi fraregnet Region Midtjyllands andel af påstigere baseret på finansieringsandel.

Nyt i årstællingen: Passagerer per køreplantage

I lyset er de store besparelser, flere ejere har gennemført, er det relevant at holde passagertallene op mod kørselsomfanget for den enkelte bestiller. Ved at sammenholde passagertal og køreplantimer opnås et mål for udviklingen i effektiviteten, som viser flere interessante forhold.

Herning, Silkeborg og Struer kommuner har alle en væsentlig nedgang i køreplantimer med mindst 12 %, men uden store ændringer i antallet af passagerer på helårsniveau. Det resulterer i en stor fremgang i passagerer per køreplantage, som kan ses i tabellen herunder.

Skanderborg, Aarhus og Randers kommuner har nogenlunde samme kørsel som 2022 (inden for 1 %). De tre kommuner har både fået flere passagerer og mere effektiv kørsel med flere passagerer per time. Alle tre kommuner har en fremgang i passagerer per time på 9 %.

Det er også værd at bemærke at kombinationen af besparelser og fortsat passager-vækst for Region Midtjyllands ruter i 2023 resulterer i en markant vækst i effektiviteten, som går fra 18 passagerer pr. køreplantage i 2019 til 21 i 2023 – en stigning på 16 %.

Samlet set havde Midttrafiks ruter i gennemsnit 32 påstigere pr. køreplantage i 2023. Dette er en stigning på 10 % fra 2022 til 2023, mens det kun ligger 5 % under 2019-niveauet på 34.

Passagerer per køreplantage	År			Udvikling	
	2019	2022	2023	2019-2023	2022-2023
Bestiller					
Favrskov	20	11	12	-36,32%	15%
Hedensted	35	19	19	-46,02%	-1%
Herning	22	18	21	-3,32%	22%
Holstebro	17	14	15	-13,68%	9%
Horsens	29	21	24	-17,90%	10%
Ikast-Brande	23	13	15	-32,27%	14%
Norddjurs	7	4	4	-42,10%	-11%
Odder	19	12	13	-34,48%	3%
Randers	34	25	27	-20,79%	9%
Ringkøbing-Skjern	22	15	14	-34,03%	-2%
Silkeborg	23	21	23	0,39%	13%
Skanderborg	32	23	25	-21,95%	9%
Skive	15	11	11	-26,96%	-1%
Struer	19	9	10	-45,02%	14%
Syddjurs	15	11	11	-31,08%	-1%
Viborg	19	13	14	-28,81%	6%
Aarhus	57	47	51	-11,89%	9%
Region Midtjylland	18	19	21	16,09%	13%
Letbanen	73	68	70	-4,28%	3%
Midtjyske Jernbaner		25	23		-6%
Total	34	29	32	-4,80%	10%

Analyse af effekten af besparelser ved køreplansskiftet

Da besparelserne er sket ved skift af køreplan i sommeren 2023, viser årstællingen kun halvdelen af effekten.

Vi har derfor i nedenstående tabel lavet en sammenligning af 2022 og 2023 i perioden 1. september til 31. december for begge år for at se nærmere på effekten af besparelserne. Her er effekterne af besparelserne på både passagertal og effektivitet mere tydelige.

De tre bybuskommuner med de største besparelser målt i køreplantimer i perioden er Herning (-24 %), Silkeborg (-21 %) og Horsens (-15 %). De tre kommuner har alle oplevet et fald i passagertallet, som dog er væsentligt mindre end faldet i antallet af køreplantimer. Dermed er deres effektivitet også øget markant i perioden.

Tilsvarende ses for busruterne ejet af Region Midtjylland, der på trods af markante besparelser, stort set holder fast i passagertallet for samme periode i 2022. Dette dækker over fald i ruterne, der er beskåret, men en næsten tilsvarende stigning på hovedruter hvor betjeningsomfanget er fastholdt.

Det er dog værd at påpege, at vi igen ser samme tendens som i årstællingen, hvor bestillerne, der ikke har gennemført besparelser, får en passagerfremgang og dermed også en pæn fremgang i passagerer per time. Her kan nævnes Aarhus, Randers og Skanderborg.

Struer har fået en stor procentmæssig passagerfremgang i denne sammenligningsperiode, der især kan forklares med indførelsen af gratis buskørsel. I årstællingen var der ikke fremgang for Struer, da efterslæbet i passagerer var stort i første halvdel af 2023, men denne analyse viser, at de gratis busser har haft en stor effekt.

Effekt af besparelser	Sammenligning Efterår 2022 - Efterår 2023				
	Passagerudvikling 2022-2023	Køreplantimer 2022-2023	Passagerer pr. time		Forskel i procent
Kommune			2022	2023	
Norddjurs	-17%	-11%	8	7	-6%
Syddjurs	-14%	-10%	11	10	-5%
Herning	-12%	-24%	19	22	16%
Ringkøbing-Skjern	-10%	-6%	15	14	-4%
Horsens	-8%	-15%	23	25	8%
Skive	-8%	-2%	12	12	-6%
Holstebro	-6%	-2%	16	15	-4%
Silkeborg	-6%	-21%	22	26	19%
Odder	-4%	0%	13	13	-3%
Hedensted	-3%	-5%	28	29	2%
Viborg	-2%	-5%	13	13	3%
Ikast-Brande	-2%	-7%	15	16	5%
Region Midtjylland	-1%	-12%	20	23	12%
Randers	3%	-1%	26	27	3%
Skanderborg	3%	-4%	23	25	7%
Aarhus	4%	-3%	52	56	7%
Struer	21%	-12%	9	13	37%
Favrskov	51%	26%	14	16	20%

Sammenligningsperioden er her 1. september til 31. december for begge år.

4 Orientering: Køreplanhøring 2024

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafiks udkast til nye køreplaner, gældende fra 30. juni 2024, har været i offentlig høring i januar måned 2024. Den offentlige høring markerer en afsluttende fase på køreplanlægningen, hvor høringen giver borgere mulighed for at komme med bemærkninger til væsentlige ændringer i udkastet til nye køreplaner. Alle henvendelser i høringen sagsbehandles af Midttrafik og indgår videre i kommuners og regionens endelige beslutningsproces.

Administrationen orienterer om resultatet af høringen for de væsentligste ændringer til køreplansskiftet 2024 (K24)

Sagsfremstilling

Høringen i januar måned omhandler de væsentlige ændringer, der er foreslået i køreplanerne til kommende køreplansskifte. Høringen er en del af en større planlægningsproces, hvor Midttrafik i første omgang udarbejder forslag til nye køreplaner ud fra dels kommuner og regionens ønsker og behov og dels ud fra ønsker og behov fra bus-selskaber og chauffører samt de kundefremstillinger og erfaringer, Midttrafik i øvrigt har samlet op i løbet af køreplanåret.

Forslag til væsentlige køreplanændringer sendes i offentlig høring hos borgere, fordi kunderne skal have mulighed for både at se og komme med deres bemærkninger og synspunkter til nye køreplaner. Kunder skal kunne forholde sig til de konsekvenser, ændringer måtte have for dem og deres daglige rejser. Overordnet set anvendes høringssvar til to formål. Dels skal kundernes bemærkninger indgå videre i bestillernes politiske behandling, så de kan træffe den endelige beslutning på et fuldt oplyst grundlag. Dels skal Midttrafik bruge dem til at fange mindre uhensigtsmæssigheder, fx mistede korrespondancer eller for sent ankomst til en ringetid, altså forhold og bindinger, som vi ikke umiddelbart har kendskab til eller har været opmærksomme på. Alle henvendelser vurderes og indgår i den videre proces med udarbejdelsen af de endelige køreplaner.

Køreplanhøringen 2024

Den offentlige køreplanhøring er foregået i perioden 8.-21. januar 2024. Der er i alt indkommet 1.830 høringssvar på ændringer med følgende fordeling i kommuner og region:

Bestiller	Antal hørings svar	%-andel
Viborg	554	30 %
Silkeborg	81	4 %
Randers	33	2 %
Favrskov	28	2 %
Horsens	578	32 %
Herning	22	1 %
Holstebro	283	15 %
Odder	1	0 %
Aarhus	20	1 %
Skive	48	3 %
Regionen	182	10 %

De væsentligste ændringer i høring

Horsens Kommune

Horsens Kommune har besluttet, at betjeningen i kommunen skal ske ud fra kommunens minimumsservicemål. Dette betyder, at en lang række byer vil miste deres nuværende betjening helt, eller betjeningen reduceres væsentligt. Den reducerede kørsel omfatter både busbetjeningen og flexbusbetjeningen

For ændringerne i Horsens Kommune er der modtaget i alt 578 hørings svar. Langt den overvejende andel af hørings svarene modtaget i Horsens Kommune vedhører ændringsforslagene på rute 110, 112 og 202, hvor antallet af hørings svar til sammen udgør 435 svarende til ca. 75 %.

I høringsudkastet er både rute 110 og 112 reduceret med mange daglige afgange, hvor ikke alle er med lav passagerbenyttelse. På rute 202 er der reduceret 2 dobbelt-afgange mellem Hovedgård og Horsens om aftenen.

Det er den primære årsag til de mange hørings svar, som indeholder en generel utilfredshed med nedlæggelsen af afgange, som betyder væsentlig forringelse af muligheder for transport til uddannelse, fritid og sociale arrangementer.

Viborg Kommune

I Viborg Kommune er der udarbejdet en ny trafikplan for den kollektive trafik i Viborg Kommune. I trafikplanen har fokus været på at skabe et mere markedsorienteret busnet, hvor ressourcerne i videst muligt omfang er fokuseret til at betjene områder med flest kunder med høj frekvens og med så direkte og ensartet kørsel som muligt. Samtidig var rammen for trafikplanen, at der skal opnås en nettobesparelse på busdriften på ca. 10. mio. kr. årligt. Et særligt fokus i trafikplanen har derfor været at udnytte lokale og regionale ressourcer bedre i den samlede betjening. Det har konkret betydet, at nogle byområder fremadrettet betjenes med lokalruter i stedet for bybusser, og andre områder vil fremadrettet betjenes med regionalruter.

Trafikplanen i Viborg vil betyde en forandring for mange kunder i Viborg. Nogle kunder vil opleve et bedre tilbud i form af fx flere afgange og kortere rejsetid, mens andre kunder vil opleve fx længere gangafstand til bussen og busskifte.

For ændringerne i Viborg Kommune er der modtaget i alt 554 høringsvar, hvor ca. 52 % af høringsvarene vedrører betjeningen af byområder i Viborg, mens de resterende ca. 48 % omhandler betjeningen i landområder.

For Viborg by, omhandler høringsvarene et ønske om en mere direkte betjening af uddannelsesstederne. Her har Midttrafik fremsat et forslag om målrettet tilpasning, så betjeningen af uddannelsesstederne sker på relevante tidspunkter, hvor behovet er størst.

I landområderne har det særligt været ønske om mere betjening af enkelte byer og en bedre tilpasning til skole og arbejde.

Holstebro Kommune

I foråret 2023 traf byrådet i Holstebro Kommune beslutning om ikke at indgå ny kontrakt på nuværende bybuskørsel fra sommeren 2024, som nedlægges fra sommeren 2024. I stedet har Holstebro Kommune anmodet om en hel ny betjening, hvor hovedfokus er fortsat betjening af byens ungdomsuddannelser i myldretiden, betjening af byområder uden anden kollektiv trafik samt til Skovlund.

På den baggrund nedlægges alle nuværende bybuslinjer i Holstebro by og i stedet etableres 3 nye lokalruter, som fortsat sikrer betjening af Døesvej og Thorsvej, Tvis via Mejdal samt Skovlund. For at imødekomme den fremtidige økonomiske ramme har det været nødvendigt også at ændre i betjeningsomfanget på lokal rute 270 (Holstebro-Thorsminde) og rute 283 (Holstebro-Borbjerg-Ryde). Alle ruter i Holstebro Kommune (med undtagelse af ny rute 298) vil fremadrettet kun have betjening på skoledage.

For ændringerne i Holstebro Kommune er der modtaget i alt 283 høringsvar. 130 høringsvar (46 %) omhandler færre afgang på rute 270 (Holstebro-Thorsminde). For bybuslinjerne samlet er der indkommet 92 høringsvar svarende til 33 % af høringsvar modtaget i Holstebro.

Høringsvarene omhandler primært en generel utilfredshed med den kraftige reduktion af kørslen i både by- og landområder, som betyder forringelse af muligheder for transport til uddannelse, fritid og sociale arrangementer.

Randers Kommune

Randers Kommune har besluttet, at kørselsomfanget i kommunen skal reduceres for et nettobeløb på ca. 8 mio. kr. årligt. Baggrunden er generelt stigende driftsudgifter til kollektiv trafik – primært som følge af højere brændstofpriser.

Besparselsen vil blive opnået igennem en reduktion af kørslen på bybuslinje 4, der fra køreplansskiftet reduceres til 2 morgenafgange og 3 eftermiddagsafgange. Linje 4 er i dag delvist sammenfaldende med de øvrige bybuslinjer i Randers. Som en konsekvens af reduktionen på bybuslinje 4 omlægges dele af linje 1A, 12, 16 og 223 for at tilbyde busbetjening på steder, hvor der ellers ville blive lang gangafstand. Herudover får linje 18 flere flexbusafgange aften og weekend

For ændringerne i Randers Kommune er der modtaget i alt 33 høringsvar, hvoraf 27 vedrører ændringerne på linje 4 – primært medønsker til øget betjening.

Den videre proces

På nuværende tidspunkt er Midttrafiks sagsbehandling leveret til alle relevante kommuner og region, og indgår nu i deres videre behandling frem mod en endelig bestilling af køreplanændringer senest medio marts.

Herefter vil Midttrafik udarbejde de endelige køreplaner, som skal leveres til busselskaberne senest ved udgangen af marts 2024.

5 Orientering: Tiltag til forbedringer i arbejdet med flexharmoniseringen

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

Resumé

Med harmoniseringen af flextrafik er regler og takster ensartet på tværs af Midtjylland og bestillings- og informationsmulighederne forenklet – bl.a. ved at samle alle produkter på Rejseplanen. Administrationen følger løbende udviklingen og erfaringerne med den nye model og sørger her også løbende for at afdække og løse u hensigtsmæssigheder. Her redegøres for de væsentligste udviklingsarbejder vi pt. arbejder med, herunder information og markedsføring, udvikling af videoguide, udvikling af søgefunktioner med særligt fokus på knudepunkter samt en række øvrige tiltag.

Sagsfremstilling

Opfølgning på nøgletal

Som led i den løbende opfølgning på erfaringerne med den harmoniserede flextrafik følger administrationen løbende udviklingen i en række nøgletal. Sammenholdt med gennemgangen i orienteringen på bestyrelsesmødet i februar er nøgletallene fortsat stabile og på samme niveau. Administrationen har ikke registreret udsving i den forventede brug og økonomi for de tre flexprodukter, og gennemgangen giver derfor ikke anledning til yderligere bemærkninger.

Administrationen har ikke modtaget henvendelser fra kommuner, der ønsker at drøfte udviklingen i brug og omkostninger. Til information modtager bestillerne i den enkelte kommune hver måned en oversigt over forbruget af flexprodukterne og har adgang til data via Midttrafiks BI-system og kan derigennem følge udviklingen på detaljeret niveau.

Igangværende arbejde med forbedringer

Administrationen arbejder løbende med at forbedre den harmoniserede flexløsning og vores kommunikation omkring den på baggrund af de foreløbige erfaringerne og ønsker fra kunder og bestillere. I nedenstående gennemgås et udpluk af de væsentligste forbedringsarbejder.

Et særligt fokusområde er forståelsen og brugen af knudepunkterne, som har voldt nogle kunder problemer, og bidrager til at øge kompleksiteten i forståelsen og brugen af flex-tilbuddet.

Kommunerne har i dag oprettet 262 flexknudepunkter, hvor kørsel er til den reducerede takst til 3 kr. pr. km. Flexture til/fra knudepunkter kan bestilles både telefonisk, på appen og via rejseplanen.

Med det store antal knudepunkter kan kunderne ved telefonisk bestilling ikke forvente, at bestillingsmodtagerne i Midttrafik automatisk vejleder og informerer om alle tilgængelige knudepunkter. For at få den reducerede takst er det dog nødvendigt, at kunden kender til løsningen og bestiller til det konkrete knudepunkt og ikke blot en adresse i nærheden. Viden om mulighederne og de konkrete knudepunkter kan de få på midttrafik.dk eller på Rejseplanen.

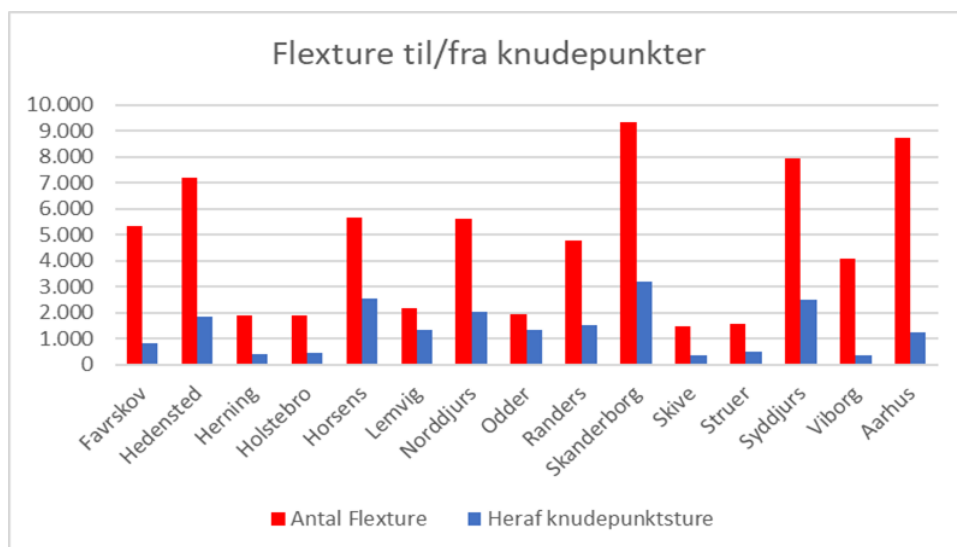
Dette stiller krav både til, at informationen om tilbuddet når ud til kunderne, og at kunderne kan finde ud af at søge knudepunkterne frem og bestille kørsel til/fra dem – også via selvbetjeningsplatformene.

For begge dele har vi modtaget ønsker fra bestillere og kunder om mulighederne for at lette fremsøgningen, herunder særligt et ønske om at blive vejledt til at vælge knudepunktet, når man søger ture til adresser i nærheden af et knudepunkt.

Administrationen har derfor haft fokus på at øge kendskabet til knudepunkterne, ligesom flere kommuner har målrettet information om disse. Samtidig afprøver vi pt. forskellige andre muligheder for at styrke både kendskab og mulighederne for at fremsøge knudepunkter.

I dag er 26 % af alle bestilte flexture til eller fra et knudepunkt, men med stor variation fra kommune til kommune. Tallet er naturligt lavere i kommune med få eller ingen knudepunkter, mens det typisk er højere i kommuner med mange knudepunkter eller hvor der historisk har været knudepunkter tilknyttet flexstur. Eksempelvis havde Horsens Kommune også før harmoniseringen knudepunkter i deres byzone og i dag er 45 % af turene i Horsens til eller fra et af deres fire knudepunkter. Lemvig og Odder er topscorerne med 60-70 % knudepunktsture. Blandt kommunerne med mange knudepunkter har Syddjurs, Randers og Skanderborg alle omkring 1/3 af turene som knudepunktsture.

Selvom andelen givetvis kan blive højere, viser det, at kunder faktisk kan finde ud af at bruge og bestille ture med knudepunkterne, omend indsatsen fortsat skal styrkes, så vi sikrer, at vi får så mange som muligt med.



Ikast-Brande, Ringkøbing-Skjern og Silkeborg kommuner er ikke vist, da de ikke har flexsturknudepunkter.

Information og kampagner

Flexprodukterne indgår nu som en del af de samlede informations- og markedsføringskampagner, der gennemføres af Midttrafik. Det betyder bl.a., at flexprodukterne også vil indgå i 2024 i kampagnen "Få mere ud af turen".

I lighed med sidste år, vil kommunerne få adgang til et sæt af markedsførings- og informationsmaterialer, så de selv kan supplere med en målrettet lokal indsats. Der er bl.a. annoncer til indrykning i aviser og/eller tidsskrifter, grafikker til SoMe, plakater, roll-ups mv. Midttrafik tilretter gerne materialerne, hvis der er særlige lokale budskaber, kommunerne gerne vil have med.

Samtidig udarbejdes en videoguide på hjemmesiden, som har til formål at gøre det lettere for kunderne at benytte de digitale løsninger og samtidig bidrage til, at kunderne lettere kan finde og bestille knudepunktsture til den billige pris. Videoguiden bliver en enkelt trin-for-trin vejledning til bestillingen af en tur og med tips til, hvordan man bruger knudepunkter, og hvordan man enkelt kan søge det relevante knudepunkt frem.

Videoen stilles samtidig til rådighed for kommunerne, så de kan bruge den lokalt til de borgere, som har udfordringer med bestillingen. Vi forventer, at videoen er klar i løbet af marts måned.

Bestillerne opfordres jævnligt til at informere om produkterne lokalt, der er stillet skabeloner til rådighed, og der tilbydes hjælp til at tilpasse materialet til de enkelte kommuner og anledninger. Skabelonerne udvikles løbende på baggrund af bl.a. input og behov fra kommunerne.

På de ½-årige møder med bestillernes kontaktpersoner i Faglig Forum vil vi løbende sikre erfaringsindsamling og vidensdeling om de enkelte bestillers erfaringer med brug af de forskellige materialer og effekten heraf. Dermed øges bevidstheden om materialet, der sker en vidensudveksling og materialet kan forbedres.

Søgning af knudepunkter på Midttrafik.dk

På Midttrafiks hjemmeside kan kunder søge knudepunkterne, enten via en liste, hvor knudepunkterne er kommuneopdelt eller via et interaktivt kort, hvor knudepunkterne er vist som ikoner. Kunderne kan zoome til deres kommune og finde det knudepunkt, de ønsker at rejse til/fra. Ved at "klikke" på ikonet ledes kunden direkte til Rejseplanen, hvor knudepunktet er indlagt som destination. Denne løsning har været mulig fra juli 2023.

For at lette denne metode yderligere, vil den planlagte video-guide bidrage med en enkel trin-for-trin anvisning til, hvordan både hjemmesiden og Rejseplanen bruges bedst muligt.

Søgning af knudepunkter på rejseplanen

En nyhed i harmoniseringen er, at kunderne kan bestille flexture på Rejseplanen. Her er det en udfordring for kunderne at sikre sig, at de tilbydes og vælger kørsel til et knudepunkt, når det er aktuelt.

Søgningen er løbende forbedret fx gennem en ændring af knudepunktsnavnene, således de opbygges ens. Fx indgår ordet "knudepunkt" altid i navnet, ligesom bynavnet og kommunenavnet altid indgår. Dermed kan borgeren søge en liste frem over relevante knudepunkter ved at søge på den ønskede by/kommune i kombination med ordet "knudepunkt".

Kendskabet til, hvordan man skal søge knudepunkter frem i Rejseplanen vil fremover blive styrket gennem den omtalte videoguide på midttrafik.dk.

En anden udfordring på Rejseplanen og på telefonbestillinger er, at hvis der bestilles en tur til fx "Vinget 8B i Lemvig" i stedet for til knudepunktet "Sundhedshuset", som ligger samme sted, så opnås ikke den lave knudepunktstakst.

Som nævnt kan bestillingsmodtagerne ikke vejlede kunderne i alle de mange knudepunkter, men administrationen afsøger fortsat mulighederne for at forbedre søgningen på Rejseplanen. Det optimale ville være, hvis rejseplanen kunne anbefale et knudepunkt, når der søges til adresser i nærheden af et knudepunkt. Dette er dog ikke muligt indenfor rejseplanens opbygning. Administrationen har sammen med Rejseplanen og Flexdanmark gennemført flere forsøg for at nærme os denne model, men desværre endnu ikke fundet en god metode. Administrationen planlægger pt. afprøvning af en ny ide, der forventes afprøvet i foråret 2024, men det er fortsat uvist om løsningen kan implementeres i fuld skala.

Administrationen har også arbejdet på at få knudepunktssymbolet indarbejdet i knudepunktnavnet på Rejseplanen for dermed at skabe en visuelt intuitiv forståelse af hvornår der er tale om et knudepunkt. Dette er desværre ikke muligt, da Rejseplanen ikke rummer mulighed for, at navne kan indeholde symboler eller billedfiler.

Bedste løsning på kort sigt er således øget information gennem overordnede kampagner fra Midttrafik, målrettede kampagner fra kommunerne og gennem den førnævnte kommende videoguide på hjemmesiden.

Øvrige forbedringer i flex-tilbuddet

Sideløbende med at forbedre informationen om søgningen af knudepunkter, er der gennemført ændringer, for at forbedre kundernes oplevelse af de tre produkter gennem en række detaljerede tilpasninger – herunder kan nævnes:

- Udvikling af bedre kørselsanvisninger så fejkørsler hvor chauffør og kunde står forskellige steder undgås. Her gennemføres en konkret forbedring i softwaren med forventet levering i Q1 2024.
- Ved telefonbestillinger, har det været et ønske at kunden modtager en SMS-bekræftelse ved telefonisk bestilling, i lighed med ved fx bestilling hos frisøren eller værkstedet. Dette er under udvikling og forventes implementeret i løbet af Q2 2024.
- Med de tre flexprodukter på Rejseplanen har enkelte kunder haft behov for at bestille en samlet kombinationsrejse med to Flextrafik-produkter via Rejseplanen Fx en rejse med Flexbus og videre med Plustur. Dette er ikke muligt i Rejseplanen i dag, men forventes at blive en mulighed i løbet af Q3 2024.
- Nogle flextur-kunder har behov for at ændre det afhentnings-/senest fremmetidspunkt de i første omgang har fået via Rejseplanen. Det kræver i dag telefonisk henvendelse, men forventes at blive muligt digitalt i løbet af Q4 2024.
- Umiddelbart inden opstarten af den harmoniserede flexløsning fjernede Rejseplanen generelt visning af taksten for alle ture på den første rejseforslagsside, så prisen nu først vises når man klikker sig videre ind på en flexrejse. Denne prisvisning skulle ellers gøre det nemt for kunderne at overskue udvalget og de forskellige pris- og serviceniveauer ved valg af forskellige kombinationer af flex og øvrige kollektiv trafik. Efter gentagne opfordringer fra administrationen forventes prisen for en tur igen at indgå på Rejseplanens første side i løbet af 2024.

- Det er en central del af bestillingssystem i flextrafik et krav om bruger-profil for at en kunde kan bestille en tur. Nogle kunder anser dette for unødigt kompliceret – bl.a. fordi man ved oprettelsen ved første bestilling skal gennem verifikation med MitId. Til sammenligning kan man hos Fx DSB købe billet uden oprettelse. Ud over det systemtekniske er der en række andre fordele for trafikskaberne ved kravet om brugeroprettelse, men trafikskaberne vil nu alligevel afsøge muligheden for at tillade bestilling uden brugeroprettelse. Forslaget er nyt og skal behandles i FlexDanmark i den kommende tid. Der er derfor endnu ikke en tidsplan herfor.

Evaluering

I beslutningen om Flexharmoniseringen 4. november 2022 indgik, at flexharmoniseringen skal evalueres efter 1. år.

Administrationen er ved at planlægge evalueringen, hvor fokus vil være på kundeoplevelsen. Der tages udgangspunkt i 360° analysen fra foråret 2021, som lå til grund for harmoniseringen, således der gennemføres en kundeundersøgelse med de samme parametre og metoder som sidst. Det muliggør sammenligning og vil give nyttig viden om styrker og fortsatte forbedringspotentialer.

6 Orientering: Evaluering af kampagneindsatser 2023

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafik gennemfører hvert år en række markedsføringskampagner. Nedenfor giver vi et indblik i et udvalg af de branding- og produktkampagner, vi har kørt i 2023 med beskrivelse af formålet og de vigtigste resultater.

Sagsfremstilling

De gennemførte kampagner spiller tæt sammen med de indsatser og fokusområder, der er i organisationen, og resultaterne afhænger derfor af mange faktorer både internt og eksternt – og ikke af kampagnerne alene.

Kampagnerne følger et årshjul, som også indeholder aktuelle informationsindsatser om fx priser, høring, nye køreplaner, vis hensyn, turistinformation osv. Herudover hjælper vi kommunerne med lokale initiativer, fx udfasning af billetautomater, lokale initiativer til arrangementer, events for nye elbusser mv. Informationsindsatserne og de lokale initiativer er ikke nærmere beskrevet i notatet.

Se visuelt overblik over kampagnerne i bilaget.

Midttrafik live – Leif

Vi har brugt 'Leif' i markedsføringen af Midttrafik live siden 2021, og vi udvikler løbende nye film fx ved nye funktioner i app'en. Leif skaber en tydelighed om, hvad Midttrafik live er, og hvad man som kunde kan bruge app'en til. I kampagnen bruger vi humor og simple hverdagsituationer.

Formål:

- Få flere brugere af app'en, der giver trafikinfo på farten og tryghed på rejsen.
- Øget brug af pushbeskeder

Resultater:

- 38,5 % flere downloads af app'en i kampagneperioden sammenlignet med samme periode i 2022.
- Tredobling af brug af pushbeskeder i kampagneperioden sammenlignet med samme periode i 2022.

Pensionistkampagne

Kampagnen har ændret karakter i løbet af 2023 fra at være en produktkampagne for pensionistkort til at være en målgruppekampagne for alle billetprodukter til den ældre målgruppe.

Kampagnen bygger på indsigter fra Gallup, der viser, at ældre i højere grad benytter sig af byens tilbud, hvis de rejser med bus. Kampagnen sætter fokus på det aktive og sociale liv, der kan leves med busser og letbane.

Formål:

- Øge salget af pensionistkort og andre billetprodukter til den ældre målgruppe.
- Gøre den ældre målgruppe bevidst om, at det at rejse med bus og letbane giver fleksibilitet og frihed til at komme rundt.
- At der er forskellige billetmuligheder alt efter den enkeltes behov og rejsemønstre.

Resultater:

- Uge 9-12 (ift. samme periode i 2022):
 - Salget af pensionistkort steg 152 %.
- Uge 36-41 (ift. samme periode i 2022):
 - Salget af pensionistkort i webshoppen steg 54,5 %.
 - Gratis kort til Horsens Kommune steg 163,9 %.
 - Salg på Aarhus Rutebilstation og Borgerservice faldt i samme periode. Kampagnens effekt på salg og brug af rejsekort og klippekort i Midttrafik app er ikke opgjort særligt for målgruppen

Flextur

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.

Formål:

- Afhjælpe følgende udfordringer, som blev identificeret i 3600 undersøgelsen: Lavt kendskab, kompliceret produktstruktur og regler samt besværlig bestilling, der før harmoniseringen udgjorde en barriere for førstegangsb brugere.
- Ændre holdningen til flextur, så flextur bliver opfattet som et fleksibelt, enkelt og reelt supplement til den øvrige kollektive trafik.

Resultater (før- og eftermåling):

- Kampagnen har en høj liking på 78 % og opfattes som værende både troværdig, relevant og interessant.
- Kampagnen har givet midtjyderne mere lyst til at benytte flextur. 56 % af de midtjyder, der kan huske at have set kampagnen, svarer, at de i høj grad/noget grad har fået lyst til at benytte 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 løftet fra 13 % i præ-testen til 42 % blandt de personer, der husker at have set kampagnen.

En forbedring af den komplicerede produktstruktur og regler samt det besværlige bestillingsflow er en proces, der fortsætter, bl.a. via en evaluering af produktet i 2024, for at skabe løbende forbedringer for kunderne.

Arrangementskørsel: Grøn Koncert og Smukfest

Busser til arrangementer er blevet markedsført mere intensivt i 2023 end tidligere år. Der er en lang række arrangementer hen over året. Her fremhæver vi Grøn Koncert og Smukfest.

Vi har gode erfaringer med at gøre kommunikationen enkel og meget målrettet (rette tid og rette sted).

Formål:

- Få flere lejlighedsvis kunder til at rejse mere.
- Tiltrække helt nye kunder.
- Give nye kunder en god oplevelse med at køre med kollektiv trafik.

Resultater:

- Grøn Koncert: Samlet omsætning: 326.029 kr. (277.225 kr. i 2022).
- Smukfest: Samlet omsætning: 3.188.150 kr. (2.200.384 kr. i 2022).
- Smukfest: Mere end 70.000 kunder valgte at tage en Midttrafik bus.

Dagsbilletter

Dagsbilletter har i løbet af 2023 skiftet karakter fra at være en billet, vi udelukkende markedsførte i ferieperioder, til at være en billet, vi anbefaler hele året og i flere situationer, fx til kunder, der søger rejser på mere end 10 zoner i Midttrafik app. Dagsbilletter bliver også i højere grad brugt som billeanbefaling til vores arrangementskørsel.

Formål:

- Øget salg af dagsbilletter til Aarhus og hele Region Midtjylland.
- Mere tilfredse kunder, der oplever 'value for money' og proaktiv billetvejledning.

Resultater:

- Salget i juni, juli og august steg med cirka 25 % for dagsbilletten til hele Region Midtjylland (1.546.380 kr.) og med cirka 160 % på dagsbilletten til Aarhus (921.446 kr.) i forhold til samme periode i 2022

Ungekampagne

Ungekampagnen har skiftet karakter fra at være en produktkampagne for ungdomskort til at være en målgruppekampagne for unge i alderen 16-29 år. Dette skyldes, at ungdomskort ikke altid er den bedste løsning for alle unge – og kampagnen skal derfor rumme de forskellige billetmuligheder, vi tilbyder, fx 20 % rabat med Rejsekort uden for myldretiden til dem, der ikke rejser så ofte. Til formålet har vi udarbejdet en særlig billetguide på midttrafik.dk målrettet de unge.

Vi har tilføjet en række sekundære budskaber, baseret på indsigter om målgruppen, fx om fællesskabet ved at rejse sammen og om miljøfordelene ved at rejse med kollektiv trafik.

Formål:

- Øge salget af ungdomskort og andre billetprodukter til de forskellige undermålgrupper i alderen 16-29 år.
- Informere de unge og deres forældre om de forskellige billetmuligheder alt efter behov og rejsemønster.
- Fortælle de unge, at der er penge at spare ved at vælge den rigtige billettype - 'Spare hack'.

Resultater:

- Næsten 14,7 mio. eksponeringer (unge og forældre i Midtjylland).
- Salg af ungdomskort er fra januar – september steget med 7,7 % (3.067.044 kr.) sammenlignet med samme periode i 2022.
- Kampagnens effekt på salg og brug af Rejsekort og andre produkter er ikke opgjort særligt for målgruppen.

Få mere ud af turen

Brandingkampagnen 'Få mere ud af turen' kørte første gang i efteråret 2022 og i flere omgange i 2023. Brandingkampagnen var oprindeligt en del af indsatsen om at vinde kunderne tilbage efter corona.

Strategisk har vi ændret fokus fra primært at fastholde eksisterende kunder til også at forsøge at tiltrække nye og få lejlighedsvis kunder til at rejse mere. Det gør, at vi med kampagnen udvider fokus fra pendling til arbejde og uddannelse til også at handle om aktiviteter i fritiden, fx shopping, en biograftur eller festlige lejligheder.

Kampagnen bygger på kundeundersøgelser og indsigter om kundernes holdninger til og fordomme om den kollektive trafik. Kampagnen har i hele perioden vist gode resultater.

Flexetur er i efteråret 2023 blevet integreret i kampagnen som en del af den øvrige kollektive trafik.

Formål:

- Få flere midtjyder til at bruge den kollektive trafik.
- Tiltrække nye kunder og give eksisterende kunder incitament til at rejse mere.

Resultater (før- og eftermåling):

- Kampagnen har en høj liking på 78 % og opfattes som værende både troværdig, relevant og interessant.
- Kampagnen har formået at løfte vigtige imageparametre, og opfattelsen af Midttrafik som et moderne trafikselskab er næsten fordoblet blandt dem, der kan huske at have set kampagnen.
- Lysten til at bruge kollektiv trafik i kampagneperioden stiger, og vi kan se kontinuerlig stigning i overvejelse og brug blandt dem, der husker at have set kampagnen.
- Afsendergenkendelsen er på 98 %, så det er tydeligt for målgruppen, hvem der er afsender på kampagnen.

Kampagner 2024

I 2024 fortsætter vi vores fokus med at tiltrække nye kunder og få de nuværende lejlighedsvis rejsende til at rejse mere med bus, letbane, tog og flexetur. Vi fastholder og videreudvikler kampagnerne fra 2023, og supplerer med nye budskaber til udvalgte målgrupper og områder.

Bilag

- 6.a Bilag 1 - Tidslinje_Markedsføring 2023

7 Orientering: Anbefalinger fra regionalpolitisk forum vedr. kollektiv mobilitet

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Regionalpolitisk forum har udarbejdet en række anbefalinger til bedre mobilitet. Onsdag 28. februar 2024 blev de drøftet i regionsrådet for Region Midtjylland.

Sagsfremstilling

Regionalpolitisk forum har udarbejdet anbefalinger til bedre mobilitet i et samarbejde med en række aktører. Midttrafik har været repræsenteret med to medarbejdere.

Regionsrådet vedtog 28. februar 2024, at Region Midtjylland skal påtage sig en aktiv rolle i arbejdet med at føre anbefalingerne ud i livet i samarbejde med regionalpolitisk forum.

29. februar udsendte regionen vedlagte pressemeddelelse om initiativet, hvor nedestående fem anbefalinger fremgår.

1. Abonnementsbillet

Regionalpolitisk forum anbefaler, at der udvikles en abonnementsbillet med fri adgang til kollektiv mobilitet i en afgrænset geografi. Region Midtjylland tager initiativ til at udvikle og opstarte et forsøg i 2025, hvor 20-30 personer afprøver en abonnementsbillet.

2. Fra buskur til mødested

Regionalpolitisk forum anbefaler at forvandle buskure og stoppesteder til aktive mødesteder for borgerne i landdistrikter og mindre byer. På mødestederne mødes forskellige transportformer, og de bliver samlingssted for lokale målgrupper. Region Midtjylland tager initiativ til, i samarbejde med relevante deltagere i regionalpolitisk forum, at udvikle mødesteder og knudepunkter med adgang til mobilitet.

3. Gratis kollektiv transport

Regionalpolitisk forum anbefaler at arbejde for gratis transport til unge under 25 år, uanset om transportformålet er uddannelse, læreplads, arbejde eller fritids- og

kulturaktiviteter. Deltagere i regionalpolitisk forum initierer i 2025 en prøvehandling i en midtjysk kommune med test af gratis transport til unge under 25 år. Region Midtjylland deltager i prøvehandlingen.

4. Virksomheders grønne pendlerplaner

Regionalpolitisk forum anbefaler at rådgive virksomheder om bæredygtig pendling. Rådgivningen tager udgangspunkt i en række gode råd til grøn pendling, som er udviklet af deltagere i regionalpolitisk forum. Region Midtjylland realiserer anbefalingen i samarbejde med Dansk Industri og med rådgivning og sparring fra FDM.

5. Skub til mobilitetsvaner

Regionalpolitisk forum anbefaler at udvikle kommunikation og fælles kampagnemateriale, som skal inspirere ansatte i midtjyske virksomheder til pendle mere bæredygtigt til arbejde. Region Midtjylland tager sammen med deltagere fra regionalpolitisk forum initiativ til en prøvehandling med kampagne i Skejbyområdet i Aarhus og omkring Midtjyske Jernbaner i Vestjylland.

Administrationens bemærkninger

Midttrafiks administration bemærker, at det er Midttrafiks bestyrelse, der har kompetencen til at fastsætte takster, og at et ethvert takstinitiativ skal godkendes af bestyrelsen. De tre kommuner Lemvig, Struer og Ikast-Brande har gratis transport for alle.

Bilag

- 7.a Bilag 1 - Pressemeddelelse fra Region Midtjylland - Midtjyske anbefalinger til bedre mobilitet
- 7.b Bilag 2 - Anbefalinger regionalpolitisk forum om mobilitet

8 Orientering: Midtjyske Jernbaner – Vision og strategi for 2024 og frem

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midtjyske Jernbaners bestyrelse har på møde 30. januar 2024 godkendt en opdatering af selskabets vision og strategi for 2024 og frem. Strategien fremlægges her til orientering.

Sagsfremstilling

Midtjyske Jernbaner har travlt i disse år. Selskabet har overtaget driften på strækningen Holstebro – Skjern, og som den første jernbane i Danmark er der indkøbt batteritog til at overtage driften på både Holstebro – Skjern banen og Lemvigbanen fra 2025.

Batteriprojektet omhandler ikke blot nye tog, men også etablering af ladefaciliteter i form af et nyt stort ladeanlæg i Lemvig.

Dertil kommer andre projekter, bl.a. i forhold til sikring/nedlæggelse af risikable overkørsler, opgradering af stoppesteder m.m.

Så der løbes stærkt i Midtjyske Jernbaner, hvilket også afspejles i en ny og ambitiøs strategi- og visionsplan for selskabet. Planen er bygget op ud fra FN's verdensmål, og den overordnede ambition for MJBA er, at man vil være Danmarks grønneste jernbane.

Denne vision understøttes bl.a. gennem følgende mål:

- Man ønsker at fokusere på at udvide kørslen på nuværende baner med flere afgange. Konkret er ambitionen en forøgelse på 2 % målt på kørte km. pr. år de kommende år.
- Man ønsker at fokusere på mulighederne for at udvide kørslen til andre jernbanestrækninger. Man ønsker således at udvide kørslen med minimum 100 % inden 2031.
- Man ønsker kundetilvækst ud fra fokus på tilgængelighed og et tilbud ud over det sædvanlige. Hermed ønskes at tiltrække såvel flere lokale kunder og turister. Passagertallet ønsket øget med 12 % inden 2030.
- Man ønsker at tilbyde pålidelig godstransport, som mindsker den miljømæssige påvirkning af vejtransport.
- Man ønsker en social og miljømæssig ansvarlig transport. CO₂-udledning ønskes reduceret med 70 % inden 2028 og CO₂-neutral senest i 2040.

Ambitionen er 70 % egenproduktion af grøn strøm inden 2027 – 100 % inden 2030. 80 % af affald genanvendes i 2025 – 90 % i 2030.

- Man ønsker det bedste personale og prioriterer sammenholdet. Trivsel og arbejdsmiljø vægtes højt i hele organisationen. Medarbejdertilfredshed måles og der investeres i uddannelse og kompetenceudvikling.

Samlet er der tale om en meget ambitiøs Strategi- og visionsplan for MJBA. Hele planen er vedlagt som bilag.

Bilag

- 8.a Bilag 1 - Midtjyske Jernbaners vision og strategi 2024 og frem

9 Orientering: Årsberetning 2023 fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Administrationen orienterer om årsberetningen 2023 fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, herunder om ankesager omhandlende klager mod Midttrafik.

Sagsfremstilling

Midttrafik er omfattet af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, som behandler klager fra kunder over problemer oplevet i bus, tog og metro. Det giver kunderne i den kollektive trafik mulighed for at gå videre med deres klage, hvis de ikke er tilfredse med den afgørelse, som blandt andet Midttrafik har truffet.

Midttrafik deltager i Ankenævnets behandling af sager, som Trafikselskabernes repræsentant.

Årsberetning fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

I februar 2024 fremlagde Ankenævnet for Bus, Tog og Metro deres årsberetning for 2023. Af årsberetningen fremgår, at sekretariatet i 2023 modtog i alt 386 klager mod 304 i 2022.

Dette svarer til en stigning i antal sager på 26 %. Denne stigning i antal sager beror formentlig på flere forhold, som flere passagerer efter corona, en stigning i kontrolafgiftens størrelse fra 750 kr. til 1.000 kr. samt DSB's øgede salg af Orangebilletter.

I alt blev der afsluttet 357 sager inklusive de sager, som sekretariatet afsluttede uden Nævnbehandlingsbehandling.

En række klagesager afsluttes, inden nævnet behandler klagen. Dette skyldes blandt andet, at sekretariatet gør klager opmærksom på, hvis der foreligger tidligere domme fra identiske sager, hvorefter klager frafalder. Det kan også være trafikvirksomheden, der i sagens forberedelse vælger at imødekomme klager. I 141 ud af de 357 sager har trafikvirksomheden imødekommet klagernes krav helt eller delvist allerede under sagens forberedelse for nævnet.

Ankenævnet afgjorde på sine 6 møder i 2023 i alt 138 sager mod 85 i 2022. I 12 af sagerne fik klager helt eller delvist medhold, mod 4 sager i 2022.

I 2023 udgjorde klager over kontrolafgifter 83 % af de samlede klagepunkter, hvilket er på niveau med forrige års procentuelle niveau. De øvrige klageemner drejede sig om en række andre forhold end kontrolafgift, som fx godtgørelse af taxaregning, erstatningskrav ved mistet bagage, refundering af pris for handicapkørsel mv.

Ankesager ved Midttrafik

Ankenævnet har i 2023 behandlet 14 klager over Midttrafik, hvoraf 10 blev behandlet på nævnsmøde. Af de 14 sager fordelte afgørelserne sig som følger:

Medhold til Midttrafik i 7 sager – 1 af dem var genoptaget af Midttrafik fra 2022:

- 2 sager vedr. kontrolafgift pga. manglende modtagelse af mobilbillet inden påstigning.
- 1 sag vedr. kontrolafgift pga. der blev rejst i myldretid på et deltidskort.
- 1 sag vedr. rejsegaranti ved aflyst letbaneafgang grundet trafikuheld.
- 1 genoptaget sag vedr. rejsegaranti, hvor det ikke var bilens fører, der søgte
- 1 sag vedr. rejsegaranti, hvor kunden ikke nåede skifte til en Sydtrafik-bus
- 1 sag vedr. rejsegaranti, hvor kunden havde forventet at køre direkte rute med flextrafik og derfor stod af og tog taxa i stedet.

Medhold til klager i 3 sager – 2 af dem var genoptagede sager af Midttrafik fra 2022:

- 1 genoptaget sag vedr. refusion af taxaudgifter. Klager fik medhold i at de under helt særlige og konkrete omstændigheder skulle have dækket en udgift til kørsel i privat personbil på 200 kr. Ankenævnet henviste til at klageren kunne have taget en taxa på Midttrafiks regning på den første del af rejsen, hvor bussen var forsinket.
- 1 genoptaget sag vedr. manglende skifte-checkin pga. for lav saldo ved rejse mellem landsdele. Ankenævnet lagde vægt på at klageren havde betalt den faktiske pris for rejsen.
- 1 sag vedr. manglende mulighed for bestilling af flexbus uden for telefonbetjent åbningstid, når klager ikke har MidtID.

Midttrafik har imødekommet klager inden ankenævnsbehandling i 4 sager:

- 1 sag, hvor der var fastholdt afslag på rejsegaranti for rute 925X lufthavnsbus til Aarhus Lufthavn, da der bl.a. foretages 2 gange højttalerudkald inden bussen kører. Ved efterfølgende kontrol viste det sig, at højttalerudkaldet kun var programmeret til at blive sendt i selve ankomsthallen, selv om det var aftalt, at det skulle være hele ankomstområdet. Det er efterfølgende blevet ændret.
- 1 sag hvor der var fastholdt en kontrolafgift på grund af for sent køb af mobilbillet. Der var dog en hypotetisk mulighed for at klager kunne have gennemført købet i sidste sekund inden påstigning, hvorfor tvivlen kom klager til gode.
- 1 sag med fejlbetjent gruppetjekind på rejsekortstander. Der opstod tvivl om, der kunne have været en periodisk fejl på stander.
- 1 sag, hvor klager havde fået nedskrevet sin kontrolafgift til 125 kr. grundet glemt kort. I forbindelse med nedskrivningen blev betalingsfristen fastsat til tidligere end kontrolafgiftens betalingsfrist, hvilket klager ønskede ændret. Dette havde klager ikke gjort Midttrafik opmærksom på. Betalingsfristen blev ændret til den oprindelige.

Klageren har i 1 sag frafaldet klagen:

- 1 sag vedr. rejsegaranti, hvor forsinkelsen skyldtes forhold Midttrafik ikke har indflydelse på.

I klagesager mod Midttrafik forelægges sagen Midttrafiks direktion til vurdering af, hvorvidt administrationens afgørelse fastholdes, inden sagen kommer til behandling i Ankenævnet, eller om kunden skal gives medhold, hvormed sagen ikke når til behandling i Ankenævnet.

Uddrag af sager mod Midttrafik

I sagen, hvor klager fik medhold i, at de under helt særlige og konkrete omstændigheder skulle have dækket en udgift til kørsel i privat personbil på 200 kr., havde klager planlagt en rejse, der indbefattede bus fra forstad til Aarhus H, letbane til Malling og flexbus til Saksild. Klager blev forsinket med bus, så han ikke kunne nå letbanen. Klager ville have været berettiget til rejsegaranti fra Aarhus H til Malling – mens rejsegarantien ikke dækker ved skift til flextrafik inkl. flexbus. Klager valgte imidlertid at tage en bus til Odder og forsøge at få en taxa derfra. Det lykkedes ikke, men klager fik angiveligt prajet en privat bilist, som klager gav 200 kr. i kontanter. Ankenævnet henviste til at klageren kunne have taget en taxa på Midttrafiks regning på den første del af rejsen, hvor bussen var forsinket, som ville have kostet mere. De henviste desuden til, at vi beder kunderne overveje, om de kan bruge en anden busforbindelse, inden de bestiller en taxa. Ankenævnet opkrævede undtagelsesvist ikke sagsbehandlingsgebyr fra Midttrafik, hvilket kan indikere at det var en sag på grænsen. Midttrafik har efterfølgende ændret på rejsegarantien, så den også dækker ved skift til og fra flextrafik.

I sagen, hvor klager fik medhold i sit erstatningskrav mod Midttrafik, havde klager planlagt og købt billet til en rejse med flexbus. Da det var udenfor Midttrafiks telefon-tid og klager, der var udenlandsk statsborger, ikke havde MitID, kunne klager imidlertid ikke bestille bussen. Klager tog derfor en taxa for at komme til sin destination. Ankenævnet fandt under de konkrete omstændigheder, at klager var berettiget til at få sine taxaudgifter erstattet i medfør af dansk rets almindelige erstatningsregler. Ankenævnet lagde særlig vægt på, at der var mangelfulde oplysninger om telefonåbningstiden på afgangstavlen. Informationen er nu ændret.

Betydning for kunderne

Ingen.

Økonomi

Ingen.

Bilag

- 9.a Bilag 1 - Årsberetning fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

10 Siden sidst

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Letbanen fylder 5 år

29. april 2024 fejrer Aarhus Letbane letbanens 5-års fødselsdag.

Dagen markeres med bl.a. deltagelse af Transportminister Thomas Danielsen, Aarhus' borgmester, rådmanden for Teknik og Miljø, Midttrafiks formandskab, direktion og mange flere.

Udover fejringen på selve dagen vil der også være en række markeringer i løbet af ugen.

Hovedtemaet for fejringen er tak til kunderne for at køre med Letbanen.

Formandskabsmøde mellem KL, Danske Regioner og Trafikselskaberne i Danmark

4. marts 2024 blev der afholdt formandskabsmøde mellem KL, Danske Regioner og Trafikselskaberne i Danmark.

Formålet med mødet var at drøfte status for bl.a. trafikselskabernes økonomi, herunder de øgede udgifter den seneste årrække, og trafikselskabernes forslag til bedre rammebetingelser for trafikselskaberne, herunder mere fleksible muligheder for etablering af hubs, samkørsel, modernisering af ungdomskortet, rammebetingelser for kommunernes finansiering af BRT-linjer og en modernisering af takststigningsloftet.

Møde mellem formandskabet for Midttrafiks bestyrelse og formandskabet for Aarhus Letbanes bestyrelse

Det er aftalt, at de to formandskaber mødes og drøfter status på drift og samarbejde flere gange i løbet af formandskabsperioderne. 4. marts 2024 blev der holdt møde mellem de to formandskaber, som bl.a. drøftede mål for passagertal oven på corona-årene, samarbejdet om realtidsdata og samarbejde om kundevendte informationer og markedsføring.

11 Eventuelt

12 Temadrøftelse: Grøn omstilling

TEMADRØFTELSE

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter, hvordan der kan arbejdes videre med den grønne omstilling i samarbejde med ejerne. Særligt indenfor:

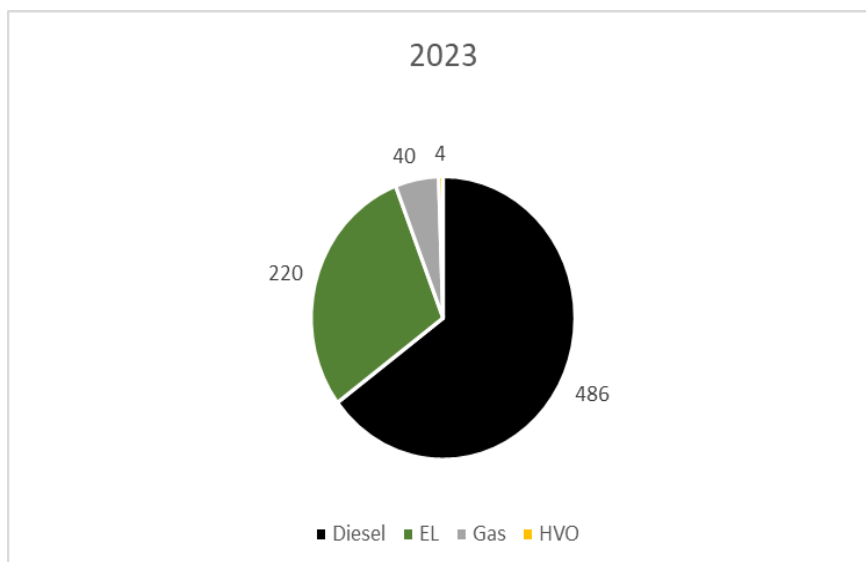
- Flextrafik, herunder bedre muligheder for el-biler
- Administrationen ser ind i flere grønne initiativer i de kommende busudbud og de muligheder, der er for omstilling af drivmidler.

Resumé

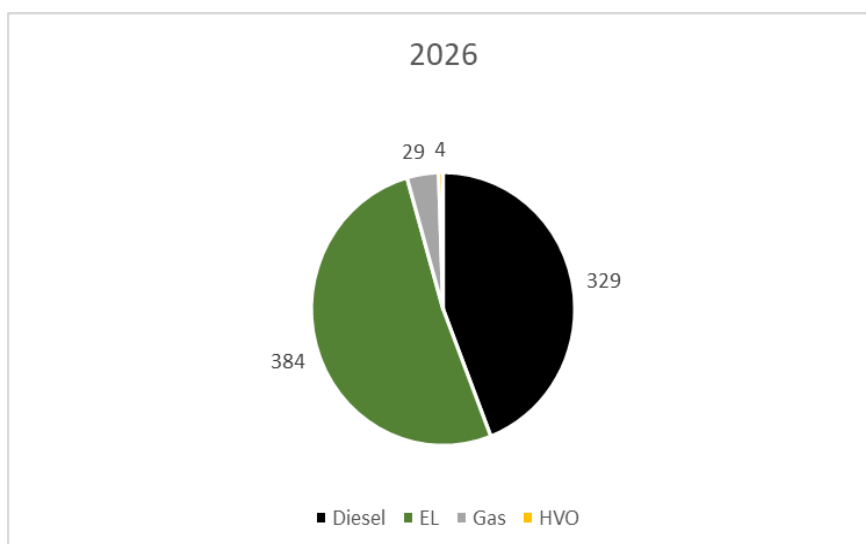
Administrationen har med afsæt i strategiplanen arbejdet frem imod at indfri bestyrelsens mål og indsatser for grøn omstilling. Målet om nulemissionsbusser mod 2030 er godt på vej. Med de gennemførte og planlagte udbud in mente, anses det forventeligt, at alle busser i A-kontrakter vil være emissionsfri i 2030. Her kan omstillingen blive hurtigere end 2030, hvis ejerne har økonomien til omstillingen, som vil være dyrere end drift med fossile brændstoffer. Der er udfordringer for flextrafik-området, hvor teknologien for en række af vogntyperne ikke er udviklet, ladeinfrastrukturen mangler og varigheden af kontrakterne kan være en hæmsko i målet mod emissionsfri biler i flextrafikken inden 2030.

Sagsfremstilling

Ifølge Lov om trafikkselskaber er det den enkelte ejer, der afgør serviceniveauet og dermed også ambitionerne for grøn omstilling. Ejerne har haft stort fokus på omstillingen til emissionsfrie drivmidler, hvor der på trods af færre økonomiske midler er begyndt en omstilling fra busser på fossile brændstoffer til bl.a. emissionsfri el-busser. El-bus teknologien er nu ved at være så veludviklet, at stabilitet og rækkevidde ikke er udfordringer længere, for de fleste vognløb. Derfor er omstillingen også i gang og bliver naturligt udrullet som følge af kontraktudløb, og nye udbud er som udgangspunkt med el-busser. Visionen om emissionsfri busser er derfor godt på vej. Der bliver frem til 2026 gennemført de største udbud i Midttrafik regi, hvorved omstillingen tager fart.



Figur 1 - Antal busser fordelt på drivmiddel i 2023



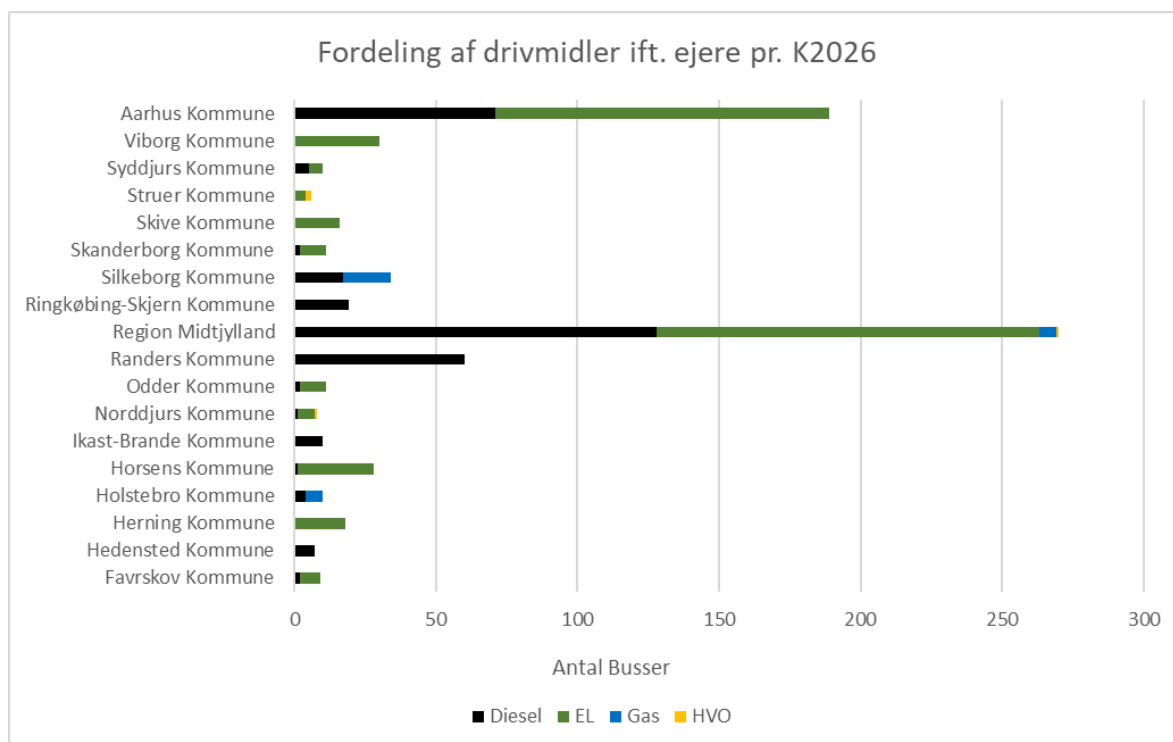
Figur 2 – Forventet antal busser fordelt på drivmiddel 2026

Som det fremgår af nedenstående figur 3, er der nogle kommuner, der er længere fremme i omstillingen. De kommuner, der har lavet omstillingen op til 2026, har været som følge af kontraktudløb og udbud på nyt drivmiddel i form af el. En række af de ejere, der har diesel, har tidligere benyttet HVO-diesel, hvor dette er rullet tilbage grundet markante udsving på HVO-dieselpriserne. Det øger også ejernes vilje til at ændre drivmiddel til el, da der som udgangspunkt er mere gennemsigtighed i omkostningerne. Gas er ikke emissionsfrit, hvorfor Midttrafik for nuværende anser det som et overgangsdrivmiddel.

El-busser er som udgangspunkt ca. 1,5 gange dyrere end en diesel-bus, hvorfor administrationen ved Midttrafik har gennemført en række initiativer, der har til formål at styrke ejernes omstilling og samtidig sikre gode priser. Herunder en revidering af el-indeks, der bedre omfavner leverandørens faktiske omkostninger og ikke indekserer afskrivningerne, længere kontrakter samt målrettet markedsdialog med bus-leverandørerne. Derudover rådes ejere, der har kontraktophør inden 2026 og ikke kender

deres fremtidige kørselsomfang, i en vis grad til indgå korte dieselkontrakter. Dette med formålet om at kende kørselsomfanget bedst muligt, inden der indgås kontrakter med dyre el-busser.

B-kontrakter værende skolekørsel er et område, hvor der oftest køres med ældre dieselbusser, der typisk har været rute- eller turistbusser. Disse busser har meget lidt kørsel, hvorfor en el-bus er meget dyr at sætte på ruten. Det forventes, at der omkring 2030 vil være et el-bus marked for brugte busser, hvor det vil være økonomisk overskueligt at overgå til brugte el-busser. Overgangen til brugte el-busser vil tage udgangspunkt i kontraktudløb, hvorfor omstillingen på B-kontrakter ikke vil være inden 2030. For nuværende er der meget få brugte el-busser på markedet.



Figur 3 - Drivmidler ift. den enkelte ejer. Fra K2026, da Midttrafiks største udbud implementeres der.

For Flextrafik er der udfordringer ved etableringen af ladeinfrastruktur, kørselsmønster og kontraktvarigheden. Omstillingen på personbilsområdet er dog i en voldsom udvikling, hvorfor det forventes at udfordringerne overordnet set bliver imødekommet, særligt hvis der på sigt undersøges muligheder for bedre ladeinfrastruktur, der er dedikeret til flextrafik-vogne samt evt. længere kontrakter. I seneste flextrafik-udbud blev der gennemført flere initiativer, der havde til formål at omfavne den grønne omstilling. Herunder større kørselsmængde til el-biler i planlægningen og introduktionen af en vogntype udelukkende bestående af el-biler.

I arbejdet med det kommende fælles flexudbud er der fokus på at vurdere, hvorvidt en længere kontraktlængde er det rette at gøre ift. den teknologiske udvikling på markedet for nuværende, herunder rækkevidde og ladehastighed. Det er forbundet med

en væsentlig merudgift at drive el-biler i flex-trafikken, da behov for opladning og begrænset rækkevidde kræver udtalt manuel planlægning og tilrettelæggelse af kørslen og dermed større ressourcetræk i planlægningen.

Grønne indkøb og påvirkningen gennem udbud

Midttrafik kan gennem udbud af bus- og flextrafik påvirke den grønne omstilling i betydeligt omfang. I udbud af fx A-kontrakter kan det gennemføres gennem flere kvalitetskriterier som leverandører med bæredygtige indkøb kan score point på. Det kan være enkelte kriterier, som at de kan dokumentere bæredygtige indkøb, bevis for indkøb af grøn strøm, genbrug af bus-batterier eller andre grønne initiativer. Den grønne omstilling med krav og ønsker til leverandører er noget, der skal inkorporeres i stadier, så markedet kan omstille sig.

På sigt kan kvalitetskriterierne udvikles til at få karakter af mindstekrav i udbud, så Midttrafik kan være med til at øge omstillingshastigheden for branchen. Mindstekravene bør indføres gradvist og ikke betyde, at kvalitetskriterierne indenfor grønne initiativer fjernes.

Det er naturligvis ikke uden omkostninger at stille krav til grøn omstilling, og det bør altid ske i tæt dialog med ejerne. Administrationen vil derfor fortsat og løbende fortage erfaringsindsamling på området, hvor andre trafikselskaber, leverandørerne og interessenter bliver adspurgt om kvalificering af tilgangen for en omstilling, der ikke sprænger de økonomiske rammer, der er givet af ejerne.