

01 Dagsorden bestyrelsesmøde 12. december 2019

Dagsorden og meddelelser:

1. Godkendelse af dagsorden
 2. Meddelelser fra formandskabet
 3. Meddelelser fra direktionen
-

Sager til beslutning:

4. Vedtagelse af budget 2020, 2. behandling
 5. Godkendelse af udmøntning fra omstillingspuljen
 6. Mærkningsordning for retoucherede reklamer
 7. LUKKET PUNKT
 8. Godkendelse af forsøg med turistbilletter uden for hovedstadsområdet
 9. LUKKET PUNKT
 10. Kontrakten med Lokaltog A/S
 11. Godkendelse af mandat til dialog om kollektive transportmuligheder i yderområder
 - 11a. LUKKET PUNKT
-

Sager til orientering/drøftelse:

12. Udfasning af dieselmateriel i Movias kontrakter
13. Orientering om kundeundersøgelsen i flextrafik i 2019
14. Orientering om plan for handicapkørsel i julen 2019
15. Orientering om Movias kontrolpanel

16. Orientering om status for åbning af Nyt Bynet
17. Orientering om status på høring af Forslag til Mobilitetsplan 2020
18. Evt.

04 Vedtagelse af Budget 2020, 2. behandling

Indstilling

Administrationen indstiller,

- at bestyrelsen godkender budget 2020, 2. behandling, herunder budgetforudsætningerne for budgetoverslagsårene som beskrevet i bilag 2.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Forslag til budget 2020 blev 1. behandlet på bestyrelsesmøde 26. juni 2019 og oversendt til 2. behandling. Budgetforslaget til 2. behandling er vedlagt som bilag 1.

I overensstemmelse med ejernes ønske om budgetstabilitet ændres ikke i Movias budget imellem 1. og 2. behandlingen. Her indarbejdes alene kommuners og regioners trafikbestillinger. Budgetoverslagsårene er derimod opdateret med nyeste viden, og kan danne udgangspunkt for kommunernes og regionernes fremadrettede bestilling af bus- og banedrift. Budgetoverslagsårene erstatter det tidligere trafikbestillingsgrundlag.

I forslag til budget 2020, 2. behandling er der på baggrund af kommuner og regioners bestillinger i efteråret 2019 indarbejdet 16.000 færre bustimer, svarende til et fald på 0,4 pct. i forhold til 1. behandlingen af budgettet. Helårseffekten af trafikbestillingen vil betyde 25.000 færre timer, svarende til 0,6 pct. De største reduktioner er i det strategiske net, og den største enkeltstående reduktion er på linje 902 i Slagelse Kommune, som fra april 2020 reduceres til det, der på helårsbasis svarer til 11.000 timer. Reduktionen er ud over det tilladte i den gældende operatørkontrakt, hvilket medfører en kompensation på ca. 1 mio. kr., som Movia skal betale til operatøren, som Movia har kontrakt med. Slagelse Kommune skal dække denne udgift.

Lokalbanedriften på Østbanen er reduceret fra køreplansskiftet december 2019 pga. lavere hastighed i køreplanen. Dette giver et udgiftsfald på 5 mio. kr. for Region Sjælland. Det samlede tilskudsbehov til lokalbanetrafikken reduceres dermed i budgettet til 2. behandling, svarende til 1,6 pct. i forhold til budget 2020, 1. behandling.

Næstved Kommune har besluttet at indføre flexstur med grundtakst, og Næstved Kommunes

forsøgsordning ophører dermed ved årsskiftet 2019/2020. To andre kommuner har besluttet at indføre grundtakst på flextur. Det samlede tilskudsbehov til flextrafik er svarende til niveauet ved budgettets 1. behandling.

Samlet set betyder trafikbestillingen, at det samlede tilskudsbehov reduceres med 7 mio. kr. eller 0,2 pct. i forhold til forslaget til budget 2020 1. behandling.

Der er tre særlige forhold i budgetforslaget, som kræver særlig opmærksomhed.

Nyt Bynet

Indtægterne i bustrafikken er baseret på en række skøn, og der er i 2020-budgettet særligt stor usikkerhed om udviklingen i passager- og indtægtsstrømme på grund af Nyt Bynet, hvilket vil kunne påvirke resultatet i regnskab 2020.

Elafgift for elbusser

Skatteministeren har fremsat lovforslag om en forlængelse af særreglen om lav elafgift for busser frem til udgangen af 2021. Da det forventes, at finanslovsforslaget vedtages, vil der være lav afgift på el til elbusser frem til udgangen af 2021.

Movia har sammen med Trafikselskaberne i Danmark (TiD) forud for fremsættelsen af lovforslaget været i løbende dialog med Skatteministeriet og Transport- og Boligministeriet om sagen og redegjort for, at det er vigtigt med en langsigtet løsning.

Bekendtgørelse 456 om indtægtsdeling i det tidligere takstområde hovedstaden

I november 2019 har Transport- og Boligministeriet skrevet til Movia om, at bekendtgørelse 456 om ophævelse af dobbeltfaktoren forlænges til også at omfatte 2020, hvorved bekendtgørelsen fastholder indtægtsfradraget på 12 mio. kr. i 2020. I budget 2020 fremlagt til 1. behandling var det forudsat, at dobbeltfaktormodellen ophæves fuldt ud. Movia har med brev af 15. november over for transportministeren lagt vægt på en varig løsning, og at Movia bør kompenseres fuldt ud.

Da der er budgetstabilitet mellem 1. og 2. behandlingen af budgettet, er der ikke indarbejdet indtægtsfradrag på 12 mio. kr. i budgettets 2. behandling. Mindreindtægten på 12 mio. kr. vil indgå som en del af efterreguleringen for regnskabsåret 2020 i januar 2022 og påvirker kommuner og regioner i det tidligere takstområde H. Den forventede effekt opgjort pr. kommune og region fremgår af bilag 3.

Tabel 1. Budgetforslag 2020, 2. behandling, budgetoversigt. Mio. Kr.

	B2019	B2020	B2020	1. beh - 2. beh	
	2. beh.	1. beh.	2. beh.	Δ	%
Bus					
Indtægter	-1.741	-1.600	-1.595	5	-0,3%
Operatørudgifter	3.087	3.091	3.084	-7	-0,2%
Andre driftsudgifter	202	190	190	0	0,0%
Bus i alt	1.548	1.681	1.679	-2	-0,1%
Flextrafik					
Indtægter	-57	-59	-59	0	0,3%
Operatørudgifter	614	695	695	0	0,0%
Andre driftsudgifter	72	81	81	0	-0,1%
Flextrafik i alt	629	717	717	0	0,0%
Lokalbaner					
Indtægter	-175	-182	-182	0	0,0%
Operatørudgifter	492	500	495	-5	-1,1%
Andre driftsudgifter	8	9	9	0	0,0%
Anlæg	0	0	0	0	
Lokalbaner i alt	325	327	322	-5	-1,6%
Fællesudgifter					
Andre driftsudgifter	319	344	344	0	0,0%
Pensioner	25	26	26	0	0,0%
Finansielle poster	22	18	18	0	0,0%
Fællesudgifter i alt	365	388	388	0	0,0%
Tilskudsbehov i alt	2.867	3.114	3.106	-7	-0,2%

Kommunernes/regionernes samlede bestillinger samt udviklingen i tilskudsbehov fremgår af budgetbogen til budget 2020, jf. bilag 1.

Budgetoverslagsår 2021-2023

Godkendelsen af Movias budget sker fra budget 2020 i december måned, og det første budgetoverslagsår fungerer som hjælp til kommunernes og regionernes fremadrettede bestilling af bus- og banedrift. Det første budgetoverslagsår erstatter dermed det tidligere trafikbestillingsgrundlag.

Budgetoverslagsårene er opdateret med nyeste forventninger til udgifter og indtægter til bus, bane og flextrafik. Den væsentligste ændring i overslagsårene er, at indtægterne for bus forventes 57 mio. kr.

lavere end i budgettet for 2020, svarende til et indtægtsfald på 3,6 pct. Indtægtsreduktionen er sammensat af 0,7 pct. færre passagerer, en prognosticeret takststigning 1,1 pct. lavere end pris og lønfremskrivningen, og en opdateret beregning af indtægt pr. passager giver en forventning om 1,8 pct. lavere indtægter som følge af et fald i salget af de relativt dyrere kontantbilletter. Hertil kommer helårseffekten af trafikbestillingen til 2020, hvor antal timer i budgetoverslagsår 2021 er 2.400 timer, svarende til 0,1 pct. lavere end i budget 2020.

På lokalbanetrafikken er en samlet stigning i tilskudsbehovet på 17 mio. kr. i forhold til budget 2020. Der ses samme tendens som på busområdet med generelt lavere indtægt pr. passager, færre passagerer i budgetoverslagsårene, og en prognosticeret takststigning, der er 1,1 pct. lavere end pris og lønfremskrivningen. Omvendt stiger passagertallet i 2021 som følge af overtagelsen af Lille Syd. Udgifterne stiger med 21 mio. kr., hovedsageligt som følge af overtagelsen af Lille Syd. Fra 2022 er der i henhold til Movias kontrakt med Lokaltog A/S indregnet en effektiviseringsgevinst for lokalbanetrafikken på 8,5 mio. kr., fordelt med 5,1 mio. kr. til Region Sjælland og 3,4 mio. kr. til Region Hovedstaden.

På flextrafikområdet forventes, at udgifter til forberedelse af ny optimeringsplatform (NOP) vil betyde behov for en mindre forøgelse af Movias budgetramme fra 2021. Dette er ikke indarbejdet i budgetoverslagsårene. Bestyrelsen vil få forelagt særskilt indstilling omkring igangsætning af NOP i foråret 2020, hvor bestyrelsen bl.a. skal tage stilling til finansieringsmodel og eventuel udvidelse af budgettet.

Budgetforudsætningerne for overslagsårene er nærmere beskrevet i bilag 2.

Økonomi:

Som beskrevet under sagsfremstillingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Movia skriver til kommuner og regioner samt repræsentantskabet med orientering om budgettets vedtagelse. Hertil offentliggøres sagsdokument og bilag på moviatrafik.dk.

Bilag:

- Bilag 1. Budget 2020 2. behandling
- Bilag 2. Budgetoverslagsår 2021
- Bilag 3. Budget 2020 korrigeret for videreførsel af midlertidig ordning jf. bekendtgørelse 456 opgjort på kommuner og regioner



Trafikselskabet Movia

Budget 2020, 2. behandling



Indholdsfortegnelse

1. Budget 2020, 2. behandling	5
Bus og Bane	7
Andre driftsudgifter	13
Flextrafik	15
Likviditet	17
2. Budget for den enkelte kommune og region	19
Kommunespecifikationer	21
Regionspecifikationer	29
3. Bilag	30
Bilag A. Flextrafik	31
Bilag B. Øvrige tabeller	32
Bilag C. Trafikplannøgletal	34

Tabeloversigt

Tabel 1. Budgetpræsentation. Mio. kr.	5
Tabel 2. Budgetoversigt bus og bane, Mio. kr.	7
Tabel 3. Nøgletal for bus og bane, Mio. kr.	8
Tabel 4. Indtægtsændring på bus fra B2019 til B2020. Mio. kr.	9
Tabel 5. Ændring i kørselsudgifter for bus fra B2019 til B2020. Mio. kr.	10
Tabel 6. Følsomhedsanalyse for udvalgte indeks, bus og bane	13
Tabel 7. Ændring i budgetramme andre driftsudgifter excl. flextrafik. Mio. kr.	13
Tabel 8. Rejsekort lån i Kommunekredit samt ansvarlige lån til Rejsekort A/S. Mio. kr.	14
Tabel 9. Budgetoversigt flextrafik, Mio. kr.	15
Tabel 10. Tilskudsbehov, flextrafik, Mio. kr.	15
Tabel 11. Passagerer. 1.000.	17
Tabel 12. Tilskudsbehov fordelt på kommuner. 1.000 kr.	21
Tabel 13. Tilskudsbehov fordelt på regioner. 1.000 kr.	29
Tabel 14. Budgetoversigt samlet. Mio. kr.	32
Tabel 15. Flextrafik andre driftsudgifter pr. passager. Kr.	33
Tabel 16. Flextrafik opkrævning pr. passager. Kr. (andre driftsudgifter eksklusive feriepenge)	33
Tabel 17. Passagerer pr. bustime	34
Tabel 18. Tilskud pr. passager. Kr.	35

1. Budget 2020, 2. behandling



1. Budget 2020, 2. behandling

Movias budgetforslag består af samlede betalinger på 4,3 mia. kr. til bus-, bane-, og flextrafikoperatørerne og andre driftsudgifter på 0,6 mia. Samlet set 188 mio. passagerer vil give indtægter på 1,8 mia. kr., hvorved tilskuddet fra kommuner og regioner bliver på 3,1 mia. kr.

Tabel 1. Budgetpræsentation. Mio. kr.

	R2018	B2019	B2020	BO2021	BO2022	BO2023	B2019 - B2020	
							Δ	%
Passagerindtægter	-1.983	-1.973	-1.836	-1.786	-1.783	-1.783	137	-7,0
Operatørudgifter	4.210	4.193	4.274	4.316	4.304	4.302	81	1,9
Andre driftsudgifter	574	600	624	597	589	581	23	3,9
- Heraf kørselssupport	131	138	130	128	128	128	-9	-6,3
- Heraf passagerservice	279	277	289	286	282	282	12	4,5
- Heraf administration	164	185	205	184	179	171	20	10,7
Pensioner	24	25	26	28	29	31	2	7,2
Finansielle poster	38	22	18	16	11	4	-4	-17,9
Anlæg	1	0	0	0	0	0	0	
Tilskudsbehov i alt	2.865	2.867	3.106	3.172	3.151	3.135	239	8,3

Med mindre andet er nævnt, er 2018-2020 i årets priser, mens budgetoverslagsårene er 2020-priser. Udgifter er positive tal, mens indtægter er negative tal. I tabellerne kan afrundinger medføre, at beløbene ikke summer til totalen.

Kommunernes og regionernes betaling til Movia – tilskudsbehovet – stiger i budget 2020 med 8,3 pct. eller 239 mio. kr. i forhold til budget 2019. I faste priser svarer det til en stigning på 5,6 pct. Det højere tilskudsbehov skyldes hovedsageligt, at tilpasningen til Metro Cityringen (Nyt Bynet) er indregnet med fuld effekt i budget 2020, og at der er øgede udgifter til kørsel med flextrafik pga. øgede krav til overenskomster for chaufførerne.

I forhold til budget 2019 forventes et fald i buspassagertallet på 17 mio. passagerer i 2020. Heraf er de ca. 16 mio. et forventeligt fald, som skyldes omlægningerne i forbindelse med Metro Cityringen og Nyt Bynet, mens resten er udtryk for et generelt fald i passagertallet samt ændrede forventninger i forbindelse med trafikbestillinger. Det relativt større fald i passagerer i forhold til bustimer skyldes, at der især flyttes passagerer fra de mest effektive buslinjer til Metro Cityringen. Indtægtstabet forventes i 2020 at ligge på 146 mio. kr., og i overensstemmelse med forventningerne til Nyt Bynet kompenseres indtægtstabet kun delvist af reduktioner på buskørslen på 75 mio. kr.

Når stigning i prisindeks og udbud indregnes, er der en samlet stigning i tilskudsbehovet for bus på 131 mio. kr. i 2020 i forhold til budget 2019, hvilket svarer til en stigning på 8,4 pct. I faste priser svarer det til en stigning i tilskudsbehovet med 5,7 pct. Konsekvenserne af Nyt Bynet er behæftet med usikkerhed bl.a. om passagerernes ageren i et nyt transportsystem og tilvænnning til nye transportveje, som samlet betyder større usikkerhed i budgetforslag 2020 end normalt.

Hertil kan nævnes, at Region Sjælland har bestilt reduktioner i busdriften, som har effekt fra hhv. sommeren 2019 og januar 2020. Regionen reducerer omfanget af busdrift med ca. 37.000 timer årligt.

For en del af linjerne overtager en række kommuner ansvaret for linjerne og finansieringen. Bl.a. har Slagelse Kommune overtaget ansvar for en væsentlig del af regionens drift. Slagelse Kommune har efterfølgende i trafikbestillingen til 2020 reduceret kommunens busdrift med 16.000 timer. Reduktionen medfører en kompensation på ca. 1 mio. kr. i 2020, som Slagelse skal betale, da reduktionen er større end tilladt i en af de berørte operatørkontrakter.

Operatørudgifterne er i forhold til budget 2019 steget 81 mio. kr. på flextrafik. Stigningen skyldes primært, at omkostningsniveauet er øget ved nye kontrakter på grund af højere kørselspriser. Der forventes samtidig højere passagertal samlet set for flextrafik. Med de forventede kontraktreguleringer indarbejdet i budgettet vurderes prisniveauet at være på niveau med priserne i 2015.

Andre driftsudgifter er udgifter, som Movia afholder til andre end operatører. Andre driftsudgifter er på 0,6 mia. kr. og udgør 13 pct. af de samlede udgifter i budgettet. Andre driftsudgifter er opdelt i nedenstående kategorier:

- *Kørselssupport* omfatter blandt andet chaufførlokaler, stoppesteder, IT til kørselssupport, køreplanlægning, rådgivning og kontrakter
- *Passagerservice* omfatter blandt andet rejsekort, billet salg, billetkontrol, kundecenter, markedsføring og trafikinformation
- *Administration* omfatter blandt andet IT, HR, økonomi, husleje og projekter

Forskydningen imellem underkategorierne kørselssupport, passagerservice og administration fra Budget 2019 til Budget 2020 skyldes ændringer i forventningerne til de underliggende budgetposter.

Andre driftsudgifter er omfattet af Movias økonomiske politik og krav til fortsat effektivisering. Der er som følge heraf reduceret med 9 mio. kr. fra budget 2019 til budget 2020. I 2020 nulstilles omstillingspuljen, hvilket giver en reduktion på 13 mio. kr. Modsat betyder pris- og lønregulering samt helårseffekt af udvidelse af billetkontrollen, at andre driftsudgifter stiger med 19 mio. kr. Hertil kommer en etårig ekstraordinær udgift på 17 mio. kr. som følge af indførelsen af ny ferielovgivning.

Andre driftsudgifter til flextrafik er øget med 10 mio. kr. som følge af implementering af ny økonomisk politik, stigning i passagertallet samt ekstraordinær udgift til ny ferielovgivning.

Samlet set er andre driftsudgifter 23 mio. kr. højere i budget 2020 end i budget 2019.

Bus og Bane

I dette kapitel redegøres for budgettets forudsætninger samt udviklingen i forhold til budget 2019.

Tabel 2 viser udviklingen opdelt på bus, lokalbanetrafikken og fællesudgifter, som kan henføres til bus og lokalbanetrafikken.

Det fremgår af tabellen, at tilskudsbehovet for bus er 131 mio. kr. højere end i budget 2019 svarende til 8,4 pct., mens tilskudsbehovet for lokalbanetrafikken er 4 mio. kr. lavere svarende til et fald på 1,1 pct. Hertil er tilskudsbehovet til fællesudgifter for bus og lokalbanetrafikken 23 mio. kr. højere svarende til en stigning på 6,4 pct.

Udviklingen i hhv. indtægter og operatørudgifter for bus og lokalbanetrafikken gennemgås efter tabel 2 og 3. Fællesudgifterne er vist i tabel 2 og betales via Movias finansieringsmodel sammen med bus og lokalbanetrafikken. Udviklingen i andre driftsudgifter, pensioner og finansielle poster gennemgås i de respektive afsnit efterfølgende.

Tabel 2. Budgetoversigt bus og bane, Mio. kr.

	R2018	B2019	B2020	BO2021	BO2022	BO2023	B2019 - B2020	
							Δ	%
Bus								
Indtægter	-1.759	-1.741	-1.595	-1.538	-1.535	-1.535	146	-8,4
Operatørudgifter	3.117	3.087	3.084	3.096	3.094	3.091	-3	-0,1
Andre driftsudgifter	204	202	190	188	189	189	-12	-6,0
Tilskudsbehov, bus	1.562	1.548	1.679	1.746	1.747	1.745	131	8,4
Lokalbaner								
Indtægter	-180	-175	-182	-187	-187	-187	-7	4,0
Operatørudgifter	493	492	495	517	507	507	3	0,7
Andre driftsudgifter	9	8	9	9	9	9	0	2,6
Anlæg	1	0	0	0	0	0	0	
Tilskudsbehov, lokalbaner	323	325	322	339	329	329	-4	-1,1
Fællesudgifter, bus og bane								
Andre driftsudgifter	289	319	344	320	312	303	26	8,0
- Heraf ny ferielov	0	0	17	0	0	0	17	
Pensioner	24	25	26	28	29	31	2	7,2
Finansielle poster	38	22	18	16	11	4	-4	-17,9
Tilskudsbehov, fællesudgifter	351	365	388	364	352	338	23	6,4

Tabel 3. Nøgletal for bus og bane, Mio. kr.

	R2018	B2019	B2020	BO2021	BO2022	BO2023	B2019 - B2020	
							Δ	%
Bus								
Passagerer, 1.000	197.850	191.883	174.821	173.645	173.807	173.807	-17.062	-8,9
Busser	1.233	1.212	1.174	1.173	1.173	1.173	-39	-3,2
Timer, 1.000	4.260	4.168	4.036	4.033	4.036	4.036	-132	-3,2
Indtægt pr. passager	-8,9	-9,1	-9,1	-8,9	-8,8	-8,8	0,0	0,5
Udgift pr. passager	16,8	17,1	18,7	18,9	18,9	18,9	1,6	9,2
Udgift pr. time	779	789	811	814	813	813	22	2,8
Lokalbaner								
Passagerer, 1.000	9.664	9.510	9.711	10.376	10.376	10.376	201	2,1
Tog km	7.839	7.855	7.626	8.106	8.106	8.106	-229	-2,9
Timer, 1.000	154	156	153	161	161	161	-3	-2,1
Tilskud pr. passagerer	33	34	33	33	32	32	-1	-3,1

Tabel 3 viser udviklingen i driftsomfang og passagerer samt udvalgte nøgletal. Det fremgår, at der sker væsentlige reduktioner på busdriften som følge af Nyt Bynet, som tilpasser busdriften til Metro City-ringen. Den procentvise reduktion i timer er mindre end den procentvise reduktion i antal passagerer, idet de linjer som reduceres, er linjer med mange passagerer. Denne udvikling var forventet, da de omlagte linjers passagertal pr. bustime har været markant højere end gennemsnittet.

Boks 1: Forudsætninger i budgetforslag 2020, 2. behandling.

Indtægter bus og bane: Forventningerne til indtægter er baseret på realiserede indtægter til og med marts 2019, tillagt viden om udviklingen i 2019 og 2020. Herunder er Takststigningsloftet fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen inklusive forventet efterregulering for tidligere år og efterkalkulation af Takst 2018 på samlet 1,6 pct. indregnet, ligesom forventninger til indtægtsfordeling efter indførelsen af Nyt Bynet er indregnet.

De forventede passagertal er baseret på tællinger til og med marts 2019 og tillagt den forventede passagereffekt af kommuners og regioners trafikbestillinger.

Udgifter bus og bane: Movia anvender Nationalbankens prognoser for de prisindeks, der regulerer betalingerne til operatørerne. I budgetforslag 2020 2. behandling anvendes prognosen fra marts 2019. Det forventede antal køreplantimer pr. linje er i budgetforslaget baseret på køreplaner for 2019 og tillagt effekten af kommuners og regioners trafikbestillinger.

Andre driftsudgifter er reguleret i henhold til den økonomiske politik og effektiviseringskrav bl.a. som følge af omstillingspuljen samt tillagt den budgetmæssige påvirkning af implementering af en ny ferielovgivning. Dette er uddybet i afsnittet om andre driftsudgifter.

Budgetoverslagsår

Fra budgettets førstebehandling til andenbehandling er der budgetstabilitet, og dermed er det kun ændringer i kommuner og regioners trafikbestillinger, som indarbejdes mellem første- og andenbehandling. I budgetoverslagsårene er indarbejdet de nyeste forventninger, hvilket er beskrevet i bilag 2.

Bus

Tilskudsbehovet til bus er 131 mio. kr. højere i forhold til budget 2019 svarende til en stigning på 8,4 pct. Udviklingen er sammensat af, at indtægterne er 146 mio. kr. lavere end i budget 2019 svarende til ca. 8 pct., mens operatørudgifterne er på samme niveau som i budget 2019 med et fald på 3 mio. kr. Endelig er andre driftsudgifter under busdrift reduceret med samlet 12 mio. kr. svarende til ca. 6 pct.

Indtægter bus

Der forventes busindtægter på 1.595 mio. kr. i budgetforslag 2020. I budgettet for 2019 blev forventet indtægter på 1.741 mio. kr. Indtægtsudviklingen er opdelt i deleffekter i tabel 4, hvorefter effekterne er uddybet.

Tabel 4. Indtægtsændring på bus fra B2019 til B2020. Mio. kr.

Fald i passagerforventning	157
Takststigning på 1,6 pct.	-25
Effekt af fjernelse af bundfradrag i bekendtgørelse 456 om dobbeltfaktor ¹	-12
Øvrig udvikling i indtægt pr. passager	26
Ændring i indtægter i alt	146

Anm.: Da indtægter har negativt fortegn, betyder negative tal en stigning i indtægter (dvs. et fald i tilskudsbehov).

Anm.1: November 2019 har TRM oplyst, at bekendtgørelse 456 om ophævelse af dobbeltfaktoren forlænges til at omfatte regnskabsåret 2020, hvorved indtægtsfradraget på 12 mio. kr. fastholdes i 2020. Da der er budgetstabilitet mellem 1. og 2. behandlingen af budgettet, er fastholdelsen af indtægtsfradraget på 12 mio. kr. ikke indarbejdet.

- Det fremgår af tabel 4, at indtægterne er reduceret 157 mio. kr., fordi forventningen til passagertallet i 2020 er 8,9 pct. lavere end i budget 2019. Hovedårsagen til reduktionen i passagertallet er indførelsen af Nyt Bynet, som tilpasser busdriften til Metro Cityringen. Det forventede samlede passagerfald er på 17,1 mio. passagerer, og heraf er en reduktion på 16,5 mio. passagerer på de linjer, som er berørt af Nyt Bynet. Reduktionerne i passagertallet sker hovedsageligt som følge af omlægningerne, men der er også et forventet generelt fald i passagertallet på ca. 2 pct. som følge af lavere realiserede passagertal siden udarbejdelsen af budget 2019. Passagertallet på de linjer, som er berørt af Nyt Bynet, udgør ca. 60 pct. af Movias passagerer.
- Takststigningsloftet fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen inklusive forventet efterregulering for tidligere år og efterkalkulation af Takst 2018 på samlet 1,6 pct. er indarbejdet i budget 2020, hvilket øger indtægterne med 25 mio. kr.
- I budget 2019 var bekendtgørelse 456 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet - som ophæver effekten af den såkaldte dobbeltfaktormodel - indarbejdet med et indtægtsfradrag på 12 mio. kr. I budgetforslag 2020 er den fulde effekt af ophævelsen af den såkaldte dobbeltfaktormodel indarbejdet. I november 2019 er bekendtgørelse 456 imidlertid forlænget til også at omfatte 2020, hvorved bekendtgørelsen fastholder indtægtsfradraget på 12 mio. kr. i 2020. Reduktionen i indtægterne på 12 mio. kr. i 2020 er ikke indarbejdet i budgettets andenbehandling, da der er budgetstabilitet mellem første og andenbehandlingen af budgettet. Mindreindtægten på 12 mio. kr. vil indgå som en del af efterreguleringen for regnskabsåret 2020 i januar 2022.
- En ændring i indtægt pr. passager reducerer indtægterne med 26 mio. kr. (1,5 pct. af indtægterne) og er sammensat af mange faktorer, herunder en forventning om flere omstigninger til Metroen som følge af helårseffekt af Cityringen, hvilket giver en lavere indtægtsandel til Movia.

Operatørudgifter bus

Operatørudgifter for bus er bestemt af antal timer og antal busser pr. linje sammenholdt med priserne i de enkelte kontrakter. Hertil kommer faste udgifter pr. kontrakt og øvrige operatørudgifter til fx ekstrakørsel og operatørdrevet realtid mv.

Operatørudgifterne udgør i budgetforslag 2020 3.084 mio. kr., hvilket er 3 mio. kr. eller 0,1 pct. lavere end budget 2019. Udviklingen er yderligere opdelt i deleffekter i tabel 5, hvorefter effekterne er forklaret.

Tabel 5. Ændring i kørselsudgifter for bus fra B2019 til B2020. Mio. kr.

Effekt af indeksudvikling	52
3,2 pct. færre bustimer (132.000 timer)	-82
Diverse ændringer ifm. Nyt Bynet	-8
Udbud af buskontrakter med mere el, fossilfri samt længere busser	26
Øgede udgifter ifm. anlæg af letbanen	9
Ændring i operatørudgifter i alt	-3

Anm.: Positivt fortegn betyder stigende udgifter, mens negativt fortegn betyder fald i udgifter.

- Indeksforventningerne til bl.a. løn, diesel og rente, som regulerer Movias kontraktbetalinger til operatørerne, er opdateret efter Nationalbankens prognoser fra foråret 2019. Prognoserne for løn og diesel er højere end i budget 2019, mens renten er lidt lavere. Udviklingen øger udgifterne med 52 mio. kr.
- Køreplanerne i 2019 er tillagt effekten af kommuners og regioners kendte trafikbestilling vedr. budget 2020. Hovedårsagen til reduktionen i antal timer er tilpasning af busdriften til Metro Cityringen. 90 pct. af reduktionen er således i centralkommunerne, hvor antallet af bustimer er reduceret med 9 pct.
- I forbindelse med overgang til Nyt Bynet er der bl.a. udgifter til øget tomkørsel og kompensation til operatører, hvor driften er reduceret mere end tilladt i kontrakterne. Modsat reduceres passagerincitamentsbonus, da passagertallet er lavere.
- I december 2019 skifter en række linjer kontrakt i forbindelse med udbud A17. Budget 2020 er derfor påvirket af de nye kontraktpriser, hvilket betyder en stigning i udgifter på 26 mio. kr. Stigningen skyldes særligt, at en væsentlig del af busserne overgår til at køre på el eller fossilfrit.
- Efter aftale med kommuner og regioner indarbejdes øgede udgifter til busdriften i forbindelse med anlæg af letbanen kun efter aftale, da omfanget er forbundet med væsentlig usikkerhed. Der er indarbejdet udgiftsstigninger på 8,5 mio. kr. i Region Hovedstadens tilskud til busdrift.

Budgetoverslagsår 2021-2023

- Budgetoverslagsårene er i 2020 priser, men prisindeks og takster i 2021 er tillagt nyeste forventninger frem til 2021 fratrukket pris- og lønfremskrivning fra 2020 til 2021 på 2,5 pct.
- I overslagsårene har de trafikbestillinger for 2020, som starter i sommeren 2020 helårseffekt fra 2021 og frem.
- I bilag 2 er forudsætningerne for 2021 og frem nærmere beskrevet.

Bane

Tilskudsbehovet på lokalbanetrafikken falder med 4 mio. kr. svarende til 1,1 pct. fra budget 2019 til budgetforslag 2020.

Indtægterne stiger med 7 mio. kr. fra budget 2019 til budgetforslag 2020, hvilket svarer til 4 pct. De øgede indtægter skyldes 2 pct. flere passagerer og en højere indtægt pr. passager på lokalbanetrafikken i Region Sjælland.

Udgifterne til lokalbanetrafikken forventes at stige med 3,5 mio. kr. svarende til 0,7 pct. I 2020 er der lagt mindre drift ind på Østbanen, hvilket medfører faldende kontraktbetalinger på 5,3 mio. kr. Udviklingen i de indeks, der regulerer kontraktbetalingerne betyder en stigning på 6,3 mio. kr. Dertil kommer en pris- og lønfremskrivning af udgifterne til infrastruktur på 1,9 mio. kr. – regionerne kompenseres for infrastrukturudgifterne via bloktilskuddet. Udgifter til rejsekort afgifter er fremskrevet med 0,2 mio. kr. og de resterende 0,4 mio. kr. skyldes marginalt mere drift, da det er skudår i 2020.

Budgetoverslagsår 2021-2023

- Fra 2021 er der tillagt passagereffekt på 750.000 passagerer som følge af den mellem Region Sjælland og staten aftalte overtagelse af Lille Syd (Køge- Roskilde). Tilsvarende er driften justeret med en stigning i udgifter på 20 mio. kr.
- På lokalbanetrafikken er der i henhold til Movias kontrakt med Lokaltog A/S indregnet en effektiviseringsgevinst på 8,5 mio. kr. i budgetoverslagsår 2022. Der er for så vidt angår Lokaltog tale om en 'trappemodel', hvor effektiviseringer udmøntes i en 'trappe' og ikke som årlige effektiviseringer.

Usikkerheder i budget 2020

I budgetforslag 2020, 2. behandling er usikkerheden større end normalt især pga. de store ændringer i forbindelse med indførelse af Nyt Bynet. I nedenstående boks er en række usikkerheder gennemgået.

Om usikkerheder i budget 2020

Nyt Bynet

Åbningen af Metro Cityringen medfører store ændringer i busnettet, og der er mange skøn forbundet med beregning af konsekvenserne. Der er især stor usikkerhed om udviklingen i passager- og indtægtsstrømme. Effekten af metrotillægget på passagerantallet er ikke indregnet, da effekten ikke er entydig og derfor meget svær at estimere.

El busser og udbud A18

Elbusser er i dag omfattet af særreglen vedr. lav elafgift for erhvervsmæssig opladning af elbiler, som udløber ultimo 2019. Skatteministeren har fremsat lovforslag om forlængelse af særreglen vedr. erhvervsmæssig opladning af elbiler frem til udgangen af 2021. Såfremt finanslovsforslaget vedtages, vil der være lav afgift på el til elbusser frem til udgangen af 2021. En anden ordning med en særregel for lav elafgift til elbusser vil yderligere kunne fastholde el-afgiften på det budgetterede niveau til 2024. EU-rådet har dog endnu ikke godkendt denne særregel. Den tidligere skatteminister har den 30. april 2019 oplyst, at han forventede, at særreglen om lav elafgift til el busser i rutekørsel vil træde i kraft den 1. januar 2020, og ministeren forventer dermed ikke stigende elafgifter i 2020. Hvis elafgiften alligevel stiger fra 2020, er Movia forpligtet til at kompensere busoperatørerne, og driften af el busser vil blive dyrere end budgetteret. Derudover er der usikkerhed på de linjer, som i overslagsårene berøres af udbud A18, da udbuddet endnu ikke er afsluttet.

Letbanen

Region Hovedstaden, Ring 3-kommunerne, Hovedstadens Letbane og Movia har gennemført trafikmodelberegninger af anlægsperioden af letbanen. Resultaterne belyser, hvordan busdriften påvirkes og hjælper Ring 3-kommunerne og Region Hovedstaden med at afklare tiltag for at opnå en rimelig trafikafvikling i anlægsperioden. Movia udarbejder forslag til håndtering af busdriften i Ring 3-korridoren for de relevante kommuner og Region Hovedstaden. Usikkerhed omkring hvor og hvornår busdriften påvirkes betyder, at effekterne er forbundet med stor usikkerhed. Kun i det omfang det er aftalt med den enkelte kommune eller Region Hovedstaden, og der er lavet konkrete aftaler om økonomien, er effekten indarbejdet i forslag til budget 2020. Øvrige ændringer afregnes via a conto betalinger eller via efterregulering.

Plustur (flextur)

Estimering af antallet af passagerer og kommunernes udgift til Plustur er forbundet med usikkerhed, da der er tale om et nyt produkt. Tilgangen forventes at være beskeden i 2020, dels fordi ordningen skal vinde indpas hos kunderne, dels fordi Plustur kun tilbydes, når der ikke er bus og tog hele vejen.

Indeks

Indeks for blandt andet løn, rente og diesel bruges til at regulere operatørbetalingen og er fastsat ud fra Nationalbankens prognoser. Indeks for diesel og rente er på et lavt niveau, og der er risiko for, at disse indeks stiger mere i 2020, end Nationalbankens prognoser forudsiger. Følsomheden for ændringer er vist i tabellen herunder.

Tabel 6. Følsomhedsanalyse for udvalgte indeks, bus og bane

	Ændring	Effekt (Mio. kr.)
Dieselforbrugerpris	20%	100
Løn	1%	22
Rente	1 procentpoint	15
Indtægter	5%	89

Andre driftsudgifter

Budgetforslaget for 2020 er opbygget med udgangspunkt i budget 2019. Budgetrammen er reguleret med besparelser i henhold til den økonomiske politik, jf. tabel 7. Dette indebærer en nulstilling i 2020 af omstillingspuljen, der er opbygget i perioden 2017-2019. Desuden indregnes effektivisering på 2 pct. på udgifter ud over rejsekortudgifter. Der er foretaget pris- og lønregulering med 2,8 pct.

Budgetrammen er yderligere teknisk reguleret med dels helårseffekten af udvidelse af billetkontrollen ifm. indførelse af frit flow i A-busserne i 2019 og dels de budgetmæssige påvirkninger som følge af implementering af den nye ferielovgivning. Sidstnævnte påvirker kun budgetrammen i 2020 med en enkeltstående opskrivning og har ingen effekt for rammen i de efterfølgende år. Kommuner/regioner vil få mulighed for at vælge mellem en forhøjet a conto betaling i 2020 eller en engangsbetaling i januar 2020 for deres andel af Movias udgifter som konsekvens af den nye ferielovgivning.

Tabel 7. Ændring i budgetramme andre driftsudgifter excl. flextrafik. Mio. kr.

Budgetramme andre driftsudgifter, bus og bane 2019	528,9
Budgetramme andre driftsudgifter 2019 excl. Rejsekortafgifter	420,0
- Heraf omstillingspulje, der skal nulstilles	-13,4
- Helårseffekt af udvidelsen af billetkontrollen	4,2
Rejsekortafgifter bus og bane ¹	109,1
Pris- og lønfremskrivning 2,8 pct.	14,3
Effektivisering 2 pct. ²	-8,6
Budgetramme 2020 excl. ny ferielov	525,7
Ny ferielov	17,2
Budgetramme andre driftsudgifter, bus og bane 2020	542,9

Anm1.: Rejsekortafgifter for bus og bane er fastsat ud fra budget 2019. Da der er helårseffekt af Nyt Bynet i 2020 er niveauet forventeligt lidt overvurderet.

Anm2.: Effektivisering på 2 pct. beregnes excl. Rejsekortafgifter.

Budgetoverslagsår 2021-2023

I budgetoverslagsårene 2021 – 2023 tilpasses budgetrammen for 'Andre driftsudgifter' gradvist til åbningen af Sydhavnsmetroen og Letbanen i Ring 3 ved at øremærke 0,9 pct. af budgetrammen til en omstillingspulje svarende til 4 mio. kr. årligt. Hermed sikres, at andre driftsudgifter pr. bustime holdes konstant, selvom antallet af bustimer forventeligt vil falde i 2025, når Sydhavnsmetroen og Letbanen åbner. Hertil kommer et årligt effektiviseringskrav på 2,0 pct. (ex. rejsekortafgifter) svarende til 8 mio. kr. årligt.

Pensioner

Pensioner omfatter udbetalinger til tjenestemænd fra Movia og lokalbanerne, der er gået på pension efter 1/1-2007 samt udbetaling af arbejdsskadeerstatninger. Movia og lokalbanerne har 189 tjenestemænd (i arbejde, pensionerede og enker), heraf budgetteres 128 at være pensionerede ultimo 2020. Udviklingen i udgiften afhænger af de ansatte tjenestemænds pensioneringstidspunkt og er derfor forbundet med usikkerhed. Den samlede pensionsforpligtelse blev senest aktuarberegnet i 2015 og genberegnes minimum hvert 5. år i henhold til regnskabspraksis, og derfor senest igen i 2020.

Finansielle poster

Finansielle poster består af renter og gebyrer samt ydelser på rejsekortlån. Renter og gebyrer er budgetteret til en indtægt på 8 mio. kr.

Den væsentligste finansielle post er ydelser på rejsekortlån i Kommunekredit. Lån optaget i Kommunekredit dækker udover Movias investering i aktier i Rejsekort og Rejseplan A/S og anlægsaktiver også ansvarlige lån til Rejsekort og Rejseplan A/S ifm. etableringen af selskabet. Rejsekort og Rejseplan A/S forrenter de ansvarlige lån og afdrager i takt med, at der er likviditet i selskabet. Afdrag på ansvarlige lån fra Rejsekort og Rejseplan A/S modregnes i de finansielle poster. Det forventes, at ansvarlige lån er fuldt ud tilbagebetalt i 2025 som oprindeligt forudsat. I 2020 budgetteres med, at Rejsekort og Rejseplan A/S tilbagebetaler 19 mio. kr. Rejsekort og Rejseplan A/S har ikke på tidspunktet for Movias budgetudarbejdelse besluttet budget for tilbagebetaling i 2020.

Tabel 8. Rejsekort lån i Kommunekredit samt ansvarlige lån til Rejsekort A/S. Mio. kr.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Rejsekort lån i Kommunekredit											
Ydelse for Movia	76	44	43	43	42	35	35	35	24	24	24
Restgæld, ultimo	323	285	246	207	168	135	103	69	46	23	0
Ansvarlig lån til Rejsekort og Rejseplan A/S											
Ydelse (Movia indtægt)	-19	-17	-19	-18	-22	-23	-21	0	0	0	0
Restgæld, ultimo	-115	-99	-81	-65	-43	-21	0	0	0	0	0
Movia ydelse, netto	57	27	24	25	20	13	14	35	24	24	24

Anm.: Rejsekort A/S forventer, at ydelsen på det ansvarlige lån i 2019 bliver mindre end budgetteret i budget 2019, hvilket i givet fald vil påvirke afdragsprofilen i opgørelsen.

Anm.: Afdragsprofil for rejsekortlån i Kommunekredit afspejler den forventede levetid på det nuværende rejsekort til 2028. Afdragsprofilen på ansvarlige lån afspejler den kortest mulige afdragsperiode baseret på senest kendte budget fra Rejsekort A/S.

Flextrafik

Tabel 9. Budgetoversigt flextrafik, Mio. kr.

	R2018	B2019	B2020	BO2021	BO2022	BO2023	B2019 - B2020	
							Δ	%
Flextrafik i alt								
Indtægter	-44	-57	-59	-61	-61	-61	-2	3,5
Operatørudgifter	601	614	695	703	703	703	81	13,2
Andre driftsudgifter	73	72	81	80	80	80	10	13,6
- Heraf ny ferielov	0	0	2	0	0	0	2	
Flextrafik i alt	629	629	717	723	723	723	89	14,1

I flextrafik findes fem kørselsordninger: flextur, flexhandicap, flexkommune, flexpatient og flexrute.

Plustur startede i pilottest i 2018, men det er nu muligt for alle kommuner at tilbyde ordningen. På nuværende tidspunkt er der plustur i 15 kommuner: Kalundborg, Roskilde, Holbæk, Sorø, Næstved, Faxe, Hørsholm, Køge, Slagelse, Ringsted, Fredensborg, Lolland, Vallensbæk, Furesø og Tårnby. Da plustur er et nyt produkt, er det forbundet med usikkerhed at estimere antallet af passagerer og kommunernes udgift, men omfanget forventes at være beskedent i 2020. Dels fordi ordningen skal vinde indpas hos kunderne, og dels fordi Plustur kun tilbydes, når der ikke er bus og tog hele vejen.

Tabel 10. Tilskudsbehov, flextrafik, Mio. kr.

	R2018	B2019	B2020	BO2021	BO2022	BO2023	B2019 - B2020	
							Δ	%
Flextur	46	45	61	60	60	60	16	36,0
Flexhandicap	123	131	157	163	163	163	25	19,1
Flexkommune	59	57	77	77	77	77	20	35,5
Flexpatient	169	157	183	183	183	183	27	17,0
Flexpatientbus	0	0	0	0	0	0	0	
Flexrute	232	239	239	239	239	239	0	0,1
Flextrafik i alt	629	629	717	723	723	723	89	14,1

Flextrafik **indtægter** forventes 2 mio. kr. (3 pct.) højere end budget 2019. Indtægterne følger den forventede udvikling i passagertal i Flextur og Flexhandicap.

De samlede **operatørudgifter** til flextrafik forventes at stige med 81 mio. kr. svarende til 13 pct., mens det samlede passagertal kun forventes at stige med 3 pct. Det skyldes - ud over almindelig pris- og lønregulering – at prisen for kørsel blev reguleret med ca. 10 pct. i udbuddet i oktober 2018 bl.a. pga. øgede krav til overenskomster og en forventet prisregulering på udbud af garantivogne, der træder i kraft i oktober 2019. Garantivogne har ikke været i udbud i 4 år, og kontraktpriserne forventes derfor også påvirket af ændringerne i kravene. Priserne på de øvrige vogne forventes kun at ligge lidt højere end den generelle prisudvikling. Samlet set vurderes priserne i 2020 at være på samme niveau som i 2015.

Fra 2020 er beregningsgrundlaget for den økonomiske politik for **andre driftsudgifter** for flextrafik ændret. Målsætningen er fortsat en årlig effektivisering på 2 pct. pr. passager målt i faste priser. Udgifterne til flexrute er undtaget fra effektiviseringskravet, da udgifterne hertil ikke varierer med passagertallet. Udgifter til flexrute udgør ca. 5 pct. af de samlede andre driftsudgifter til flextrafik. Effektiviseringen som følge af den økonomiske politik beregnes med udgangspunkt i budget 2016, da frem skrivningen til budget 2019 med den hidtidige økonomiske politik har givet et budget i ubalance.

Andre driftsudgifter er desuden øget med 2,2 mio. kr. i 2020 pga. indbetaling vedrørende ny ferielov.

Det forventes, at udgifter til forberedelse af ny optimeringsplatform (NOP) vil betyde en mindre forøgelse af Movias budgetramme fra 2021. Dette er ikke indarbejdet i budgetoverslagsårene. Bestyrelsen forventes at skulle beslutte igangsætning af NOP i foråret 2020, herunder tage stilling til finansieringsmodel og eventuel udvidelse af budgettet. Fordelingen af udgifterne for de enkelte kommuner og regioner vil også indgå i forelæggelsen for bestyrelsen.

Andre driftsudgifter pr. passager er forskellig i de forskellige ordninger i flextrafik. Andre driftsudgifter pr. passager er opgjort pr. ordning i tabel 15. Opkrævning af driftsudgifter til flextrafik sker i de månedlige afregninger til kommuner/regioner. Beløbet, der opkræves, er i forhold til budgettet nedjusteret med 2,2 mio. kr. vedr. feriepenge, som opkræves ved separat a conto opkrævning og 10,8 mio. kr. vedr. abonnement til flexhandicap, som indbetales af kunderne. Den budgetterede opkrævning af andre driftsudgifter er opdelt pr. ordning i tabel 16.

For flextrafik er **antal passagerer** budgetteret på baggrund af følgende forudsætninger:

- Udviklingen i passagertal er budgetteret på baggrund af de realiserede passagertal frem til marts 2019.
- Der er store forskelle i kommunernes anvendelse af **flextur**, herunder påvirker den valgte takstmodel antallet af passagerer. Der er i gennemsnit budgetteret med en stigning på 2 pct. i flextur. Hertil kommer effekt af særskilte ændringer i nogle kommuner. Hillerød har indført flextur med grundtakst (36 kr.) pr. 1. august 2019. Køge har indført grundtakst fra 2. september 2019, og Kalundborg indfører grundtakst 1. januar 2020. Næstved Kommune har besluttet at indføre flextur med grundtakst og bytakst på 60 kr. for interne ture i Næstved by. Forsøgsordningen "Landflex" ophører dermed i Næstved fra årsskiftet 2019/2020. Den samlede stigning i passagertallet i flextur er budgetteret til 8 pct. i forhold til budget 2019.
- **Flexhandicap** forventes fortsat at stige i forhold til regnskab 2018, bl.a. fordi en ændring i lov om trafikkselskaber fra juli 2018 har udvidet ordningen, således at det er blevet muligt også for blinde og svagtseende at benytte ordningen. Kommunerne bliver kompenseret via DUT for den øgede udgift. Stigningen ift. budget 2019 er dog kun 3 pct. da passagertallet i 2019 forventes at stige mindre end forudsat i budgettet for 2019.
- For **flexkommune** forventes en stigning på 14 pct., som ud over kommunernes generelt stigende anvendelse af flexkommune skyldes nye kørselsordninger i kommunerne Frederikssund, Hvidovre, Ringsted og Sorø.
- **Flexpatient** passagertal budgetteres på uændret niveau i forhold til budget 2019. Der budgetteres ikke med ændringer i regionernes bestilling af flexpatient.
- Der forventes samlet set uændret passagertal i **flexrute**. Dette dækker over både stigninger og fald på kommuneniveau bl.a. som følge af arbejdet med transportplaner i de enkelte kommuner.

Tabel 11. Passagerer. 1.000.

	R2018	B2019	B2020	BO2021	BO2022	BO2023	B2019 - B2020	
							Δ	%
Flextur	411	412	445	445	445	445	33	8,0
Flexhandicap	637	751	773	811	811	811	22	2,9
Flexkommune	338	342	388	388	388	388	47	13,6
Flexpatient	633	622	622	622	622	622	0	0,0
Flexpatientbus	26	27	27	27	27	27	0	0,1
Flexrute	1.565	1.572	1.572	1.572	1.572	1.572	0	0,0
Passagerer i alt	3.609	3.726	3.827	3.866	3.866	3.866	101	2,7

Budgetoverslagsår 2021-2023

- For flexhandicap forventes den historiske udvikling at fortsætte med en vækst på 5 pct. i 2021. Det er svært at estimere, hvor længe den stigende tendens fortsætter, men der er ikke budgetteret med stigninger i 2022 og frem.
- Passagertallet i flextur, flexkommune, flexpatient og flexrute forventes uændret i forhold til budget 2020.

Likviditet

Likviditetsprognosen er baseret på månedlige a conto betalinger fra kommuner og regioner. Ud fra dette forventes 365-dages gennemsnitslikviditeten ultimo 2020 at være ca. 100 mio. kr. hvilket er under Movias målsætning på 150 mio. kr. Prognosen er dog behæftet med væsentlig usikkerhed, og bl.a. vil likviditeten kunne påvirkes af kommende efterreguleringer samt afvigelse i tilskudsbehov i forhold til det budgettede fx på grund af Nyt Bynet eller ændret tilbagebetalingsprofil fra Rejsekort A/S.

Gennemsnitslikviditeten i 2020 kan hæves til ca. 200 mio. kr. ved at opkræve à conto betalinger fra kommuner og regioner forud for 2 måneder ad gangen. Med henblik på at reducere risikoen for at Movia ligger inde med en for stor likvidbeholdning er det i budgetforslaget forudsat, at à conto betaling fra kommuner og regioner i 2020 fortsat sker månedsvis som i 2019. Administrationen vil følge likviditetsudviklingen nøje.

Movias likviditet er også sikret med en kassekredit på 300 mio. kr.

2. Budget for den enkelte kommune og region



2. Budget for den enkelte kommune og region

Der er sket markante ændringer i busnettet i Storkøbenhavn som følge af Metro Cityringens åbning i efteråret 2019. I forbindelse hermed sker der - primært i Københavns og Frederiksberg kommuner og Region Hovedstaden - en reduktion med godt 180.000 bustimer i 2020, når Nyt Bynet slår igennem med helårseffekt.

I samarbejde med kommuner og regioner er Movias budgetproces og dermed kommunernes og regionernes trafikbestillingstidspunkt flyttet, således at kommuner og regioner fra 2019 først skal aflevere trafikbestilling 30. oktober. Trafikbestillinger, som indkommer i oktober måned, kan få effekt fra sommeren 2020 og er indregnet med halvårseffekt i Movias budgetforslag 2020, 2. behandling, som bestyrelsesbehandles i december 2019.

Indførelsen af Nyt Bynet betyder væsentlige linjeændringer. Nyt Bynet har størst effekt i **Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune**, men påvirker også drift og økonomi i kommunerne **Gentofte, Gladsaxe, Dragør, Herlev, Hvidovre, Rødovre, Glostrup, Ballerup, Brøndby, Tårnby, Furesø, Lyngby-Taarbæk**, og **Region Hovedstaden**.

Kommunerne i Cityringens influensområde har generelt ikke bestilt ændringer udover det, der er forudsat i Nyt Bynet. **Tårnby** Kommune har dog bestilt en ny linje mellem Kastrup Station og Vestamager Station.

Region Sjælland bestilte reduktioner i busdriften, som har effekt fra hhv. sommeren 2019 og januar 2020. Regionen reducerer med ca. 37.000 timer. For en del af reduktionerne overtager kommunerne finansieringen af busdriften fra januar 2020, hvilket betyder, at **Køge og Solrød Kommune** opretter en ny linje 121. **Slagelse Kommune** overtager hele linje 460, **Lolland Kommune** overtager linje 780 mellem Nakskov og Tårs, og **Faxe Kommune** overtager linje 630R mellem Faxe Ladeplads Station og Faxe Syd st. Dermed vil det strategiske busnet være upåvirket.

Hertil overgår Region Sjællands andel af natbusserne til kommunerne **Greve, Roskilde, Lejre, Solrød og Stevns**.

Slagelse Kommune har besluttet en betydelig reduktion af linje 902, som indgår i det strategiske busnet, fra april 2020. Desuden hjemtager Slagelse Kommune linjerne 438, 439 og 491 og etablerer i stedet en såkaldt borgerbus fra køreplansskiftet ultimo juni 2020. Kommunen har desuden besluttet ved kontraktens udløb at hjemtage en række buslinjer, der primært betjener skoleelever. Kontraktligt medfører bestillingerne, at Movias igangværende udbud A18 er ændret, samt at kommunen i de berørte kontrakter skal betale kompensation for reduktionerne. Slagelse kommune har overtaget linje 460 fra regionen.

Stevns Kommune har bestilt, at linje 255 nedlægges, mens linje 253 reduceres. Stevns Kommune har overtaget 99N fra regionen.

Køge Kommune har - ud over oprettelsen af linje 121 som erstatning for den regionale linje 120 – bevaret linje 103 (som var besluttet nedlagt) og bestilt øget drift på linje 101A (strategisk buslinje) og 248 i 2019 med helårseffekt i 2020.

Movia har sammen med Frederikssund, Hillerød og Halsnæs gennemført transportplanprojekter, hvor kommunernes samlede kørsel er kortlagt og analyseret. På grundlag af analyserne gennemførte kommunerne ændringer af betjeningen fra sommeren 2019.

I **Frederikssund Kommune** er der ændret på en række linjer samt oprettet en kommunebus. Samlet er driftsomfanget i den åbne del af kørslen marginalt mindre.

I **Hillerød Kommune** er 3 linjer reduceret til rene skolelinjer, mens driften på linje 324 er lagt over på linje 326 med mere drift. Samlet er driften øget. Der er indført flexstur pr. 1. august 2019.

I **Halsnæs Kommune** har linje 326 fra august 2019 fået mere drift, mens linje 328 er nedlagt. Hertil er der oprettet en kommunebus. Samlet er driften øget. Ved trafikbestillingen for 2020 har kommunen bestilt natbetjening på linje 326 til Hillerød.

I **Vordingborg Kommune** har linje 664 reduceret weekenddrift, og sommerbus 678 er ændret og reduceret med 800 timer.

Lejre Kommune har besluttet en markant reduktion af deres servicebus, idet kommunen også tilbyder Flexstur.

Kalundborg Kommune har besluttet at reducere serviceniveauet om aftenen med henvisning til, at kommunen både tilbyder Flexstur og Plustur.

Rudersdal Kommune har besluttet en reduceret frekvens på linje 193 og 195.

Der er småjusteringer eller ingen ændringer i øvrige kommuner.

I budgetforslag 2020 udgør kommuner og regioners betaling til Movia (tilskudsbehovet) 3.106 mio. kr., hvilket er 239 mio. kr. mere end i budget 2019. I tabel 12 og 13 fremgår fordelingen af tilskud i de enkelte kommuner og regioner fra regnskab 2018 til budgetoverslagsår 2023.

Kommunespecifikationer

Tabel 12. Tilskudsbehov fordelt på kommuner. 1.000 kr.

Kommune	Kollektiv trafik			Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fællesudgifter	Flex-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
København							
R2018	282.880	56.029	0	23.802	10.988	16.776	390.475
B2019	290.497	56.339	0	25.936	10.367	17.583	400.723
B2020	328.454	56.177	0	28.818	12.847	18.003	444.299
BO2021	344.065	52.691	0	30.022	12.790	17.994	457.563
BO2022	345.106	50.835	0	30.022	12.790	17.994	456.747
BO2023	344.475	48.758	0	30.022	12.790	17.994	454.040
Frederiksberg							
R2018	39.131	8.321	1	5.665	1	2.785	55.904
B2019	45.808	8.755	0	6.090	0	2.965	63.619
B2020	59.050	9.560	0	7.054	0	2.824	78.489
BO2021	60.553	8.925	0	7.349	0	2.823	79.650
BO2022	60.514	8.587	0	7.349	0	2.823	79.273
BO2023	60.409	8.236	0	7.349	0	2.823	78.818
Albertslund							
R2018	10.066	1.416	0	1.305	3.287	4.863	20.937
B2019	9.616	1.510	0	1.237	3.034	5.515	20.912
B2020	10.639	1.679	0	1.680	4.528	4.832	23.359
BO2021	10.904	1.568	0	1.750	4.513	4.829	23.565
BO2022	10.910	1.508	0	1.750	4.513	4.829	23.512
BO2023	10.891	1.447	0	1.750	4.513	4.829	23.430
Ballerup							
R2018	22.284	2.382	732	3.461	1.131	11.492	41.482
B2019	22.099	2.505	746	3.841	1.043	11.222	41.456
B2020	24.188	2.641	875	4.325	1.382	11.980	45.393
BO2021	24.644	2.453	867	4.507	1.377	11.974	45.822
BO2022	24.654	2.360	867	4.507	1.377	11.974	45.739
BO2023	24.622	2.264	867	4.507	1.377	11.974	45.610
Brøndby							
R2018	13.539	1.724	705	1.977	829	6.856	25.631
B2019	14.273	1.850	726	2.191	677	6.978	26.694
B2020	17.255	2.113	893	2.531	1.372	7.099	31.263
BO2021	17.160	1.972	883	2.635	1.366	7.094	31.110
BO2022	17.167	1.898	883	2.635	1.366	7.094	31.043
BO2023	17.143	1.820	883	2.635	1.366	7.094	30.941
Dragør							
R2018	4.761	626	23	681	9	990	7.090
B2019	5.155	734	32	693	0	1.168	7.780
B2020	5.851	849	26	926	17	993	8.661
BO2021	5.991	793	26	965	17	992	8.784
BO2022	5.994	763	26	965	17	992	8.757
BO2023	5.984	732	26	965	17	992	8.716

Kommune	Kollektiv trafik			Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Gentofte							
R2018	33.160	4.239	0	4.404	18	4.323	46.143
B2019	33.878	4.676	0	4.890	26	4.628	48.098
B2020	36.914	5.336	0	5.527	27	4.399	52.203
BO2021	37.726	4.981	0	5.759	27	4.397	52.890
BO2022	37.745	4.793	0	5.759	27	4.397	52.720
BO2023	37.685	4.597	0	5.759	27	4.397	52.464
Gladsaxe							
R2018	28.569	3.696	1.403	3.329	57	9.259	46.313
B2019	29.234	4.169	1.305	3.553	51	9.049	47.360
B2020	32.766	5.249	1.873	4.259	72	9.426	53.645
BO2021	33.670	4.900	1.854	4.437	72	9.422	54.355
BO2022	33.689	4.714	1.854	4.437	72	9.422	54.189
BO2023	33.629	4.522	1.854	4.437	72	9.422	53.936
Glostrup							
R2018	11.087	1.619	0	894	1.347	4.302	19.249
B2019	11.451	1.726	0	930	1.304	4.272	19.682
B2020	12.634	1.903	0	1.136	1.601	4.388	21.663
BO2021	13.045	1.777	0	1.183	1.594	4.385	21.983
BO2022	13.052	1.709	0	1.183	1.594	4.385	21.923
BO2023	13.030	1.640	0	1.183	1.594	4.385	21.832
Herlev							
R2018	13.892	2.181	0	1.575	14	3.746	21.407
B2019	13.238	2.262	0	1.615	9	4.089	21.213
B2020	13.498	2.395	0	2.131	23	3.871	21.918
BO2021	13.898	2.236	0	2.221	23	3.869	22.247
BO2022	13.907	2.152	0	2.221	23	3.869	22.172
BO2023	13.879	2.064	0	2.221	23	3.869	22.056
Hvidovre							
R2018	20.898	3.278	0	3.143	1.049	8.344	36.712
B2019	21.664	3.404	0	3.389	543	8.404	37.404
B2020	23.262	3.544	0	3.905	1.762	8.658	41.132
BO2021	23.934	3.309	0	4.065	1.753	8.653	41.714
BO2022	23.947	3.184	0	4.065	1.753	8.653	41.602
BO2023	23.906	3.053	0	4.065	1.753	8.653	41.431
Høje-Taastrup							
R2018	18.683	2.209	625	2.746	49	5.410	29.722
B2019	18.465	2.358	649	2.657	46	5.820	29.996
B2020	20.977	2.675	847	3.847	74	5.568	33.989
BO2021	21.840	2.497	838	4.011	74	5.566	34.826
BO2022	21.851	2.403	838	4.011	74	5.566	34.743
BO2023	21.814	2.305	838	4.011	74	5.566	34.608

Kommune	Kollektiv trafik			Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fællesudgifter	Flex-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Ishøj							
R2018	4.350	415	37	1.259	22	3.348	9.431
B2019	4.510	442	347	1.380	24	3.497	10.200
B2020	4.899	493	125	1.721	5	3.409	10.651
BO2021	5.078	457	123	1.795	4	3.408	10.865
BO2022	5.080	440	123	1.795	4	3.408	10.850
BO2023	5.072	422	123	1.795	4	3.408	10.824
Egedal							
R2018	16.905	1.692	834	1.211	21	12.838	33.501
B2019	16.742	1.796	794	1.127	20	13.093	33.571
B2020	18.161	2.027	1.034	1.709	15	13.912	36.857
BO2021	18.494	1.899	1.025	1.783	15	13.905	37.122
BO2022	18.502	1.827	1.025	1.783	15	13.905	37.057
BO2023	18.477	1.753	1.025	1.783	15	13.905	36.958
Lyngby-Taarbæk							
R2018	30.306	3.201	719	1.805	123	3.403	39.558
B2019	30.216	3.420	643	2.077	110	3.466	39.930
B2020	32.670	3.791	944	2.352	130	3.362	43.249
BO2021	33.387	3.539	934	2.451	130	3.361	43.801
BO2022	33.402	3.405	934	2.451	130	3.361	43.682
BO2023	33.356	3.266	934	2.451	130	3.361	43.497
Rødovre							
R2018	22.543	3.867	0	2.533	75	5.702	34.721
B2019	24.317	4.092	0	2.783	56	5.626	36.875
B2020	29.081	4.359	0	3.156	76	5.846	42.519
BO2021	29.581	4.070	0	3.286	76	5.843	42.856
BO2022	29.597	3.916	0	3.286	76	5.843	42.717
BO2023	29.550	3.756	0	3.286	76	5.843	42.511
Rudersdal							
R2018	34.688	3.262	1.333	2.286	59	5.590	47.218
B2019	34.833	3.487	1.342	2.433	45	5.454	47.594
B2020	35.351	3.727	1.661	2.845	99	6.187	49.870
BO2021	35.342	3.371	1.645	2.966	99	6.184	49.607
BO2022	35.356	3.243	1.645	2.966	99	6.184	49.494
BO2023	35.310	3.111	1.645	2.966	99	6.184	49.316
Tårnby							
R2018	16.023	2.536	0	2.366	56	3.744	24.724
B2019	15.676	2.742	0	2.327	66	3.701	24.512
B2020	19.044	3.164	0	2.763	27	3.985	28.982
BO2021	20.597	3.122	0	2.877	26	3.983	30.604
BO2022	20.610	3.003	0	2.877	26	3.983	30.499
BO2023	20.571	2.881	0	2.877	26	3.983	30.338

Kommune	Kollektiv trafik			Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Vallensbæk							
R2018	3.838	370	0	228	10	805	5.252
B2019	3.802	402	0	86	22	759	5.071
B2020	3.903	417	78	412	15	900	5.725
BO2021	3.949	389	77	429	15	899	5.758
BO2022	3.950	374	77	429	15	899	5.745
BO2023	3.944	359	77	429	15	899	5.724
Furesø							
R2018	18.343	1.515	634	2.442	41	4.248	27.223
B2019	18.526	1.621	576	2.457	45	4.130	27.357
B2020	19.452	1.790	863	3.226	56	4.512	29.900
BO2021	19.619	1.671	854	3.364	56	4.510	30.075
BO2022	19.626	1.608	854	3.364	56	4.510	30.019
BO2023	19.602	1.542	854	3.364	56	4.510	29.929
Allerød							
R2018	16.323	1.419	324	875	523	5.649	25.113
B2019	16.861	1.550	361	992	391	5.896	26.050
B2020	16.965	1.684	415	1.215	675	5.940	26.893
BO2021	16.593	1.539	411	1.267	672	5.938	26.421
BO2022	16.600	1.481	411	1.267	672	5.938	26.369
BO2023	16.580	1.421	411	1.267	672	5.938	26.288
Fredensborg							
R2018	15.257	1.627	1.248	1.990	1.350	13.367	34.839
B2019	15.765	1.757	1.131	2.256	1.410	13.747	36.065
B2020	16.602	1.934	1.582	2.597	1.589	14.532	38.836
BO2021	17.099	1.805	1.568	2.709	1.584	14.526	39.290
BO2022	17.106	1.737	1.568	2.709	1.584	14.526	39.229
BO2023	17.081	1.666	1.568	2.709	1.584	14.526	39.134
Frederikssund							
R2018	23.835	1.906	1.669	1.892	221	15.714	45.237
B2019	22.524	1.920	1.639	2.188	162	15.929	44.363
B2020	23.356	2.082	1.914	2.351	1.613	16.590	47.905
BO2021	23.777	1.947	1.898	2.454	1.608	16.584	48.268
BO2022	23.786	1.874	1.898	2.454	1.608	16.584	48.203
BO2023	23.756	1.797	1.898	2.454	1.608	16.584	48.097
Halsnæs							
R2018	7.841	604	698	1.530	504	5.105	16.283
B2019	7.602	646	705	1.448	436	5.034	15.872
B2020	10.606	864	682	2.144	1.462	6.519	22.277
BO2021	11.837	817	676	2.239	1.458	6.516	23.543
BO2022	11.840	786	676	2.239	1.458	6.516	23.516
BO2023	11.827	754	676	2.239	1.458	6.516	23.470

Kommune	Kollektiv trafik			Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Gribskov							
R2018	19.207	1.502	1.059	1.948	5.095	4.998	33.808
B2019	18.759	1.550	1.094	2.154	4.557	4.849	32.962
B2020	20.007	1.719	1.293	2.589	6.916	5.243	37.767
BO2021	20.349	1.604	1.282	2.704	6.893	5.241	38.074
BO2022	20.356	1.544	1.282	2.704	6.893	5.241	38.021
BO2023	20.331	1.481	1.282	2.704	6.893	5.241	37.932
Helsingør							
R2018	33.661	3.552	3.460	2.384	190	11.141	54.388
B2019	34.771	3.808	3.817	2.620	178	10.818	56.013
B2020	37.511	4.252	3.650	3.224	106	11.468	60.210
BO2021	38.584	3.969	3.618	3.366	106	11.463	61.106
BO2022	38.602	3.819	3.618	3.366	106	11.463	60.973
BO2023	38.546	3.663	3.618	3.366	106	11.463	60.762
Hillerød							
R2018	28.147	3.009	0	2.037	1.995	14.022	49.210
B2019	27.276	3.303	0	2.264	1.805	15.224	49.872
B2020	30.981	3.713	1.529	2.526	3.165	14.161	56.075
BO2021	31.675	3.473	1.513	2.634	3.154	14.154	56.602
BO2022	31.690	3.341	1.513	2.634	3.154	14.154	56.487
BO2023	31.643	3.205	1.513	2.634	3.154	14.154	56.302
Hørsholm							
R2018	14.304	1.539	581	1.547	140	3.937	22.049
B2019	13.535	1.466	539	1.668	146	4.107	21.461
B2020	13.851	1.620	804	1.951	112	4.166	22.505
BO2021	14.191	1.512	797	2.035	112	4.164	22.811
BO2022	14.197	1.455	797	2.035	112	4.164	22.759
BO2023	14.178	1.395	797	2.035	112	4.164	22.681
Lejre							
R2018	19.227	2.234	863	1.335	1.481	931	26.071
B2019	18.800	2.336	785	1.384	1.635	1.160	26.099
B2020	18.894	2.427	1.191	1.936	1.740	749	26.937
BO2021	18.437	2.162	1.180	2.021	1.735	749	26.284
BO2022	18.446	2.082	1.180	2.021	1.735	749	26.213
BO2023	18.424	1.997	1.180	2.021	1.735	749	26.106
Greve							
R2018	13.078	1.426	0	2.365	0	1.052	17.921
B2019	11.779	1.562	0	2.298	0	973	16.612
B2020	13.317	1.909	0	3.039	0	1.177	19.441
BO2021	13.462	1.784	0	3.166	0	1.177	19.589
BO2022	13.469	1.718	0	3.166	0	1.177	19.531
BO2023	13.450	1.648	0	3.166	0	1.177	19.442

Kommune	Kollektiv trafik			Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Roskilde							
R2018	49.746	6.035	3.074	4.284	0	1.071	64.210
B2019	46.941	6.293	2.758	4.649	0	1.049	61.689
B2020	52.024	6.979	4.172	5.348	0	1.102	69.625
BO2021	52.345	6.526	4.133	5.569	0	1.101	69.674
BO2022	51.872	6.284	4.133	5.569	0	1.101	68.959
BO2023	51.802	6.027	4.133	5.569	0	1.101	68.633
Køge							
R2018	38.121	5.008	2.028	2.906	0	2.652	50.714
B2019	36.244	5.173	2.025	3.122	0	2.803	49.368
B2020	45.348	6.559	2.216	3.671	0	2.427	60.222
BO2021	47.002	6.158	2.196	3.828	0	2.427	61.610
BO2022	47.028	5.930	2.196	3.828	0	2.427	61.408
BO2023	46.961	5.688	2.196	3.828	0	2.427	61.099
Solrød							
R2018	3.864	442	559	617	0	405	5.887
B2019	3.578	469	579	693	0	680	5.999
B2020	4.631	782	675	756	0	281	7.126
BO2021	4.743	731	669	788	0	281	7.213
BO2022	4.746	704	669	788	0	281	7.188
BO2023	4.739	676	669	788	0	281	7.153
Stevns							
R2018	13.735	1.425	660	1.073	1.449	0	18.342
B2019	13.461	1.444	579	1.189	1.407	0	18.080
B2020	13.995	1.493	903	1.276	1.791	0	19.458
BO2021	14.136	1.395	895	1.331	1.785	0	19.543
BO2022	14.142	1.343	895	1.331	1.785	0	19.496
BO2023	14.128	1.289	895	1.331	1.785	0	19.427
Kalundborg							
R2018	30.868	3.588	2.577	2.591	1.483	85	41.192
B2019	31.628	3.851	2.438	2.821	1.518	236	42.493
B2020	31.095	4.087	2.604	3.453	1.669	81	42.988
BO2021	31.936	3.768	2.583	3.605	1.663	80	43.635
BO2022	31.954	3.629	2.583	3.605	1.663	80	43.514
BO2023	31.913	3.480	2.583	3.605	1.663	80	43.325
Sorø							
R2018	13.767	1.606	739	948	816	11.034	28.910
B2019	13.407	1.683	677	1.091	503	11.147	28.507
B2020	13.712	1.817	1.091	1.164	1.404	11.237	30.426
BO2021	14.335	1.699	1.081	1.214	1.399	11.233	30.960
BO2022	14.343	1.636	1.081	1.214	1.399	11.233	30.906
BO2023	14.325	1.569	1.081	1.214	1.399	11.233	30.821

Kommune	Kollektiv trafik			Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fællesudgifter	Flex-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Odsherred							
R2018	19.113	2.012	1.181	2.094	1.791	8.597	34.787
B2019	17.803	1.960	908	2.119	1.872	8.630	33.292
B2020	18.374	2.095	1.893	2.645	1.444	8.738	35.189
BO2021	18.553	1.958	1.875	2.760	1.440	8.733	35.319
BO2022	18.562	1.885	1.875	2.760	1.440	8.733	35.256
BO2023	18.540	1.808	1.875	2.760	1.440	8.733	35.157
Næstved							
R2018	41.355	4.577	1.161	5.167	0	1.607	53.868
B2019	35.377	4.384	1.183	5.749	0	2.448	49.142
B2020	37.537	4.792	2.828	6.295	0	1.320	52.772
BO2021	38.541	4.469	2.802	6.564	0	1.320	53.696
BO2022	38.567	4.304	2.802	6.564	0	1.320	53.557
BO2023	38.516	4.128	2.802	6.564	0	1.320	53.330
Slagelse							
R2018	36.669	4.944	2.143	4.209	1.711	150	49.826
B2019	35.448	5.161	2.227	3.875	1.818	158	48.686
B2020	37.225	5.359	2.779	5.718	2.119	157	53.358
BO2021	35.642	4.679	2.753	5.965	2.110	157	51.305
BO2022	35.668	4.506	2.753	5.965	2.110	157	51.158
BO2023	35.615	4.322	2.753	5.965	2.110	157	50.922
Faxe							
R2018	10.441	831	1.763	1.819	1.811	461	17.127
B2019	9.794	850	1.865	1.812	1.916	438	16.675
B2020	11.151	1.159	2.276	2.271	2.168	425	19.450
BO2021	11.382	1.084	2.254	2.369	2.160	425	19.673
BO2022	11.388	1.044	2.254	2.369	2.160	425	19.639
BO2023	11.375	1.001	2.254	2.369	2.160	425	19.584
Holbæk							
R2018	23.312	3.111	2.300	3.038	4.381	1.367	37.509
B2019	25.173	3.509	2.034	3.005	4.016	1.774	39.511
B2020	25.169	3.688	3.109	3.791	5.223	1.221	42.202
BO2021	26.220	3.447	3.081	3.954	5.204	1.221	43.127
BO2022	26.240	3.319	3.081	3.954	5.204	1.221	43.019
BO2023	26.200	3.184	3.081	3.954	5.204	1.221	42.844
Ringsted							
R2018	17.173	2.336	1.322	1.193	1.803	8.796	32.622
B2019	16.523	2.442	1.253	1.338	1.944	9.756	33.256
B2020	17.776	2.715	1.587	1.493	4.316	7.198	35.085
BO2021	19.039	2.569	1.572	1.556	4.299	7.195	36.231
BO2022	19.053	2.474	1.572	1.556	4.299	7.195	36.149
BO2023	19.025	2.373	1.572	1.556	4.299	7.195	36.020

Kommune	Kollektiv trafik			Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Lolland							
R2018	32.298	3.084	2.200	2.517	8.272	0	48.371
B2019	31.604	3.239	1.992	2.779	8.277	0	47.891
B2020	33.396	3.562	2.829	3.256	8.879	0	51.922
BO2021	37.377	3.330	2.806	3.399	8.849	0	55.761
BO2022	37.394	3.206	2.806	3.399	8.849	0	55.655
BO2023	37.356	3.075	2.806	3.399	8.849	0	55.486
Vordingborg							
R2018	20.804	2.977	3.134	2.445	4.466	38	33.864
B2019	20.535	3.086	2.890	2.561	4.774	19	33.865
B2020	19.457	3.177	4.105	3.344	5.819	0	35.901
BO2021	20.917	2.929	4.073	3.492	5.801	0	37.212
BO2022	20.933	2.820	4.073	3.492	5.801	0	37.120
BO2023	20.900	2.705	4.073	3.492	5.801	0	36.971
Guldborgsund							
R2018	20.382	2.872	4.086	3.256	740	590	31.926
B2019	20.348	3.009	3.874	3.680	838	713	32.462
B2020	20.941	3.240	5.184	4.208	1.017	463	35.053
BO2021	24.155	3.031	5.141	4.392	1.014	462	38.196
BO2022	24.172	2.919	5.141	4.392	1.014	462	38.101
BO2023	24.138	2.800	5.141	4.392	1.014	462	37.948
Kommuner i alt							
R2018	1.208.473	168.244	45.878	123.168	59.408	231.595	1.836.765
B2019	1.209.534	174.743	44.512	131.446	57.093	239.003	1.856.331
B2020	1.331.973	187.596	60.528	156.585	77.356	239.348	2.053.388
BO2021	1.375.802	175.006	59.982	163.238	77.073	239.239	2.090.340
BO2022	1.376.811	168.566	59.982	163.238	77.073	239.239	2.084.910
BO2023	1.374.698	161.679	59.982	163.238	77.073	239.239	2.075.910

Regionspecifikationer

Tabel 13. Tilskudsbehov fordelt på regioner. 1.000 kr.

Region	Regionale busruter	Fællesudgifter	Patientbefordring	Lokalbaner	I alt
Hovedstaden					
R2018	211.478	154.442	28.438	121.827	516.185
B2019	201.559	161.186	25.903	122.701	511.349
B2020	218.479	172.146	31.539	124.721	546.884
BO2021	231.668	161.982	31.426	129.601	554.677
BO2022	231.850	156.832	31.426	125.778	545.886
BO2023	231.383	151.357	31.426	125.778	539.945
Sjælland					
R2018	141.821	28.000	140.485	201.340	511.647
B2019	136.855	29.071	130.651	202.639	499.216
B2020	128.274	28.697	151.905	197.115	505.991
BO2021	138.683	27.337	151.557	209.066	526.644
BO2022	138.793	26.326	151.557	203.306	519.983
BO2023	138.565	25.250	151.557	203.306	518.679
Regioner i alt					
R2018	353.299	182.442	168.923	323.167	1.027.832
B2019	338.414	190.257	156.554	325.340	1.010.565
B2020	346.753	200.843	183.444	321.836	1.052.875
BO2021	370.351	189.319	182.983	338.667	1.081.320
BO2022	370.643	183.158	182.983	329.084	1.065.868
BO2023	369.948	176.608	182.983	329.084	1.058.623

3. Bilag



Bilag A. Flextrafik

Kørselsordningerne i flextrafik

Flextrafik er behovsstyret kollektiv trafik, der planlægges efter borgernes individuelle kørselsbehov. Kørselsordningerne kan være lukkede og kun for visiterede borgere eller åbne for alle. Kørslen kan planlægges som variabel kørsel, hvor der køres efter individuelle behov, eller som mere rutelagt kørsel. I flextrafik findes følgende fem kørselsordninger:

1. **Flexhandicap (variabel, lukket)** er kørsel for svært bevægelseshæmmede borgere til fritidsformål. Borgere visiteres af bopælskommunen til op til 104 ture årligt og betaler selv en andel af kørselens pris samt et årligt abonnement. Movia fastsætter taksten for flexhandicap. Fra 1. juli 2018 kan blinde og svagtseende også visiteres til ordningen.
2. **Flextur (variabel, åben)** er et supplement til den traditionelle kollektive trafik. Borgere kan benytte ordningen mod en egenbetaling. Movias fastsætter takststrukturen for flextur. Hver kommune beslutter, om taksten skal være kommunetakst eller grundtakst. Taksterne for kommunetaksten i flextur følger prisen for en kontantbillet med bus/tog til 2 zoner. Kommunetaksten er på 24 kr. og dækker kørsel op til 10 km. Herudover betales 6 kr. pr. kørt kilometer. Grundtaksten er 36 kroner for de første 10 km. og 6 kr. for de efterfølgende. Taksten for ture, som passerer en eller flere kommunegrænser, er 36 kr. for de første 10 km., 6 kr. for de km., som ligger mellem 10 og 20 km., samt 12 kr. pr. km. ud over 20 km. Flextur er blevet en del af Rejseplanen under navnet Plustur og alle kommuner kan vælge at tilbyde Plustur fra juli 2019 dog med en gradvis implementering i 2. halvår 2019. Plustur fremsøges via Rejseplanen og tilbydes, når et ikke er muligt at tage bus eller tog hele vejen. Typisk vil Plustur indgå som tilbringer eller aftager til bus eller tog, så kunderne har et tilbud med kollektiv transport hele vejen til havelågen. Er det ikke muligt at benytte bus eller tog på en del af rejsen, tilbydes plusturen hele vejen. På den måde øger Plustur rækkevidden af den kollektive transport. Egenbetalingen er til en fast takst på 21 kr. uafhængig af rejselængden, og børn under 16 år kan rejse til halv pris. Taksterne følger prisen for en kontantbillet med bus/tog til 2 zoner fratrukket 10 pct. Onlinerabat
3. **Flexkommune (variabel, lukket)** er kørsel af borgere, der fx skal til læge eller speciallæge og ikke kan benytte traditionel kollektiv trafik. Borgeren bliver visiteret til den enkelte kørsel af kommunen.
4. **Flexpatient (variabel, lukket)** er en kørselsordning for borgere, der skal til behandling eller undersøgelse på sygehuset og ikke kan benytte traditionel kollektiv trafik. Borgere visiteres til kørsel af regionerne. Flexpatientbus er Region Sjællands egne buskørsler, hvor operatøren afregnes direkte af regionen, men hvor passagerernes kørsler administreres af Movia.
5. **Flexrute (rute, lukket)** er kørsel af fysisk og psykisk handicappede til dag- og aftentilbud og kørsel af specialskoleelever til/fra hjemmet, skole eller SFO.

Kommunerne kan frit vælge, om de vil lade deres kørselsbehov dække af flextur, flexkommune eller flexrute.

De variable kørselsordninger koordineres, så der opnås effektive og omkostningsminimerede kørsler. Samtidig bliver passagerernes ønsker og behov i forbindelse med kørslen tilgodeset.

Bilag B. Øvrige tabeller

Tabel 14 viser det indstillede budgetforslag, hvor finansieringsmodellens fordeling af kommuners og regioners betaling til Movia fremgår ved, at udgifterne forsat er opdelt i administration og løn (fællesudgifter) og øvrige busdriftsudgifter og mellem bus, flextrafik og lokalbanetrafikken som i tabel 2 og 9.

Tabel 14. Budgetoversigt samlet. Mio. kr.

	R2018	B2019	B2020	BO2021	BO2022	BO2023	B2019 - B2020	
							Δ	%
Bus								
Indtægter	-1.758,5	-1.741,4	-1.595,2	-1.538,5	-1.535,4	-1.535,4	146,2	-8,4
Operatørudgifter	3.116,6	3.087,5	3.084,1	3.096,3	3.094,2	3.091,3	-3,3	-0,1
Øvrige busdriftsudgifter	203,7	201,8	189,8	188,4	188,7	188,7	-12,0	-6,0
Bus i alt	1.561,8	1.547,9	1.678,7	1.746,2	1.747,5	1.744,6	130,8	8,4
Flextrafik								
Indtægter	-44,4	-56,8	-58,8	-60,9	-60,9	-60,9	-2,0	3,5
Operatørudgifter	600,9	613,9	694,9	703,1	703,1	703,1	81,0	13,2
Andre driftsudgifter	72,5	71,5	81,2	80,3	80,3	80,3	9,7	13,6
- Heraf ny ferielov	0,0	0,0	2,2	0,0	0,0	0,0	2,2	
Flextrafik i alt	629,0	628,6	717,3	722,5	722,5	722,5	88,7	14,1
Lokalbaner								
Indtægter	-179,7	-175,0	-182,0	-186,7	-186,7	-186,7	-7,0	4,0
Operatørudgifter	493,0	491,9	495,1	516,6	507,0	507,0	3,3	0,7
Andre driftsudgifter	8,8	8,5	8,7	8,7	8,7	8,7	0,2	2,6
Anlæg	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Lokalbaner i alt	323,2	325,3	321,8	338,7	329,1	329,1	-3,5	-1,1
Fællesudgifter								
Andre driftsudgifter	288,7	318,6	344,2	320,1	311,6	303,5	25,6	8,0
- Heraf ny ferielov	0,0	0,0	17,2	0,0	0,0	0,0	17,2	
Pensioner	23,5	24,6	26,4	27,8	29,3	30,7	1,8	7,2
Finansielle poster	38,4	21,8	17,9	16,4	10,9	4,1	-3,9	-17,9
Fællesudgifter i alt	350,7	365,0	388,4	364,3	351,7	338,3	23,4	6,4
Tilskudsbehov i alt	2.864,6	2.866,9	3.106,3	3.171,7	3.150,8	3.134,5	239,4	8,3

Tabel 15. Flextrafik andre driftsudgifter pr. passager. Kr.

	R2018	B2019	B2020	BO2021	BO2022	BO2023	B2019 - B2020	
							Δ	%
Flextrafik gennemsnit	20,1	19,2	21,2	20,8	20,8	20,8	2,0	10,5
Flextur	35,0	35,6	38,7	37,4	37,4	37,4	3,1	8,6
Flexhandicap	39,7	39,1	42,5	41,1	41,1	41,1	3,4	8,8
Flexkommune	29,9	24,5	26,6	25,8	25,8	25,8	2,1	8,6
Flexpatient	29,9	24,5	26,6	25,8	25,8	25,8	2,1	8,6
Flexpatientbus	6,2	9,5	10,3	10,0	10,0	10,0	0,8	8,7
Flexrute	2,4	2,4	2,6	2,5	2,5	2,5	0,2	9,4

Tabel 16. Flextrafik opkrævning pr. passager. Kr. (andre driftsudgifter eksklusive feriepenge)

	R2018	B2019	B2020	BO2021	BO2022	BO2023	B2019 - B2020	
							Δ	%
Flextrafik gennemsnit	20,1	19,2	20,7	20,8	20,8	20,8	1,5	7,6
Flextur	35,0	35,6	37,7	37,4	37,4	37,4	2,1	5,9
Flexhandicap	29,0	24,6	27,6	27,1	27,1	27,1	3,0	12,1
Flexkommune	29,9	24,5	25,6	25,8	25,8	25,8	1,1	4,6
Flexpatient	29,9	24,5	25,6	25,8	25,8	25,8	1,1	4,6
Flexpatientbus	6,2	9,5	10,3	10,0	10,0	10,0	0,8	8,7
Flexrute	2,4	2,4	2,6	2,5	2,5	2,5	0,2	9,4

Bilag C. Trafikplannøgletal

I Trafikplan 2016 blev det besluttet at følge op på de to nøgletal ”passagerer pr. bustime” og ”tilskud pr. passager”. Det største effektiviseringspotentiale ligger i det strategiske busnet, hvor fokus er på høj udnyttelse af bustimerne, og der måles derfor på passagerer pr. bustime i det strategiske net. Udnyttelsen kan bl.a. optimeres ved at se på bedre ruteføring, færre og kortere stoppestedsophold og forbedring af fremkommelighed.

På linjer i det øvrige busnet har driften mere karakter af offentlig service, som kan være vanskeligere at optimere, og her måles der på tilskud pr. passager. Nøgletallet kan bl.a. bruges til at vurdere effektiviteten i forhold til f.eks. flexprodukterne.

Tabel 17 viser passager pr. bustime inden for og uden for det strategiske net i henholdsvis budget 2019 og budget 2020. Det fremgår, at antal passagerer pr. bustime i budget 2020 i det strategiske busnet viser et fald i forhold til budget 2019.

De største fald i passagerer pr. bustime i det strategiske busnet ses i kommunegrupperne central, omegn og Nord. Reduktionen i produktivitet er forventet med indførelsen af Nyt Bynet, som har tilpasset busdriften til Metro Cityringen og som har helårseffekt i 2020. De ændrede linjer er blandt Movias mest produktive buslinjer med flest passagerer pr. time. Når Metro Cityringen kører på disse passagertunge strækninger, vil produktiviteten derfor blive lavere.

Tabel 17. Passagerer pr. bustime

	Strategisk busnet B2019	Strategisk busnet B2020	Øvrige busnet B2019	Øvrige busnet B2020
Kommuner og region i Region Hovedstaden	68	63	38	39
Regionale busser	53	50	41	41
Central	80	76	43	43
Omeegn	74	62	41	42
København Nord (KKN)	75	73	37	37
Nord	49	46	27	27
Kommuner og region i Region Sjælland	30	30	18	19
Regionale busser	26	26	16	19
Øst	43	41	21	22
Vest	31	32	18	19
Syd	27	27	15	15

Tabel 18 viser tilskud pr. passager uden for og inden for det strategiske net i budget 2019 budget 2020

Tabel 18. Tilskud pr. passager. Kr.

	Øvrige busnet B2019	Øvrige busnet B2020	Strategisk busnet B2019	Strategisk busnet B2020
Kommuner og region i Region Hovedstaden	13	13	3	4
Regionale busser	10	10	5	6
Central	12	12	2	3
Omegn	10	11	3	5
København Nord (KKN)	13	14	4	4
Nord	21	22	9	10
Kommuner og region i Region Sjælland	31	31	12	13
Regionale busser	29	38	14	14
Øst	25	24	10	11
Vest	31	31	11	11
Syd	41	41	12	13

I det øvrige busnet fokuseres der på tilskud pr. passager og det fremgår af tabel 18, at tilskud pr. passager i budget 2020 generelt er på niveau med budget 2019. Tilskuddet stiger dog meget på de regionale busser i Region Sjælland. Udviklingen i Region Sjælland skyldes, at regionen fra 2020 betaler et tilskud til den kommunale linje 121 på 2 mio. kr., samt at linje 490 er flyttet fra det strategiske net til øvrige busnet. Uden disse ændringer ville der have været et mindre fald som følge af, at flere af de regionale linjer er blevet overtaget af kommuner.



Udgivet af:

Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby
Telefon 36 13 14 00

CVR nr. 29 89 65 69

www.moviatrafik.dk

OMNI Link

1142

T.	22300
L.	8200
Siddepl.	43



Bilag 04.2 Budgetoverslagsår 2021

Godkendelsen af Movias budget ligger nu i december måned, og det første budgetoverslagsår kan danne udgangspunkt for kommunernes og regionernes fremadrettede bestilling af bus- og lokalbanetrafik. Det første budgetoverslagsår erstatter dermed det tidligere trafikbestillingsgrundlag.

Budgetoverslagsåret tager udgangspunkt i en fremskrivning af budget 2020, hvor nyeste viden om indtægter, udgifter og trafikbestillinger er indarbejdet. I budget 2020, 2. behandling, jf. bilag 1, fremgår kommuners og regioners trafikbestillinger, ligesom udviklingen i tilskudsbehov i den enkelte kommune og region fremgår. Overslagsåret er i 2020-priser.

Budgetoverslagsåret er ikke et budget

Budgetoverslagsåret er en tidlig fremskrivning af økonomien for 2021, og kan ikke betragtes som et budget. Der kan således ske mange ændringer i forudsætningerne for budgettet for 2021 i perioden fra budgetoverslagsåret udarbejdes i november 2019, til budgettet vedtages endeligt i december 2020.

Historisk set er udsving på 5 pct. ikke unormale, og forskellen mellem budgetoverslagsåret og det endelige budget kan blive større i den enkelte kommune og region, hvis der lokalt ændres i den trafikbestilling, som budgetoverslagsåret bygger på. På Movias hjemmeside kan de kommunale og regionale forvaltninger finde specifikationer for den enkelte kommune og regions økonomi. For at tydeliggøre usikkerheden er tilskudsbehovet i disse specifikationer derfor opgjort i intervaller med +/- 5 pct. i budgetoverslagsåret. Det bemærkes, at åbningen af Metro Cityringen kan medføre større udsving end det viste interval.

Forudsætninger i trafikbestillingsgrundlaget 2021

Budgetoverslagsåret er i 2020 priser. Men for at indregne den forventede udvikling til 2021, er forventninger til indeks og takster indregnet – men resultatet er herefter fratrukket den forventede pris- og lønfremskrivning mellem 2020 og 2021 på 2,5 pct. Kommuner og regioner kan derfor opregne til 2021 priser ved at tillægge 2,5 pct., såfremt de ønsker at se resultatet i 2021 priser.

- Takststigningen fra 2020 til 2021 er forventet til 1,4 pct. Den faktiske takststigning er endnu ikke meddelt fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, så skønnet baserer sig på den forventede udvikling i de bagvedliggende indeks. Da taksterne i budgetoverslagsår 2021 er angivet i 2020 priser, er indtægterne fratrukket 2,5 pct. svarende til pris- og lønudviklingen fra 2020 til 2021, og effekten af takststigningen er derfor, at indtægterne falder dermed 1,1 pct. i 2020 priser, jf. nedenstående faktaboks for mere detaljeret beskrivelse.
- Udviklingen i indeks i 2021 til brug for operatørafregningen er indregnet og baseret på seneste prognose fra Nationalbanken fra september 2019. For at budgetoverslagsåret i 2020 priser, er pris og lønstigning på 2,5 pct. fra 2020 til 2021 herefter fratrukket.

Usikkerheder knyttet til budgetoverslagsår 2021

Udover udviklingen i de ovenstående forudsætninger i trafikbestillingsgrundlaget knytter der sig en række særlige usikkerheder til budgetoverslagsår 2021:

Nyt Bynet

Åbningen af Metro Cityringen har medført store ændringer i busnettet, og der er mange skøn forbundet med beregning af konsekvenserne. Der er især stor usikkerhed om udviklingen i passager- og indtægtsstrømme.

Ændringer som følge af anlæg af Letbanen i Ring 3 kan optages direkte i regnskab 2021.

Region Hovedstaden, Ring 3-kommunerne, Hovedstadens Letbane og Movia har gennemført trafikmodelberegninger af anlægsperioden af letbanen. Resultaterne belyser, hvordan busdriften påvirkes, hvilket hjælper Ring 3-kommunerne og Region Hovedstaden med at afklare tiltag for at opnå en rimelig trafikafvikling i anlægsperioden. Effekterne er forbundet med usikkerhed som følge af usikkerhed om, hvor og hvornår busdriften påvirkes. Movia udarbejder forslag til håndtering af busdriften i Ring 3-korridoren for de relevante kommuner og Region Hovedstaden. Som i 2019 og 2020 fortsættes praksis i 2021, hvor effekten kun er indarbejdet i det omfang, der er lavet konkrete aftaler om økonomien. Øvrige ændringer afregnes via a conto betalinger eller via efterregulering.

Indeks

Indeks for blandt andet løn, rente og diesel bruges til at regulere operatørbetalingen og er fastsat ud fra Nationalbankens seneste prognoser. Ændrer indeks sig anderledes end forudsat i Nationalbankens prognoser - fx renternes eller dieselprisens udvikling - vil operatørbetalingen blive påvirket.

Bekendtgørelse 456 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet

I overensstemmelse med Transport-, Bygnings- og Boligministeriets tidligere udmeldinger er det i budgetoverslagsåret forudsat, at dobbeltfaktormodellen ophæves fuldt ud i 2021. Den nuværende bekendtgørelse (bekendtgørelse 456 om deling af billetindtægter) omfatter et fradrag på ca. 12 mio. kr. og er i november 2019 forlænget til også at gælde i 2020 - hvilket ikke er indarbejdet i 2020-budgettet pga. princippet om budgetstabilitet mellem 1. og 2. behandlingen af budgettet. Det bemærkes, at lovgrundlaget for 2021 og frem endnu ikke er på plads.

Kildefordelingsmodel for deling af billetindtægt.

DSB, Metroselskabet og Movia er sammen med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i gang med at udvikle en ny model til fordeling af billetindtægterne på Sjælland, som er baseret på øget udnyttelse af rejsekortdata. Modellen planlægges indført fra 2021.

Rejsekortdata vil samtidig fra estimat 1 i 2020 i højere grad anvendes til fordeling af billetindtægter mellem kommunerne og Region Sjælland i stedet for en ny billetundersøgelse i takstområde Syd og Vest i 2020, jf. bestyrelsens godkendelse af 17. september 2019.

I dag fordeles de samlede billetindtægter i Movias område delvist baseret på rejsekortdata, men også i Takstområde H via to årlige stikprøvebaserede rejsehjemmelundersøgelser, og i Takstområde Syd og Vest via en stikprøvebaseret billetundersøgelse hvert 3. år.

Fordelingen af billetindtægter via øget brug af rejsekortdata og den kommende nye model for indtægtsdeling baseres i højere grad på de faktiske rejsemønstre og brug af rejsekort, og resultatet kan ikke forventes at svare fuldt ud til resultatet i en billetundersøgelse, som er stikprøvebaseret. Den kommende model må dermed forventes at medføre forskydninger af indtægterne mellem kommunerne internt og regionerne.

Elafgift for elbusser

Elbusser er i dag omfattet af en særregel vedr. lav elafgift for erhvervsmæssig opladning af elbiler,

som udløber ultimo 2019. Skatteministeren har fremsat lovforslag om en forlængelse af særreglen frem til udgangen af 2021. Forudsat at finanslovsforslaget vedtages, vil der være lav afgift på el til el-busser frem til udgangen af 2021. Men hvis elafgiften alligevel stiger fra 2020, er Movia forpligtet til at kompensere busoperatørerne, og driften af el busser vil blive dyrere end budgetteret. Movia er i dialog med de kommuner, som vil blive berørt, hvis der kommer ændringer til elafgifterne. Budgetoverslagsåret er udarbejdet i forventning om fortsat lav elafgift.

Forventet udvikling i tilskud fra budget 2020 til budgetoverslagsår 2021

Som det fremgår af tabel 1 nedenfor, forventes det samlede tilskudsbehov at være 65 mio. kr. højere end forudsat i budget 2020 svarende til en stigning på 2 pct.

Tabel 1. Budgetoversigt for budget 2020 og budgetoverslagsår 2021

	B2020	BO2021	Vækst 2020-2021	
			Δ	%
Bus				
Indtægter	-1.595	-1.538	57	-3,6
Operatørudgifter	3.084	3.096	12	0,4
Andre driftsudgifter	190	188	-1	-0,8
Bus i alt	1.679	1.746	67	4,0
Flextrafik				
Indtægter	-59	-61	-2	3,6
Operatørudgifter	695	703	8	1,2
Andre driftsudgifter	81	80	-1	-1,1
Flextrafik i alt	717	723	5	0,7
Lokalbaner				
Indtægter	-182	-187	-5	2,6
Operatørudgifter	495	517	21	4,3
Andre driftsudgifter	9	9	0	0,0
Anlæg	0	0	0	
Lokalbaner i alt	322	339	17	5,2
Fællesudgifter				
Andre driftsudgifter	344	320	-24	-7,0
Pensioner	26	28	1	5,5
Finansielle poster	18	16	-2	-8,4
Fællesudgifter i alt	388	364	-24	-6,2
Tilskudsbehov i alt	3.106	3.172	65	2,1

Udviklingen i tilskudsbehov fra budget 2020 til budgetoverslagsår 2021 er beskrevet herunder, opdelt på bus, lokalbanetrafikken og fællesudgifter, og endelig flextrafik.

Bus

Tilskudsbehovet til bus er 67 mio. kr. højere i forhold til budget 2020 svarende til en stigning på 4 pct. Udviklingen skyldes hovedsageligt lavere indtægter, mens operatørudgifterne stiger 0,4 pct. og andre driftsudgifter under busdrift er reduceret 0,8 pct. i forhold til budget 2020.

Indtægter bus

Der forventes indtægter på 1.538 mio. kr. i budgetoverslagsår 2021, hvilket er 57, mio. kr. lavere end i budget 2020 svarende til et fald på 3,6 pct. Udviklingen er hovedsageligt sammen sat af:

- Passagertallet er 1,2 mio. lavere end i budget 2020, svarende til et fald på 0,7 pct. De lavere passagertal reducerer indtægterne med ca. 11 mio. kr. Dette skyldes primært, at passagertællingerne siden udarbejdelsen af budget 2020, 1. behandling og frem til udarbejdelsen af budget 2020, 2. behandling har været lavere. Samtidig har kommuner og regioners trafikbestillinger medført en forventet reduktion i passagertallet med ca. 60.000 passager.
- En opdateret beregning af indtægt pr. passager giver en forventning om et fald i passagerindtægter på 29 mio. kr. svarende til et fald på 1,8 pct. Det er hovedsageligt et forventet fald i salget af de relativt set dyrere kontantbilletter i 2021, som reducerer indtægterne.
- Takststigningen fra 2020 til 2021 udmeldes først i foråret 2020. Takststigningen fastsættes ud fra forventninger til en række prisindeks (løn, brændstof, nettopriser og rente), jf. Nationalbankens prognoser, og den forventede takststigning fra 2020 til 2021 er på 1,4 pct. Men da budgetoverslagsår 2021 er angivet i 2020 priser, fratrækkes pris- og lønfremskrivningen fra 2020 til 2021 på 2,5 pct., hvilket giver en reduktion i indtægter på 1,1 pct. svarende til 17 mio. kr. Se nærmere forklaring om indeksregulering af takster i nedenstående faktaboks om indeksregulering.

Faktaboks om indeksregulering af operatørudgifter og takster i budgetoverslagsår 2021

Budgetoverslagsår 2021 er opgjort i 2020 priser. Imidlertid er der nye prognoser for de prisindeks, som regulerer takster og operatørbetalinger. De nyeste prognoser viser ikke samme udvikling som den generelle pris og lønudvikling, og derfor er forskellen mellem de nyeste prognoser og den generelle pris- og lønudvikling indregnet.

Takster:

Trafik- Bygge- og boligstyrelsen udmelder hvert forår et takststigningsloft for det efterfølgende år baseret på den forventede udvikling i en række prisindeks. Indeværende års takststigningsloft reguleres for eventuelle unøjagtigheder vedr. tidligere års skøn. Stigningen i taksterne bruges til at budgettere Movias forventede indtægter. I Movias prognose for 2021 er indregnet, at de udmeldte takststigningslofter for 2019 og 2020 forventes at være 'for høje' sammenlignet med den forventede pris- og lønudvikling i de pågældende år. Movias prognose for takststigningen er estimeret på baggrund af Nationalbankens forventninger, hvorefter der er niveaukorrigeret for forventet regulering vedr. 2019 og 2020. Derefter er niveauet tilbagediskonteret, således at indtægterne er opgjort i 2020-priser. Samlet reducerer prognosen indtægterne med 1,1 pct.

Operatørudgifter:

Indeksforventningerne til bl.a. løn, diesel og rente, som regulerer Movias kontraktbetalinger til operatørerne, er opdateret efter Nationalbankens nyeste prognoser. Fremskrivning af operatørudgifterne med de forventede kontraktreguleringer og efterfølgende tilbagediskontering til 2020-priser giver samlet en marginal stigning på 0,1 pct.

Udgifter bus

Busudgifter forventes i 2021 at være 11 mio. kr. højere end budget 2020 svarende til en stigning på 0,3 pct. Udviklingen er hovedsageligt sammensat af:

- Nationalbankens seneste prognose for de prisindeks, der justerer betalingen til operatørerne, viser en udvikling stort set svarende til den almindelige pris- og lønfremskrivning fra 2020 til 2021. Da budgetoverslagsår 2021 angives i 2020 priser, giver opdatering af prisindeks dermed en marginal stigning på 0,1 pct. svarende 2 mio. kr.
- Priserne fra udbud A18 er ikke indregnet i budgetoverslagsår 2021, da udbuddet ikke er afgjort ved udarbejdelsen af budgettet. Som i budgettets førstebehandling er der indregnet et tillæg for de linjer, der forventes at overgå til fossilfri og emissionsfri kørsel, hvilket giver en stigning på 5 mio. kr.
- Hertil er der en række mindre opdateringer af fx udgifter til ekstrakørsel og kvalitetsbrister mv., som tilsammen giver en stigning på 0,2 pct.
- Helårseffekten af trafikbestillingen til 2020 betyder, at antal timer i budgetoverslagsår 2021 er 2.400 timer svarende til 0,1 pct. lavere end i budget 2020. Reduktionen svarer til en reduktion på 1 mio. kr.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne følger den økonomiske politik. Der er fra 2020 til 2021 indarbejdet en effektivisering på 2 pct. Herudover indgår en reduktion i forhold til budget 2020, da de ekstraordinære engangsudgifter i forbindelse med overgang til ny ferielov i 2020 ikke indgår i 2021.

I budgetoverslagsårene 2021-2023 tilpasses budgetrammen for 'andre driftsudgifter' gradvist til åbningen af Sydhavnsmetroen og Letbanen i Ring 3, ved at øremærke 0,9 mio. kr. til en omstillingspulje svarende til 4 mio. kr. årligt. Hermed sikres, at andre driftsudgifter pr. bustime holdes konstant, selvom antallet af bustimer forventeligt vil falde i 2025, når Sydhavnsmetroen og Letbanen åbner

Lokalbanetrafikken

For lokalbanetrafikken er forudsætningerne fremskrevet efter samme principper som for busdriften. Dvs. at udviklingen i passagertal og indtægt pr. passager er sammensat af den seneste udvikling og vækst fra 2020 til 2021.

I indtægterne er der - som for busserne - indregnet en takststigning på 1,4 pct., men da budgetoverslagsår 2021 er angivet i 2020 priser, fratrækkes pris- og lønfremskrivningen på 2,5 pct., hvilket giver en reduktion i indtægter på 1,1 pct. Se nærmere forklaring om indeksregulering af takster i tekstboks om indeksregulering. Sammen med effekten af færre passagerer og lavere indtægt pr. passager giver det et samlet fald i indtægterne på ca. 8 mio. kr. svarende 4,3 pct. Overtagelsen af Lille Syd banen betyder omvendt øgede indtægter på ca. 12 mio. kr., så de samlede indtægter stiger med 5 mio. kr.

Udgiftssiden stiger med 21 mio. kr. hovedsageligt som følge af overtagelsen af Lille Syd, som samlet øger udgifterne med 19 mio. kr. Derudover forventes indeksudviklingen at ligge lidt over den generelle

pris- og løn udvikling fra 2020 til 2021. Opdatering af indeks på lokalbanetrafikken betyder en øget udgift på ca. 13 mio. kr., hvoraf den generelle pris- og løn udvikling udgør ca. 11 mio. kr. Differencen på to mio. kr. er lagt ind som forventet effekt af indeks.

Flextrafik

Alle ordninger under flextrafik på nær flexhandicap er budgetteret uændret i 2021.

For flexhandicap forventes den historiske udvikling at fortsætte med en vækst på 5 pct. i 2021. Det er svært at estimere, hvor længe den stigende tendens fortsætter, men der er ikke budgetteret med stigninger i 2022 og frem.

**Bilag 04.3 Budget 2020 korrigeret for videreførelse af midlertidig ordning jf. bekendtgørelse 456
– Tilskud til bus, bane og fællesudgifter**

Mio. kr.	Tilskud budget 2020 2. beh.	Tilskud korrigeret for indtægtsfradrag	Ændring i til- skudsbehov	Ændring i pct.
Kommuner og regioner				
total	2389,0	2401,0	12,0	0,5
København	384,6	387,8	3,2	0,8
Frederiksberg	68,6	69,1	0,5	0,7
Albertslund	12,3	12,4	0,1	0,7
Ballerup	26,8	26,9	0,1	0,4
Brøndby	19,4	19,5	0,1	0,5
Dragør	6,7	6,7	0,0	0,7
Gentofte	42,3	42,5	0,3	0,6
Gladsaxe	38,0	38,3	0,3	0,7
Glostrup	14,5	14,6	0,1	0,5
Herlev	15,9	16,0	0,1	0,9
Hvidovre	26,8	27,0	0,2	0,7
Høje-Taastrup	23,7	23,8	0,2	0,6
Ishøj	5,4	5,4	0,0	0,6
Egedal	20,2	20,3	0,1	0,4
Lyngby-Taarbæk	36,5	36,7	0,2	0,5
Rødovre	33,4	33,6	0,2	0,5
Rudersdal	39,1	39,3	0,2	0,4
Tårnby	22,2	22,4	0,2	0,8
Vallensbæk	4,3	4,3	0,0	0,5
Furesø	21,2	21,3	0,1	0,4
Allerød	18,6	18,7	0,1	0,4
Fredensborg	18,5	18,6	0,1	0,5
Frederikssund	25,4	25,5	0,1	0,3
Halsnæs	11,5	11,5	0,0	0,3
Gribskov	21,7	21,8	0,1	0,3
Helsingør	41,8	42,0	0,2	0,5
Hillerød	34,7	34,9	0,2	0,5
Hørsholm	15,5	15,5	0,1	0,4
Region Hovedstaden	515,3	519,2	3,9	0,7

Mio. kr.	Tilskud budget 2020 2. beh.	Tilskud korrigeret for indtægtsfradrag	Ændring i til- skudsbehov	Ændring i pct.
Lejre	21,3	21,4	0,1	0,3
Greve	15,2	15,3	0,0	0,3
Køge	51,9	52,1	0,2	0,4
Roskilde	59,0	59,2	0,2	0,4
Solrød	5,4	5,4	0,0	0,4
Stevns	15,5	15,5	0,0	0,2
Kalundborg	35,2	35,2	0,0	0,0
Sorø	15,5	15,5	0,0	0,0
Odsherred	20,5	20,5	0,0	0,0
Næstved	42,3	42,3	0,0	0,0
Slagelse	42,6	42,6	0,0	0,0
Faxe	12,3	12,3	0,0	0,0
Holbæk	28,9	28,9	0,0	0,0
Ringsted	20,5	20,5	0,0	0,0
Lolland	37,0	37,0	0,0	0,0
Vordingborg	22,6	22,6	0,0	0,0
Guldborgsund	24,2	24,2	0,0	0,0
Region Sjælland	354,1	354,7	0,6	0,2

05 Godkendelse af udmøntning fra omstillingspuljen

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender, at der udmøntes 0,6 mio. kr. fra omstillingspuljen til Udvikling af kollektiv mobilitet overalt på Sjælland

Beslutning:

Sagsfremstilling:

På møde 19. juni 2018 bevilgede bestyrelsen 12 mio. kr. fra omstillingspuljen til understøttelse af forretningsplanen på en række indsatsområder. Som led heri blev der bevilget 5 mio. kr. til udvikling af kollektiv mobilitet overalt på Sjælland, herunder at Movia i hovedstadsområdet og de større provinsbyer skal arbejde med implementering af en til tre BRT-løsninger, koble investeringer i kollektiv infrastruktur med vækst og byudvikling, samt forbedre Movias rådgivning på området, herunder bistå kommunerne i den strategiske planlægning.

Bestyrelsen behandlede 26. juni 2019 forslag til et BRT-net, hvor en række linjer blev udpeget til nærmere belysning, jf. kortet på næste side.

I forarbejdet med bidrag til den kommende investeringsplan er der behov for at beskrive nogle af disse linjeføringer i et øget detaljeringsniveau. Arbejdet omfatter blandt andet at beskrive BRT-projektet i Lautrupgård, som en første delstape af en BRT-linje på 400S. Administrationen lægger op til, at arbejdet finansieres ved disponering af 0,6 mio. kr. fra Movias omstillingspulje, som blev udvidet med samme beløb på seneste bestyrelsesmøde, som led i disponering af et provenu opnået ved ekspropriation af en del af Movias areal på Columbusvej i Gladsaxe.

BRT-projektet i Lautrupgård indebærer en justeret linjeføring gennem Ballerup Kommune (den stiplede linjeføring på kortet), så BRT-linjen krydser S-banen ved Malmparken St. i stedet for ved Ballerup St. Denne linje vil supplere Letbanen i Ring 3 med en BRT i Ring 4.

En første etape kunne omfatte strækningen fra Lautrupgård til Høje Taastrup Station, så BRT-nettet kan understøtte de statslige investeringer i et styrket regionalt jernbanenet.

Administrationen er i tæt samarbejde med Ballerup Kommune om projektet i Lautrupgård, og idéen har været præsenteret for Høje Taastrup Kommune på administrativt niveau.

Kort over mulige BRT-strækninger



Økonomi:

Omstillingspuljen er i 2019 på 18,5 mio. kr. Puljen er besluttet disponeret fuldt ud på bestyrelsesmøderne 26. juni 2019 og 17. september 2019. Omstillingspuljen blev på bestyrelsesmødet 6. november 2019 udvidet med ekstra 0,6 mio. kr. (under punkt 9 – Estimat 2 2019) fra erstatning for ekspropriation af et mindre areal på Columbusvej. Disse 0,6 mio. kr. indstilles nu udmøntet til udvikling af kollektiv mobilitet overalt på Sjælland.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Offentliggøres sammen med dagsorden for bestyrelsesmødet på Movias hjemmeside.

06 Mærkningsordning for retoucherede reklamer

Indstilling

Det indstilles, at Movia ikke indfører en mærkningsordning for retoucherede reklamer på Movias busser.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen blev på bestyrelsesmødet 17. september 2019 orienteret om, at Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune har besluttet at indføre en retningslinje i kommunen om, at der ikke skal indgå forskønnende retouchering af menneskekroppe og ansigter i billedbehandlingerne på de billeder, der bruges af kommunen. Det blev samtidig besluttet at søge denne beslutning udbredt til de kommunale selskaber, herunder Movia. Københavns Kommunes repræsentant i Movias bestyrelse har på baggrund af beslutningen i Borgerrepræsentationen bedt om at få en sag om en mærkningsordning til beslutning i Movias bestyrelse i år.

Operatørerne har i forbindelse med indgåelse af operatørkontrakterne fået overdraget retten til at sælge reklamer på Movias busser. Administrationen har derfor været i dialog med dem om, hvad de økonomiske konsekvenser af indførelsen af en mærkningsordning kunne være for indtjeningspotentialet på Movias busreklamer. Dialogen har både handlet om en model, hvor der stilles krav i forhold til retoucherede reklamer, såvel som en model baseret på en frivillig mærkningsordning.

Dialogen har handlet om tre modeller:

1. en model, hvor der ikke må indgå forskønnende retouchering på de billeder, der anvendes i reklamer på Movias busser (forbud)
2. en model, hvor retoucherede billeder i reklamer på Movias busser skal mærkes (negativ selvdeklaration), og
3. en model, hvor der indføres en frivillig ordning, således at annoncørerne kan vælge at mærke billeder, hvor der ikke er anvendt forskønnende retouchering (positiv selvdeklaration)

Movia har i dialogen fået oplyst, at der er en række udfordringer af forskellig art forbundet med de tre modeller, herunder at særordninger for busreklamer, som ikke indføres på hele outdoor reklamemarkedet kan føre til en skævvridning af konkurrencen samt omsætningstab.

Der peges også på, at et forbud vil være praktisk vanskeligt at håndhæve, da mange reklamer på busserne bliver til i en international produktion udført af selvstændige og uafhængige fotografer og medie-bureauer, ligesom kontrol, inspektion og opfølgning vil være en byrdefuld opgave for operatørerne.

På baggrund af dialogen med operatørerne indstiller Movias administration, at der ikke arbejdes videre med at indføre mærkningsordning for retoucherede reklamer på Movias busser. I stedet afventes, om branchen selv, eller andre større aktører i reklamemarkedet, udvikler en frivillig mærkningsordning. Denne tilgang skal sikre, at indtægtstab og devaluering af outdoor-markedet for busreklamer undgås.

For så vidt angår Movias egen reklameaktivitet, foreskriver Movias designmanual, at billeder til brug i informationsmaterialer, rapporter m.v. skal følge en reportagestil, som udmærker sig ved at skulle vise virkeligheden og kunderne i den kollektive transport, som de er. Af samme grund anvender Movia ikke forskønnende retouchering af menneskekroppe og ansigter i billedbehandlinger, og Movias designguide lever dermed op til de retningslinjer, som Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har besluttet at indføre for Københavns Kommune.

Økonomi:

Ingen. En eventuel beslutning om at indføre en mærkningsordning for retoucherede reklamer på Movias busser, hvad end denne er frivillig eller fakultativ, vil kunne have indflydelse på det samlede indtjeningspotentiale på busreklamemarkedet, og dermed på udgifterne til bustrafik i Movias område.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Movia orienterer skriftligt Københavns Kommune om beslutningen. Movias bestyrelsesformand og administrationen vil håndtere eventuelle pressehenvendelser efter nærmere aftale. Medlemmer af Movias bestyrelse kan henvise hertil.

08 Godkendelse af forsøg med turistbilletter uden for hovedstadsområdet

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen giver Movias administration mandat til at indgå aftale med DSB og Metroselskabet i regi af DOT til at gennemføre forsøg med turistbilletter uden for hovedstadsområdet.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

DOT har siden 2017 haft opmærksomheden rettet mod at forenkle billetsortimentet for at skabe et enkelt billetudbud og færre salgskanaler. Det skal sikre større sammenhæng på tværs i den kollektive transport, hvilket også er et mål i Movias forretningsplan.

DOTs billetprodukter rettet mod turister er derfor samlet under CityPass konceptet og udbydes i to varianter – small (København zone 1-4) og large (hele hovedstadsområdet) med gyldighed i 1 – 5 dage.

Som bestyrelsen blev orienteret om på bestyrelsesmødet 6. november 2019 er det i forbindelse med aftalen om DOTs nye strategi udpeget som en konkret indsats, at der skal ses på muligheden for at indføre CityPass produkter til hele Sjælland i DOTs app for at styrke turismen i DOTs samlede område.

Datagrundlaget om turisternes transportadfærd og brug af kollektiv transport uden for hovedstadsområdet er sparsomt, da en betydelig del af turisterne uden for de større byer ankommer i bil. Administrationen vurderer derfor, at afdækningen af potentialer for CityPass produkter kunne styrkes via gennemførelsen af et eller flere konkrete forsøg. Guldborgsund Kommune har henvendt sig til Movia med ønske om udvikling af et lokalt turisttilbud, og kunne derfor være en relevant, lokal samarbejdspartner i et forsøg.

Det indstilles på den baggrund, at bestyrelsen giver Movias administration mandat til i regi af DOT at indgå aftale med DSB og Metroselskabet om at gennemføre forsøg med turistbilletter uden for hovedstadsområdet.

Økonomi:

De økonomiske konsekvenser afdækkes som led i forberedelsen af konkrete forsøg, og udgifterne vil blive afholdt inden for rammerne af DOTs budget.

Åbent/lukket punkt:

Lukket af hensyn til drøftelserne med DSB og Metroselskabet om muligheden for forsøg med turistprodukter uden for hovedstadsområdet. Sagen vil blive åbnet, når DOTs strategi er offentliggjort.

Kommunikation:

Ingen nu. Der vil blive kommunikeret til offentligheden om igangsættelse af eventuelle forsøg og evalueringen heraf.

10. Kontrakten med Lokaltog A/S

Indstilling

Det indstilles til bestyrelsen,

- At Movia meddeler Lokaltog A/S, at Movia ikke vil kalde optionen om opsigelse af kontrakterne til udløb 31. december 2021, og at kontrakterne derfor fortsætter som planlagt til udløb 31. december 2025.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Movia har i de forhandlede kontrakter med Lokaltog A/S, der gælder for perioden frem til ultimo 2025, indskrevet en option om, at kontrakterne kan opsiges tidligere, nemlig til udløb den 31. december 2021. Hvis Movia ønsker at udnytte denne option, skal der gives meddelelse til Lokaltog A/S senest ved udgangen af december 2020.

Baggrunden for optionen er, at der var tvivl om virkningerne af EU's fjerde jernbanepakke, da de nuværende kontrakter blev udarbejdet i 2016, herunder om der ville komme EU krav om udbud af al national jernbanetrafik og nye regler om organisering af operatøropgaver og infrastrukturforvalteropgaver i jernbanetrafikken.

Movia har fået udarbejdet en juridisk vurdering af disse forhold, og konklusionen er, at der ikke er krav om udbud af national jernbanetrafik udført som offentlig servicetrafik inden udgangen af 2025, og at den vertikale organisation af operatør og infrastrukturejer/-forvalter, som Movia har etableret i Lokaltog A/S, fortsat er lovlige. EU's fjerde jernbanepakke stiller dog et nyt krav om, at Movia som ejer/trafikkører har det, der betegnes som "fuld kontrol" over jernbanevirksomheden.

Dette krav er i dag opfyldt, da Movias ejerandel af Lokaltog A/S er på 75,5 pct., og da Movias administrerende direktør beklæder bestyrelsesformandsposten i selskabet.

Movia og Lokaltog A/S er i øjeblikket ved at aftale en tillægskontrakt til kontrakten om togdrift i Region Sjælland, der omhandler togbetjeningen af strækningen Køge – Roskilde (Lille Syd), som overtages fra DSB. Dette med virkning fra 13. december 2020. Tillægskontrakten skal både omhandle de trafikale forhold samt Lokaltogs anskaffelse af tre togsæt som følge af driftsudvidelsen. Lokaltog A/S er aktuelt i forhandlinger med Nordjyske Jernbaner A/S om at leje tre togsæt for en længere periode.

Movia og Lokaltog A/S skal således sørge for, at der kan skabes en sammenhængende togbetjening

mellem Østbanen og Køge – Roskilde (Lille Syd), jf. den politisk indgåede aftale mellem Staten og Region Sjælland fra 2018

I forbindelse med Region Sjællands aftale med Staten har der ikke været rejst ønsker om, at den ny sammenhængende transport skal udbydes.

Med det store arbejde, der er med at sikre en grøn omstilling af bustrafikken i Movias kontraktområde, og de forestående opgaver med at afdække og forberede lokaltogstrafikken til at kunne omstille produktionen fra dieselbaseret togdrift til batteritogsdrift, samt det igangværende forberedelsesarbejde vedr. sporombygning og modernisering af Østbanens gamle infrastruktur, forventes der ikke ressourcer til også at forberede udbud af jernbanetrafikken.

Spørgsmålet om kald af optionen eller ej, aktualiseres som følge af Lokaltogs materielanskaffelse, som forpligter Lokaltog A/S ud over 2021 og forventeligt 3-4 år.

Det vurderes derfor mest hensigtsmæssigt, at Movia, i forbindelse med udvidelsen af trafikaftalen om Lille Syd med Lokaltog A/S, allerede nu orienterer de to regioner og efterfølgende Lokaltog A/S om, at optionen om udbud fra 1. januar 2022 ikke vil blive udnyttet.

Økonomi:

I forbindelse med Movias indgåelse af forhandlede kontrakter for perioden 2017 - 2025 i 2016 med Lokaltog A/S var der forudsat en fusionsgevinst på i alt 21 mio.kr., der skulle indhøstes med virkning fra 1. januar 2017, 1. januar 2019 og 1. januar 2022, altså i tre tempi i kontraktperioden.

Åbent/lukket punkt:

Lukket og åbnes, når regioner og Lokaltog A/S er orienteret.

Kommunikation:

Bilag:

Ingen.

11 Godkendelse af mandat til dialog om kollektive transportmuligheder i yderområder

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen giver administrationen mandat til at indgå i dialog med Transportministeriet om en fremtidig yderområdepulje med fokus på:

- At en statslig pulje opretholdes
- At puljen gøres mindre administrativt tung, og at ansøgningsprocesser tager bedre højde for de kommunale og regionale budgetprocesser
- At der tænkes en governancemodell, hvor støttebeløb og projekter kanaliseres via trafiksselskaberne, således som det også er erfaringen i Norge.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Den statslige pulje til forbedring af den kollektive transport i yderområder, også kaldet "Yderområdepuljen", blev etableret i en trafikaftale i 2012 indgået mellem den daværende regering (S, RV og SF), Dansk Folkeparti og Enhedslisten. For perioden 2013-2018 var der afsat i alt 305 millioner kr. til statslig medfinansiering af tiltag, som kan forbedre den kollektive transport i yderområderne. I alt er 198 mio. kr. udmøntet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har udarbejdet en rapport, som analyserer den kollektive trafik i yderområderne, og evaluerer puljen til forbedring af den kollektive trafik i yderområderne.

Analysens afsæt er, at efterspørgslen efter traditionel kollektiv transport i yderområderne er udfordret, hvilket gør det vanskeligt at opretholde en betjening af høj standard. Den faldende efterspørgsel er blandt andet begrundet i den demografiske udvikling, dels i form af faldende indbyggertal, dels forskydninger i alderssammensætningen til ugunst for den kollektive transport. Endvidere har flere fået adgang til bil, hvilket mindsker behovet for konventionel kollektiv transport.

Udviklingen har medført, at mange kommuner de senere år har gennemført tilpasninger i mobilitetsudbuddet ud fra devisen "mest til flest", hvor ressourcerne rettes mod de største efterspørgselsstrømme med et supplement af fleksible løsninger som f.eks. flextur for de områder, hvor der bor færre mennesker.

I rapporten konkluderes det, at passagertallet i de såkaldte yderområder næppe kan øges, hvorfor der

med fordel kan fokuseres på andre mål for den kollektive transport, f.eks. forbedring af transportvilkårene og den behagelige rejse. Dette vil både være til gavn for borgerne her og nu, og vil derudover kunne medvirke til at fastholde passagererne i den kollektive transport længere end ellers.

Mulige tiltag i den forbindelse kan blandt andet bestå i øget fokus på fleksible, behovsstyrede løsninger, som allerede er udbredte, og bedre sammenhæng i den kollektive transport, herunder sammenhængende køreplaner, gode skifteforhold og adgang til digital information.

Rapportens konklusioner stemmer overens med den tilgang, som Movias bestyrelse også har for udvikling af den kollektive transport i områder med lav befolkningstæthed, som blandt andet kommer til udtryk i Movias mobilitetsplan og forretningsplan. Tilsvarende er samme fokus på sammenhæng i den kollektive transport afspejlet i DOTs nye strategiske fokus.

Evaluering af forsøg under Yderområdepuljen

Overordnet konkluderer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i forhold til Yderområdepuljen, at der ikke kan konstateres en entydig effektkæde, der viser, at puljen har bidraget til at forbedre den kollektive transport i yderområderne. Samlet er der realiseret en beskedent passagervækst i de relativt få projekter, der har gennemført måling heraf. Men om væksten kan tilskrives det konkrete projekt eller ej, er vanskeligt at afgøre. Øvrige projekter har haft målsætninger som øget kundetilfredshed, hvilket alle projekter er lykkedes med at realisere. Der kan være tale om oplevede serviceforbedringer som f.eks. kortere rejsetid, flere tilbud (eksempelvis cykler med i bussen og internet i bussen), uddannelsesruter, telekørsel og bedre information. De fleste projekter rapporterer desuden om positive erfaringer med aktiv brugerinddragelse, selvom nogle projekter også peger i retning af, at inddragelse af borgere og potentielle brugere i at formulere ønsker og behov til den kollektive transport ikke er ensbetydende med, at tilbuddene også bliver benyttet, når de er etableret.

Movias indsats for mobilitet på hele Sjælland

I forbindelse med rapportens lancering udtalte transportministeren, at han ville bede trafikselskaberne om deres bud på nye løsninger og koncepter for den kollektive transport i landdistrikterne, samt at den nuværende regulering skulle gennemgås med henblik på at undersøge, om der er behov og mulighed for ændringer. Endvidere lagde ministeren op til at drøfte behovet for nye investeringer i den kollektive transport i yderområderne i de kommende forhandlinger om en investeringsplan for fremtidens infrastruktur.

Movia har som mobilitetselskab allerede et mål i forretningsplanen om at sikre mobilitet overalt i den sjællandske geografi. I Movias forslag til mobilitetsplan, som blev godkendt af bestyrelsen på mødet 6. november 2019, og som er sendt i høring 20. november 2019 til kommuner, regioner og interessenter, er arbejdet for mobilitet i områder med længere mellem husene også et centralt tema. Der peges på en række fælles indsatser gennem optimering af kendte transportløsninger, der sikrer mobiliteten mellem byerne og til og fra det strategiske net, udvikling af nye, skalerbare og lokalt forankrede mobilitetsløsninger i samarbejde med kommuner, regioner og borgere, og endelig fokus på mobilitet til ungdomsuddannelser, så flere unge færdiggør deres uddannelser. Movia har tilsvarende allerede erfaringer med at finde nye mobilitetsløsninger, der passer til de områder, hvor der er længere mellem husene.

Movia har fra 1. juli i år endvidere gjort plustur tilgængeligt for alle kommuner, som fra årsskiftet vil være en service i 16 kommuner. Og bestyrelsen har allerede igangsat programmet Kollektiv mobilitet uden for de større byer, som er finansieret med 1 mio. kr. fra Movias omstillingspulje, 4 mio. kr. fra Region Sjælland og 1 mio. kr. fra Region Hovedstaden. Programmet har opmærksomheden rettet mod tomme bilsæder (udbredelse af samkørsel), de gode skift (opgradering af skiftsteder, etablering af multiskift), ungdomsliv (så unge i yderområder også kan leve aktive sociale liv), samt fleksible on-demand løsninger (plustur og flexløsninger målrettet specifikke grupper).

Gennem programmet finansieres og afprøves løsninger, som kommuner med lokal inddragelse har defineret og ønsker at indgå i sammen med borgere eller private parter. Til brug for udbredelse af viden om programmet er der allerede afholdt tre arrangementer i henholdsvis Næstved, Egedal og Kalundborg, hvor borgerne er inviteret med, og der afholdes yderligere mobilitetsmøder i 2020. På baggrund af ønske fra de deltagende kommuners medarbejdere afholder Movia ligeledes et kursus i lokal samskabelse af mobilitetsløsninger.

Movias ambitioner i mobilitetsplan og forretningsplan, samt de konkrete erfaringer, der er høstet indtil nu, er således alle elementer, som kan bringes i spil i den videre dialog med transportministeren i forlængelse af ministeriets rapport og ministerens ønske om dialog med trafikskaberne.

Det konkluderes i ministeriets rapport, at puljen har fungeret godt, at og et tilsvarende resultat ikke kunne være opnået ved et jævnt fordelt tilskud til alle landets kommuner og trafikskaber, idet der ikke ville være garanti for, at midlerne blev anvendt til afprøvning af nye initiativer, og en ligelig fordeling ville blokere for investering i større enkeltstående initiativer – puljens størrelse taget i betragtning.

Administrationen beder om mandat til at indgå i en sådan dialog om en ny pulje for yderområder med afsæt i, at der er behov for en statslig pulje, som modsat erfaringerne med den eksisterende ordning er mindre administrativ tung, og som tager højde for den kommunale og regionale budgetlægning, således at der skabes bedst mulige betingelser for at sikre den nødvendige kommunale og regionale medfinansiering. Dette sikres bedst, såfremt der tænkes i en governance-model for en ny yderområde-pulje, hvor støttebeløb og projekter kanaliseres via de regionale trafikskaber, således som det også er erfaringen i Norge.

Økonomi:

Movias tiltag er finansieret via omstillingspuljen og ekstern finansiering.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation planlagt. Der kommunikeres løbende om borgermøder og andre mobilitetstiltag. Henvendelser fra pressen håndteres af Movias formand og administration efter nærmere aftale. Bestyrelsesmedlemmer kan henvise pressen hertil.

Bilag:

Bilag 11.1 Kollektiv trafik i yderområder (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, okt. 2019)

OKTOBER 2019
TRAFIK-, BYGGE- OG BOLIGSTYRELSEN

KOLLEKTIV TRAFIK I YDEROMRÅDER

RAPPORT



COWI

OKTOBER 2019
TRAFIK-, BYGGE- OG BOLIGSTYRELSEN

KOLLEKTIV TRAFIK I YDEROMRÅDER

RAPPORT

PROJEKTNR.

A115086

DOKUMENTNR.

VERSION

Version 3

UDGIVELSESDATO

29. oktober 2019

BESKRIVELSE

Rapport

UDARBEJDET

lyma, vifo, kbjn

KONTROLLERET

jse, pos

GODKENDT

lyma

INDHOLD

1	Indledning	5
1.1	Baggrund	5
1.2	Læsevejledning	5
2	Erfaringer og anbefalinger	7
2.1	Mobilitetsudfordringen i yderområderne	7
2.2	Udviklingsmuligheder	8
2.3	Evaluering af Yderområdepuljen	8
2.4	Forslag til omlægning af puljen	9
2.5	Løsningsmuligheder i lyset af MaaS	9
3	Den kollektive trafik i yderområderne	11
3.1	Mobilitetsudfordringen	11
3.2	Rammebetingelser	12
3.3	Hvad er kollektiv trafik?	16
3.4	Kollektiv trafik i yderområderne	17
3.5	Udbud og efterspørgsel i yderområderne	19
3.6	Flextur	25
4	Evaluering af Yderområdepuljen	28
4.1	Tilgang og metode	28
4.2	Beskrivelse af puljen	29
4.4	Aktiviteter	31
4.5	Outputs	32
4.6	Effekter	37
4.7	Tilfredsheden med puljen	42
4.8	Ønsker til fremtidige puljer	43
5	Ni temaer	45
5.1	Drifts- og infrastrukturprojekter	45
5.2	Driftsprojekter	46
5.3	Infrastrukturprojekter	47
	Konventionel busdrift	48
	Unge til uddannelse og fritid	50
	Åben telekørsel	52
	Borgerbiler og landsbybusser	54
	Udflugtsbusser	56
	Lokalbanernes stationer og infrastruktur	58
	Opgradering af stoppesteder	60
	Rejseplanen	62
	Realtidsinformation	64

Bilag A Oversigt over resultater af puljeprojekter –
projekternes egne evalueringer

1 Indledning

1.1 Baggrund

Pulje til forbedring af den kollektive trafik i yderområder, også kaldet 'Yderområdepuljen', blev etableret i en trafikaftale i 2012. For perioden 2013-2018 var der afsat i alt 305 millioner kr. til statslig medfinansiering af tiltag, som kan forbedre den kollektive trafik i yderområderne. I alt er der givet tilsagn om projektstøtte for 198 millioner kr. af disse midler. Antallet af projekter, som har opnået støtte fra puljen, er 91, hvoraf ca. halvdelen er afsluttede. Der foreligger således et omfattende materiale om de erfaringer, der er gjort med de konkrete projekter.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ønsker med denne udredning på samme tid, at:

- > Gennemføre en **analyse** af den kollektive trafik i yderområderne. Analysen skal beskrive karakteristika ved den kollektive transport i yderområderne, og den skal komme med bud på perspektiver i en større målretning, omlægning og/eller styrkelse, herunder hvordan den kollektive trafik i yderområderne kan forbedres eller mere systematisk omlægges til gavn for brugerne.
- > **Evaluer** puljen til forbedring af den kollektive trafik i yderområderne. Evalueringen skal give et billede af puljens effekter og bl.a. svare på, hvilke projekter, der har vist sig levedygtige efter puljeperioden og hvordan projekterne er tænk sammen med anden kollektiv transport. Derudover skal evalueringen undersøge tilfredsheden med puljen som middel til at forbedre den kollektive trafik i yderområderne, og om der er igangsatte projekter, som har været udtryk for nytænkning inden for det kollektive trafiktilbud. Endelig skal evalueringen komme med forslag til en eventuel omlægning af puljen.

Erfaringer om, hvad der virker, og hvad der ikke gør, i de tyndere befolkede områder, relaterer sig i vidt omfang til de typer af koncepter og aktiviteter, der er afprøvet i de puljestøttede projekter.

1.2 Læsevejledning

Kapitel 3 indeholder en beskrivelse af situationen i yderområderne i dag. Hvilken mobilitetsudfordring står man overfor, hvordan udvikler rammebetingelserne sig, hvordan

skal man opfatte kollektiv transport i lyset af de forandringer der sker på mobilitetsområdet, hvor ligger yderområderne, og hvad karakteriserer udbud og efterspørgsel i disse områder?

I **kapitel 4** tages der fat på evalueringen af Yderområdepuljen. Evalueringen baseres på det omfattende materiale, der foreligger i forbindelse med forvaltningen af puljen, kvalitative interviews med nøgleaktører samt en kvantitativ spørgeundersøgelse i form af et elektronisk survey på projektniveau for projekter som opnåede tilsagn. Ansørgernes tilfredshed med puljen og forvaltning identificeres. Det samme gør forslag til omlægning af puljen.

I **kapitel 5** beskrives ni temaer, som tilsammen omfatter størstedelen af de puljestøttede projekter. Fem temaer er relateret til driftskoncepter og -udvidelser: Tilpasning af busdrift, unge til uddannelse og fritid, behovsstyret kørsel, borgerbiler/landsbybusser samt udflugtsbusser. Fire temaer relaterer sig til infrastruktur i bred forstand: lokalbaner, stoppesteder, Rejseplanen og realtidsinformation. For hvert af temaerne beskrives centrale puljeprojekter og de erfaringer, der er høstet både i puljestøttede projekter og andre initiativer i Danmark og udlandet.

Kapitlerne 3, 4 og 5 danner afsæt for den opsamling på erfaringer og de anbefalinger, som sker i **kapitel 2**.

2 Erfaringer og anbefalinger

2.1 Mobilitetsudfordringen i yderområderne

Efterspørgslen efter traditionel kollektiv transport i yderområder er udfordret, og gør det vanskeligt at opretholde en betjening af en høj standard. Den **demografiske udvikling** er en faktor, som i helt særlig grad har betydning for en faldende efterspørgsel. I mange yderområder sker der på samme tid et fald i antallet af indbyggere og en forskydning i alderssammensætningen, som er til ugunst for den kollektive trafik: færre børn og unge og flere ældre. Der er kommuner, hvor den demografiske udvikling, alt andet lige, set over en tiårig periode har betydet et fald på en femtedel af passagerunderlaget.

Familiernes **bilrådighed** er en anden rammebetingelse, som i yderområderne har bidraget til at mindske behovet for konventionel kollektiv transport. Antallet af indbyggere i husstande uden bil er, i landområder og mindre byer op til 2.000 indbyggere, over en tiårig periode faldet fra seks til fire procent. Samtidig er husstande med to eller flere biler steget, så også indenfor hver bilhusstand har flere fået bilrådighed.

I landområder og mindre byer foretages i dag ca. fire procent af indbyggernes ture med kollektiv transport – lidt flere med bus end med tog. Elever i folkeskoler og ungdomsuddannelser udgør 68 procent af buspassageren i disse områder, det er markant flere børn og unge, end man ser i mere urbane områder. Rejseformålet er for de fleste skoler eller uddannelsessteder, hvorimod den kollektive transport kun i begrænset omfang anvendes til fritidsformål. Ældre udgør en langt mindre del af busbrugerne i de tyndere befolkede områder, end de gør andre steder.

I de fleste kommuner, herunder også kommuner med tyndt befolkede områder, har planlægningsfilosofien i den kollektive trafik gennem de senere år været en tilpasning, med "**mest til flest**". Det betyder en tilpasning, hvor ressourcerne er rettet mod at betjene de største efterspørgselsstrømme. Det efterlader mange tyndere befolkede områder med en kollektiv transport, der har fokus på betjening af elever til folkeskoler og ungdomsuddannelser. Samtidig har de fleste kommuner indført **Flextur**, eller lignende tilbud. Her kan man ringe efter en bil eller en mindre bus, som betjener fra dør til dør, men hvor prisen som oftest er højere end i den konventionelle kollektive transport. Flextur har især vist sig at være et tilbud som ældre borgere benytter sig af.

Set under ét er det billede, der tegner sig for den kollektive trafik i de tyndere befolkede områder, at den konventionelle betjening med busser i stigende grad er målrettet målgrupperne af skoleelever og elever til ungdomsuddannelser. Hertil suppleres med Flextur, som overvejende varetager en opgave med at betjene ældre borgere. Antallet af billøse husstande i landområderne er begrænset, og kun få arbejdspendlere bosat her anvender kollektiv transport.

2.2 Udviklingsmuligheder

Den kollektive transport i yderområderne har været og er fortsat i en omstillingsproces, hvor udbud tilpasses en faldende efterspørgsel. Der er ikke i analysen fundet nye greb, som grundlæggende kan vende udviklingen i en retning, hvor der kommer en større tilgang af passagerer i den kollektive transport i yderområderne. Der eksisterer ikke et stort potentiale af bilbrugere, som med de nuværende transportvilkår kan tænkes f.eks. at skifte til kollektiv transport i pendlerrejsen.

Der har gennem en årrække fundet en målretning sted med fokus på de primære målgrupper: børn, unge og en mindre gruppe af ældre uden bil. Denne tilpasning fortsætter, og omfatter de fleste steder både konventionel buskørsel og behovsstyret kørsel. **Det anbefales, at der fortsat arbejdes med en arbejdsdeling, hvor betjening med konventionel kollektiv transport suppleres med behovsstyrede løsninger.** Denne kombination sikrer betjening af børn og unge til skole og uddannelse, og samtidig er der med de behovsstyrede løsninger altid et tilbud til rådighed, så ingen levnes tilbage uden mobilitetsmuligheder.

At der ikke er et uforløst passagerpotential, betyder ikke, at der ikke kan ske forbedringer af den kollektive transport i yderområderne. Andre mål end flere passagerer i den kollektive transport i yderområderne er relevante. F.eks. bruger mange unge lang tid i busser. Gode transportvilkår bidrager til deres livskvalitet her og nu, men kan måske også fastholde dem lidt længere som kollektive brugere. Serviceforbedringer som skaber større tilfredshed kan således på lang sigt positivt bidrage til passagerudviklingen.

Som en ramme til at beskrive forskellige typer af projekter og initiativer, som er realiseret eller på vej, arbejdes i denne udredning med ni temaer. Indenfor hvert tema er i opslag samlet op på erfaringer, som er gjort i en række projekter og initiativer, som er delvist finansieret af midler fra Yderområdepuljen, projekter som er realiseret uden puljestøtte og i mindre omfang initiativer i andre lande. På baggrund af denne gennemgang **anbefales det, at der kontinuerligt arbejdes med initiativer som bidrager til at skabe en sammenhæng i den kollektive transport.** Det omfatter sammenhængende køreplaner, gode vente- og skifteforhold og adgangen til at få digital information. Selvom disse initiativer isoleret set og hver især ikke kan dokumenteres at give en øget tilgang af passagerer, så kan de bidrage til at den samlede rejse forbedres.

2.3 Evaluering af Yderområdepuljen

På baggrund af de foreliggende data kan COWI ikke etablere en entydig effektkæde, der viser, at Yderområdepuljen har bidraget til at forbedre den kollektive trafik i yder-

områderne. Data fra de støttede projekters egne evalueringer, et survey blandt støtte-modtagerne samt kvalitative interviews med trafikselskaber og projektejere tegner et billede af, at Yderområdepuljen kun har bidraget til en beskedent vækst i passagertallene i de relativt få projekter, der har målt dette. Derudover er der registreret en række effekter, der kan have mere indirekte indflydelse, men som samlet set kan bidrage til, at den kollektive trafik i yderområderne opleves som forbedret, herunder større brugertilfredshed samt serviceforbedringer i form af kortere rejsetid, flere tilbud og styrket fokus på (realtids-) information.

Gennemgangen af data efterlader et indtryk af, at puljen har fungeret som et væsentligt incitament til at afprøve nye idéer og at skabe lokalt/regionalt ejerskab af disse. Spørgsmålet er, om der kunne være opnået lignende resultater ved at yde de 198 mio. kr. som et jævnt fordelt tilskud til alle landets kommuner og trafikselskaber. Svaret er nej, bl.a. fordi:

- > Var midlerne blevet overført som et normalt driftstilskud ville staten ikke have garanti for, at de blev anvendt til afprøvning af nye initiativer.
- > De knap 200 mio. kr. er matchet af et lignende beløb fra kommuner/trafikselskaber, så den reelle investering i kollektiv trafik er tættere på 400 mio. kr.
- > Knap 200 mio. kr. fordelt ligeligt over seks år mellem alle kommuner og trafikselskaber risikerer at blive meget tyndt smurt ud, hvorved muligheden for at sætte større, sammenhængende projekter i gang forringes.

Ved at have en pulje kan staten/Folketinget sikre, at det er de kommuner/trafikselskaber, der reelt ser et behov og har idéer til fornyelse, der søger om og opnår støtte.

2.4 Forslag til omlægning af puljen

Skulle puljen til forbedring af kollektiv trafik i yderområder have været mere effektiv, skulle den have baseret sig på mere tydelige og målbare mål baseret på kendt viden om, hvad der virker, og med veldefinerede aktiviteter, outputs og forventede effekter. COWI vurderer på baggrund af støttemodtagernes tilbagemeldinger og egne erfaringer, at en eventuel fremtidig pulje bør indeholde følgende elementer:

- > En mere overordnet mobilitetspulje rettet mod yderområderne, der samler flere statslige puljer under samme hat og som har et længere perspektiv, der gør det lettere for kommuner og trafikselskaber at planlægge
- > Puljen skal være administrativ og ikke politisk udmøntet for at sikre kontinuitet og forudsigelighed i støttetildelingen
- > Projektidéer fremkommet som følge af brugerinvolvering kan bidrage til at skabe levedygtige projekter
- > Tilskuddet skal som nu basere sig på lokal/regional medfinansiering

2.5 Løsningsmuligheder i lyset af MaaS

Mulighederne for væsentligt at forbedre den kollektive transport i yderområderne indenfor de givne rammer er begrænsede. Skal der i væsentligt omfang ske en styrkelse af mobilitetstilbuddene i de tyndere befolkede områder, så skal der tænkes i nye koncepter.

Under fællesbetegnelsen MaaS er der stor opmærksomhed på mobilitetskoncepter, hvor nye teknologiske muligheder for information, drift og betalingsmåder åbner op for fleksible koncepter på tværs af offentlige og private aktører og på tværs af transportformer¹. I landområderne er der et stort potentiale af biler, der står tomme en stor del af døgnet, og mange ture hvor der godt kunne fyldes bedre op på sæderne i bilerne. Delemobilitet og samkørsel er imidlertid i dag begrænset til lange ture, og lovgivningen sætter begrænsninger for udbredelsen i tyndere befolkede områder på de korte og mellemlange ture.

Hvis potentialet for at private kørselsressourcer i de tyndere befolkede områder skal kunne nyttiggøres til mobilitetsløsninger, der omfatter flere, kræver det en nytænkning på en række områder. Der kan peges på disse lovgivningsmæssige u hensigtsmæssigheder, når perspektivet *alene* er fremtidens transport i de tyndt befolkede områder:

- > Samkørsel på korte ture begrænses af reglerne for erhvervsmæssig personbefordring og skattelovgivningen. På korte og mellemlange ture er den tilladte betaling ved privat samkørsel ikke tilstrækkelig til at opveje besværet med koordinering, ekstra tidsforbrug mm².
- > Det offentlige, her kommuner og trafikelskaber, kan ikke indkøbe transport fra private samkørselstjenester.
- > Frivillige chauffører kan ikke varetage offentligt tilgængelige kørselstilbud. Landsbybusser forankret i et konkret lokalområde har derfor begrænsninger på, hvem der kan benytte dem.

En udfordring ved at åbne lovgivningsmæssigt op for disse samkørselsformer er, at der ikke samtidig åbnes op for ubeskattede deleordninger, hvilket er en problemstilling, der også kendes fra andre deleøkonomiske områder. **Det anbefales imidlertid, at de formelle barrierer granskes med henblik på at åbne op for en bredere vifte af mobilitetstilbud i yderområderne.**

¹ QVARTZ, *Mobility-as-a-Service - Strukturel analyse af digital infrastruktur*, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2018

² Ekspertgruppen, *Mobilitet for fremtiden*, Transport-, Bygnings og Boligministeriet, 2018

3 Den kollektive trafik i yderområderne

3.1 Mobilitetsudfordringen

Udfordringen med at opnå og fastholde en attraktiv kollektiv transport i områder, hvor efterspørgslen er spredt i rum og tid, er ikke af ny dato. I begyndelsen af 1990'erne blev en pulje til forsøgsaktiviteter i landområder udmøntet. Konklusionen i evalueringen var dengang kort fortalt, at det ikke var muligt at opnå et større passagervolumen, men at der kunne opnås mere tilfredse brugere³. Sidenhen er der sket flere markante ændringer, som berører både udbud af og efterspørgsel efter kollektiv transport i yderområderne:

- > Fraflytningen i landområderne og tilflytning til de større byer er forløbet hurtigt og efterlader yderområder med endnu længere mellem indbyggerne.
- > Planlægningsfilosofien for den kollektive transport har efter strukturreformen langt de fleste steder gået på 'mest til flest' og betydet prioritering af store pendlerstrømme.
- > Mange steder er det åbne, køreplanlagte, kollektive transportudbud i de tyndere befolkede områder nu skåret ned overvejende at servicere den lovpligtige kørsel af skoleelever.
- > Flextur – et åbent, fladedækkende og behovstilpasset tilbud – har i mange kommuner været svaret på at opretholde en betjening i landområderne. Det er et unikt tilbud, som ikke genfindes i samme omfang i andre lande.
- > Under fællesbetegnelsen MaaS er der stor opmærksomhed på mobilitetskoncepter, hvor nye teknologiske muligheder for information, drift og billettering åbner op for fleksible koncepter på tværs af offentlige og private aktører og på tværs af transportformer.

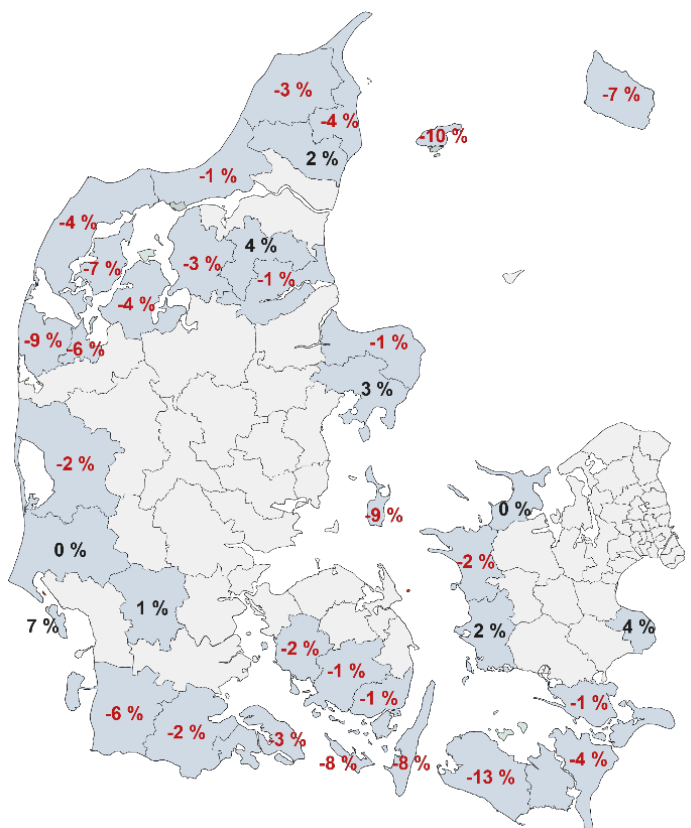
Samlet set er der ikke noget i disse udviklingstræk, som grundlæggende ændrer på konklusionen fra den tidligere trafikredegørelse om, at det vil være yderst vanskeligt at opnå et større passagervolumen i den kollektive transport i de tyndt befolkede områder.

³ *Trafikredegørelse 1999 - den kollektive trafik*, Transportministeriet, 1999

3.2 Rammebetingelser

Den kollektive trafiks rammebetingelser, og dermed også efterspørgslen efter kollektiv transport, har været under kraftig forandring i de senere år. Den **demografiske udvikling** er en rammebetingelse, som i helt særlig grad har betydning for efterspørgslen efter kollektiv transport⁴. Der har i mange yderområder gennem en årrække været stagnation eller tilbagegang i antallet af indbyggere. Da der samtidig sker betydelige forskydninger i befolkningens alderssammensætning, med fald især blandt den kollektive trafiks kernekunder, påvirkes efterspørgslen efter kollektiv transport betydeligt.

For at sætte tal på udviklingen er udvalgt 36 kommuner, som alle har større områder, der kan betegnes som yderområder i relation til kollektiv transport. Det skal bemærkes, at der ikke i dette valg ligger en antagelse om, at de 36 kommuner tilsammen udgør yderområder i relation til kollektiv transport. De er valgt som repræsentanter for kommuner med større områder, som er tyndt befolkede. Som der vendes tilbage til i afsnit 3.4, så er der flere kommuner med store byområder og høj befolkningsvækst, som samtidig har tyndt befolkede områder, der kan betegnes som yderområder i relation til kollektiv transport.

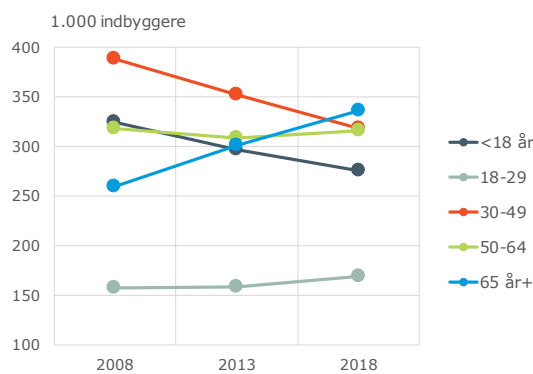


Figur 1 Ændring i befolkningstal (10-84-årige) fra 2008-2018
Kilde: Danmarks Statistik

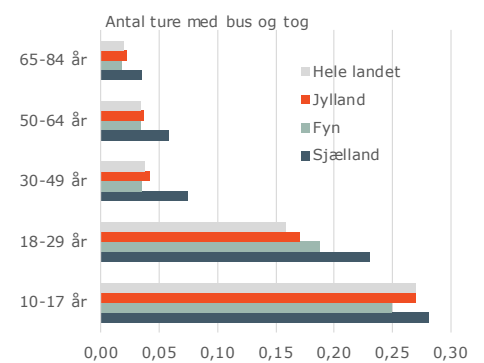
⁴ Trafikplan 2018-2022 - Vi kører for dig, Sydtrafik, 2018
Trafikplan 2019 - 2022, Midttrafik, 2019

De 36 udvalgte kommuner er vist i Figur 1, hvor befolkningsudvikling for 10-84-årige fra 2008-2018 er vist i procent. De udvalgte kommuner har tilsammen haft et fald på én procent. Til sammenligning har der på landsplan i samme periode været en vækst på syv procent.

I Figur 2 er vist befolkningsudviklingen fordelt på alder i alle de udvalgte kommuner. Der har samlet set i perioden været et fald i antallet af børn og unge under 18 år samt i gruppen af yngre erhvervsaktive (30-49 år). Samtidig har der været en kraftig vækst i antallet af ældre på 65 år og derover. For den kollektive trafik betyder det tab af kernebrugere (børn og unge), samtidig med at der ikke kommer nye til, idet gruppen af ældre kun i begrænset omfang benytter kollektiv transport.



Figur 2 Befolkningsudvikling i de 36 kommuner
Kilde: Danmarks Statistik



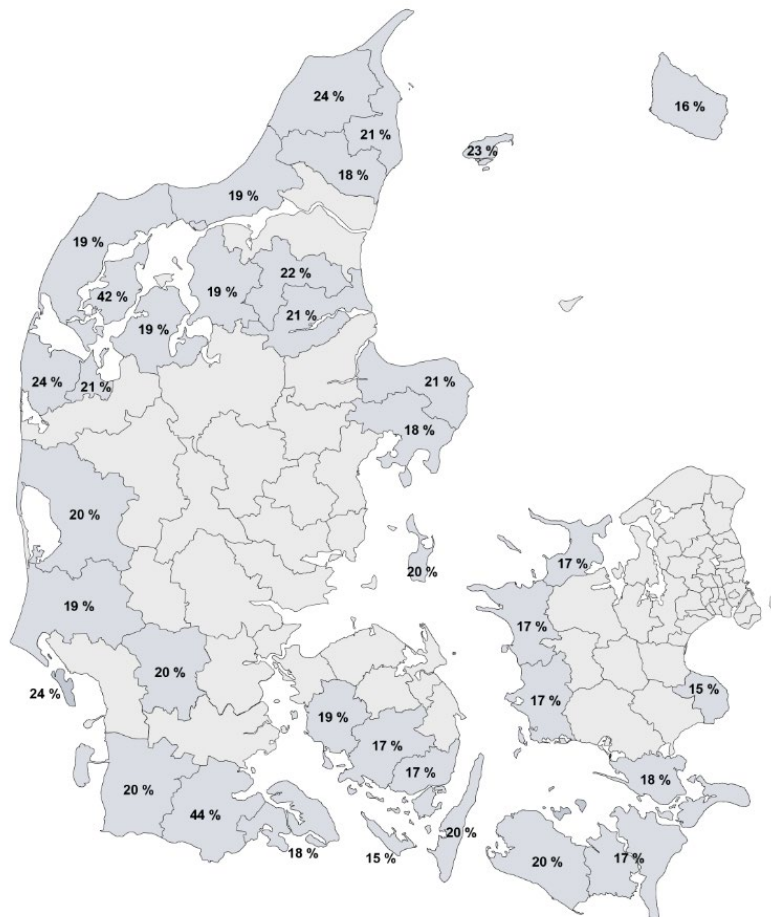
Figur 3 Ture med bus eller tog per gennemsnitsdøgn per person i de 36 kommuner.
Kilde: COWIs udtræk på TU 2008-2018

I Figur 3 er vist kollektive turrater for forskellige aldersgrupper og opdelt på tre landsdele. Turraten er udtryk for, hvor mange bus- og togture en beboer i gennemsnit foretager på et gennemsnitsdøgn. Det er her tydeligt, at i de valgte kommuner har den kollektive transport en betydelig rolle blandt børn og unge. Ved at sammenholde viden om den demografiske udvikling med turraterne kan man foretage et skøn over, hvilken betydning den demografiske udvikling - alt andet lige - har for efterspørgslen efter kollektiv transport. Det antages i dette skøn, at der ikke er forskel i, hvor hyppigt befolkningen indenfor de forskellige aldersgrupper i hver af de tre landsdele rejste med kollektiv transport i 2008 hhv. 2018.

I Figur 4 er vist betydningen af den demografiske udvikling, dvs. forskydninger i befolkningstal og alderssammensætning, i de 36 kommuner for efterspørgslen efter rejser med bus og tog. Andre faktorer spiller også ind på efterspørgslen f.eks. det konkrete udbud af busser og tog, billetpriser og bilrådighed. Tallene i figuren skal derfor ikke forveksles med den faktiske udvikling i efterspørgsel efter kollektiv transport. Tallene illustrerer, alt andet lige, den isolerede betydning af den demografiske udvikling. For alle 36 kommuner tilsammen var der et demografisk begrundet fald i efterspørgslen efter kollektiv transport på fem procent. Det dækker over stor forskel kommunerne imellem, med et stort fald i størrelsesordenen en femtedel på flere af Ø-kommunerne og på Lolland. Der tegner sig et billede, hvor det går værst ud over Ø-kommunerne og yderligt beliggende kommuner.

En rammebetingelse af stor betydning for transportvilkår er **familiernes bilrådighed**. I Figur 5 er vist, hvordan familiernes bilrådighed har udviklet sig fra 2008-2018 i de 36 kommuner. Det skal bemærkes, at de udvalgte kommuner også omfatter større byer, med mange unge familier uden bilrådighed, hvorfor der er knap en tredjedel af familierne, som ikke har bil til rådighed. Der vendes i kapitel 3.5 tilbage til bilejerskabet udenfor de større byer, og her beskrives at kun ca. fire procent af indbyggere i byer under 2.000 indbyggere og på landet lever i husstande uden bil. Figur 5 illustrerer, at der i de udvalgte kommuner har været et mindre fald i andelen af familier, der lever uden bilrådighed, stagnation i antallet af familier med én bil og en markant vækst i familier med to eller flere biler.

I Figur 6 er for de 36 kommuner vist væksten i antallet af personbiler per indbygger fra 2008 til 2018. Tilsammen var væksten i de udvalgte kommuner været 21 procent, hvilket er højere end de 19 procent som væksten var på i hele landet.



*Figur 6 Ændring i antal personbiler per indbygger 2008-2018.
Kilde: Danmarks Statistiks opgørelser af personbiler og af befolkningstal
Bemærk: Leasede biler knyttes til kommune for leasingfirma og ikke til brugeren*

3.3 Hvad er kollektiv trafik?

I den gængse opfattelse adskiller kollektiv og individuel trafik sig ved, at kollektiv trafik er offentligt udbudt og støttet, og at der finder samfærdsel sted mellem mennesker, som ikke nødvendigvis kender hinanden. Individuel trafik er privat organiseret og finansieret og omfatter som oftest enkeltpersoner eller mindre private rejsegrupper. Kollektiv trafik omfatter overvejende busser og tog, og privat trafik omfatter overvejende personbiler og cykler.

Denne skelnen mellem kollektiv og individuel trafik indfanger fortsat de største forskelle. Men det indfanger ikke den udvikling, der har fundet sted i de senere år, og de forventninger, der er til ændringer fremover:

- > Udbredelsen af **behovsstyrede** og alment tilgængelige løsninger i offentligt regi, hvor især Flextur i tyndere befolkede områder har vundet frem, udfordrer forestillingen om, at kollektiv trafik drejer sig om betjening af mange på samme tid i store køretøjer, der kører på faste tidspunkter.
- > Fremkomsten af **deleøkonomiske mobilitetstilbud** muliggør en bedre udnyttelse af personbilen gennem deling af bil og/eller deling af kørsel, både på privatorganiseret basis og via kommercielle udbydere af biler og kørsel.
- > Udvikling og fortsat forbedring af **digitale platforme**, som sætter nye standarder for den information om transportmuligheder i planlagt og real tid, man kan få før og under rejsen. Desuden er det muligt at forbedre muligheder for at bestille og betale - også på tværs af udbydere.

Grænserne for de private og de offentlige løsninger flyder således sammen, og perspektiverne er helt nye forretningsmodeller, hvor digitale løsninger gør det muligt at gentænke, hvordan man samlet set opnår den bedst mulige mobilitet for alle. Begrebet Mobility as a Service (MaaS) dækker over en fremtid, hvor trafikanter i stedet for at selv at eje køretøjer vælger at dele med andre. Det kan omfatte både deling af køretøjer og samkørsel. Bestilling, tilrettelæggelse og betaling af kørslen foregår på en eller flere digitale platforme.

Endnu har vi til gode at se MaaS-koncepter udfoldet i stor skala, men der er initiativer i gang for at geare lovgivning og anden offentlig regulering på en måde, så der ikke spændes ben for sådanne løsninger. Det kan både medføre, at private aktører kommer ind på det offentlige marked, og at de offentlige aktører kommer ind der, hvor de private har deres hjemmebane i dag. Der er i udlandet eksempler på, at offentlig service-trafik indkøbes og udføres af private samkørselstjenester⁵. I andre lande, særligt USA, ser man, at tjenester som Uber og Lyft indgår aftaler om varetagelse af offentlige serviceopgaver.

Det er vanskeligt at opstille en klar, robust og fremtidssikret definition af kollektiv trafik. En definition som ligger tæt op ad den traditionelle opfattelse, men samtidig er åben for at nye koncepter kan omfattes, er: *"Kollektiv trafik omfatter de transportformer, hvor flere tilbydes transport"*.

⁵ *Partners in transit – a review of Partnerships between Transportation Network Companies and Public Agencies in the United States*, Joseph P. Schweiterman m.fl., 2018

Størstedelen af de kollektive rejser kan i dag fremsøges på Rejseplanen: tog, lokalbaner, busser, tog, færger og til dels Flextur. Dertil kommer, at enkelte andre typer af mobilitetstilbud er inviteret med ind i Rejseplanen, men endnu ikke er udfoldet i stor skala: bycykler, fjernbusser, samkørselstjenester, taxi og fly.

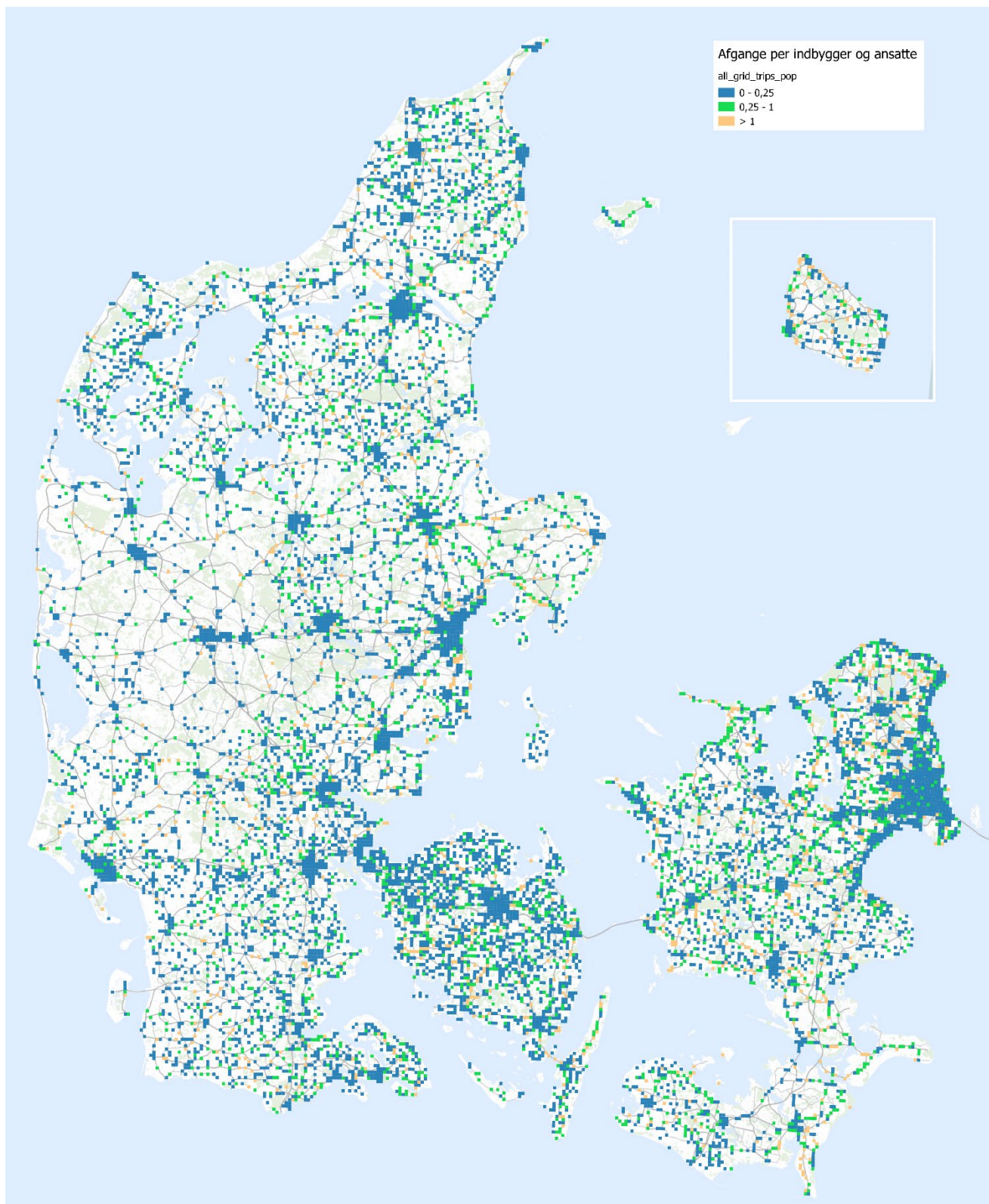
Der er også tilbud i yderområderne, som ikke er i Rejseplanen. Flere steder står kommunerne selv helt eller delvist for indkøb af skolebuskørslen, og flere har åbnet op for, at andre end skoleelever kan køre gratis med. Disse ruter optræder generelt ikke i Rejseplanen. I praksis betjener skolebusser kun få gange på skoledage og er helt tilpasset skolernes behov. Af denne grund benyttes de kun i begrænset omfang af andre end skoleelever. Der eksperimenteres med samkørsel/delebiler og landsbybusser både i regi af Yderområdepuljen og udenfor. De er hverken på Rejseplanen eller offentligt tilgængelige, idet de er begrænset til specifikke lokale brugergrupper.

3.4 Kollektiv trafik i yderområderne

Der findes ikke en klar definition af, hvilke geografiske områder der i relation til kollektiv trafik kan karakteriseres som yderområder. Der er kommuner, som på samme tid omfatter store byer og tyndt befolkede områder, og man kan således ikke entydigt opdele efter befolkningstæthed i kommuner.

Det er heller ikke muligt entydigt at identificere yderområder, efter hvilket udbud af kollektiv transport de har. Et tyndt befolket område kan have en høj standard af kollektiv trafik, hvis det er beliggende i en korridor med busser og tog, som betjener store byer. Andre områder ligger, så de har dårlig forbindelse til højklasset kollektiv transport.

Figur 7 viser på et kvadratnet for hele landet forholdet mellem antallet af unikke kollektive ture (udbud) og summen af indbyggere og ansatte (efterspørgsel). For at tage højde for at samme bus eller tog kan have flere stoppesteder indenfor et kvadrat, hvilket samlet set ikke giver et højere betjeningsniveau, er udbuddet reduceret til unikke afgang for hvert kvadrat.



Figur 7 Unikke kollektive afgange på et hverdagsdøgn pr. indbygger plus arbejdspladser i et kvadratnet på 1 km X 1 km. I de hvide områder er der ingen afgange optaget i Rejseplanen. Her er flere steder lokal skolebuskørsel.
Kilder: COWIs opgørelse på basis af Rejseplanen (mandag d. 1. oktober 2018); Danmarks Statistik, 2014

Figur 7 viser, at udbud sat i relation til efterspørgsel (målt på indbyggere og arbejdspladser) er højest uden for de store byer. Der er således ikke tale om, at der i områder uden for de større byer er et relativt set lavere betjeningsniveau målt pr. indbygger og arbejdspladser. Figuren viser også, at det ikke på denne måde er muligt at udpege yderområder – set i relation til kollektiv transport – som store, sammenhængende områder. Som der vendes tilbage til i næste kapitel, gør det sig også gældende, hvis man som i Figur 8 og Figur 9 alene kigger på, hvor stort udbuddet af kollektiv transport er rundt om i landet.

Det er ikke entydigt lykkedes geografisk at indkredse yderområder i relation til kollektiv transport. Derfor anvendes i rapporten flere steder en opdeling efter bystørrelse, hvor yderområderne omfatter byer på under 2.000 indbyggere og landområder. Denne opdeling er begrundet i, at der ved opslag i den nationale transportvaneundersøgelse (TU) er fundet næsten ens transportprofiler hvad angår valg af transportmidler for indbyggere i disse mindre byer og på landet. Dette gælder i alle landets regioner.

3.5 Udbud og efterspørgsel i yderområderne

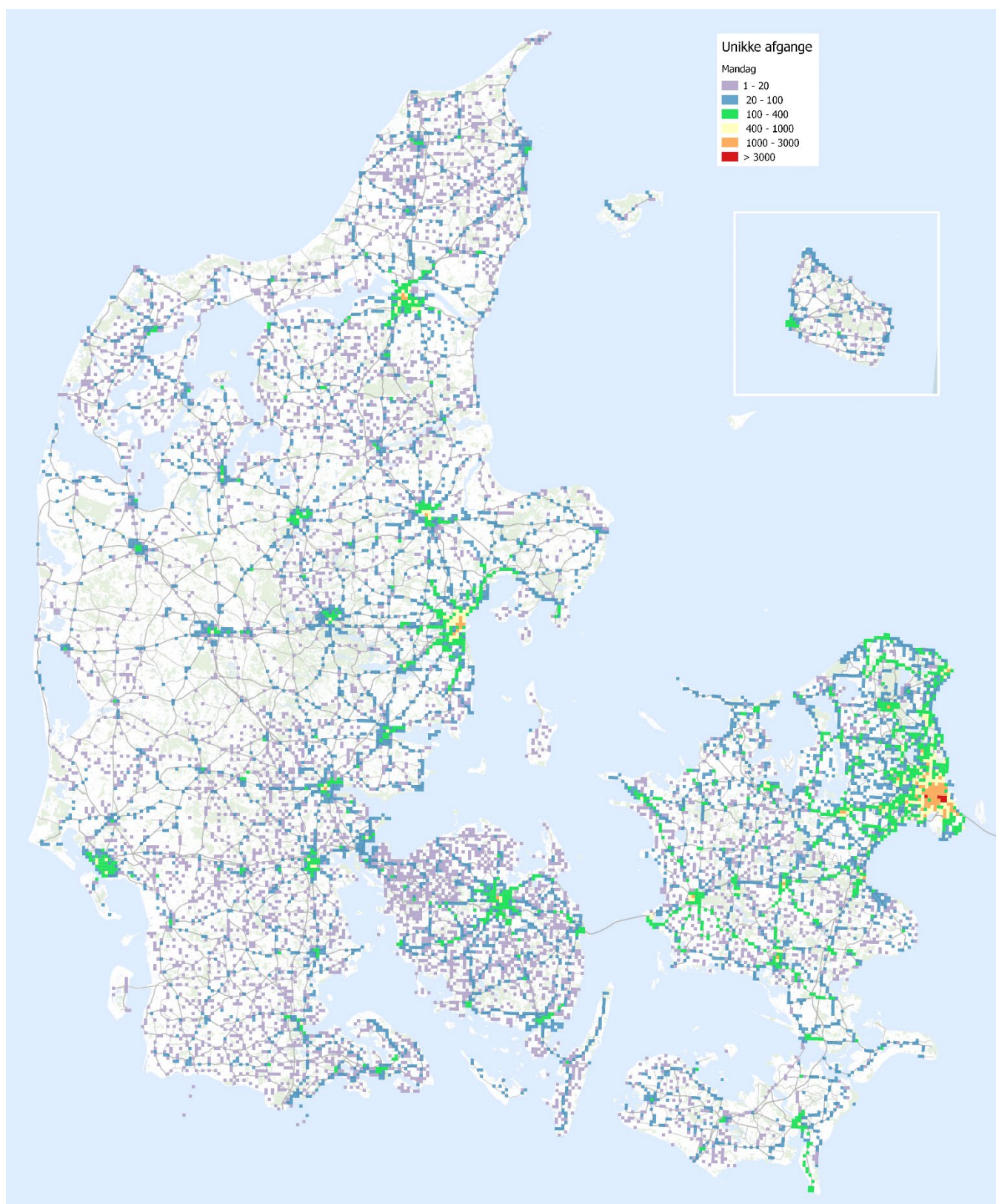
Rejseplanens udbud af køreplanlagt kollektiv transport omfatter alle offentligt tilgængelige ruter, hvoraf de mest relevante og benyttede i relation til yderområder er:

- > Færger til mindre øer – udbydes af kommuner eller af private
- > Fjern- og regionaltog – udbydes af staten
- > Regionale buslinjer og lokalbaner – udbydes af regioner via trafikelskaber
- > Lokale ruter og skolebusruter – udbydes af kommuner evt. via trafikelskaber.

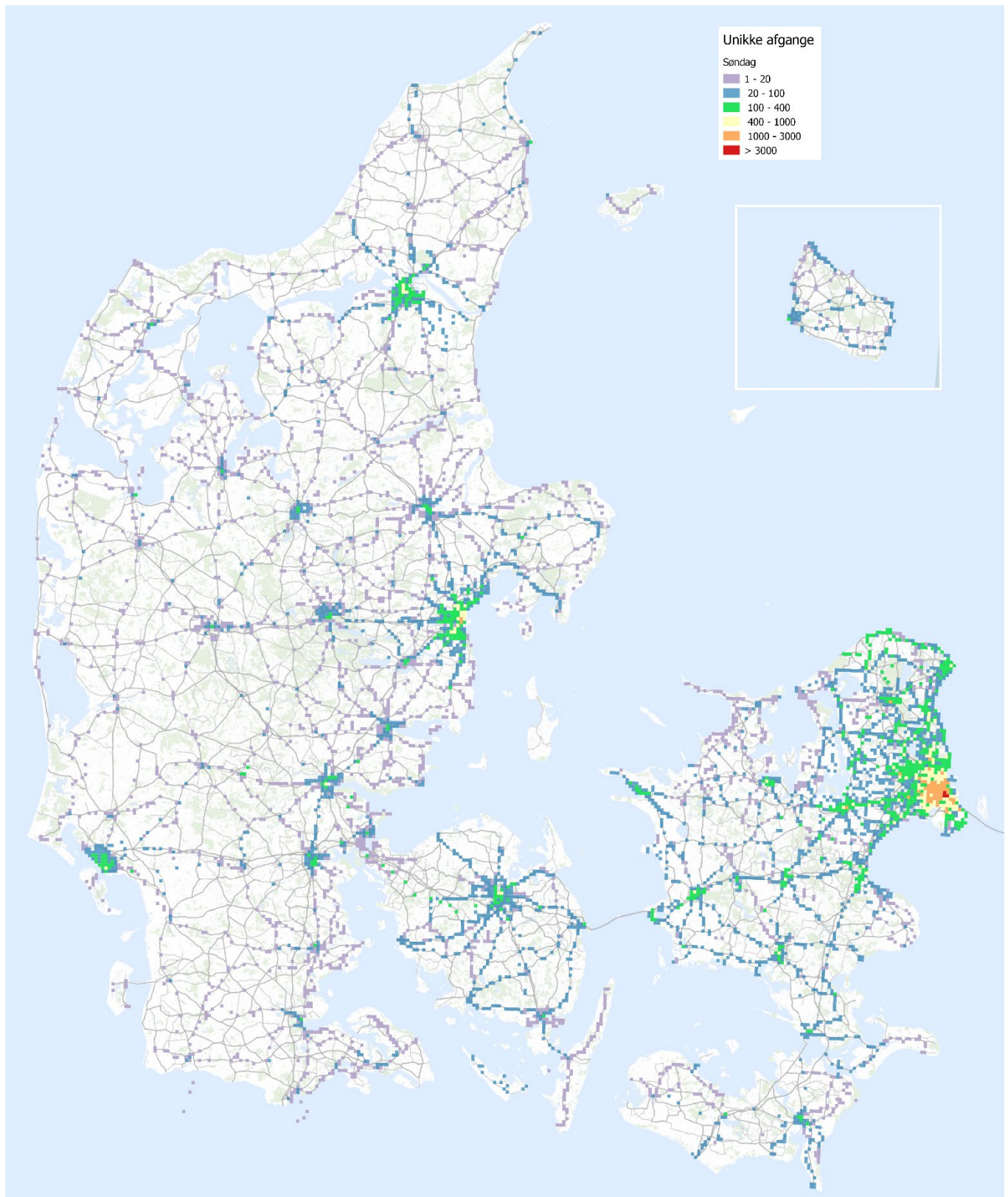
Figur 8 viser i et kvadratnet, hvor mange afgang med kollektiv transport der tilbydes rundt om i landet på et hverdagsdøgn opgjort på unikke afgang, hvor der er rensset for, at busser og tog kan have flere standsningssteder i samme kvadrat. Kortet med de unikke afgang afspejler bygeografien, hvor der forventeligt er den højeste betjeningsstandard i centrene af de store byer. Dertil kommer, at der er et højt betjeningsniveau med relativt mange afgang langs de større veje, hvor de regionale busser betjener indbyggerne. Tog og lokalbanerne kan også genfindes på kortet med et relativt højt betjeningsniveau.

I Figur 9 er udbuddet opgjort for et søndagsdøgn i det samme kvadratnet og med samme metode som for et hverdagsdøgn. Forskellen mellem hverdage og søndage er tydelig. Udenfor de største byer falder niveauet om søndagen langt de fleste steder til mindre end 20 afgang (i alle retninger) på et døgn, hvilket betyder, at der er mere end én time mellem busserne og/eller ingen aftenbetjening.

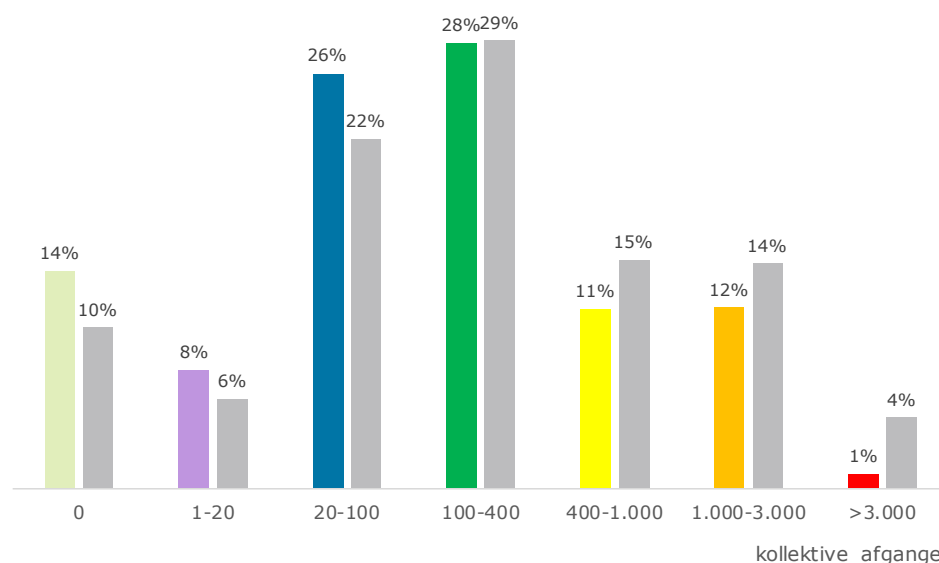
I Figur 10 er vist en opgørelse af, hvor stor en andel af beboerne og af de ansatte der på en hverdag har forskellige betjeningsniveauer af kollektiv betjening, svarende til de farvekategorier der er anvendt i Figur 8.



Figur 8 Unikke kollektive afgange på et hverdagsdøgn optegnet i et kvadratnet på 1 km X 1 km.
Kilde: COWIs opgørelse på basis af Rejseplanen (mandag d. 1. oktober 2018)



Figur 9 Unikke kollektive afgange på et søndagsdøgn optegnet i et kvadratnet på 1 km X 1 km.
Kilde: COWIs opgørelse på basis af Rejseplanen (søndag d. 13. januar 2019)

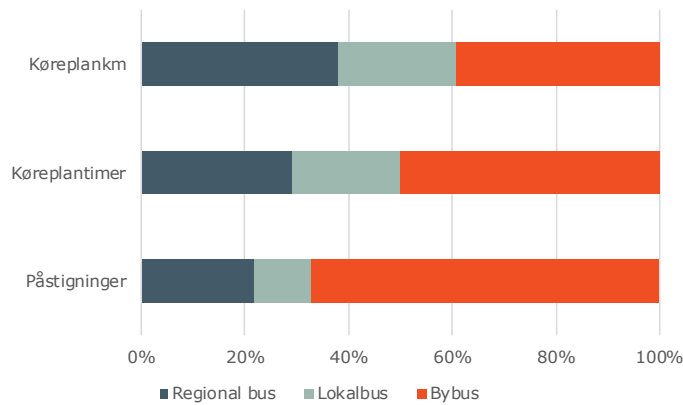


Figur 10 Fordeling af indbyggere (tv og i farver) plus arbejdspladser (th og grå) efter betjeningsniveau i de kvadrater, de er bosiddende/beliggende i. Betjeningsniveauet er antal bus- og togture som betjener kvadratet på et hverdagsdøgn. Kilde: COWIs opgørelse på basis af Rejseplanen (mandag d. 1. oktober 2018) og Danmarks Statistik, 2014.

14 procent af befolkningen og 10 procent af arbejdspladserne har ingen kollektiv betjening i det kvadrat, hvor de er bosiddende eller lokaliseret. 22 procent af indbyggerne og 16 procent af arbejdspladserne har en meget svag kollektiv dækning med under 20 afgange per hverdagsdøgn, hvilket i praksis vil være betjening under niveauet én bus i hver retning hver time. Det skal i øvrigt bemærkes, at relativt flere arbejdspladser har et højt betjeningsniveau end der gør sig gældende blandt indbyggerne.

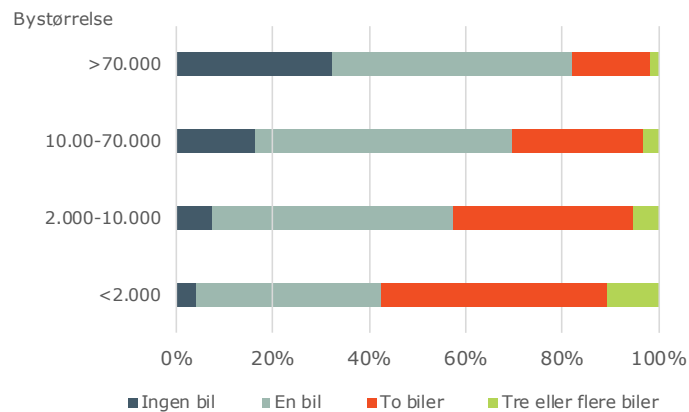
Der findes ikke opgørelser som på et systematisk grundlag gør det muligt at udskille rejser, som relaterer sig til yderområder, og det er derfor heller ikke muligt at tegne et samlet billede af betjeningsomfang, udgifter og indtægter, ligesom der ikke kan trækkes en historisk linje i udviklingen i disse områder.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udgiver nøgletal for trafikselskabernes buskørsel på deres hjemmeside. Statistikken viser bl.a. busruter, som trafikselskaberne definerer som lokalbus, hvoraf en stor del er i tyndere befolkede områder. I Figur 11 er vist, hvordan påstigere, køreplantimer og køreplankilometer er fordelt på regionale busser, lokalbusser og bybusser. Lokalbusserne betjener 11 procent af påstigerne. Hertil anvendes 21 procent af køreplantimerne og 23 procent af køreplankilometerne. Sagt på en anden måde, så er udnyttelsesgraden af lokalbusserne mindre end gennemsnittet, når der måles i forhold til påstigere. Det samme gælder de regionale busser, men til forskel fra lokalbusserne, så rejser passagerne her over lange afstande, og udnyttelsesgraden målt på passagerkilometer er høj.



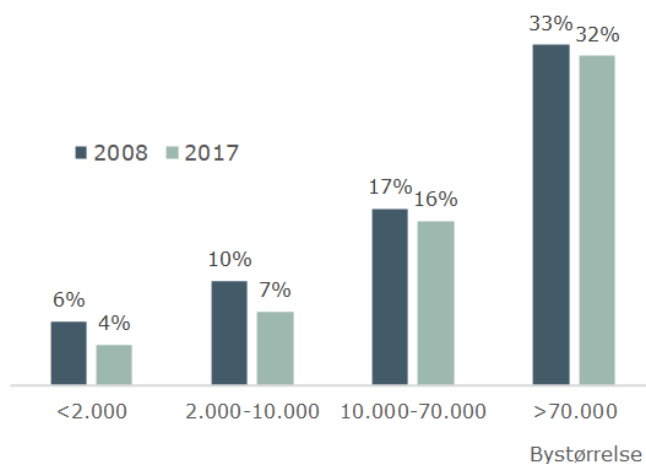
Figur 11 Fordeling af påstigninger, køreplantimer og køreplankilometer opdelt på bustyper i alle trafiksselskaber i 2017. Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside

Figur 12 viser for forskellige områdetyper, hvor mange indbyggere der bor i husstande med og uden bil. I de mindre byer og på landet er der kun fire procent af indbyggerne, som bor i en billøs husstand.



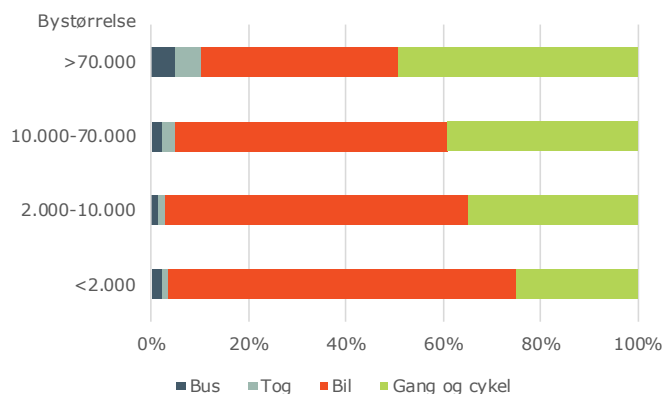
Figur 12 Fordeling af indbyggere efter bystørrelse for bopæl og husstandens bilrådighed. Kilde: COWIS udtræk på TU 2017

Udviklingen går i retning af, at der bliver færre billøse på landet, hvilket fremgår af Figur 13. I 2008 var der seks procent billøse på landet og i de små byer. Figuren indikerer et relativt større fald i andelen af billøse uden for de større byer end i de øvrige bykategorier.



Figur 13 Andel indbyggere uden bilrådighed i husstanden i forskellige bykategorier.
Kilde: COWIS udtræk på TU 2008 og 2017

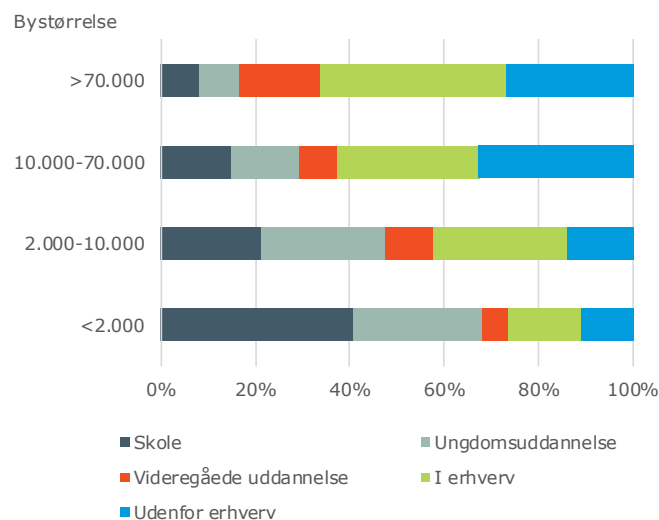
Bilens dominans i yderområderne fremgår af Figur 14, hvor fordeling af indbyggernes ture på transportmidler er vist. På landet og i de små byer var det i 2017 ca. fire procent af alle ture, som blev foretaget med kollektiv transport, heraf lidt flere med bus end med tog. Bilen er dominerende i de små byer og på landet, hvor 71 procent af alle indbyggernes ture foregår i bil som fører eller passager. Gang og cykel er også udbredt og omfatter 25 procent af indbyggernes ture. I de allerstørste byer med mere end 70.000 indbyggere ligger den kollektive markedsandel af alle ture på ti procent, hvilket er mere end dobbelt så stor en markedsandel som i de små byer og på landet.



Figur 14 Fordeling på transportmidler på ture efter bystørrelse for bopæl.
Kilde: COWIS udtræk på TU 2017

Elever til folkeskole og ungdomsuddannelser udgør 68 procent af alle buspassagerne, når man ser på de busrejser, der foretages af indbyggere i mindre byer og på landet. Det er markant flere børn og unge, end man ser blandt busrejsende fra mere urbane områder, hvilket kan aflæses i Figur 15. Børn og unge som en helt central mål-

gruppe for den lokale bustrafik i yderområderne er et mønster, der går igen i alle regioner i Danmark.



Figur 15 Beskæftigelse for busrejsende efter bystørrelse for bopæl.

Kilde: COWIs udtræk på TU 2008-2017

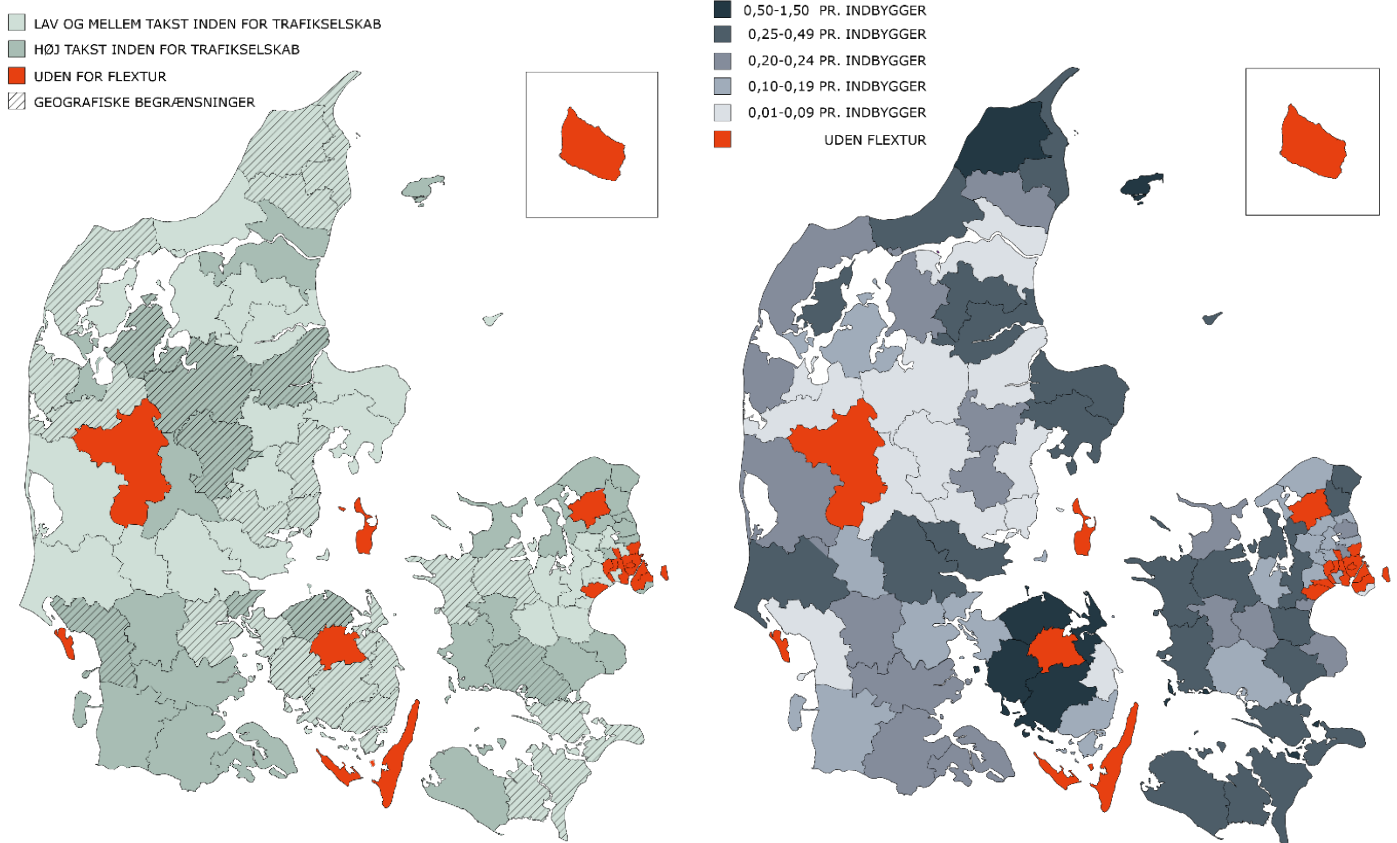
3.6 Flextur

Flextur er gennem de senere år blevet mange kommuners svar på udfordringen med at betjene med kollektiv transport i områder og på tidspunkter, hvor der ikke er et passagergrundlag til at betjene med store busser. I Flextur tilbydes kørsel fra adresse til adresse efter bestilling, men i modsætning til almindelig taxi er der samkørsel, og der kan derfor være omvejskørsel forbundet med rejsen. Der køres ikke efter en køreplan, idet kørslen løbende tilrettelægges efter de indkomne bestillinger. Prisen for at anvende Flextur er typisk højere end almindelige takster i den kollektiv transport, men billigere end taxi.

Flextur udføres af personbiler og minibusser, der indgår i den samlede flåde af køretøjer, der samtidig betjener forskellige lukkede kørselsordninger inden for Flextrafikken. Det er trafikselskaberne i Danmark, som via deres fællesorganisation FlexDanmark, løser den logistiske opgave. Trafikselskaberne står for udbud af kørslen. For kommunerne er der i de fleste tilfælde et relativt stort tilskud pr. rejsende. Men da ordningen ofte erstatter konventionel busdrift, kan der i det samlede regnestykke være en økonomisk fordel for kommunerne.

Figur 16 viser en optegning af, hvor der tilbydes Flextur og i hvilken form. Der er en stor variation i de konkrete Flexturstilbud i kommunerne. På Fyn kalder de det slet ikke Flextur, men Teletaxi, og her adskiller man sig fra resten af landet ved at have en zonebaseret og ikke en kilometerbaseret takst. I flere af kommunerne, både dem med og uden Flextur, findes der yderligere teletaxi og telebusser i afgrænsede områder og konkrete relationer.

Antallet af Flexkurs brugere i kommunerne i 2017 er vist i Figur 17. Opgørelsen skal tolkes i lyset af kommunernes forskellige by- og infrastruktur, befolkningstal og variationen i de konkrete Flexkurs tilbud, som der findes. Antallet af Flexkursbrugere er steget i de senere år, i takt med at flere kommuner er kommet med i ordningen, og at kendskabet til tilbuddet er blevet større i befolkningen.



Figur 16 Flexkursordninger i kommunerne i 2018
Kilde: COWIs opgørelse ud fra oplysninger fra trafiksekskaberne

Figur 17 Passagerer med Flexkurs versus befolkningstal i 2017
Kilde: COWIs opgørelse på basis af data fra trafiksekskaberne

Sættes brugen af Flexkurs i relation til befolkningstallet i kommunerne, som gjort i Figur 17 ligger Nordfyns Kommune højest med 1,15 ture pr. indbygger i 2017. Der er flere kommuner på Fyn, som ligger i den høje ende. De store bykommuner ligger i den lave ende, hvad angår benyttelsen, hvilket bl.a. relateres til restriktioner i anvendelsen i byområder.

Flexkurs er overvejende et tilbud, som benyttes af ældre og af personer med mobilitetsudfordringer, og for hvem det kan være vanskeligt at komme til og fra en station eller et stoppested. 10 procent af Movias Flexkursbrugere er under 50 år, og næsten 60 procent er over 70 år. Billedet er det samme i de andre trafiksekskaber. Der har været gennemført forsøg i Faxe og Ringsted Kommuner med at markedsføre Flexkurs til børn

og unge i de tyndere befolkede områder og som et tilbud især rettet mod deres fritidsaktiviteter⁶. Forsøget viste, at der stort set ingen efterspørgsel var i disse målgrupper.

Behovsstyret transport i mange varianter

Der findes forskellige kørselstilbud, som er tilrettelagt med en løbende planlægning efter de konkrete behov i tid og rum – betegnet som behovsstyret transport.

Flextrafik opstod som svar på et lovkrav om at give bevægelseshæmmede borgere et kørselstilbud svarende til kollektive transport. Alle steder i landet tilbydes i dag Flexhandicap til visiterede brugere. Praktisk håndteres bestilling, logistik mm af FlexDanmark som ejes af trafikelskaberne. Kommuner og regioner tilkøber i forskellig grad andre lukkede kørselstilbud i regi af Flextrafik: Flexlæge, Flexskole, Flexsygehus mm.

Flextur er åbent for alle og kræver ikke en visitering. Det er frivilligt for kommunerne, om de vil tilbyde deres borgere Flextur, og om der i givet fald er restriktioner på, hvor og hvornår det kan benyttes. Flextur er en del af Flextrafik og optimeres sammen med den øvrige Flextrafik. De kan således i samme vogn være brugere som er visiteret i lukkede ordninger og borgere som bruger den åbne Flextur.

Plustur er en variant af Flextur, hvor der, hvis der ikke er andre kollektive transportmuligheder, køres mellem et centralt knudepunkt i den kollektive transport og brugernes adresse. Plustur er et relativt nyt tilbud.

Teleordninger er der mange varianter af: Teletaxi, Telebus, Telerute, Telecity, Telebybus, Telependler, Flexbus m.fl. Fælles er, at der skal foretages en bestilling før, at bussen eller taxien kører. Men så hører ligheden også op. Teleordninger betjener i vidt forskellige geografiske områdetyper, med og uden tidsbindinger i knudepunkter, variationer i vogntyper og forskellige prisniveauer – for blot at nævne nogle forskelle.

⁶ Forsøgsprojekt – Fritidsrejser for børn og unge i landområder, Tetraplan for Movia, 2012

4 Evaluering af Yderområdepuljen

4.1 Tilgang og metode

Ved at opstille en forandringsteori for puljen har vi struktureret vores analyser med udgangspunkt i puljens input, aktiviteter, outputs, outcome og impact. På den måde har vi kunnet etablere en effektkæde, der kan bidrage til at besvare evalueringens hovedspørgsmål: *"Har puljen haft den tiltænkte effekt og bidraget til at forbedre den kollektive trafik i yderområderne i Danmark?"*

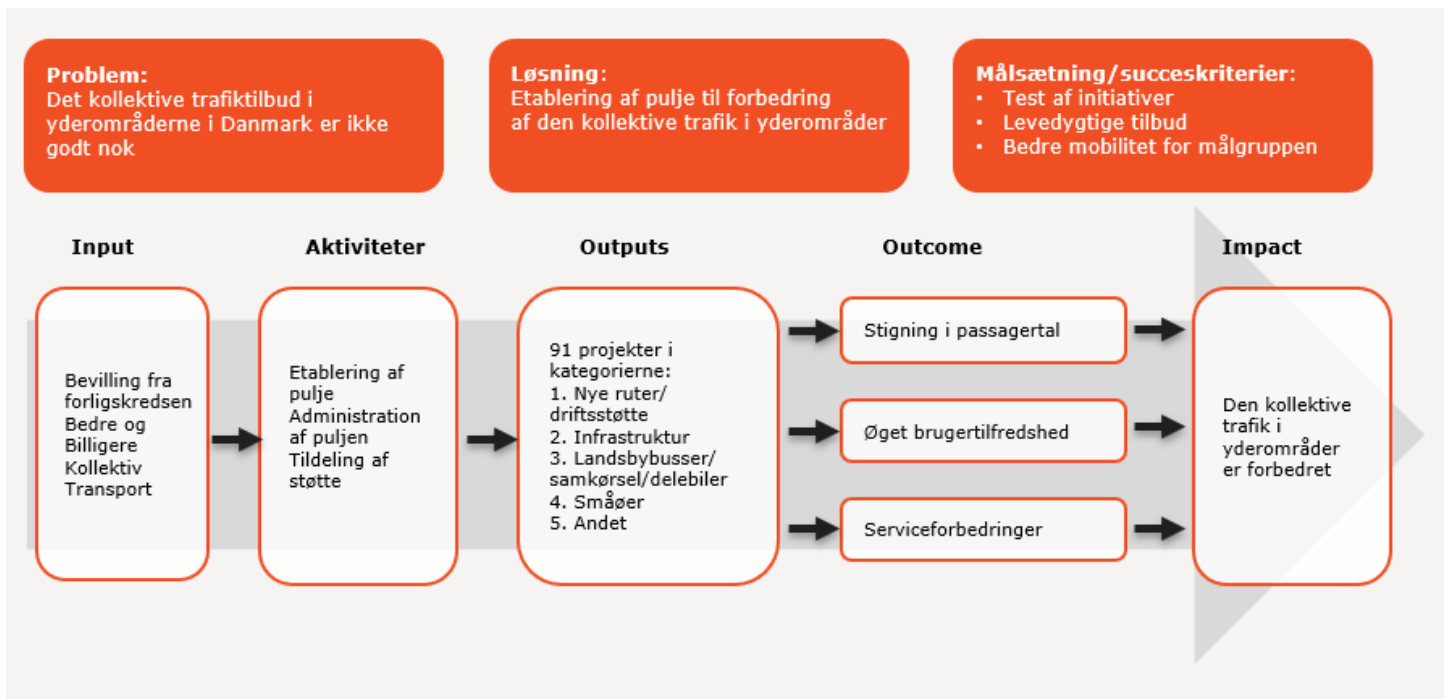
Evalueringen søger at afdække følgende:

- > Puljens formål, målgrupper, aktiviteter og succeskriterier.
- > Puljens effekter.
- > Tilfredsheden med puljen som middel til at forbedre den kollektive trafik i yderområderne, herunder tilfredsheden blandt de regionale trafikselskaber samt lokale støttemodtagere.
- > Input til eventuelle, fremtidige puljer/til forbedring af kollektiv trafik i yderområderne.

For at gennemføre evalueringen har vi anvendt følgende metoder til indsamling af kvantitative og kvalitative data:

- > Deskstudie af materiale fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
- > Støttemodtagernes egne evalueringer af de støttede projekter.
- > Kvalitative interviews med regionale trafikselskaber.
- > Kvalitative interviews med lokale støttemodtagere.
- > Elektronisk survey udsendt til alle, der har modtaget tilsagn om støtte fra puljen, uanset om projektet er afsluttet, igangværende eller annulleret. Der blev udsendt spørgeskemaer om i alt 91 projekter, hvoraf der blev modtaget svar om i alt 56 projekter.
- > Telefonisk opfølgning på konkrete projekter.

Til brug for denne evaluering anvendes en forandringsteori for Yderområdepuljen. Forandringsteorien er præsenteret i Figur 18.



Figur 18 Forandringsteori for Yderområdepuljen

Forandringsteorien læses fra højre mod venstre og beskriver i den højre side den effekt (impact), man gerne vil opnå med Yderområdepuljen i form af et forbedret kollektivt trafikudbud i yderområderne i Danmark. Denne effekt skabes via resultater (outcomes), som igen er afhængige af leverede output, aktiviteter og i sidste ende det input, som Yderområdepuljen baserer sig på, nemlig en bevilling og et beslutningsgrundlag fra trafikforliget fra 2012 samt den efterfølgende ekstrabevilling i 2018.

4.2 Beskrivelse af puljen

'Pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder' blev etableret som led i trafikaftalen, "Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik" af 12. juni 2012. Det overordnede formål med puljen var *"..at styrke den kollektive trafik i yderområder, hvor passagergrundlaget ikke er tilstrækkeligt til at opretholde samme rutenet og betjeningsomfang som i resten af landet"*.

Støtten blev givet som en 50 procents finansiering af lokale projekter inden for følgende kategorier:

- > Driftsstøtte i op til to år til udvikling af nye ruter.
- > Investeringer i infrastruktur, der bidrager til at forbedre den kollektive trafik i yderområderne (fra 2015 udvidet til: Investeringer i infrastruktur, der understøtter konkrete tiltag med forbedringer af kørselstilbud, f.eks. udvikling af nye ruter eller forbedring af eksisterende ruter, som samlet set medvirker til at forbedre den kollektive trafik i yderområderne).
- > Forbedring og indretning af skole- og uddannelsesbusser (fra 2015).
- > Anskaffelse af landsbybusser – forudsat at ejerskabet er kommunalt (fra 2015).
- > Transport i forbindelse med småøer (fra 2015).
- > Innovative tiltag, der understøtter samkørsel/delebiler/landsbybusser, herunder bevilling af minibus/landsbybus til landdistrikter (fra 2015).

Puljen har været administreret af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gennem en årlig ansøgningsrunde, efterfølgende vurdering af ansøgninger, indstilling til det politiske udvalg bag puljen, skrivelser med tilsagn om støtte, årlige statusrapportering samt slutteligt evalueringsrapporter fra støttemodtagerne, hvor det vurderes, hvorvidt de støttede projekter er gennemført efter planen.

I alt var der i perioden 2013-2017 afsat 57 millioner kr. om året (2012-niveau). Derudover blev der i 2018 givet en ekstrabevilling på 31 millioner kr. Reelt er i alt 198 millioner kr. udmøntet i form af støttetilsagn til 91 projekter. Af disse er 15 sidenhen blevet annulleret.

Tabel 1 Oversigt over projekter med tilsagn om støtte. Kilde: "Evaluering af Pulje til forbedring af den kollektive trafik i yderområder 2013-2018", Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 2018

	Afsat [mio. kr.]	Tilsagn [mio. kr.]	Tilsagn, som er annulleret [mio. kr.]	Antal projekter	Antal annullerede projekter
2013	57	57	7	14	4
2014	60	26	3	11	2
2015	59	36	6	30	5
2016	53	24	3	10	3
2017	46	36	2	16	1
2018	31	18	0	10	0
I alt	305	198	22	91	15

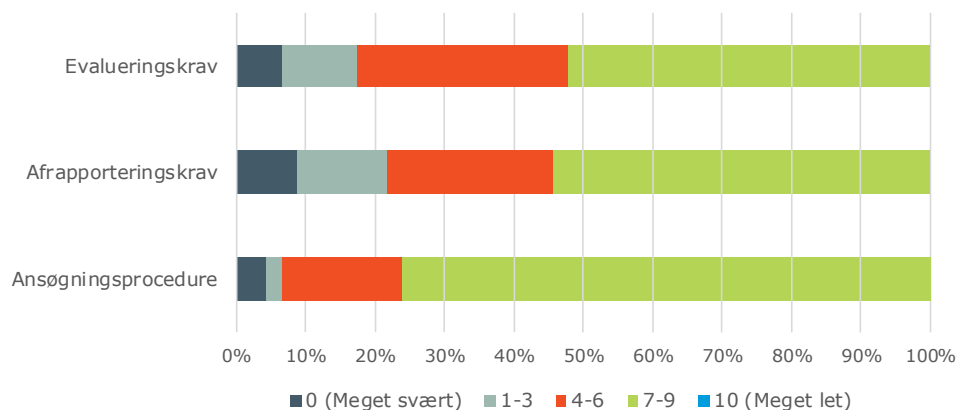
4.4 Aktiviteter

I forandringsteorien for Yderområdepuljen beskrives følgende som aktiviteter: 1) Etablering af pulje, 2) Administration af puljen og 3) Tildeling af støtte.

Støttemodtagerne udtrykker samlet, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens administration af puljen opleves som 'forbilledlig og ikke-bureaukratisk'. Styrelsens medarbejdere er altid til at få fat på og udviser stor forståelse, når projekter eller evalueringer trækker ud.

Imidlertid har der undervejs i puljens levetid været enkelte 'bump', bl.a. da det i 2015 blev besluttet at ændre kriterier for støttetildeling. De endelige retningslinjer kom meget sent ud og indeholdt en ændring i retning af mere fokus på serviceforbedringer og mindre på rene infrastrukturprojekter, hvilket gav anledning til en mindre hensigtsmæssig proces og forårsagede en del forvirring i ansøgerkredsen. Et andet 'bump' var, da tilskudsbreve til ansøgere på et tidspunkt fik tilføjet en formulering om, at en betingelse for tilskud var, at der ikke samtidig skete en reduktion af det eksisterende kørselsomfang. Her kom flere kommuner i klemme og måtte efterfølgende afvise projekter, de havde fået tilsagn til.

De krav, der bliver stillet til ansøgerne i forbindelse med ansøgningsproceduren, vurderes generelt nemme at imødekomme. Det ses i Figur 19, at langt størstedelen (76 procent) af respondenterne giver ansøgningsproceduren en karakter på mellem 7 og 9 (på en skala fra 0-10). Imidlertid bliver ansøgningsfristen, der har ligget i begyndelsen af året, af både støttemodtagere og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderet som et dårligt tidspunkt i forhold til kommunernes budgetprocesser og køreplansplanlægning. Flere ansøgere har været nødsaget til at indsende en ansøgning baseret på en forventning om efterfølgende kommunal medfinansiering. Det lykkes ikke altid, og det er en medvirkende årsag til, at nogle projekter, der har modtaget tilsagn om støtte, alligevel ikke realiseres.



Figur 19 Oplever du de administrative krav, der bliver stillet i forbindelse med puljen som lette eller svære at imødekomme? (0 = Meget svært. 10 = Meget let).

Kilde: COWI-survey december 2018

Den indimellem lange svartid om tilsagn eller ej har været et problem for kommuner, som gerne ville i gang med projektet og som f.eks. skulle have bestilt kørsel hos trafikelskaberne.

I de kvalitative interviews svarer flere trafikselskaber, at der er forskel på hvor godt kommunerne kender til puljemidler og muligheder for at opnå støtte. Nogle kommuner er således bedre end andre til at benytte sig af de muligheder, der er for at få hjælp fra trafikselskaberne.

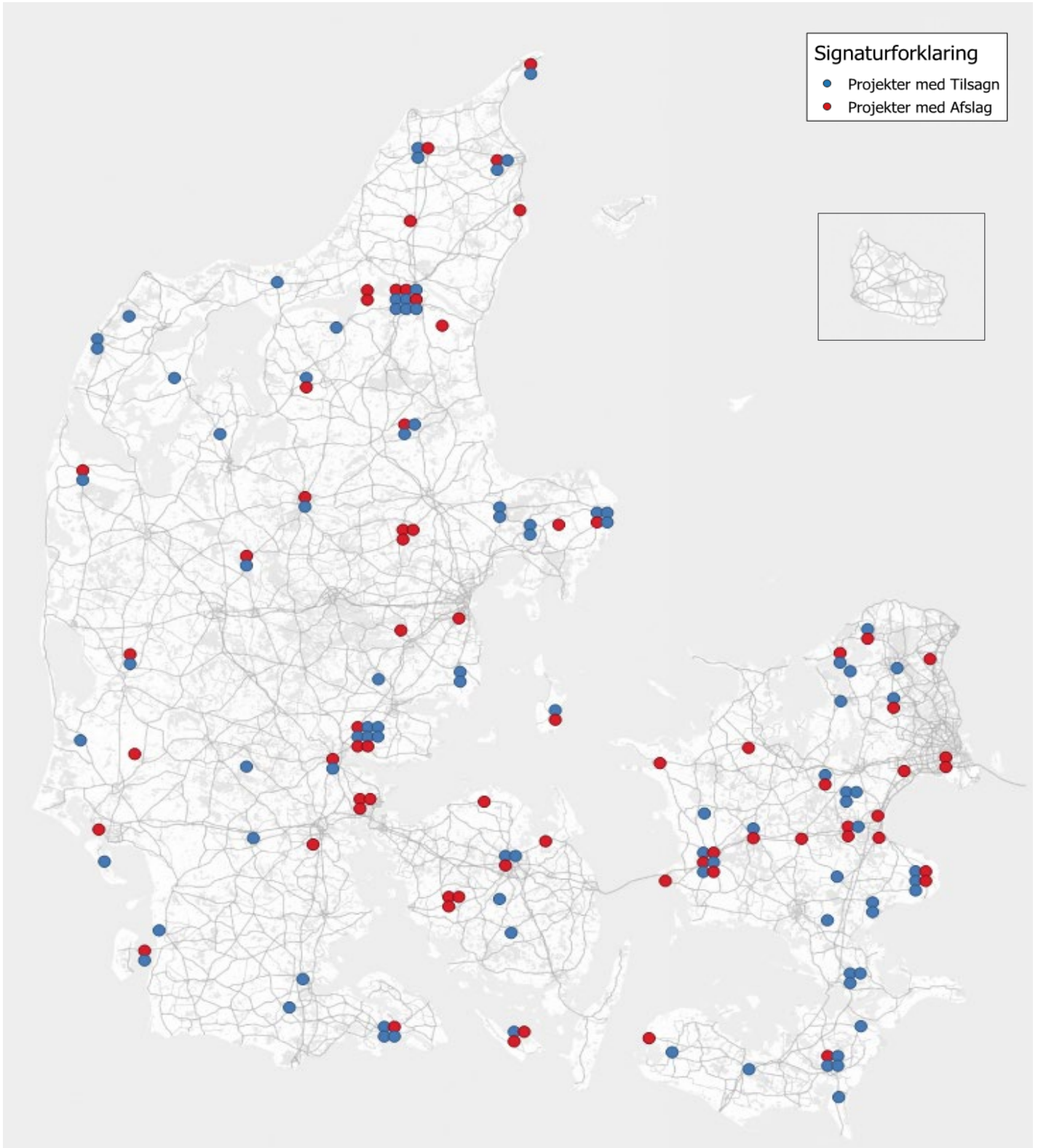
I surveyen svarer godt 50 procent af respondenterne, at afrapporterings- og evalueringskrav er relativt lette at imødekomme. Trafikselskaberne vurderes generelt som mere professionelle og vant til at håndtere den slags processer end kommunerne. Forsinkelser skyldes ofte, at projekter er forsinkede, men der er også i nogle tilfælde tale om en dårlig overlevering ude i kommunerne, når nye medarbejdere har overtaget ansvaret for igangværende projekter.

I nogle områder spiller det regionale trafikselskab en meget aktiv rolle som drivende i ansøgningsprocesser i forhold til at få idéer til projekter og få kommunerne i deres område til at søge om støtte fra puljen. Desuden fungerer nogle trafikselskaber som mediator eller som tværgående erfaringsopsamler. Movia og Sydtrafik har eksempelvis fungeret som idégenerator og har sparrat med kommunerne, når disse har skrevet ansøgninger. I Midttrafik har man valgt at lade kommunerne være de drivende kræfter ud fra en betragtning om, at denne tilgang skaber den bedste lokale forankring af projekterne.

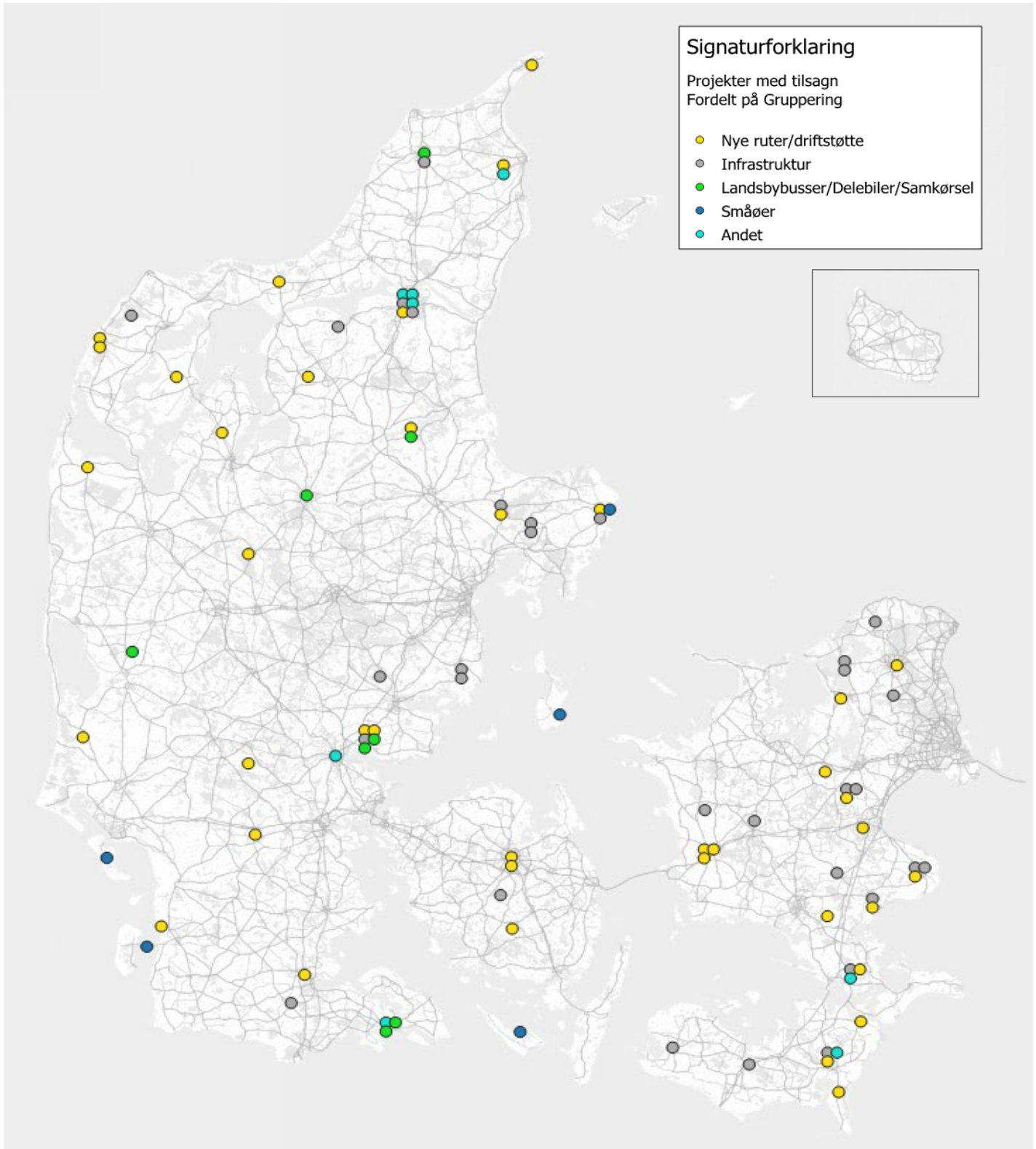
4.5 Outputs

I alt har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtaget ansøgninger om tilskud fra 160 projekter landet over. Af disse har 91 projekter modtaget tilsagn om støtte, hvoraf 39 er afsluttet, 15 annulleret og de resterende igangværende.

De støttede henholdsvis ikke-støttede projekter fordeler sig geografisk som det ses af Figur 20. Som det ses af kortet, ligger både projekter med og uden tilsagn geografisk spredt over det meste af landet med den midtvestlige del af Jylland som en undtagelse – her er der relativt få projekter. Bornholms Regionskommune har ikke ansøgt om støtte fra puljen. Ses udelukkende på projekter med tilsagn, fordeler disse sig geografisk og i projektkategorier som på kortet i Figur 21.

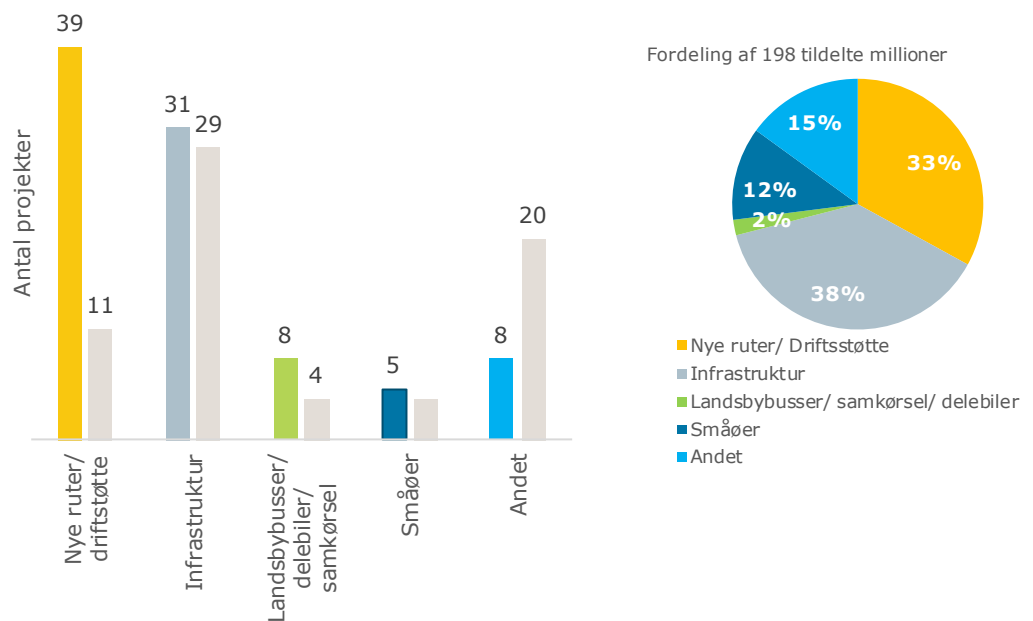


Figur 20 Kort over projekter, der har modtaget hhv. tilsagn om eller afslag på støtte



Figur 21 Projekter med tilsagn fordelt på projektgrupperinger⁷

⁷ Grupperingen er foretaget af COWI med udgangspunkt i det element, der fylder mest i projektbeskrivelsen. Kategorien 'Andet' dækker over projekter, der ikke passer ind i de andre kategorier, eksempelvis MinRejseplan, realtids- og korrespondanceprojekt i Sydtrafik samt analyser.



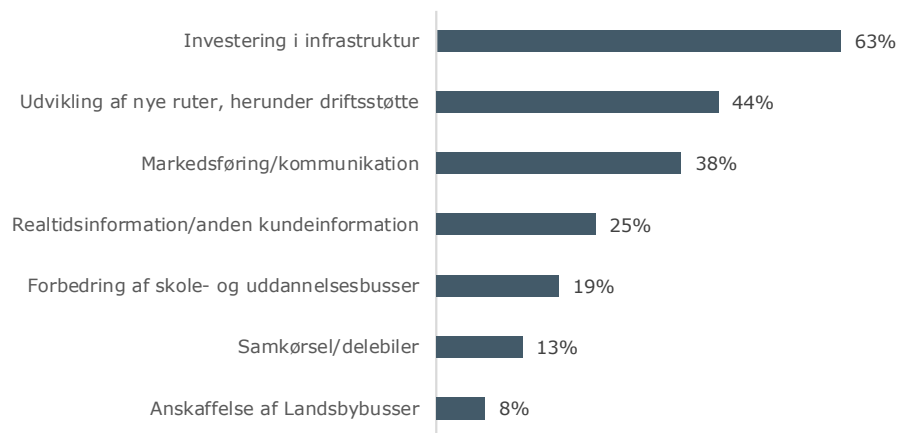
Figur 22 Antal projekter med tilsagn (i farver) og afslag (grå) samt fordeling af de tildelte 198 tildelte millioner (th). Grupperingen er foretaget af COWI med udgangspunkt i det element, der fylder mest i projektbeskrivelsen, og identisk med den der anvendes i figur 21

Det er svært at sige noget entydigt om, hvad der karakteriserer projekter, der har fået afslag på deres ansøgning om støtte fra Yderområdepuljen. I Figur 22 ovenfor ses det, at det især er gruppen, 'andet', der har en overvægt af afslag, og at de fleste ansøgninger om driftsstøtte og/eller nye ruter er blevet imødekommet. Fordeling af de tildelte 198 mio. kr. på projektyper er også vist i Figur 22. En tredjedel er tildelt projekter som overvejende omfatter driftsstøtte og en tredjedel til infrastrukturprojekter. Den resterende tredjedel fordeler sig på støtte til projekter relateret til eksempelvis småøer og digitale platforme (rejseplanen).

Besvarelser fra den gennemførte survey viser, at størstedelen af de projekter der har opnået støtte – både de igangsatte og de annullerede – rummer enten investeringer i infrastruktur eller udvikling af nye ruter/driftsstøtte. Det fremgår af Figur 23. Knap 40 procent af projekterne rummer desuden markedsførings- eller kommunikationsaktiviteter og omkring 25 procent realtidsinformation eller anden kundeinformation.

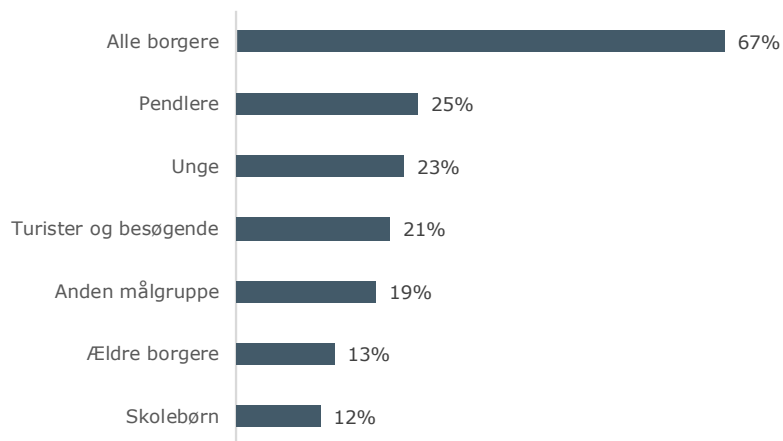
Ifølge respondenterne er det i høj grad dem selv, der har fået idéen til det eller de projekter, der har modtaget støtte. Under 'andet'-kategorien har respondenterne desuden angivet nedenstående som forklaringer på, hvor idéen til projektet opstod:

- > Ønsker fra borgere, virksomheder eller uddannelsesinstitutioner
- > Inspiration fra lignende ordninger i andre kommune
- > I et samarbejde med det lokale trafikselskab og andre kommuner i regionen/landet.

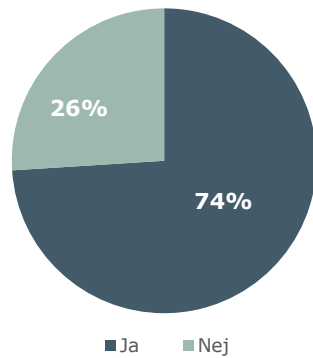


Figur 23 Hvilke aktiviteter har indgået i det ansøgte projekt? Mulighed for at sætte flere krydser.
Kilde: COWI-survey december 2018

Den primære målgruppe for projekterne angives som 'alle borgere' og derefter jævnt fordelt pendlere, unge samt turister og besøgende. Også her har respondenterne haft mulighed for at angive en 'anden' målgruppe, som er præciseret som eksempelvis 'borgere uden bil' eller 'alle med mobilitetsbehov i yderområder'. Se Figur 24.



Figur 24 Projektets primære målgrupper. Mulighed for at sætte flere krydser.
Kilde: COWI-survey december 2018.

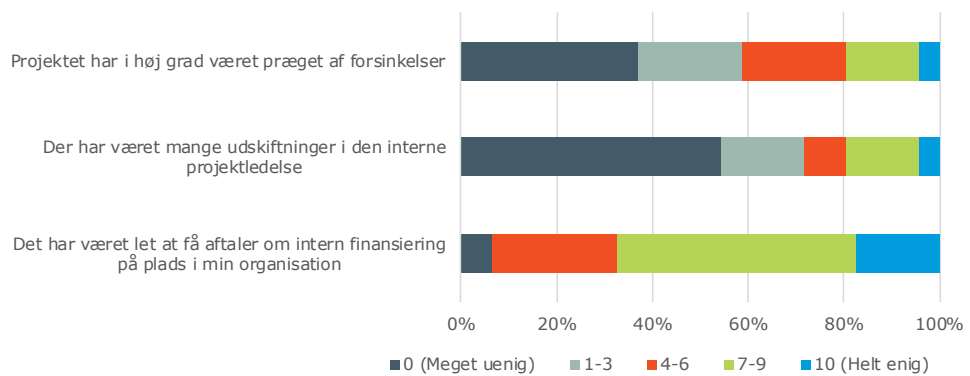


Figur 25 Er projektet tænkt sammen med anden transport?
Kilde: COWI survey 2018

Trefjerdedele af respondenterne svarer, at projektet er tænkt sammen med anden transport – offentlig eller privat - se Figur 25. Denne er oftest andre typer af kollektiv transport (letbane, regionaltoget, lokaltog og andre busser). En mindre del af projekterne er tænkt sammen med andre transportformer som cykel, gang, samkørsel og/eller delebiler. De støttede projekter bidrager således til at skabe sammenhæng mellem transportformer – både kollektive og private.

Med hensyn til projekternes interne organisering og finansiering er der udbredt enighed blandt respondenterne om, at det har været let at få aftaler på plads om finansiering, og at de kun i mindre omfang

har været ramt af forsinkelser og af udskiftninger i den interne projektledelse. Se Figur 26.

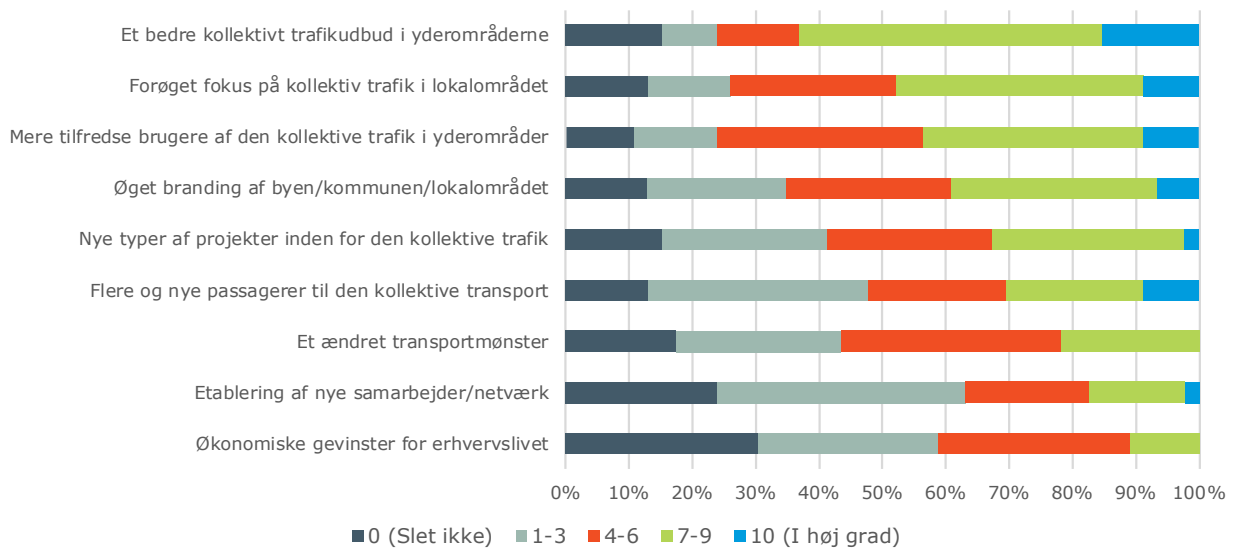


Figur 26 Intern organisering og finansiering. Hvor enig er du i nedenstående udsagn?
(0 = meget uenig; 10 = Helt enig) Kilde: COWI-survey december 2018

4.6 Effekter

Data til dette afsnit er hentet i kvalitative interviews med projektejere og trafiksselskaber, COWIs survey blandt støttemodtagere, støttemodtagernes egne afrapporteringer af de afsluttede projekter og afrapporteringer i forbindelse med rateudbetalinger. Der er i alt 45 projekter, der er endeligt afrapporteret, eller som har afrapporteret på effekter i forbindelse med rateudbetalinger af støttebeløbet.

Ifølge besvarelserne af surveyen har projekterne især bidraget til et forbedret kollektivt trafikudbud i yderområderne, til at øge fokus på den kollektive trafik i lokalområdet, og til at gøre brugerne af den kollektive trafik mere tilfredse. Se Figur 27. Derudover har projekterne bidraget til at brande lokalområdet. Projekterne har i mindre grad bidraget til at skabe økonomiske gevinster for erhvervslivet og til at etablere nye samarbejder og netværk.



Figur 27 Projektets effekter. I hvilket omfang har projektet efter din vurdering medført. (0=slet ikke; 10= i høj grad). Kilde: COWI-survey december 2018

Gennemgangen af støttemodtagernes egne afrapporteringer (45) viser et broget billede af projekternes effekter.

Alle projektejere er blevet bedt om at forholde sig til **stigning i passagertal** (forventet og målt). Denne parameter er afrapporteret i procent (forventet og målt) i 13 projekter og i absolutte tal i 12. Samlet set kan der iagttages en beskeden vækst i passagertallet i de fleste af de projekter, der har gennemført efter-målinger. Mange rapporterer dog også, at det kan være svært at vurdere, hvorvidt stigningen skyldes de konkrete projekter. Derudover peger flere projekter på, at de regionale trafikselskaber har ændret tællemetoder i projektperioden, hvorfor det kan være svært at sammenligne før- og eftersituationen.

Mange af de øvrige projekter har haft målsætninger om øget **brugertilfredshed**. Denne parameter er vurderet i eftersituationen i 14 projekter, der alle rapporterer om mere tilfredse brugere/kunder. Især projekter, der indeholder elementer af øget eller ændret information til brugerne, herunder eksempelvis flere projekter om realtidsinformation, vurderes positivt af brugerne.

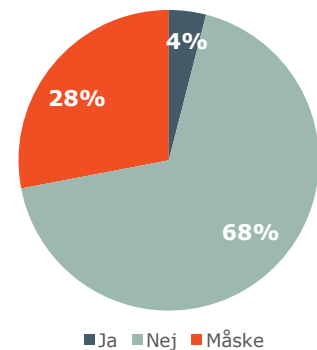
På baggrund af projekternes egne evalueringsrapporter vurderer COWI, at stort set alle projekter har medført **serviceforbedringer**. Serviceforbedringer læser vi ud af rapportererne som en blanding af ovenstående effekter, altså kortere rejsetid, flere tilbud (eksempelvis cykler med i bussen og internet i bussen), uddannelsesruter, telekørsel og bedre information. Nogle støttemodtagere har skullet forholde sig til projekternes forventede og målte forbedringer i fremkommelighed/forkortet rejsetid. Denne parameter er vurderet i fem rapporter, der alle melder om, at projektets mål om forkortet rejsetid er opnået.

I mange af projekterne har brugerne været aktivt involveret i at pege på behov for kollektive trafikydelse eller i at formulere og kvalificere konkrete projekter. De fleste rapporterer om positive erfaringer med aktiv **brugerinddragelse**. Eksempelvis peger Fynbus på, at projektet, 'Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder' har bidraget til 'bedre forståelse og god dialog' mellem FynBus og de involverede uddannelsesinstitutioner. FynBus peger i sin evaluering på, at det kræver en meget tæt koordinering mellem trafikskabet og uddannelsesstederne at tilrettelægge den kollektive transport så den passer bedst muligt til de unges behov – og at hvis denne koordinering mangler, så finder de unge andre transportformer.

På samme måde rapporterer NT om positive erfaringer med at inddrage brugerne i deres cykelmedtagningsprojekt, der er fremkommet på baggrund af et ønske fra borgerne.

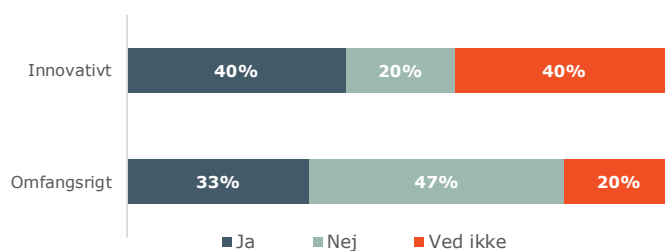
På den anden side peger erfaringerne fra Hedensted Kommune på, at selv nok så megen inddragelse af borgere og potentielle brugere i at formulere ønsker og behov til den kollektive transport ikke er ensbetydende med, at tilbuddene også bliver benyttet, når de er etableret. Begge de respektive projekter 'Pendlerbussen' og 'Helårs natbus' var fremkommet efter udtrykte ønsker blandt brugerne. Pendlerbussen fik aldrig den store passagertilslutning på trods af et identificeret behov. Natbus-projektet blev annulleret, da bussen slet ikke blev brugt på trods af, at de unge selv havde givet udtryk for, at de gerne ville have den eksisterende julenatbus til at køre hele året, og selv om der blev givet informationer til både de unge og deres forældre om bussen.

En del af støttemodtagerne udtaler, at igangsættelsen af (mange af) projekterne har været betinget af **Yderområdepuljens tilstedeværelse**. NT peger eksempelvis på, at en strategisk opgradering af stoppesteder og afprøvning af nye ruter ikke ville være gennemført uden støtte fra Yderområdepuljen. Det samme gælder eksempelvis Sydtrafiks digitaliseringsprojekt. I Movias område nævnes som eksempler terminalprojekterne, som ofte har ligget i skufferne i mange år, og hvor puljemidlerne har været 'dåseåbner' for at få dem realiseret. Dette bekræftes af surveyen, hvor knap 70 procent svarer, at deres projekt ikke ville være blevet gennemført, hvis ikke der havde været mulighed for at søge om støtte fra Yderområdepuljen. Se Figur 28.



Figur 28 Ville projektet være gennemført uden støtte fra Yderområdepuljen? Antal besvarelser. Kilde: COWI-survey 2018

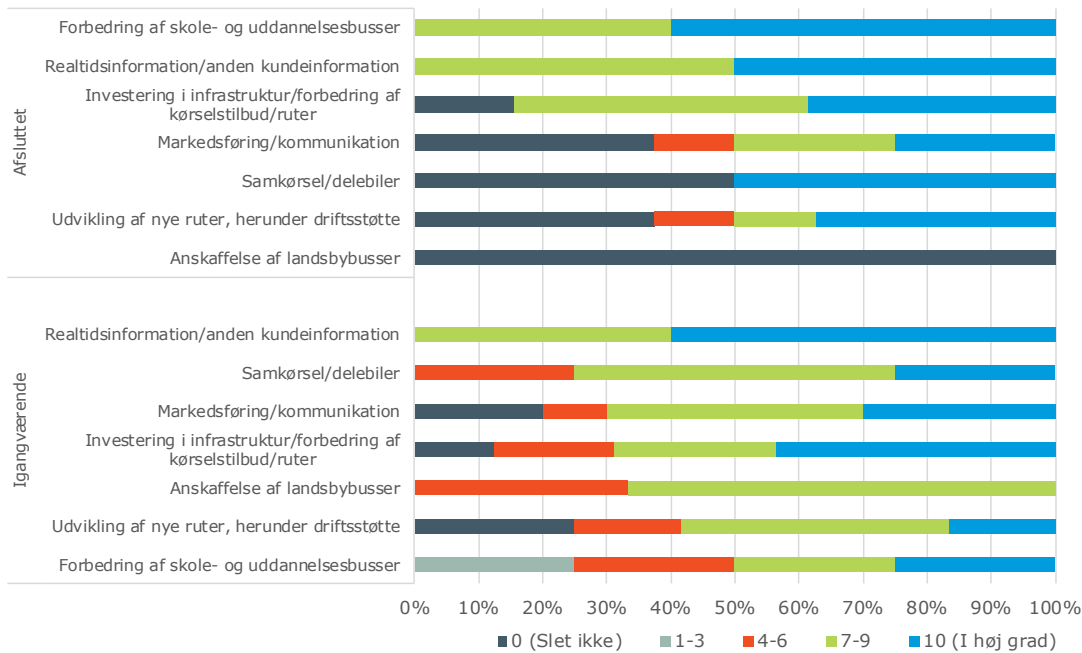
Hvis projekter skulle igangsættes uden puljestøtte, så er der bred enighed om, at projektet ikke ville have været ligeså omfangsrigt med hensyn til tid og budget. På spørgsmålet om projektet ville være ligeså innovativt, svarer 40 procent ja, men ligeså mange svarer 'ved ikke' til dette spørgsmål. Se Figur 29.



Figur 29 Ville projektet have været ligeså innovativt/omfangsrigt (tid og budget), uden støtte fra Yderområdepuljen? Kilde: COWI-survey december 2018

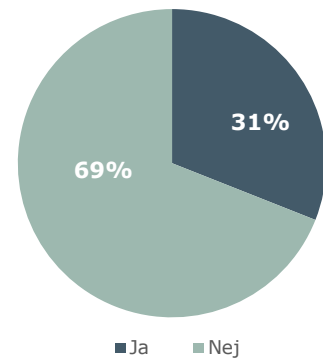
I de kvalitative interviews peger projektejerere på, at det især er projekter, hvor der er investeret i infrastruktur, der er levedygtige, efter at projektperioden ophører, hvorimod projekter der hovedsageligt rummer driftsstøtte har sværere ved at overleve, når tilskuddet ophører. Dette understøttes til dels af den elektroniske survey, hvor ca. halvdelen af disse projekter angiver, at de ikke har været/vil være levedygtige, når driftstilskuddet ophører. Til sammenligning angiver ca. 70 procent af de igangværende og 85 procent af de afsluttede projekter, der omfatter investeringer i infrastruktur, at de er/vil være levedygtige også efter puljeperioden. Forbedring af skole-/uddannelsesbusser og projekter, der indeholder realtidsinformation og anden kundeinformation, scorer højest for så vidt angår levedygtighed, se også Figur 30. Det er i denne sammenhæng påfaldende, at ingen af de afsluttede projekter med landsbybusser har overlevet, mens samtlige af de i de igangværende projekter om landsbybusser, regner med, at de overlever. Det tyder på, at projektejerne selv tror meget på deres projekter, og måske først indser den faktiske situationen, når tilskudsperioden ophører.

NT peger på, at især projekter, der gennemføres i fællesskab med andre, står stærkere og er lettere at få gennemført, bl.a. fordi de enkelte projektdeltageres egenfinansiering er mindre. Disse projekter har også projektledere fra både trafikselskabet og i de pågældende kommuner, hvilket har været afgørende for projekternes overlevelse.



Figur 30 Vurdering af projektets levedygtighed set i relation til projektindhold for hhv. afsluttede og igangværende projekter. 'I hvor høj grad vil projektet leve/har det levet videre efter projektperioden med støtte fra puljen er/blev afsluttet?' Fra 0 (slet ikke) til 10 (i høj grad). Besvarelsene er listet, så de med den højeste score står øverst. Kilde: COWI-survey december 2018

Omkring en tredjedel af de adspurgte nævner, at der er projekter, som de ikke har søgt om støtte til fra Yderområdepuljen. Det drejer sig eksempelvis om et debilsprojekt, hvor det angives, at den rette timing ikke var til stede, så projektet ikke var tilstrækkeligt modnet inden for ansøgningsfristen. Se Figur 31.



Figur 31 Er der i din organisation projekter med relation til kollektiv transport i yderområder, som I ikke har søgt om støtte til?

Kilde: COWI-survey 2018

4.7 Tilfredsheden med puljen

Dette afsnit afspejler støttemodtagernes oplevelse af og tilfredshed med puljen. Støttemodtagernes tilfredshed med puljen er især kommet til udtryk via de **kvalitative interviews**. Bortset fra den store anerkendelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens indsats som administrator går særligt følgende temaer igen:

- > Metaperspektiv/tematisering
- > Ønsker om vidensdeling på tværs af projekter
- > Ønske om mulighed for støtte til information/markedsføring.

Flere af de interviewede trafikskaber og projektejere peger på, at de i Yderområde-puljen har savnet et **metaperspektiv** at hænge både projektgenerering og erfaringsopsamling op på. Der har været tiltag fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens side til at etablere et sådant perspektiv, men det har været vanskeliggjort af, at puljen ikke hele vejen igennem har haft de samme tildelingskriterier. Det ville være bedre, hvis der var taget klart stilling til, hvad puljen støtter, og hvad den ikke gør, så ansøgerne kan planlægge over en længere årrække.

Der efterlyses **vidensdeling** på tværs af projekter, så gentagelser af dårlige erfaringer undgås. Man kunne have *lært noget mere af hinanden* og være kommet til nogle konklusioner om, hvad der virker og i hvilken kontekst.

Flere trafikskaber efterlyser vidensdeling, fordi der i dag ikke er et formaliseret samarbejde om dette. Det er ikke fordi trafikskaberne forsøger at gemme deres ideer fra de andre selskaber, men der er simpelthen ikke et forum, hvor den slags formidling er oplagt. Det kunne f.eks. være en konference eller et netværk, hvor man kunne udveksle erfaringer med de andre trafikskaber. Et sådant forum kunne også være interessant i relation til de mange projekter, som lukker ned, når driftsperioden slutter. Der mangler en evaluering af, hvorfor de lukker ned, så erfaringerne kan bruges fremadrettet på tværs af trafikskaberne for at opnå mere succesfulde driftsprojekter.

Det har været muligt at søge om støtte til projekter, der indeholder informations- og markedsføringsaktiviteter. Imidlertid påpeger flere af de interviewede, at de har savnet muligheden for at søge om tilskud til **rene informations- eller markedsføringsprojekter** om kollektive trafiktilbud. Det understreges af surveyen, hvoraf det fremgår, at disse aktiviteter har været en del af omkring to-tredjedele af projekterne. Se Figur 23.

4.9 Ønsker til fremtidige puljer

For at få støttemodtagernes vurdering af indholdet i og rammerne omkring eventuelle fremtidige puljer har vi i de otte kvalitative interviews spurgt om, hvordan støttemodtagernes 'drømmepulje' ser ud. Med antallet af interviews in mente er der altså ikke tale om repræsentative svar, men om enkelte støttemodtageres kvalitative vurdering af, hvad der ville kunne virke, hvis puljen skulle forlænges og lægges om. Svarene samler sig under følgende overskrifter, der beskrives i det efterfølgende:

- > Tilskuddets størrelse
- > Projekter skal komme fra borgere/kunder
- > Mobilitetspulje
- > Styrelsens rolle.

Flere støttemodtagere påpeger, at det kunne give nye muligheder, hvis specielle tiltag/demonstrationsprojekter kunne opnå 100 procents **tilskud**, da økonomien i kommunerne er begrænset. Ellers fungerer det godt med 50 procents medfinansiering, så kommunerne får medejerskab af projekterne. COWI vurderer, at den lokale medfinansiering er en vigtig forudsætning for netop at skabe medejerskab og lokal forankring af projekterne ligesom den også vil bidrage til at sikre, at det er de projekter, der har størst lokal/regional værdi, der bliver prioriteret.

Nogle støttemodtagere giver udtryk for, at det har været en udfordring, at mange projekter kommer fra kommunen eller trafikselskabet, uden at brugerne har været involveret. De påpeger, at projekterne bør være mere brugerdrevne for at sikre, at projekterne er lokalt forankret og langtidsholdbare. Evalueringen af Yderområdepuljen viser, at der er eksempler på både positive og mindre positive erfaringer med at involvere brugerne i at formulere behov og gennemføre projekter. På positivsiden er netop projekter, hvor trafikselskabet vurderer, at brugerinvolveringen har været medvirkende til at projektet har været levedygtigt – også udover støtteperioden. På den mindre positive side tæller projekter, hvor brugerinvolveringen har afsløret en række ønsker, som når de er blevet omsat til konkrete projekter har vist sig ikke at være levedygtige. COWI vurderer, at brugerinvolvering som instrument til at afdække behov og til at kvalificere projektidéer generelt er et positivt tiltag, der kan bidrage til at skabe levedygtige projekter. Dog kan man overveje at teste brugernes ønsker før projektet rulles ud i fuld skala – enten gennem et pilotprojekt eller ved at afdække brugernes betalingsvillighed inden projektet gennemføres.

COWI vurderer, at der kan være en idé i at dedikere midler i en **mobilitetspulje** med det formål bl.a. at få folk fra A til B i yderområder. Puljen kan være udformet som en fast bevilling, hvori flere af de tidligere puljer er samlet (eksempelvis Fremkommelighedspuljen, Yderområdepuljen og Cykelpuljen), så støttemodtagerne får mulighed for at lægge længerevarende strategier, der dækker mobilitetsområdet bredt. En faglig bredde og rummelighed i de emner, som puljen dækker, kan være befordrende for den lokale kreativitet og bidrage til, at der skabes nye og innovative projekter. Puljen skal rumme mulighed for, som nu, at prioritere mindre projekter på linje med større. Det vigtigste krav er, at muligheden for at søge om puljestøtte ikke bortfalder, fordi de politiske vinde eksempelvis skifter, da der lokalt er behov for en vis sikkerhed for at

kunne styre økonomien. Dette understøttes af det udtrykte ønske fra flere støttemodtagerne om en administrativ og ikke politisk udmøntet pulje for at sikre kontinuitet og forudsigelighed i bevillinger fra puljen.

I et fremadrettet puljeperspektiv ses det gerne fra støttemodtagernes side, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen spiller en **mere aktiv rolle** i forbindelse med de årlige ansøgningsrunder og videndeling, bl.a. ved at styrelsen selv melder projektidéer ud, som de ønsker afprøvet. En mulighed er, at styrelsen indbyder til et fællesarrangement for mulige støtteansøgere inden ansøgningsfristen, hvor der kunne informeres om projektidéer, puljens faglige temaer og tildelingskriterier. Et fællesarrangement kan desuden bidrage til den ønskede videndeling på tværs af projekter, der er beskrevet i afsnit 4.7.

5 Ni temaer

5.1 Drifts- og infrastrukturprojekter

Beskrivelsen af projektinitiativer og -erfaringer indenfor puljen, udenfor puljen samt i andre lande⁸ er i det følgende beskrevet under ni forskellige temaer – se Figur 32. Hvert tema har sit eget opslag. Temaerne er inspireret af de initiativer, der er gennemført i regi af Yderområdepuljen, men samtidig er de dækkende for initiativer som ligger udenfor puljen.

	Temaer	Særligt fokusområde for		
		Kommuner	Region	Trafik selskab
Drifts projekter	Konventionel busdrift	x	x	
	Unge til uddannelse og fritid		x	
	Åben telekørsel	x		
	Borgerbiler og landsbybusser	x		
	Udflugtsbusser	x		
Infrastruktur projekter	Lokalbanernes stationer og infrastruktur	x	x	
	Opgradering af stoppesteder	x		
	Rejseplanen			x
	Realtidsinformation			x

Figur 32 Kommuner og regioner fokusområder i relation til de ni temaer

Der skelnes mellem projekter rettet mod at ændre i **driften**, og projekter rettet mod **infrastruktur** i bred forstand. For hvert tema samles op på udvalgte, centrale projekter

⁸ De udenlandske eksempler har været vanskelige at samle op. Litteraturen er begrænset, og initiativer ofte svære at overføre til en dansk kontekst. I det EU finansierede projekt SMARTA, Sustainable shared mobility interconnected with public transport in European rural areas, som blev igangsat i slutningen af 2018, foregår en vidensopsamling i alle medlemslande. Resultater offentliggøres løbende på projektets hjemmeside.

som er gennemført og evalueret, eller som fortsat er i gang i regi af Yderområdepuljen. Derudover beskrives for hvert tema, og i det omfang det er relevant, erfaringer fra andre projekter uden for Yderområdepuljen samt aktuelle udviklingstræk og initiativer.

5.2 Driftsprojekter

Det er en løbende aktivitet i kommuner og regioner, sammen med deres trafikselskab, at tilpasse driften til den aktuelle efterspørgsel, de lokalpolitiske ønsker om serviceniveauet samt de økonomiske prioriteringer. Med puljemidler til drift gives der for en periode af to år mulighed for at teste aktiviteter, som efterfølgendes gerne skulle være levedygtige, når støtten ophører.

Der er imidlertid en forholdsvis stor del af de driftsrelaterede projekter i Yderområdepuljen, som ikke har vist sig levedygtige ud over den periode, hvor de støttes med puljemidler. En relativ stor del af driftsprojekter med tilsagn, måtte efterfølgende annulleres, da der ikke kunne skaffes lokal medfinansiering, hvilket illustrerer, at der er tale om en sårbar finansieringsmodel og projekter uden udsigt til at blive økonomisk levedygtige.

De driftsinitiativer som med eller uden støtte af Yderområdepuljen viser sig levedygtige er karakteriseret ved, at de bidrager til at etablere en sammenhæng i den kollektive trafik. Yderområdernes opkobling på et overordnet højklasset kollektivt net af busser, tog og færger er kontinuerligt et område, der skal arbejdes med i den konkrete planlægning. Puljemidler kan have en effekt, når der skal foretage større omlægninger. Enkeltstående puljefinansierede driftsprojekter, uden større sammenhæng til den øvrige kollektive transport, har praktiske taget alle måtte lukkes ned efter puljeperioden.

Hovedkonklusioner for de fem driftstemaer er kort fortalt:

- > Fokus på den **konventionelle drift** er en vedvarende opgave for kommuner, regioner og trafikselskaber. Sammenhæng er nøglen til at opnå effektivitet og fastholde passagerer. Enkeltstående tilbud rettet mod snævre målgrupper og uden sammenhæng til det øvrige udviser ikke passagermæssig succes.
- > Tilpassede og direkte busruter til ungdomsuddannelser, som kan spare **de unge** for skift og omveje, har generelt været populære, og de har alle vist sig levedygtige. Flexur har kun i begrænset omfang vist sig at være svaret på de unges manglende transportmuligheder i forbindelse med fritidsaktiviteter. Der har indtil nu ikke vist sig det store potentiale for organiseret samkørsel i denne målgruppe mellem personer som ikke på forhånd kender hinanden.
- > Der har været eksperimenteret med **teleordninger**, hvor der kan bestilles en taxi, som bringer til og fra et større stoppested eller knudepunkt. Der er endnu ikke opnået de passagertal, som man havde forventet. Telekørsel er målt per passager en relativ dyr løsning. Stor passagertilgang kan derfor være en udfordring for de kommunale budgetter. Der skal derfor findes den rette balance i forhold til at opfylde et specifikt behov for en begrænset målgruppe. Ordningerne fortsætter og udvides til andre geografiske områder.

- > Når kommuner går ind i koncepter, hvor der stilles **borgerbiler og landsbybusser** til rådighed for borgerne, er der en række udfordringer med hensyn til forsikringer, kontraktforhold og ikke mindst lovgivningen, og det sætter grænser for, hvilke koncepter der kan udfoldes. Efterspørgslen efter køretøjerne har været begrænset, og ingen af de afsluttede, puljestøttede projekter har kunnet leve videre efter projekternes ophør. Selvom de hidtidige projekter ikke har vist sig levedygtige, så er spørgsmålet om lokalt forankrede og helt eller delvist borgerdrevne løsninger relevant, ikke mindst set i lyset af et perspektiv om fleksible MaaS koncepter.
- > Erfaringerne med særlige **turistruter** er blandede. Der kan under særlige betingelser oparbejdes et levedygtigt turismeprodukt. En forudsætning er en stærk involvering fra de lokale turismeaktørens side i at give produktet en ekstraværdi og i at markedsføre det. Sammenblandingen af et turismeprodukt og udvikling af lokal, kollektiv betjening har imidlertid ikke vist sig hensigtsmæssig.

5.3 Infrastrukturprojekter

Investeringer i infrastruktur har i sagens natur en blivende værdi, og man kan derfor ikke vurdere initiativer fra deres levedygtighed. Man kan imidlertid anlægge et perspektiv om, hvorvidt projekterne bidrager til relevante aktiviteter, som ellers ikke ville være blevet realiseret.

Hovedkonklusioner for de fire temaer om infrastruktur er kort fortalt:

- > Stationsområder har mange ejere og interessenter, som skal kunne arbejde sammen, når det samlede stationsområde skal forbedres funktionelt og visuelt. Puljemidler kan være en nøgle til at få et sådant samarbejde igangsat, hvilket en række projekter for især **lokalbanestationer** har vist.
- > Opgradering af **stoppesteder** - funktionelt og visuelt - er noget brugerne værdsætter. Der er gode eksempler på, at kommuner med hjælp fra puljemidler har fået sat gang i en opgradering af stoppesteder, som også fortsætter efter puljemidlerne er opbrugt. Det kan ikke påvises, at forbedringerne på stoppesteder direkte har betydet flere passagerer, men man har flere steder set fremgang på de linjer, hvor stoppestederne ligger. Dertil kommer, at den kollektive trafik har fået et imageløft.
- > I projekterne MinRejseplan og Den Samlede Rejse er arbejdet på løsninger, som med udgangspunkt i den eksisterende platform **Rejseplan** retter sig mod alle borgere også dem i de tyndt befolkede områder. Yderområdepuljen har støttet forsøgsprojekter, hvor rejsens 'last mile' integreres i Rejseplanen. Ambitionen er, at Rejseplanen ved at inkludere flere transportformer, mobilitetsudbydere og funktionaliteter, bliver en central mobilitetsplatform. Der er i forsøgsprojekterne gjort vigtige erfaringer, som nu udrulles i Rejseplanen i større skala.
- > **Realtidsinformation** har en helt særlig funktion på steder, hvor der er lang tid mellem busser og tog, og svigt i korrespondancer kan få stor betydning. Flere kommuner har benyttet puljemidler til at etablere realtidsinformation på centrale knudepunkter. Men der er også mange eksempler på, at det sker uden puljemidler.



KONVENTIONEL BUSDRIFT

PULJEPROJEKTER

Der er gennem puljen til kollektiv trafik i yderområder bevilget midler til en række projekter, der har haft til formål at etablere eller udvikle eksisterende, linjebunden kollektiv trafik i landområder:

- › **Udvidelse af eksisterende betjening.** Projekter, hvor eksisterende kollektiv trafikbetjening er blevet udvidet med ekstra afgange, eller hvor køreplaner er blevet tilpasset andre kollektive trafikforbindelser. Projekter af den type er eller er planlagt gennemført på Ærø og i Sorø, Lejre og Aabenraa.
- › **Tilpasning af linjenet.** Linjenettet er blevet suppleret med nye linjer, eller linjer er omlagt for at give en bedre betjening, der er målrettet borgernes behov i området. Projekter af denne type er gennemført i Faxe, Vordingborg og Hedensted Kommuner.
- › Flere kommuner har valgt både at udvikle linjenet og supplere driften. Dette er sket i Hillerød, Næstved og Stevns Kommuner.

FORBEDRING AF EKSISTERENDE BETJENING

På Ærø er køreplanen for den lokale bus udvidet og tilpasset Svendborg-færgernes ankomst- og afgangstider, så der altid er en bus til en færge. Det er samtidig blevet muligt at tage cykel med i bussen. Bussens skolebusfunktion blev styrket ved at etablere internetadgang i bussen og etablere en 'buspatrulje', hvor store elever tager sig af de små elever. Væksten i passagertallet har været på omkring 30 procent, hvilket oversteg forventningen om 10 procent.

I Sorø Kommune er der etableret aftendrift på linje 425, der forbinder Sorø med Stenlille. Samtidig blev der skabt korrespondance med kort overgangstid til IC-togene i Sorø og lokalbanen i Stenlille. Effekten er en passagertilvækst på 65 procent.

I Lejre Kommune er der etableret timedrift på to linjer, der til sammen udgør grundstammen i den kollektive trafikbetjening. Forsøget er endnu ikke afrapporteret, men driftsudvidelsen

er fortsat ud over forsøgsperioden. Det samme er tilfældet i Aabenraa, hvor der er blevet etableret specielle afgange tilpasset mødetider for pendlere på eksisterende linjer fra Haderslev og med en hel selvstændig linje fra Sønderborg til det nye sygehus i Aabenraa. Efterfølgende er turene fra Sønderborg dog flyttet over på en eksisterende rute.

SUPPLERING OG/ELLER TILPASNING AF LINJENET

I andre kommuner er den eksisterende betjening blevet omlagt eller suppleret med ekstra linjer. I Vordingborg Kommune er de eksisterende lokale linjer og telebuskørslen blevet erstattet af en R-buslinje og et tilbud om brug af Flextur. R-bussen har medført en vækst på omkring 20 procent i passagertallet, lidt mindre end de forventede 33 procent. Flexbus-tilbuddet fik en højere benyttelse end forventet.

I Faxe og Hedensted Kommuner er etableret nye linjer til betjening af specielle målgrupper. I Faxe er der oprettet lokale linjer fra et område mellem Faxe og Karise til de to byer for at give beboerne i dette område adgang til læger, indkøb mm. og forbindelse til lokalbanen. Dette forsøg er blevet stoppet på grund af for få passagerer. Det samme er tilfældet i Hedensted, hvor der blev oprettet en busrute mellem stationen og erhvervsområdet i byens nordvestlige udkant, som var tilpasset togenes ankomst- og afgangstider. På trods af flere henvendelser fra virksomheder i erhvervsområdet og en undersøgelse, der viste stor tilslutning fra de ansatte, var antallet af brugere meget lavt.

UDVIKLING AF LINJENET OG SUPPLERING AF DRIFTEN

I Næstved Øst er der etableret to nye buslinjer og en eksisterende er omlagt. Samtidig er faciliteterne, hvor der skal foretages omstigning mellem buslinjerne, blevet forbedret. Endvidere er der skabt gode forbindelser til det øvrige bane- og busnet. Den første afrapportering af projektet viser en vækst på knap 96.000 passagerer pr. år, hvilket er tæt på målet.

PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Øget tilgængelighed til, fra og på Ærø, Ærø Kommune, 2014-2016, puljebeløb: 1,2 millioner kr.
- Bedre kollektiv trafik, Vordingborg Kommune, 2013-2015, puljebeløb: 1,9 millioner kr. (delaktivitet i større projekt)
- Landsbyruter, Faxe kommune, 2015-2016, 0,6 millioner kr.
- Hillerød Vest, nyt buslinjenet, Hillerød kommune 2015-2017, 1,6 mio. kr.
- Forbedring af busforbindelse mellem nord og syd, Sorø Kommune, 2015-2017, puljebeløb: 0,4 millioner kr.

Igangværende:

- Forbedring af kollektiv trafik, Næstved Kommune, påbegyndt 2015, puljebeløb: 3,7 millioner kr.
- Pendlerbus Hedensted Nord, Hedensted Kommune, påbegyndt 2015, puljebeløb: 0,7 millioner kr.
- Betjening af Aabenraa Sygehus, Sydbus, påbegyndt 2015, puljebeløb: 2,7 millioner kr.
- Driftsudvidelse af grundnettet, Lejre Kommune, påbegyndt 2016, puljebeløb: 2,1 millioner kr.
- Bedre Kollektiv trafik, Stevns Kommune, påbegyndt 2016, puljebeløb: 7,0 millioner kr.

Flere og bedre transportmuligheder på tværs af kommunen er målet for forsøget i Stevns Kommune, hvor der er etableret en ny ringlinje, der forbinder kommunens vestlige og østlige del. Der er herudover foretaget driftsudvidelser på en række linjer. Der kan på alle linjer måles passagerstigninger, som er betydeligt større end forventet.

ERFARINGER SÅ VIDT

Erfaringerne fra de indtil nu helt eller delvist afrapporterede forsøg viser i de fleste tilfælde succes, dér hvor der har været sigtet på at etablere en stærk sammenhæng med det overordnede kollektive net og komplementære øvrige kollektive forbindelser på alle tidspunkter af dagen. Samordningen af bussen på Ærø og færgerne til Ærø og tilpasningen af busforbindelsen mellem Sorø og Stenløse er tydelige eksempler herpå. I begge disse projekter er busbetjeningen blevet udvidet, så der er bus til og fra alle færger og tog. Den kollektive trafik bliver herved et sammenhængende tilbud. Begge forsøg har givet pæn passagertilvækst.

Det samme mønster kan findes i forsøgene i Vordingborg, hvor der er sammenhæng mellem R-busserne og tog, i Næstved, hvor der er god sammenhæng med andre lokale ruter og tog, i Hillerød Vest, hvor der er også er god

sammenhæng med andre lokale ruter og lokalbane og i Lejre, hvor der er sammenhæng i kommunens hovedlinjer ved stationen i Hvalsø.

Erfaringerne viser, at det er vigtigt, der er en efterspørgsel af en vis størrelse, for at nye linjer kan opnå et rimeligt passagerunderlag. Tilbud rettet mod snævre målgrupper, og hvor der ikke er en basis af kernekunder (folke- og ungdomsskoleelever) udviser ikke passagermæssig succes. Forsøgene i Hedensted, der var målrettet arbejdstagere i et erhvervsområde, og forsøget i Faxe, der var rettet mod transport til indkøb og servicefunktioner i de nærmeste større byer uden opkobling til lokalbanen, har været for snævre og dermed ikke succesfulde. I Aabenraa er målgruppen (ansatte på sygehuset bosat i Sønderborg) måske også for begrænset til at kunne opretholde en særlig rute.

Driftsrelaterede projekter, som viser sig levedygtige, også efter at der ikke længere er puljemidler, må siges at være vellykkede. Lokalt vurderes de af kommunerne at have en så stor værdi, at man overtager alle driftsudgifter. Der er imidlertid en forholdsvis stor del af de driftsrelaterede projekter, der ikke er levedygtige ud over den periode, hvor de støttes med puljemidler.

KOMMUNALE SKOLEBUSSE

Ifølge lov om trafikkselskaber er det kun trafikkselskaberne, der må oprette busruter. Det gælder almindelige busruter, som udelukkende har til formål at køre fra A til B, og som er åbne og tilgængelige for alle, der køber en billet. Dette er bl.a. ud fra hensynet om bedre ruteplanlægning og et samlet billetsystem (én billet, én rejse), som er et bærende element i lov om trafikkselskaber.

Det er imidlertid ikke et krav, at kommunen får trafikkselskabet til at udbyde kørsel af elever til og fra folkeskoler. Der er flere kommuner, som helt eller delvist selv udbyder skolebuskørsel.

De kommunale skolebusser er som udgangspunkt ikke åbne for alle, men har det specifikke formål at bringe børn til og fra skole. Kommunerne kan tillade, at andre end skoleelever må køre med skolebussen. Det sker på betingelse af, at disse andre passagerer kører gratis med, og at rutens primære formål fortsat er at fragte børn til skole.

Mange kommuner har åbnet op for, at andre end skoleelever kan køre med de kommunale skolebusser, men i praksis er der kun meget få borgere, som benytter sig af denne mulighed da tilbuddet helt er tilpasset skoleelevers behov.



UNGE TIL UDDANNELSE OG FRITID

PULJEPROJEKTER

Der er fra Yderpuljen bevilliget støtte til projekter, som skal give unge i yderområderne bedre transportvilkår. De fleste omhandler transport til og fra ungdomsuddannelser, og et enkelt omfatter unges transport i fritiden:

- › Fynbus har i samarbejde med Assens Kommune udviklet et koncept med direkte buslinjer til uddannelsesstederne og med tilbud om transport i taxi til disse linjer.
- › Hjørring Kommune er gået i dialog med de unge om at finde løsninger på problemer med manglende transport til og fra fritidsaktiviteter i de større byer.
- › Frederikssund, Skive og Jammerbugt Kommuner har alle afprøvet koncepter, der omfatter bedre tilpasning af betjeningen fra tyndere befolkede områder til ungdomsuddannelser.
- › Forsøgsprojekter, hvor unge visiteres til direkte kørsel mellem hjem og skole, skal testes af. Der er projekter på vej i Vordingborg Kommune samt i regi af Sydtrafik i Vejen og Aabenraa Kommuner.

Der blev i 2014 etableret tre direkte buslinjer mellem Assens Kommune og ungdomsuddannelser beliggende i Odense. De unge slap for at skifte bus på Odense Banegård og kunne spare op til 22 minutter på rejser, der i værste fald tidligere tog 1½ time. For elever med mere end én kilometer fra hjemmet til en uddannelsesrute tilbød Assens Kommune transport med taxi til et kollektivt knudepunkt. Projektet startede ud med en mediestorm, der bundede i en kritik af, at der blev tilbudt gratis taxikørsel til de unge. Forsøget viste sig imidlertid på alle måder at være en succes. Selvom det er vanskeligt at måle, vurderer uddannelsesstederne, at der nu er en lavere fraværsprocent. Dertil kommer, at der nu er flere passagerer i de ordinære busser i den aktuelle korridor, og at Odense Banegård er blevet aflastet. Konceptet med direkte kørsel til uddannelsesstedet er nu udbredt til hele Fyn med tilsammen 34 uddannelsesruter. Fem kommuner tilbyder derudover taxikørsel til et knudepunkt. Der er varianter af afstandskravet,

f.eks. er der kommuner, som kun visiterer elever med over 2,5 kilometer mellem hjem og knudepunkt.

Uddannelsesruterne på Fyn har inspireret til tilsvarende initiativer andre steder i landet. I regi af Sydtrafik og støttet af Yderpuljen starter et projekt op i Vejen og Aabenraa Kommuner, hvor der arbejdes med visitering af elever til direkte kørsel hele vejen mellem hjem og uddannelsessted. Det samme er tilfældet i Vordingborg Kommune, hvor der dog kun tilbydes udkørsel ud fra argumentet om, at det er kritisk, at eleverne kommer af sted. Hjem skal de nok komme.

Projekter med tilpassede uddannelsesruter i Skive og Jammerbugt Kommuner har vist sig levedygtige og fortsætter ud over forsøgsperioden. Det samme gælder et forsøgsprojekt i Frederikssund, hvor unge fra Hornsherred betjenes til uddannelsessteder i Frederikssund og Hillerød. En pendlerrute efter samme principper, rettet mod arbejdspendlere, viste sig ikke at være levedygtig.

For de unge på landet er en af de helt store udfordringer transport til og fra fritidsaktiviteter i byen. I Hjørring Kommune gik man i dialog med de unge og formulerede en række initiativer, som det er relevant at arbejde videre med: organiseret samkørsel, deletransport, overnatningsmuligheder, Flextur og mobile aktiviteter. Der blev konkret arbejdet videre med et pilotprojekt, som skulle bidrage til at udvikle en digital platform for samkørsel. Det lykkedes dog ikke at få en sådan i funktion, bl.a. begrundet i nervøsitet ved at lade unge samkøre med personer, de ikke kender.

ERFARINGER SÅ VIDT

Uddannelsesruterne har generelt været populære, og de har alle vist sig levedygtige. Den direkte kørsel til skolerne har vist sig at kunne spare unge for skift og omveje. Visiteret taxikørsel til uddannelsesruter eller direkte til uddannelsessteder er, målt på turniveau, en dyr løsning. Men kan man på den måde få

PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder, FynBus, 2013-2015, puljebeløb 2,8 millioner kr.
- Samspil mellem bus og landdistrikt – unges mobilitet, Hjørring Kommune, 2013-2015, puljebeløb 0,2 millioner kr.
- Med kollektiv trafik til arbejde og uddannelse, Frederikssund Kommune, 2015-2017, puljebeløb 2,1 millioner kr.
- Pendlerbus – Glyngøre-Skive, Skive Kommune, 2015-2017, puljebeløb 0,9 millioner kr.
- Gymnasierute til Fjerritslev Gymnasium, Jammerbugt Kommune, 2016-2018, puljebeløb 0,4 millioner kr.

Igangværende:

- Gratis morgenkørsel af unge til uddannelse, Vordingborg Kommune, påbegyndt 2018, puljebeløb 1,3 millioner kr.
- Forsøg med nyt Flexpendler-koncept, Sydtrafik, påbegyndt 2018, puljebeløb 3,7 millioner kr.

enkelte unge til at gennemføre en uddannelse, kan der samlet set være en fornuftig økonomi i det for kommunerne.

Ud på eftermiddagen og i weekenden lukker den kollektive transport helt ned i mange tyndere befolkede områder. For unge, der endnu ikke selv kan køre bil, betyder det en afhængighed af, at andre kan træde til med transporttilbud. De unge bliver afhængige af deres familier og netværk. Projektet i Hjørring bidrog på ideplanet med forslag til initiativer, som ligger uden for den traditionelle kollektive transports muligheder, f.eks. overnatningssteder i byen og lokalt organiseret samkørsel.

Tilpasning af regionale ruter til ungdomsuddannelser er en effektiv måde at give en central målgruppe for den kollektive transport bedre transportvilkår. Potentialet for, at puljemidler yderligere kan bidrage til innovative tiltag, vurderes at være begrænset. Kommunalt finansieret taxikørsel for elever, som bor langt fra den kollektive transport, er en prioritering på lokalpolitisk niveau.

SØGNING TIL UNGDOMSUDDANNELSER

Der er gennemført flere undersøgelser om sammenhæng mellem transporttid fra bopæl til studiested, og hvorvidt unge søger og gennemfører en ungdoms- eller videregående uddannelse.

Region Hovedstaden har fået udarbejdet en rapport om geografisk uddannelsesdækning og -søgning. Rapporten finder en statistisk signifikant sammenhæng mellem unges valg af at tage en ungdomsuddannelse og rejsetiden med kollektiv transport mellem hjem og uddannelsessteder. Når der korrigeres for socioøkonomiske forhold relateret til de unge og deres forældre, finder man imidlertid, at transporttiden er af meget lille betydning.

TRANSPORT FOR UNGE PÅ LANDET

Der er ikke som på folkeskoleområdet lovkrav om, at unge skal tilbydes transport til en ungdomsuddannelse. Ungdomsskoleelever, som har mere end fem kvarters transporttid hver vej, skal tilbydes ophold på et skolehjem. Det er op til kommuner og regioner at fastlægge serviceniveauet for de øvrige elever.

Alle regioner ser det som en vigtig opgave at sørge for, at de unge kan komme til uddannelsesstederne. Den regionale, kollektive transport er mange steder netop tilrettelagt, så den varetager transporten af målgruppen af uddannelsesrejsende. Uddannelsesruterne på Fyn viser, at en prioritering af de unge til ungdomsuddannelser ikke behøver gå ud over de øvrige regionale ruter.

Mange unge i de tyndere befolkede områder får kørekort, når de fylder 18 år. Mange husstande i disse områder har to eller flere biler. Udgifterne til en bil kan ikke matche gratis eller billige billetter til den kollektive transport, men biludgifterne behøver ikke være høje, og samkørsel med andre unge, der skal til samme uddannelsessted, kan nedbringe udgifterne for den enkelte.

Kraks Fond Byforskning har gennemført et forskningsprojekt om unges afstand til videregående uddannelser. Resultaterne peger på, at det ikke er afstanden, der er hovedårsagen til, at unge vælger eller fravælger at tage en videregående uddannelse. Af langt større betydning er det, om begge forældre har en færdiggjort en videregående uddannelse. Om samme konklusion kan overføres til hele landet i spørgsmålet om valg/fravalg af ungdomsuddannelser er ikke undersøgt. Uanset om det er socioøkonomiske forhold, eller det er transporttiden, der er af størst betydning for valg og fravalg i relation til uddannelse, så er unge en central målgruppe for den kollektive trafik. Det gælder også i de tyndere befolkede områder, hvor mange unge ikke har alternative transportmuligheder.

Kilder:

Geografisk uddannelsesdækning og søgning til uddannelserne i Region Hovedstaden, Pluss Leadership og Opinion for Region Hovedstaden 2013
Does distance determine who is in higher education? Kraks Fond Institute for Urban Economic Research, 2016
Uddannelsesruter i region Syddanmark, COWI for Sydtrafik og Fynbus, 2018



ÅBEN TELEKØRSEL

PULJEPROJEKTER

Der er gennem Yderpuljen bevilliget midler til projekter inden for behovsstyret åben kørsel som telekørsel, Plustur og flexbusser:

- › Forbedret telekørsel i Faaborg-Midtfyn Kommune, hvor kommunen markant har øget tidsrum og geografisk tilgængelighed for telekørsel i kommunen.
- › Telekørslen i Assens Kommune var et pilotprojekt for udvikling af et telependlerkoncept, hvor pendlere i de tyndere befolkede områder tilbydes tilpasset transport til/fra det højklassede kollektive transportsystem.
- › I NTs område er der givet bevilling til Plustur, der giver borgere i landdistrikterne mulighed for at komme til/fra det nordjyske hovednet af kollektiv trafik.
- › Der er igangsat projekter for flexbusser i Odder og Lemvig Kommuner.
- › I Norddjurs Kommune er køreplanlagte bybusser i Grenaa erstattet med telebybusser i forbindelse med nytænkning af bussystemet.

Tidligere bestod telekørslen i Faaborg-Midtfyn Kommune af syv afgange på hverdage. Fra 2014 blev det muligt at bestille kørsel størstedelen af dagen. Ordningen minder dermed om Flextur, dog med den begrænsning, at der kun kan køres korte ture, idet rejsen skal ligge inden for to af kommunens i alt 12 teleområder. For at få flere turister til at benytte telekørslen blev informationsmaterialet oversat til tysk og engelsk. Stigningen i antallet af passagerer har været langt større, end kommunen forventede, fra knap 9.000 brugere af teleordningen i 2013 til knap 23.000 i 2016. Der har ikke været et væsentligt fald i antallet af buspassagerer, og telekørslen har dermed dækket et behov, som ikke tidligere har været muligt at opfylde.

Telependlerkonceptet i Assens Kommune er en videreudvikling af projektet "Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder", som er beskrevet under temaet 'unge til uddannelse og fritid'. Målgruppen er udvidet til arbejds- og uddannelsespendlere, som 'Har mindst én kilometer til nærmeste stoppested/

station og har et pendlerrejsekort, DSB-pendlerkort eller Ungdomskort'. Dertil kommer et krav om, at kørslen bestilles for en periode af mindst to uger. Der tilbydes kørsel til og fra knudepunkt i dag- og aften timerne alle ugens dage. Især uddannelsespendlere har været glade for ordningen, hvorimod erhvervspendlere ikke synes, den er fleksibel nok, hvis der f.eks. også skal ordnes indkøb eller hentes børn.

Hovednettet i den kollektive transport er stærkt forbedret i Nordjylland, senest med hyppigere og hurtigere regionale togforbindelser. Plustur er et tilbud, som skal brede disse forbedringer ud i geografien ved at tilbyde tilpasset transport mellem oplandet og de større knudepunkter. Plustur kan kun benyttes i forbindelse med anden kollektiv transport og er således ikke et alternativ til Flextur. Plustur tilbydes til samme takster som den øvrige transport og kan både bestilles og betales via Rejseplanen.dk.

Der er opnået tilskud til projekter med flexbusser mellem de mindre landsbyer i Lemvig og Odder kommuner. Flexbusserne har faste køreplaner og stoppesteder, men kører kun, hvis der er bestillinger. I Lemvig planlægges det at tilbyde Flexbus fra landsbyerne to til tre dage om ugen. De vil være gratis at benytte, og landsbyernes indbyggere vil blive involveret i planlægningen. Ruterne vil hver betjene flere landsbyer, men uden omvejskørsel. I Odder Kommune er konceptet lidt anderledes, da Flexbussen er en udvidelse af de eksisterende, køreplanlagte ruter med én Flexbusafgang tidlig morgen og én sent om eftermiddagen. Herudover tilbydes flexbuskørsel på de dage, hvor skolerne er lukkede, og de køreplanlagte busser ikke kører.

I Grenaa er busserne blevet omlagt fra tre ruter kørt af én stor bus til to faste linjeføringer og to telebybusser, som samlet betjenes af to minibusser. Herudover er frekvensen og tidsrummet forøget. Da letbanen til Grenaa åbnede i foråret 2019, blev der etableret endnu en busrute i pendul mellem havnen og stationen. Den nye ordning er blevet taget godt imod blandt chaufførerne, der har gjort et stort arbejde, og fortsat skal have en stor rolle i at udbrede kendskabet til den.



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Forbedret telekørsel, Faaborg-Midtfyn Kommune, 2014-2017, puljebeløb 0,7 millioner kr.
- Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder, FynBus, 2014-2017, puljebeløb 1,4 millioner kr.

Igangværende:

- Nyt bybussystem i Grenaa, Norddjurs Kommune, påbegyndt 2014, puljebeløb 2,4 millioner kr.
- Plustur: Mobilitet for alle i Nordjylland, NT, påbegyndt 2017, puljebeløb 4,4 millioner kr.
- Udvidelse af flexbusruter, Odder Kommune, påbegyndt 2018, puljebeløb 0,4 millioner kr.
- Flexbus fra landsbyer til centerbyen, Lemvig Kommune, påbegyndt 2018, puljebeløb 0,6 millioner kr.

Der er indikationer på flere brugere i busserne, og mange oplever den nye ordning som god service. Borgere, der ikke er så teknologivante, har dog haft vanskeligt ved at bruge den nye ordning, og der er genindført faste ture til plejehjem.

ERFARINGER SÅ VIDT

Den udvidede telekørsel i Faaborg-Midtfyn Kommune har været en stor succes, hvis der ses på antallet af kørsler i forhold til forventningen. Den øgede tilgængelighed i yderområderne er opfyldt, men antallet af turister, der benytter telekørslen, har været begrænset. Kommunen forventer, at det kræver en længere periode og gentagne indsatser at udbrede kørslen til denne målgruppe, da der skal afsættes flere ressourcer til markedsføring, implementering af ændrede kørselssystemer og nye muligheder. Efter projektets afslutning er Faaborg-Midtfyn Kommune fortsat med den udvidede kørselstid. Dog vurderes det, om serviceniveauet skal justeres, da udgifterne er steget væsentligt mere end forventet.

I Assens Kommune, hvor FynBus har testet Telependler, er der stor tilfredshed med ordningen blandt brugerne, men der er ikke opnået det antal brugere, som der var forventet. Telependlerordningen er siden udvidet til Nyborg, Nordfyn, Svendborg og Faaborg-Midtfyn Kommuner. Dog er der i flere af kommunerne et højere afstandskrav på 2-2,5 kilometer mellem bopæl og kollektive transportknudepunkter. Assens Kommune har ved årsskiftet 2018-2019 valgt ikke at opretholde ordningen efter de kommunale budgetforhandlinger.

Erfaringen fra de fynske projekter er, at det er svært at forstå og derfor også at kommunikere, hvordan telekørselen fungerer. Kunderne efterspørger mere information, selvom de i praksis er tilfredse med ordningen. Borgere, der ikke benytter sig af ordningerne, udtrykker tvivl om, hvordan det fungerer. Plustur startede som pilotprojekt i Jammerbugt og Hjørring kommuner i maj 2017 og blev lanceret i NTs område i starten af 2018. NT havde budgetteret med 5.000 månedlige plusture, men der var i efteråret 2018 kun 500 pr. måned. Dette kan skyldes, at de fleste brugere er ældre borgere, der ikke er så digitale, og at omlæggelsen af hovednettet har taget længere tid end forventet. De optimale forhold har derfor ikke har været på plads fra begyndelsen. Plusturkonceptet er nu udbredt til de fleste andre trafikskelskabers områder, hvor det via Rejseplanen tilbydes til 'last mile', hvor der ikke er andre kollektive transportmuligheder.

NÄRTRAFIK I SVERIGE

I Skåne benyttes konceptet Närtrafik til betjening af de tyndere befolkede områder i alle kommuner. Borgere kan bestille kørsel fra hjem til et velbetjent stoppested/station, hvis de bor mere end 2 kilometer fra nærmeste stoppested eller ikke bor langs en hyppigt betjent buslinje. En taxi afhenter, og der betjenes til faste tidspunkter. I de fleste kommuner er der ganske få afgang pr. dag – i enkelte kommuner har nogle linjer dog fem til syv afgang i hver retning. Ordningen er udbredt til store dele af Sverige.

Sammenlignet med Danmark er der i Sverige ikke på samme måde et udbredt tilbud om Flextur, som tilbydes til en bred gruppe af borgere. Det skal ses i lyset af, at den svenske Färdtjänst, som er den svenske pendant til den lukkede Flextrafik i Danmark, har et betydeligt lavere visiteringskrav og derfor varetager langt flere kørsler.

FLEXTUR VINDER FREM

Flextur er i stigende grad den løsning, der anvendes i Danmark. Flextur er åben kørsel, som kan bestilles af alle indbyggere uden visitering. Kommunerne har forskellige typer af restriktioner på de konkrete rejserelationer, Flextur kan benyttes til. Flextur indgår i det samlede kørselssystem af behovsstyret trafik i regi af trafikskelskaberne, herunder de lukkede Flextrafikordninger. Med et stort antal vogne integreret i et fælles system kan der tilbydes kørsel uden store bestillings- og ventetider.

Flextur bliver ofte brugt som løsning på udfordringen med at betjene områder, hvor der ikke er et passagerunderlag for at betjene med store, køreplanlagte busser. Det er i de fleste tilfælde forbundet et relativt stort tilskudsbehov pr. rejsende. Men da ordningen ofte erstatter konventionel busdrift, kan der i det samlede regnestykke være økonomiske fordele for kommunerne. Flextur er overvejende et tilbud, som benyttes af ældre og af personer med mobilitetsudfordringer, for hvem det kan være vanskeligt at komme ned til en station eller et stoppested, selv over korte afstande. Der har været gennemført forsøg i Faxe og Ringsted Kommuner med at markedsføre Flexture til børn og unge i de tyndere befolkede områder og som et tilbud især rettet mod deres fritidsaktiviteter. Forsøget viste, at der stort set ingen efterspørgsel var blandt disse målgrupper.



BORGERBILER OG LANDSBYBUSSE

PULJEPROJEKTER

Der er med støtte fra Yderpuljen gennemført forsøg, hvor kommuner har stillet køretøjer til rådighed for lokalsamfund:

- › I Hedensted Kommune er der eksperimenteret med udlån til private af mindre biler med fast geografisk base (borgerbil) samt tilbud om lån af en minibus (landsbybus) til borgere og foreninger i kommunen. Bilerne blev i dagtimerne brugt i den kommunale kørsel og tilbudt til borgere uden for dette tidsrum.
- › I Sønderborg Kommune er gennemført et forsøg med udlån af både små og større biler (landsbybil og landsbybus). Bilerne var lokaliserede i tre lokalsamfund og på én uddannelsesinstitution.

Formålet var for begge projekter at stille ressourcer til rådighed for lokalsamfund, hvor det kollektive transportudbud er svagt eller ikkeeksisterende. I begge projekter undersøges bl.a., om der er husstande, som vil opgive bil nummer to, hvis de fik lettere adgang til en lånebil. Derudover undersøges, om der praktiseres mere samkørsel ved brug af lånebiler. Brugerbetalingen var i Sønderborg 2 kr. pr. kilometer og i Hedensted ca. 3 kr. pr. kilometer plus en timepris på lidt over 20 kr.

Ingen af projekterne er fortsat ud over forsøgsperioden. Der er imidlertid høstet vigtige erfaringer, som kan blive nyttige, bl.a. for nye puljestøttede projekter. Mariagerfjord Kommune igangsætter et forsøg med delebiler, delebusser og samkørsel i et projektforsøg med stor borgerinvolvering. Ringkøbing-Skjern Kommune vil ligeledes gå i tæt dialog med aktive lokalsamfund for at formulere relevante koncepter for landsbybusser og delebiler. Endelig vil Sønderborg Kommune bruge sine erfaringer til at afprøve ny forretningsmodeller, der involverer både offentlige og private aktører.

ERFARINGER SÅ VIDT

Når kommuner går ind i koncepter, hvor der stilles køretøjer til rådighed for borgerne, er der en række udfordringer, hvad angår forsikringer, kontraktforhold og ikke mindst lovgivning. Forsikringsdelen er i de to gennemførte projekter i Hedensted og Sønderborg Kommuner håndteret ved, at kommunerne har indgået aftaler med og stillet garanti til udlejere af bilerne. Lovgivningen om trafikselskaber, buskørsel og taxikørsel sætter grænser for, hvilke koncepter der kan udfoldes. Det er begge steder håndteret ved, at bilerne stilles til rådighed for specifikke borgergrupper, f.eks. defineret som landsbylaug.

Efterspørgslen efter køretøjerne har i både Hedensted og Sønderborg Kommuner været begrænset. Begge steder var der et mål om at opbygge en efterspørgsel, så ordningerne kunne leve videre uden kommunal støtte.

Forventningen var i Hedensted 250 tilmeldte private brugere, men det kom aldrig over 12, og derfor konkluderes det af projekterne for Hedenstedforsøget, at konceptet ikke kan anbefales til kommuner i yderområderne, da behovet for denne forretningsmodel var begrænset.

I Sønderborg er konklusionerne fra projekterne mere tvetydige. Det konkluderes, at der ikke er en efterspørgsel, som på en økonomisk bæredygtig måde, kan understøtte en videreførelse. Det kan ikke påvises, at der er husstande, som har afskaffet bil nummer to. Der påvises imidlertid en effekt i form af mere samkørsel, og det konkluderes, at der er en CO₂-besparelse. I projektet 'Andelsforening 2.0' vil Sønderborg Kommune afsøge nye forretningsmodeller for delmobilitet i tyndere befolkede områder.



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Ny Hedensted Borgerbil, Hedensted Kommune, 2015-2017, puljetilskud 0,5 millioner kr.
- Bæredygtige kollektive transportkoncepter, Sønderborg Kommune, 2015-2017, puljetilskud 0,7 millioner kr.

Igangværende:

- Andelsforening 2.0, Sønderborg Kommune, påbegyndt 2017, puljetilskud 0,5 millioner kr.
- Fleksible borgerrettede mobilitetstiltag, Mariagerfjord Kommune, påbegyndt 2018, puljetilskud 0,3 millioner kr.
- Borgerdrevet Transport System, Ringkøbing-Skjern Kommune, påbegyndt 2018, puljetilskud 0,6 millioner kr.

FRIVILLIGE CHAUFFØRER I DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

Kørselsordninger med frivillige chauffører er et koncept, som kendes fra andre lande. I Holland startede i 1977 forsøg med såkaldte Buurtbus, nabobusser, hvor et partnerskab af offentlige aktører og frivillige lokale chauffører muliggør et højt betjeningsniveau i de tyndere befolkede områder. Ordningen er nu permanent og udbredt til hele Holland. Minibusser stilles til rådighed for lokalsamfund, som til gengæld sikrer, at der er chauffører til de relativt hyppige og køreplanlagte ture som betjener lokalsamfundet.

I Danmark er sådanne ordninger ikke mulige på grund af lovgivningen – i hvert fald ikke som en del af den offentlige kollektive transport. Dertil kommer, at vi i Danmark har en svagere tradition for frivilligt arbejde, og at en større andel af befolkningen er på arbejdsmarkedet end i Holland. Forsøgsprojekterne i Sønderborg og Hedensted Kommuner har bidraget til at udforske de lovgivningsmæssige muligheder og er nyttig viden i en eventuel tilpasning af lovgivningen til nye mobilitetskoncepter, som kan omfatte frivillige chauffører.

INITIATIVER UDEN FOR YDERPULJEN

ByensBil.dk er et mindre privat udlejningsbureau, som har specialiseret sig i at udleje biler med base i de mindre bysamfund. Det startede op i 2014, og der var i slutningen af 2018 tilsammen 25 biler i forskellige mindre byer i Ringkøbing-Skjern, Djursland, Viborg og Holstebro Kommuner. Ambitionen er, at der kommer tilsvarende tilbud overalt i landet, hvor det er relevant. Der arbejdes sammen med borgere, boligforeninger og landsbylaug. Tilmelding og reservation foregår via nettet.

Prisniveauet er 10 kr. pr. time og 2,60 kr. pr. kilometer. Det er lidt mere end i Sønderborgforsøget og noget mindre end i Hedenstedforsøget. Eksistensen af ByensBil.dk viser, at det er muligt på almindelige forretningsmæssige udlejningsvilkår at etablere delebilsordninger med base i de mindre lokalsamfund.

Frøen er en lokal landsbybus, som administreres af Jungshoved Lokalråd, og som er støttet af Vordingborg Kommune, foreløbig for en treårig periode. Det er kommunen, der står for leasing af bilen. Lokalrådet arrangerer sammen med en kreds af frivillige chauffører to daglige samkørsler til og fra Præstø mandag til fredag. Passagererne betaler 10 kr. hver vej. Frøpasserne kan også hjælpe med at hente/bringe

pakker, varer, medicin o.l. for alle på Jungshoved. Når Frøen ikke bruges til lokalrådets samkørsler, kan alle på Jungshoved over 25 år booke delebussen mod betaling af de direkte driftsudgifter.

Jungshoved og det omkringliggende område havde før etableringen af Frøen i 2017 kun Flextur som kollektiv transportmulighed. Det blev af mange opfattet som en dyr transportmulighed. På initiativ af et stærkt og aktivt lokalråd blev Vordingborg Kommune involveret i projektet om en landsbybus – både i form af medfinansiering og i lejeaftale for landsbybussen.

Erfaringen er indtil nu, at der er en stor efterspørgsel, både efter de faste ture og efter brug af landsbybussen derudover. Indtil videre ser det ud til, at Vordingborg Kommune alt i alt sparer udgifter til kollektiv transport i området, da efterspørgslen efter Flextur er halveret. Dertil kommer, at efterspørgslen efter de faste ture er så stor, at der i en periode gives mængderabatter, for at ordningen ikke skal blive overskudsgivende. Det har vist sig realistisk at rekruttere frivillige chauffører. Succesen skal ses i lyset af den specielle geografi og efterspørgsel, der er i Jungshoved, kombineret med et velorganiseret og aktivt lokalsamfund.



UDFLUGTSBUSSE

PULJEPROJEKTER

Der er fra Yderpuljen bevilliget støtte til projekter, hvor potentialet i at udvikle turistruter i et samarbejde mellem turismeaktører, kommuner og trafiksselskaber udforskes:

- › En rundtursbus i Nationalpark Thy, som er koordineret med den øvrige kollektive transport, blev etableret af Thisted Kommune i samarbejde med Nordjyllands Trafiksselskab og Thy Turistforening.
- › En sightseeingrute i Mariagerfjord Kommune blev etableret af kommunen i samarbejde med Nordjyllands Trafiksselskab og Visit Mariagerfjord.
- › En rute til Nationalpark Vadehavet blev udviklet i et samarbejde mellem Sydtrafik og lokale turismeaktører.
- › Sommerbussen på Mors er udviklet af Morsø Kommune som et kombineret tilbud til turister og lokale indbyggere i sommermånederne.
- › Kystruten Nationalpark Thy er forankret hos Thisted Kommune, som samarbejder med Nordjyllands Trafiksselskab og Thy Turistbureau.

Rundturene i Nationalpark Thy betegnes af projektejerne som en succes. Bussen kørte første gang i 2013 i seks sommeruger og med to rundture om ugen. Det blev i 2014 sat op til tre rundture om ugen. Der var i forsøgsperioden udsolgt på alle afgangene, og ruten eksisterer fortsat efter ophør af forsøgsperioden. Den store søgning har formentlig en sammenhæng med, at der på alle turene er tilknyttet en guide, og at der er bemanning af repræsentanter fra Nationalpark Thy på lokaliteter, som bussen besøger. Samarbejdet mellem forskellige aktører beskrives som en væsentlig forudsætning for udvikling, markedsføring og realisering af ruten.

De to rundtursbusser i Mariagerfjord Kommune havde kun en begrænset succes, da de første gang kørte i sommeren 2016. Tilbuddet bestod i 2016 af mange forskellige tilknyttede turisttilbud, men konklusionen fra projektejerne efter det første år var, at tilbuddet skulle forenkles, hvilket det blev i 2017, samtidig med at antallet af ture blev reduceret. Ligeledes blev der introduceret en guide på alle ture. Kendskabet til ruterne blev herefter større, og der kom flere passagerer, uden at det dog betød fulde busser og en kommerciel succes. Projektejerne vurderer, at der med en fortsat indsats er basis for at udvikle et holdbart produkt, og ruten er derfor fortsat i 2018 efter projektperiodens ophør.

En rute til Nationalpark Vadehavet var ikke en passagermæssig succes. Ruten kørte i 2016 og 2017 fra juni til oktober med to ugentlige afgangene. En planlagt markedsføring i 2017 blev ikke som ellers planlagt gennemført og var ifølge projektejerne medvirkende til et lavt passagertal. Ruten fortsætter efter forsøgsperioden i et tilpasset koncept. En vigtig erfaring er, at det er afgørende, at turismeaktører tager fuldt ansvar for den type af tilbud.

Sommerbussen på Mors blev ikke en passagermæssig succes og er ikke fortsat ud over forsøgsperioden.

Kystruten Nationalpark Thy skal i sommerperioden forbinde kystbyerne i Nationalpark Thy, hvilket testes af i Thisted Kommune, hvor en ny rute koordineres med relevante forbindelser i den øvrige kollektive transport. Den nye busrute skal kunne rumme passagerer samt deres cykler, surferudstyr mm.



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Nationalparkrute i Thy, Thisted Kommune, 2013-2014, puljebeløb 0,1 millioner kr. (delaktivitet i større projekt)
- Turisternes sightseeingbus, Mariagerfjord Kommune, 2015-2017, puljebeløb, 0,2 millioner kr.
- Nationalpark Vadehavet Rute, Tønder Kommune, 2015-2017, puljebeløb: 0,3 millioner kr.
- Sommerbus på Mors, Morsø Kommune, 2015-2017, puljebeløb 0,3 millioner kr.

Igangværende:

- Kystruten Nationalpark Thy, Thisted Kommune, påbegyndt 2017, puljebeløb 0,4 millioner kr.

ERFARINGER SÅ VIDT

Erfaringerne med turistruterne er blandede, fra fyldte busser i Thy til næsten tomme busser på Mors. Det viser, at der under særlige betingelser kan oparbejdes et levedygtigt turismeprodukt. En forudsætning er en stærk involvering fra turismeaktørenes side for at give produktet en ekstraværdi, som f.eks. de frivillige guider på lokaliteterne i Nationalpark Thy. Derudover er det vigtigt med en aktiv markedsføring af tilbuddet. Sammenblandingen af et turismeprodukt og lokal kollektiv betjening viste sig ikke hensigtsmæssig på Mors.

For at aktiviteterne skal overleve, skal de være økonomisk selv bærende. Alternativt skal kommunerne være villige til at støtte ruterne med det perspektiv for øje, at de kan bidrage til at øge den samlede omsætning i turismeerhvervet.

Trafikselskabernes deltagelse i samarbejdsprojekterne har imidlertid været en støtte i forhold til koordinering med den øvrige kollektive transport og i forhold til indkøb af bustransporten.

TURISTERNE OG DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT

Langt de fleste kyst- og naturturister kommer til deres destinationer i bil, og efterspørgslen efter kollektiv transport er derfor begrænset. Samtidig er sommersæsonen et tidspunkt, hvor den generelle efterspørgsel efter kollektiv transport er lav. Der er dog undtagelser, f.eks. har flere ø-kommuner flest brugere af kollektive trafik om sommeren.

Der er imidlertid et mindre segment af turister, som ikke har bil til rådighed. Det gælder f.eks. et stigende antal cykelturister. Tilpasning af den almindelige kollektive trafik til de ændrede behov i sommerperioderne er derfor relevant, selvom det næppe mange steder vil være realistisk med væsentlige udvidelser i sommerperioderne.

De særlige turisttilbud, som der med støtte fra Yderpuljen er eksperimenteret med, har imidlertid et potentiale for også at tiltrække turister i bil, hvis de kombineres med tilbud om merværdi, som f.eks. guiderne bidrager med.

SAMARBEJDE MELLEM TRANSPORT- OG TURISMEAKTØRER

Af regeringens nationale strategi for dansk turisme fremgår det, at dialogen mellem turismeaktører, erhvervsorganisationer og transportselskaber skal øges. Perspektivet er at gøre den kollektive transport turistvenlig og derigennem bidrage til at øge omsætningen i turismeerhvervet. Erhvervsministeriet har i samarbejde med Danske Regioner samt Transport-, Bygge- og Boligministeriet i marts 2018 offentliggjort fire initiativer, som skal fremme denne dialog:

- › Etablering af et netværksforum for den offentlige transportsektor og turismesektoren.
- › Bedre turistinformation om kollektiv transport på turistorganisationernes hjemmesider.
- › Udvikling af 'turistvenlig udgave' af Rejsekortet.
- › Styrket viden om turisternes forbrug af og efterspørgsel efter kollektiv transport.

De fleste trafikselskaber tilbyder ud over det generelle produktsortiment særlige turistprodukter. Mest udbredt er forskellige former for turistbilletter, som giver fri rejse i et tidsrum, evt. kombineret med rabatter på turistaktiviteter. Prissætning af turistbilletter sker i de fleste tilfælde ud fra en præmis om, at det ikke skal være attraktivt for 'almindelige' kollektive brugere.

Trafikselskabernes primære opgave er at sikre, at de mange hverdagsrejsende kan komme frem og tilbage. Trafikselskaberne har en omsætning på ca. 167 millioner kr. pr. år på turismeprodukter, hvilket skal ses i sammenhæng med en samlet omsætning på 3,2 milliarder, og turismeprodukterne må derfor betegnes som et nicheprodukt.

Kilde:

"Dialog om udenlandske turisternes anvendelse af kollektiv transport. Erhvervsministeriet, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Danske Regioner. 2018



LOKALBANERNES STATIONER OG INFRASTRUKTUR

PULJEPROJEKTER

Der er fra Yderpuljen bevilliget støtte til projekter, hvor lokalbaners infrastruktur er blevet opgraderet. De fleste af projekterne omfatter ombygninger af stationsforhold; et enkelt omfatter en hastighedsopgradering:

- › Faxe Syd Trafikterminal betjenes af lokaltog på Østbanen. Regionstog (nu Lokaltog), Faxe Kommune og Movia har i samarbejde stået for en forbedring af omstigningsforhold.
- › Nakskov Station betjenes af tog på Lollandsbanen. Regionstog, Lolland Kommune og Movia har i samarbejde stået for en forbedring af omstigningsforhold.
- › Tølløsebanen er blevet hastighedsopgraderet. Det er sket i et samarbejde mellem Banedanmark, Kalundborg Kommune, Sorø Kommune og Lokaltog.
- › Stationspladsen ved Frederiksværk Station er ombygget.
- › Der er igangsat stationsprojekter omkring den nye letbane mellem Aarhus og Grenaa, både for enkelte stationer (Ryomgaard og Hessel stationer) og som en generel modernisering af alle stationerne i Syddjurs Kommune.

Næstsidste stop før Østbanens sydlige endestation ved Faxe Ladeplads er Faxe Syd Station. Den ligger ucentralt i forhold til Faxe by, og gode skifteforhold er derfor vigtige. De fleste passagerer benytter stationen, når de skal med lokalbanen ind til endestationen i Køge og herfra måske videre mod København. Ombygningen omfattede bl.a. nemme og direkte skift mellem bus og tog, læskærme både ved ventesteder for busser og tog, etablering af Parkér og Rejs anlæg, overdækkede holdepladser for cykler og handicapvenlig adgang til perronen. Den renoverede trafikterminal blev indviet i juli 2015. Første år efter ombygningen var der en passagerfremgang på 10 procent til/fra lokaltog på Faxe Syd Station.

Lollandsbanen har endestation i Nakskov, hvor Nakskov Station med puljestøtte er blevet moderniseret. Perronhøjden

er opgraderet, så der er niveaufri adgang til tog. Belægning og aptering på perron og stationsforpladsen er fornyet, der er kommet bedre cykelparkering, og adgangen til og fra perroner er blevet mere bekvemme – blot for at nævne de største forandringer, som samtidig har omfattet et visuelt og designmæssigt løft af stationen. Den nye station blev indviet i juni 2017. Der har ikke kunnet konstateres et øget antal påstigere på lokalbanen på stationen i 2017 sammenlignet med 2016.

Frederiksværk Station ligger centralt på lokalbanen mellem Hillerød og Hundested. Busserne har fået bedre tilkørselsforhold til Frederiksværk Station, hvorved der er opnået mindre tomkørsel og mere effektiv vognudnyttelse. Der er endvidere etableret nye stoppesteder, samt bedre korttids- og langtidsparkeringsforhold for biler. Derudover er antallet af cykelparkeringspladser øget. Frederiksværk Station er etableret med et klimatilpasningssystem, som skal mindske belastningen på kloaksystemet og dermed reducere risikoen for oversvømmelser i stationsområdet. Stationsombygningen blev indviet i december 2017, men der foreligger endnu ingen evaluering af effekterne. Der forventes en stigning i antallet af passagerer, som benytter stationen.

Tølløsebanen er blevet hastighedsopgraderet på strækningen mellem Høng og Ruds Vedby fra 75 km/t til 120 km/t. Der er endvidere sket sporombygninger og hastighedsopgradering af overkørsler. Hastighedsopgraderingen kunne tages i brug i maj 2017. Der er registreret en passagerstigning på de berørte rejser på i alt 18 procent mellem 2015 og 2017. Projektejerne vurderer, at størstedelen, nemlig 13 procent af stigningen, kan tilskrives de hurtigere forbindelser. På længere sigt forventes en endnu større passagervækst som følge af forbedringerne.

ERFARINGER SÅ VIDT

Stationsområder har mange ejere og interessenter, som skal kunne arbejde sammen, når det samlede stationsområde skal forbedres funktionelt og visuelt. Der skal skabes en fælles

PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Faxe Syd Trafikterminal, Infrastrukturselskabet LJ A/S, 2014-2015, puljebeløb: 1,8 millioner kr.
- Nakskov Station – opgradering af trafikterminal, Infrastrukturselskabet LJ A/S, 2015-2017, puljebeløb: 2,0 millioner kr.
- Hastighedsopgradering af Tølløsebanen, Infrastrukturselskabet LJ A/S, 2014-2017, puljebeløb: 3,7 millioner kr.

Igangværende:

- Ombygning af Stationspladsen i Frederiksværk, Region Hovedstaden, påbegyndt 2016, puljebeløb: 4,0 millioner kr.
- Trafikknudepunkt i Ryomgård, Syddjurs Kommune, påbegyndt 2017, puljebeløb: 1,8 millioner kr.
- Hessel – den attraktive letbanestation, Norddjurs Kommune, påbegyndt 2017, puljebeløb: 1,3 millioner kr.
- Attraktive stationer i Syddjurs, Syddjurs Kommune, påbegyndt 2017, puljebeløb: 4,2 millioner kr.

vision, hvor parterne ikke kun tænker på deres egne arealer og ansvarsområder, men er villige til at tænke i sammenhænge, hvor passageren følges hele vejen: Hen til stationen, når der skiftes transportmiddel og ventes, ud på perronen og ind i toget. Finansieringen udfordres af, at der er mange parter med forskellige ansvarsområder. Puljemidler kan være en nøgle til at få et sådant samarbejde til at fungere. Det tyder de stationsombygninger, der er realiseret med puljestøtte, på.

Der kan konstateres tilfredshed blandt brugerne af de renoverede stationer. Dertil kommer, at ombygningerne bidrager til at give et byplanmæssigt løft i mindre bysamfund, der i flere tilfælde er udfordret af fraflytning både af indbyggere og af byfunktioner.

Sparet rejsetid, som kan opnås gennem hyppigere og hurtigere kollektive forbindelser og bedre koordinering af køreplaner, har en kendt, målbar og positiv effekt på, hvor mange der benytter den kollektive trafik. Der er da også for lokalbanerne konstateret markante passagerstigninger, der hvor rejsetiden er forkortet, og hvor der er skabt bedre korrespondance mellem busser og lokaltoget.

Det er ikke på samme måde klart, hvilken sammenhæng der er mellem på den ene side indretning og design af stationerne og de omkringliggende arealer og på den anden side passagerudviklingen. Men internationale erfaringer viser, at eksempelvis stationsforbedringer, der gør skifteoplevelsen tryk og stationen til et behageligt sted at være, kan generere op til 5-10 procent flere passagerer – afhængig af stationens standard før renoveringen.

UDVIKLING AF LOKALBANENETTET

Lokalbaner i Danmark har som deres primære opgave at bringe passagerer fra mindre byområder ind til de større byer. De er således et vigtigt bindeled mellem by og land. En helt central målgruppe er uddannelses- og arbejdspendlere, som udgør størstedelen af passagererne. Flere af linjerne har også en vigtig funktion i at bringe passagerer ud i sommerlandet, til sommerhusområder og attraktioner.

Der er de senere år blevet investeret både i infrastruktur og materiel for de fleste danske lokalbaner, og der er flere steder

sket en udvidelse af driften både i hyppighed af togafgange og i, hvilke relationer togene betjener. Vestbanen er forlænget, så der nu er direkte tog til Esbjerg. Region Nordjylland har overtaget ansvaret for regionaltogdrift i området med flere forbindelser uden skift og større regularitet til følge, Odderbanen og Grenaa-banen er blevet integreret i den nye letbane i Aarhus, og om et par år vil Region Sjælland overtage strækningen mellem Køge og Roskilde.

PASSAGERVÆKST FOR LOKALBANERNE

Investeringer og forbedringer på lokalbanerne har bidraget til en passagermæssig fremgang. Fra 2008 til 2016 var der en samlet passagervækst på 15 procent. Det er banerne i Nordsjælland, Østbanen og Odsherredbanen, der hver med en passagervækst omkring 30 procent eller mere i perioden bidrog til den høje vækst. De foreløbige resultater fra åbningen af den nye Odderbane og det nye regionaltogssystem i Nordjylland, tyder på, at der også her vil komme en passagervækst, som konsekvens af en forbedret betjening.

Frederiksværkbanen fremhæves ofte som en god case, der demonstrerer, at der kan opnås stor passagervækst ved at investere i lokalbaner. I perioden 2006-2009 skete en opgradering af Frederiksværkbanen, der omfatter renovering af 16 stationer, nye togsæt, hastighedsopgradering fra 75 km/t til 100 km/t, reduktion af køretiden og indførelse af en ny hurtigtogsforbindelse. I hele Nordsjælland er der sket en systematisk og konsekvent tilpasning af busserne til de nye afgang- og ankomsttider. Set over en længere årrække (2008-2014) er der registreret en samlet passagerfremgang på næsten 40 procent på Frederiksværkbanen.

Kilder:

Nøgletal for privatbanerne, Regnskab 2008 og Regnskab 2016, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside
Sammenhæng i den kollektive transport, Transportministeriet m.fl., 2015



OPGRADERING AF STOPPESTEDER

PULJEPROJEKTER

Der er fra Yderpuljen bevilliget støtte til en række projekter, som har omhandlet opgradering af stoppesteder. Projekterne omfatter ombygninger af konkrete stoppesteder, kortlægning af eksisterende standard til udvikling af fremtidens stoppested:

- › Forholdene ved 10 af de mest benyttede stoppesteder i Stevns Kommune er forbedret via udskiftning af læskure, nye belægninger og udstyr samt solcelledrevet belysning.
- › Forholdene ved 25 stoppesteder i Vordingborg Kommune på det regionale R-net er opgraderet med nye læskure og realtidsinformation.
- › NT har i fællesskab med kommuner i området igangsat en systematisk opgradering af stoppesteder i Nordjylland, hvor der foretages reparationer og indkøbes og opsættes stoppestedsudstyr på 510 stoppesteder.
- › NT har i fællesskab med kommuner i området påbegyndt udvikling og implementering af et designprogram, som skal skabe gode skifteforhold på centrale stoppesteder og stationer, hvor flere mobilitetsformer mødes.
- › Nyborg Kommune har på vegne af Byregion Fyn og sammen med andre kommuner og Fynbus igangsat et pilotprojekt, hvor tre terminaltyper konkret skal designes, etableres og danne afsæt for udarbejdelse af en designmanual for trafikterminaler på Fyn og øerne.

Effekten af de forbedrede stoppestedforhold i Stevns og Vordingborg Kommuner er vanskelige at opgøre, men brugerne giver udtryk for, at de er tilfredse med nye eller forbedrede ventefaciliteter og det ekstraudstyr, der i øvrigt er kommet ved stoppestederne. Involvering og dialog med de lokale landsbylaug, grundejerforeninger m.fl. har været en del af projektet.

Den fælles proces mellem trafikselskaber og kommuner om opgradering af stoppesteder og terminaler i Nordjylland begyndte i 2011, hvor det blev formuleret som et vigtigt indsatsområde i NTs forretningsplan. Der blev gennemført en besigtigelse og kategorisering af i alt 760 af områdets ca. 4.400 stoppesteder. Det blev konkretiseret, hvilke initiativer der for hvert stop skulle til for at højne standarden. Forud for ansøgningen til Yderpuljen blev der med alle kommuner truffet aftaler om deres medfinansiering svarende til halvdelen af det samlede projektbeløb. NT står for koordinering og indkøb af udstyr. Kommunerne står for opsætning og vedligeholdelse.

Projektet i Nordjylland er fulgt op af et projekt, hvor der skal ske en opgradering af 43 knudepunkter og 72 såkaldte Plusturspunkter*, så de funktionelt og designmæssigt fremstår som skiftsteder mellem forskellige mobilitetsformer. Der opstilles knudepunktsmarkører, som tydeliggør, hvilke skiftemuligheder der er mellem både private og offentlige transporttilbud. Der etableres informationszoner med afgangsskærme, oversigtskort og, hvis det er aktuelt, vejvisning til andre skiftsteder på knudepunktet. Endelig sikres information om og p-plads til samkørsel og Plustur.

Pilotprojektet på Fyn skal gennem demonstrationsprojekter på forskellige terminaltyper bidrage til at skabe modeller for, hvordan andre terminaler kan omformes og opgraderes. Projektet omfatter en klassificering af alle de fynske trafikterminaler. Udvikling af de tre demonstrationsterminaler sker med borgerinvolvering og omfatter bl.a. læskærme/ventehuse samt cykelparkering.



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Generel forbedring af stoppesteder, Stevns Kommune, 2014-2015, puljebeløb 0,3 millioner kr.
- Bedre Kollektiv trafik, Vordingborg Kommune, 2013-2016, puljebeløb 1,1 millioner kr. (delaktivitet i større projekt)

Igangværende:

- Strategisk opgradering af stoppesteder, Nordjyllands Trafikskabselskab, påbegyndt 2014, puljebeløb 11,5 millioner kr.
- Knudepunkter -Sammenhæng mellem land og by, Nordjyllands Trafikskabselskab, påbegyndt 2017, puljebeløb 7,6 millioner kr.
- Kollektive trafikterminaler på Fyn og øerne, Nyborg Kommune, påbegyndt 2018, puljebeløb 3,0 millioner kr.

ERFARINGER SÅ VIDT

Puljemidler kan bidrage til at få igangsat en større renovering og standardisering af stoppesteder i en kommune. Det er projektet i Vordingborg Kommune et godt eksempel på. Da der først var taget hul på opgaven, fortsatte kommunen forbedringerne, så der i dag er ca. 50 opgraderede stoppesteder. Det kan ikke påvises, at forbedringerne på stoppestederne direkte har betydet flere passagerer, men man har haft markant fremgang på de linjer, hvor stoppestederne er beliggende. Dertil kommer, at den kollektive trafik har fået et imageløft, og der er tilfredshed blandt brugerne.

Man er i Nordjylland lykkedes med at samle kommunerne om en fælles stoppestedstrategi. En forudsætning for en fælles strategi er, at kommunerne overdrager både midler og ansvar til trafikskabselskaberne. Der er i NTs ejerkreds (kommuner og region) en tradition for og erfaring med at lave lokalpolitisk forankrede strategiske aftaler, som der samarbejdes om at skaffe midler til og at realisere.

Movia er i 2018 gået samme vej som Nordjyllands Trafikskabselskab og tilbyder sine kommuner indkøb af stoppestedsudstyr i et fælles design.

STOPPESTEDER – ET KOMMUNALT ANSVAR

Med strukturreformen i 2007 fik alle kommuner ansvar for den lokale bustransport, idet de gennem deres bestilling af bustransport hos trafikskabselskaberne direkte finansierer kørsel i eget område. Det har i flere kommuner ført til større fokus på serviceniveauet i den samlede lokale kollektive transport, herunder også standarden, når der skiftes, og når der ventes.

Mange kommuner vælger at reklamefinansiere stoppestedsudstyr. Det er imidlertid ikke en mulighed, når det kommer til de tyndere befolkede områder og de mindre befærdede strækninger, hvor reklameværdien på lokaliteten er begrænset. Her er det kommunerne, der må opsætte og finansiere stoppestedsudstyr. Som oftest er det også kommunerne, der skal sikre adgangsveje til og fra stoppestederne. Her tæller vejregler og hensyn til skolebørnenes sikkerhed højt.

NTS STOPPESTEDSKLASSIFICERING

Der arbejdes i Nordjylland med fire klasser af stoppesteder, som omfatter forskellige typer af faciliteter. De mindste, Ministop, har standere, køreplanstavler, skraldespande og fast belægning. De næstmindste, Stop, har også læskærme og stativ til cykelparkering. Superstop og Terminaler har en række andre faciliteter, bl.a. realtids- og anden information.

Klassificeringen sammenholdt med kortlægningen af standarden på stoppestederne anvendes til at foretage prioriteringer af, hvor der skal sættes ind med forbedringer og i hvilken rækkefølge. I relation til stoppesteder i yderområderne er det især Ministop og Stop, der arbejdes med. Som et relativt nyt perspektiv ses stoppesteder her også som et muligt centralt element i omdannelse af mindre bysamfund, som tilpasser sig nye tider, hvor både bygningsmasse og traditionelle byfunktioner reduceres eller nedlægges.

Superstop og Terminaler benyttes også af befolkningen i de tyndere befolkede områder, og her er et relevant fokusområde spørgsmålet om skift, som omfatter samkørsel og behovsstyret kollektiv transport i forbindelse med 'last mile'. I Frederikshavn, Hjørring og Aalborg Kommuner er der indledt et samarbejde med samkørselstjenesten GoMore om at få flere til at kombinere kollektiv transport og samkørsel.

Plusturskonceptet, hvor der tilbydes telekørsel i tilslutning til større knudepunkter, er nu udbredt til det meste af landet efter test i Nordjylland. I relation til Terminalerne er det en udfordring af få chauffører og kollektive passagerer, som ikke er i kontakt med hinanden elektronisk, til at mødes fysisk. Knudepunktsmarkører, vejvisning, markering af nye trafikformer og p-pladser til samkørsel er de elementer, der arbejdes med på Superstop og Terminaler.

Kilder:

<https://www.moviatrafik.dk/presse/presse-og-nyheder/movia-indgaar-rammeaftale-om-udstyr-til-stoppesteder>
http://www.trafikdage.dk/papers_2018/Praesentationer/SpecialSessions/Det_svaere_skift_KristofferMartens.pdf



REJSEPLANEN

PULJEPROJEKTER

Der er fra Yderpuljen bevilliget støtte til to projekter, der er rettet mod forbedringer i Rejseplanen for at øge mobiliteten for borgere i landdistrikterne:

- › FlexDanmark har i samarbejde med Rejseplanen og Rejsekortet udviklet konceptet "Den samlede rejse".
- › Nordjyllands Trafikselskab og Rejseplanen har samarbejdet om at udvikle en ny multimodal rejseplan kaldet MinRejseplan.

FlexDanmark, Rejseplanen og Rejsekortet samarbejder i projektet "Den samlede rejse" om at integrere deres services. De tre organisationer varetager forskellige opgaver på vegne af trafikelskaberne. FlexDanmark står for udvikling og drift af Flextrafik, Rejseplanen er en digital platform med informationer om kollektive rejsemuligheder, og Rejsekortet er et landsdækkende betalingsmiddel til rejser med den kollektive trafik. Visionen med samarbejdet er at tilbyde en samlet pakke af information om rejsemulighed, realtidsinformation og køb af billet til den samlede rejse fra adresse til adresse i Rejseplanen. Der er særlig fokus på at integrere Flextur, og set i relation til yderområderne er det især integration af 'the last mile' i Rejseplanen, som er det nye. Den samlede rejse blev første gang udrullet i 2017 i Hjørring og Jammerbugt Kommuner og har været i funktion i alle nordjyske kommuner siden 3. januar 2018.

I projektet MinRejseplan er der arbejdet med at videreudvikle Rejseplanen i en platform, som integrerer forskellige typer af mobilitetsstilbud på tværs af private og offentlige udbydere. Ambitionen er, at alle lovlige udbydere af transport får et tilbud om at blive vist i en fælles app, som gør det muligt for brugerne at vælge det transporttilbud, som er bedst for dem.

Der er udviklet en brugerflade, hvor der kan vælges rejser med udgangspunkt i forskellige kriterier: næste afgang, den korteste rute, den hurtigste rute eller den billigste. MinRejseplan

var færdigudviklet i 2018, hvor den først blev taget i brug i Nordjylland og senere i hovedstadsområdet med bycykel og delebil tilsluttet.

ERFARING SÅ VIDT

Den samlede rejse har givet nye muligheder for borgere i Nordjylland for at opnå information om rejser fra adresse til adresse, inklusive Flextur. FlexDanmark anbefaler, at der følges op med markedsføring for at øge borgernes kendskab til denne mulighed. Flextur er dog en dyr løsning målt på turniveau, og en stigning i benyttelse kan derfor være en udfordring i form af flere udgifter. Af den grund kan der være en vis tilbageholdenhed med at reklamere for muligheden. Det kan være en medvirkende årsag til, at der endnu ikke er set en stor passagervækst som følge af initiativet. Derimod er der registreret stor kundetilfredshed hos brugerne og en større opmærksomhed hos borgere, der ikke bruger løsningen. Der er gjort erfaringer, men der er fortsat et arbejde med at udvikle og implementere fælles billettering og give realtidsinformation.

Det er ikke muligt at vurdere, om der er kommet flere passagerer som følge af de nye søgemuligheder, men projekterne konkluderer, at der har været en effekt i områder uden for Aalborg, idet søgninger via MinRejseplan tyder på, at nordjyderne har taget appen til sig. Samtidig kan det tage lang tid og yderligere markedsføring, før den fulde effekt af projekterne er slået igennem.

Der er i projektet MinRejseplan gjort mange konkrete erfaringer i forhold til, at forskellige aktører skal kunne samarbejde og etablere konkrete aftaler. Antallet af private aktører er endnu begrænset, ligesom der heller ikke er etableret en fælles billettering, som vil være central, hvis MinRejseplan skal kunne udvikles til en fælles mobilitetsplatform for mange forskellige udbydere.



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Den samlede rejse, FlexDanmark, 2013-2016, puljebeløb 15,1 millioner kr.
- Udvikling af Multimodal rejseplanlægger – (MinRejseplan) – til forbedring af mobiliteten i de Nordjyske landdistrikter, Nordjyllands Trafikselskab, 2016-2018, puljebeløb 4,8 millioner kr.

PLUSTUR

Plustur, som er et supplement til Flexstur, er kommet til i Nordjylland, mens arbejdet med Den samlede rejse er foregået. Med Plustur tilbydes kørsel fra/til et kollektivt knudepunkt og direkte til en adresse, som der ikke er andre kollektive forbindelser til – typisk i yderområderne. Plustur eller lignende ordninger er nu kommet på Rejseplanen i store dele af landet. Således eksisterer der nu et tilbud til kommuner og trafikskaber om at tilføje Plustur til Rejseplanen på den måde, som det fungerer i deres område, og som det ønskes eksponeret, når der opsøges rejsemuligheder i Rejseplanen.

REJSEPLANLÆGGERE I UDLANDET

På verdensplan er der udviklet flere multimodale rejseplaner, men størstedelen er lanceret i metropoler. Ud over Holland er Danmark unik ved, at vi har et landsdækkende Rejsekort, hvor vi dog mangler at få Flexturen med, før der er tale om en fuld integration.

Google Maps kan tilbyde samme service og har været tilgængelig i flere lande siden 2008. Rejseplanen har siden 2010 stillet sine data til rådighed for Google Transit, og da det blev integreret, var Danmark det første europæiske land, hvor alle transportmidler var samlet i Google Maps.

REJSEPLANEN SOM PLATFORM FOR MAAS

Realisering af Mobility as a Service (MaaS), hvor trafikkanterne i stedet for egne køretøjer fleksibelt benytter biler, cykler og kollektiv transport i en delt flåde af transportmidler, kræver digitale platforme, som kan håndtere information, bestilling og salg fra mange udbydere - både private og offentlige. Et eksempel herpå er whim, som f.eks. findes i Helsinki, men denne platform er stadig kun tilgængelig i storbyer.

Transport- bygnings- og boligministeren peger i sit udspil "Nemmere kollektiv trafik" fra sept. 2018 på, at teknologien er udviklet og til rådighed, men at den største hindring for udvikling af MaaS-koncepter er de reguleringsmæssige rammer og det organisatoriske setup for den offentlige kollektive

transportsektor. Der peges derfor på disse initiativer, som kan fremme digitale mobilitetstjenester:

- › Der skal arbejdes henimod, at Rejseplanens og Rejsekortets funktioner samles i én digital mobilitetstjeneste.
- › Private og deleøkonomiske transporttilbud skal have adgang til den fælles digitale mobilitetstjeneste.
- › De offentlige kollektive transporttilbud skal pålægges at dele transportdata og at acceptere videregående salg af billetter.

Rejseplanen kan på den måde udvikles til en mobilitetsplatform, som private aktører kan integreres i, samtidig med at der åbnes op for udvikling af alternative mobilitetsplatforme.

Kilder:

Nemmere kollektiv trafik, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, september 2018

Mobility-as-a-Service - Strukturel analyse af digital infrastruktur, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, maj 2018



REALTIDSINFORMATION

PULJEPROJEKTER

Der er få projekter i puljen, der kun omhandler realtidsinformation til brugerne af kollektiv trafik i yderområder. Realtidsinformation er dog indarbejdet i en række projekter i større eller mindre grad.

- › I Sydtrafiks område er der gennemført et omfattende projekt, hvor realtidsdata både benyttes til information til passagerer og til, via information til chauffører, at skabe korrespondancesikring ved udvalgte stoppesteder.
- › I Aabenraa Kommune blev 10 stoppesteder udpeget i en harmoniseringsplan og opgraderet med realtidsinformation for at give den kollektive trafik et kvalitetsløft. Ønsket fra kommunen var at fastholde eksisterende kunder og tiltrække nye.
- › I Horsens Kommune blev der opsat 20 realtidsinformationstavler ved 15 stoppesteder udpeget ud fra passagertællinger.
- › I Nakskov og Maribo Kommuner er der opsat informationstavler, der skal højne serviceniveauet.

I Sydtrafiks område er der i alle busser ved chaufføren blevet monteret en tablet med indbygget GPS. Via Rejseplanens platforme kan rejsende dermed få realtidsoplysninger om den aktuelle busdrift. Samtidig kan medarbejdere/kundeservice tilgå oplysninger, som bruges til at identificere forsinkelser i realtid, ligesom de kan udtrække data til analyse og statistik. Korrespondancesikringsdelen er taget i brug i begyndelsen af 2018 på udvalgte stoppesteder. Systemet giver en chauffør på en forsinket bus mulighed for at sende oplysninger og bede chaufføren på en korresponderende bus om at vente. Ligeledes indeholder systemet korrespondancesikring mellem bus og tog, hvor buschaufføren har mulighed for at se på deres skærm, om relevante tog er forsinket. Ved projektets begyndelse blev det besluttet at opsætte 12 store informationsskærme ved Sydtrafiks salgssteder. Sidenhen er antallet

af skærme/tavler udvidet til 117 store informationsskærme og stoppestedstavler.

Flere kommuner har benyttet puljestøttede projekter til at få opsat realtidsinformation på centrale knudepunkter og stoppesteder. Som et af de mindste puljestøttede projekter fik Lollands Kommune opsat to informationstavler ved to stationer. Aabenraa og Horsens Kommuner fik igangsat opsætning af realtidsinformation ved en række stoppesteder. Dertil kommer, at realtidsinformation har indgået som et af flere initiativer i flere andre puljestøttede projekter.

ERFARING SÅ VIDT

Ved opsættelse af informationstavler på Nakskov og Maribo Stationer forventede Lollands Kommune ikke flere brugere af den kollektive trafik, men at servicen til de eksisterende brugere blev forbedret. Brugere af den kollektive trafik har tilkendegivet, at de er glade for realtidsinformationen og oplever det som en god service, at de kan se, hvornår tog og bus afgår, samt om de er forsinket. Også buschaufførerne er glade for at kunne se, hvis Lollandsbanen er forsinket, og hvor mange minutter det er, så de ved, om de skal vente på det og dermed sikre korrespondancen.

Efter at realtidsinformationen er blevet taget i drift i Aabenraa og Horsens Kommuner, er brugernes tilfredshed med den kollektive trafik og informationen også steget. Det er dog vanskeligt for kommunerne at vurdere den passagermæssige tilvækst.

For Sydtrafik var formålet at sikre realtidsoplysninger og korrespondancesikring for at øge passagerernes tryghed og tilfredshed med den kollektive trafik og dermed også øge antallet af passagerer. Der er ikke registreret den ønskede stigning i antallet af påstigere. Set i lyset af den demografiske



PROJEKTER I YDERPULJEN

Afsluttede:

- Harmonisering og opgradering af busstoppesteder, Aabenraa Kommune, 2013-2018, puljebeløb 0,3 millioner kr.
- Realtids- og korrespondancesikringssystem, Sydtrafik, 2015-2018, puljebeløb 4,0 millioner kr.
- Realtidsinformation ved busstoppesteder, Horsens Kommune, 2015-2017, puljebeløb 0,4 millioner kr.
- Etablering af elektroniske Informationstavle, Lolland Kommune, 2013, puljebeløb 0,06 millioner kr.

udvikling er trafikselskabet dog tilfreds med den registrerede passagerudvikling. I forhold til information på stoppesteder er der i perioden sket en markant stigning i passagerernes tilfredshed.

Projektet har været forankret internt i Sydtrafik, men med inddragelse af eksterne aktører som vognmænd, chauffører samt Rejseplanen.dk. Den eksterne forankring har været vigtig, og særligt chaufførerne har taget værktøjet til sig. De henviser til, at de er glade for kortfunktionen og har stor glæde af realtidsoverblikket. Chaufførerne oplever, at de kan give en bedre kundebetjening.

Sydtrafik har altså fået et værktøj, der gør det muligt at svare hurtigere på kundehenvendelser vedrørende forsinkelser og forbikørsler. Ved at give vognmænd adgang til realtidssystemet kan eventuelle tvister afgøres på et fælles, objektive grundlag. Herudover har køreplanlæggerne fået et værktøj til analyse af køretider og forsinkelser i eksisterende køreplaner.

Ved at prøvekøre køreplaner i en testversion af realtidssystemet opnås objektive data om køretiderne i de kommende køreplaner. Samlet set kan Sydtrafik altså implementere mere robuste køreplaner til gavn både for chauffører og passagerer.

Realtids- og korrespondancesikringssystem i Sydtrafiks område er et godt eksempel på, hvordan puljemidler kan løfte et område og fremme et samarbejde. Projektideen opstod på initiativ af Sydtrafik. Projektet blev hurtigt forankret i hele ejerkredsen, da alle fik glæde af initiativerne. Det har været båret af en samlet vision om at rykke digitalt.

REALTID TIL PASSAGERERNE VINDER FREM

Movia har fået etableret realtidssystemer i alle busser. I den sammenhæng erstattes busstoppestedernes trykte trafikinformation i stigende grad af information, der løbende bliver opdateret med realtidsoverblik om bussernes afgangstider, så buspassagerer på hele Sjælland kan se, hvornår bussen kommer.

Brugerne kan følge deres bus med SMS 1250, på nettet eller via Rejseplanens app og kan dermed eventuelt spare ventetid ved stoppestedet. Systemerne betyder også, at man straks kan se, om bussen er bagud i tidsplanen, så man bedre kan

planlægge sin rejse. Samtidig har mange stoppesteder også fået countdown-skærme, hvor brugerne kan se ankomsttider i realtid.

Også hos BAT på Bornholm er der implementeret realtid i busserne, der gør det muligt for brugerne at følge BATs busser live i Rejseplanen. Via Rejseplanens app kan der ses busser i både Midttrafik, Movia, Fynbys og NTs områder. Hos Midttrafik, FynBus og NT er der ikke installeret realtid i alle busser, men dog i de fleste.

Kilder:

Nemmere kollektiv trafik, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, september 2018

Mobility-as-a-Service - Struktureel analyse af digital infrastruktur, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, maj 2018

Bilag A Oversigt over resultater af puljeprojekter – projektejernes egne evalueringer

Sags nr	Projekt navn	Effekter - forventning			Effekter - målt/vurderet					Bemærkning	
		Stigning i passagertal		Bruger-tilfredshed	Serviceforbedringer Vurderet	Stigning i passagertal		Målopnåelse i pct. i forhold til antal	Bruger-tilfredshed		Serviceforbedringer Vurderet
		Angivet i pct.	Angivet i antal			Angivet i pct.	Angivet i antal				
Y2013-1-06	Øget tilgængelighed til, fra og på Ærø Etablering af 1 stk. elektronisk	10%		>80%	j	15%			>90%	j	
Y2013-1-09	Informationstavle på henholdsvis Maribo og Nakskov stationer				j					j	
Y2013-1-13	Bedre kollektiv trafik i Vordingborg kommune	30%			j	46%				j	
Y2013-1-15	Udvikling af den kollektive trafik på Fanø				j					j	
Y2013-1-17	Forbedret adgang til den kollektive trafik i yderområderne				j				Generelt positiv	j	
Y2013-1-18	Forbedret telekørsel i Faaborg-Midtfyn Kommune	10%	11.665		j	405%	34.482	296%		j	
Y2013-1-19	Den samlede rejse				j				84%	j	
Y2013-1-20	Ekspressrute og Nationalparkrute i Thy		823		j		1.303	158%		j	
Y2013-1-22	Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder				j	21%			50%	j	
Y2013-1-25	Samspil mellem bus og landdistrikt - unges mobilitet				j					j	
Y2013-1-26	Ballen Færgehavn og vej				j					j	
Y2014-2-03	Busvendeplads ved Ølsted Station				j	25%			98%	j	
Y2014-2-05	Faxe Syd Trafikterminal	8%			j	10%				j	
Y2014-2-06	Landsbyruter i Faxe		40		j		5	13%			
Y2014-2-07	Hastighedsopgradering af Tølløsebanen mellem Høng og Ruds Vedby				j	13%					
Y2014-2-08	Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder		75		j		45	60%		j	
Y2014-2-10	Valby Landsby på R-nettet				j					j	
Y2014-2-11	Generel forbedring af stoppesteder i Stevns Kommune				j					j	
Y2014-2-12	Nyt bybussystem i Grenaa				j					j	
Y2015-3-02	Realtidsinformation ved busstoppesteder i tyndt befolkede områder	1%			j	40%			75%		
Y2015-3-04	Realtids- og korrespondancesikringssystem i Sydtrafiks område	1%			j	1%			49%	j	
Y2015-3-07	Hillerød Vest. Nyt buslinjenet	145%			j	150%				j	
Y2015-3-10	Turisternes sightseeingbus i Mariagerfjord				j				Generel tilfredshed	j	
Y2015-3-11	Med kollektiv trafik til arbejde og uddannelse		20.000		j		22.000	110%		j	
			40.000				20.000	50%			
Y2015-3-12	Forbedring af kollektiv trafik i Næstved kommunes østlige del		98.000		j		95.567	98%		j	
Y2015-3-13	Harmonisering og opgradering af busstoppestederne i Aabenraa Kommune	2%			j				58%	j	
Y2015-3-14	Sommerbus på Mors		1.500		j		169	11%		j	
Y2015-3-20	Pendlerbus Hedensted Nord		60		j		3	5%			
Y2015-3-21	Uddannelsesrute - stoppested Daugård		8.500		j					j	
Y2015-3-23	Ny Hedensted Borgerbil		250	>80%	j		9	4%	>80%	j	Antal medlemmer af 'Borgerbilen'
Y2015-3-24	Pendlermissionen - flere kunder i den kollektive trafik i Thisted Kommune	15%			j	-12%				j	
Y2015-3-27	Nationalpark Vadehavet rute		1.440		j		395	27%		j	
Y2015-3-29	Forbedring af busforbindelsen mellem nord og syd i Sorø Kommune				j	65%			Generelt ikke utilfredse passagerer	j	
Y2015-3-30	+ Ø i Auning										
Y2015-3-31	Busterminal ved Anholtfærgen										
Y2015-3-32	Passagerinformationsprojekt: "Ny informations-skærm til stationsforpladsen i Nykøbing Falster"	10%			j	1%			38%	j	
Y2015-3-33	Betjening af Aabenraa Sygehus				j					j	
Y2015-3-34	Forbedring af busknodepunkt i Lyngø	0%			j	0%			Generelt positive passagerer	j	
Y2015-3-35	Pendlerbus - Glyngøre-Skive				j					j	
Y2015-3-39	Nakskov Station - Opgradering af trafikterminal				j					j	
Y2015-3-47	Bæredygtige kollektive transportkoncepter i landdistrikter				j					j	
Y2016-4-07	Gymnasierute til Fjerritslev Gymnasium		30		j		62	207%		j	Daglige brugere af ruten
Y2016-4-13	Udvikling af multimodal rejseplanlægger- til forbedring af mobiliteten i de Nordjyske landdistrikter	1%			j				34%	j	
Y2016-4-16	Trafiknodepunkt i Ryomgård				j					j	
Y2016-4-17					j					j	

12 Udfasning af dieselmateriel i Movias kontrakter

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen drøfter udfasning af dieselmateriel i Movias kontrakter, med henblik på at fastlægge den fremtidige balance mellem høj sikkerhed i kommuners og regioners beslutningsgrundlag, og de dertil hørende omkostningsniveauer.

Sagsfremstilling:

Miljøkravene i Movias kontrakter fastlægges i tæt dialog med kommuner og regioner forud for Movias udbud af buskørslen. For at sikre tilstrækkelig tid til såvel selve udbudsprocessen som bestilling og levering af nyt busmateriel, skal kommuner og regioner typisk træffe beslutning om miljøstandard 2-2½ år før en ny kontrakt skal træde i kraft.

Busmateriellet befinder sig i en teknologisk omstillingsfase fra diesel til klimavenlige løsninger, som betyder, at der i en kortere årrække vil kunne opstå en række ulemper ved nye kontrakter om både nulemission og fossilfrihed.

Ved indgåelse af kontrakter med fossilfrihed er den formelle risiko, at der i kontraktperioden kommer ny national regulering, der sætter begrænsninger på mulighederne for kørsel med konventionelle busser, f.eks. i byer. I det tilfælde vil kontrakten skulle afsluttes før tid, eller operatøren kompenseres for merudgiften til at udskifte materiel i utide. Oveni dette vil der være en politisk risiko ved at fortsætte med drift med forbrændingsmotorbusser i en situation, hvor flertallet af andre køretøjer konverteres til nulemission.

Ved indgåelse af kontrakter med nulemission er risikoen, at teknologier og priser i disse år udvikler sig hurtigt i retning af lavere priser og/eller øgede rækkevidder, og at man derfor risikerer at stå med kontrakter, der fremstår dyre og ufleksible, få år efter de er trådt i kraft.

Dette udgangspunkt betyder, at især kommuner og regioner, der ikke ønsker nulemission på kort sigt, står i en svær beslutningssituation, der ikke bliver lettere af, at deres beslutning skal træffes mindst to år før trafikken faktisk skal i gang – i en situation, hvor teknologi og marked udvikler sig lynhurtigt.

En række kommuner (Albertslund, Gladsaxe, Roskilde, København, Frederiksberg, Rødovre, Tårnby og Ballerup på bybusser) har truffet principbeslutning om, at busserne ønskes udbudt med krav om nulemission (med el eller brint som drivmiddel). Disse beslutninger kan på grund af finansieringsfællesskabet omkring de enkelte linjer påvirke andre kommuner, der deler linjer med nulemissionskommunerne. Samtidig er der kommuner, der efterspørger en mere præcis indikation på merprisen ved nulemission, før de tager endelig stilling til valget af drivmiddel.

Der har derfor siden Movias 16. udbud af almindelig rutekørsel (A16) været arbejdet med en optionsmodel, hvor udvalgte enheder udbydes som nulemission med option på fossilfrihed eller omvendt. Optionsmodellen betyder, at kommunerne kan vente med at tage endelig stilling til valget af drivmiddel, til de præcise økonomiske effekter af beslutningen er kendt. Optionsmodellen sikrer, at der på et objektivt grundlag kan identificeres et vindende tilbud, hvorefter kommunen eller regionen kan vælge mellem basistilbuddet eller optionen i det vindende tilbud (der kan således ikke vælges på tværs af de indkomne tilbud). Dermed overholdes Forsyningsvirksomhedsdirektivets krav til ligebehandling og gennemsigtighed.

Den nuværende optionsmodel rummer en række fordele, men også væsentlige ulemper for kommuner, regioner, Movia og operatørerne: Væsentligst får kommuner og regioner mulighed for at træffe beslutning om klimapåvirkning relativ sent i processen baseret på aktuelle tilbudte priser, men konkurrencen svækkes, når udbuddet skal tilrettelægges med optioner, bl.a. fordi tilbudsgivernes mulighed for at kombinere tilbud bliver færre, og fordi optionerne ikke giver sikkerhed for, at den valgte variant af et tilbud er den billigst mulige. Dermed kan en høj sikkerhed i den politiske beslutningsproces alt andet lige medføre et højere omkostningsniveau i den efterfølgende busdrift.

Fordele ved nuværende optionsmodel:

- Kommuner og regioner får mulighed for at træffe politisk beslutning om valg af drivmiddel på baggrund af faktiske priser og en aktuell markedsvurdering af tekniske muligheder.
- Beslutning kan træffes på baggrund af den samlede budgeteffekt af det relevante udbud.
- Leverandørerne af nulemissionsteknologi tilskyndes til en ansvarlig prissætning, fordi fossilfrihed er fastholdt som et realistisk og umiddelbart tilgængeligt alternativ.

Ulemper ved nuværende optionsmodel:

- Optionsmodellen rummer en procesrisiko, fordi beslutningen om valg af drivmiddel skal ske senest 30 dage efter tildeling. Det kræver dels hurtige beslutningsgange, dels vil det i praksis være svært at håndtere, hvis kommuner med ansvar for samme linje træffer modstridende beslutninger i den kritiske slutfase.
- For at give enkelte kommuner og regioner mulighed for at træffe politiske beslutninger om drivmidler, er det nødvendigt at øge antallet af udbudte enheder markant. Flere enheder betyder mindre enheder. Mindre enheder betyder potentielt højere timepriser.
- Enheder med optioner kan ikke prissættes i kombination, da operatøren ikke på tilbudstidspunktet ved, hvilken kombination der afgives tilbud på. (Fire enheder med basis og option giver i alt 16 kombinationsmuligheder, der alle skal prissættes, hvis enhederne indgår i et kombinationstilbud).
- Optionsmodellen kan svække konkurrencen, fordi tildeling sker på baggrund af et vægtet gennemsnit af prisen på diesel og prisen på nulemission. Det betyder, at der ikke er sikkerhed for, at en valgt løsning også er den billigst mulige.
- Optionsmodellen øger operatørens tilbudsomkostninger, da operatørerne skal udarbejde dobbelte tilbud på optionsenhederne. Da enhederne samtidige er små, kan det svække konkurrenceevnen, hvis nogle operatører vurderer at tilbudsomkostninger ikke modsvarer driftsomfanget i enheden og derfor ikke afgiver tilbud.
- Optionsmodellen er ressourcekrævende for Movia, fordi kompleksiteten af udbudsforretningerne

øges, og håndteringen af mange, parallelle beslutningsprocesser i kommunerne kræver stort fokus. Udfordringen øges med et øget antal optionsenheder.

- Optionsmodellen gør det vanskeligt at implementere præcise krav til nulemissionsandelene i Movias udbud, når kravene i Clean Vehicle Directive skal implementeres fra udbud A21.

På baggrund af ovenstående vil administrationen anbefale, at der fra udbud A20 og fremefter arbejdes efter nedenstående prioritering.

Model 1: Movia udarbejder mere præcise skøn over merudgiften til nulemission (evt. på visse typer af kørsel), mod at kommunerne og regionerne tager endeligt stilling til valget i trafikbestillingsprocessen. Et forbedret beslutningsgrundlag kan tilvejebringes ved et paradigmeskift fra behandling af historiske data på aggregeret niveau, til opbygning af modeller for prisdannelse i forskellige geografier med forskellige linjetyper. Fordelen er, at der herved kan udbydes i store enheder, hvilket er omkostningseffektivt i både drift og administration. Omvendt påtager administrationen sig en større risiko for evt. fejlskøn, hvis markedet opfører sig uventet.

Model 2: Som anden prioritet vil Movia arbejde efter en model, hvor administrationen får tilstrækkeligt klart mandat til indenfor på forhånd givne økonomiske rammer at kunne afgøre udbuddet uden yderligere politisk behandling i kommuner og regioner. Modellen er enklere end optionsmodellen og signalerer klart kommuner og regioners prioriteter. Modellen har dog en svaghed, når der skal opbygges større udbudsenheder, fordi kombinationstilbud fortsat kan være svære at håndterbare. Det skal sikres, at der ved kombinationstilbud ikke sker utilsigtede økonomiske forskydninger mellem kommunerne, hvis kørsel er omfattet af kombinationstilbuddet.

Model 3: Som tredjeprioritet vil Movia i A20 arbejde efter den optionsmodel, som kendes i dag. Når regeringens forventede udspil på klimaområdet er kendt, træffes afgørelse om efterfølgende udbud (A21 og frem).

Kundemæssige konsekvenser af indstillingen:

Ingen

Økonomi:

Ingen direkte økonomisk konsekvens af forslaget. Endeligt valg af model kan få signifikant betydning for fremtidige kontraktpriser

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Bilag:

13 Orientering om kundeundersøgelsen i flextrafik i 2019

Indstilling

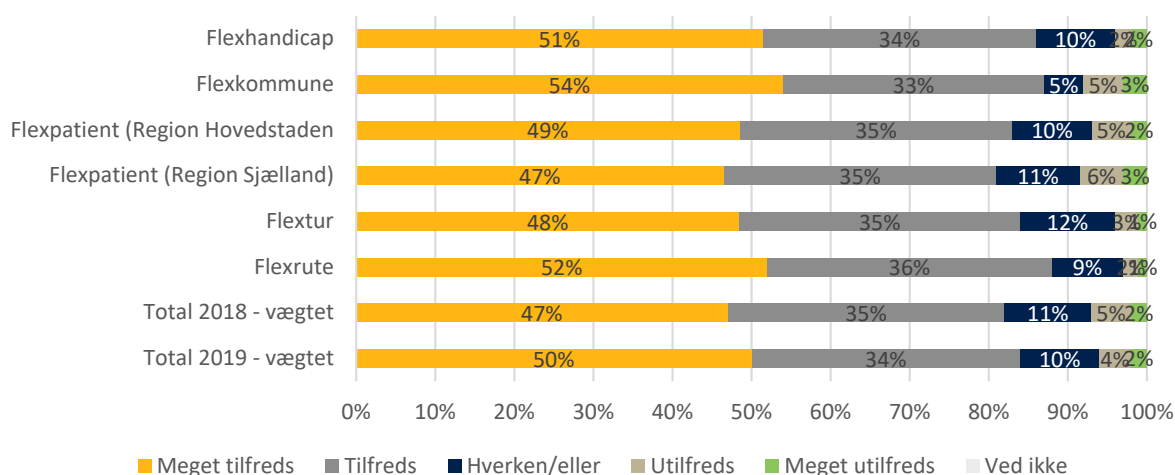
Det indstilles, at bestyrelsen tager orienteringen om kundeundersøgelsen i flextrafikordningerne i 2019 til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Analysevirksomheden Megafon har i oktober 2019 foretaget den årlige undersøgelse af kundetilfredsheden i Movias fem flextrafikordninger. Overordnet ligger tilfredsheden for alle fem kørselsordninger på et tilfredsstillende niveau, og der er ikke sket større udvikling i tilfredsheden i forhold til året før. Den faldende tilfredshed i 2018 er stoppet, den samlede tilfredshed går frem med 2 pct. til 84 pct. i 2019, ligesom der er fremgang i alle kørselsordninger – særligt flexhandicap og flexrute.

Kundernes generelle tilfredshed, 2019



Tilfredsheden er fortsat høj i forhold til "kørsel til tiden" samt "tryk og sikker rejse". Derudover oplever kunderne generelt, at de får en god service i forhold til om bilerne er rene, og om chaufførerne er imødekommende, kører forsvarligt og hjælper dem i og omkring bilerne. Det er alle vigtige parametre for kundernes overordnede tilfredshed.

Movia har et ønske om at kunderne i flextur og flexhandicap i størst muligt omfang benytter de digitale selvbetjeningsløsninger (internet og app) ved bestilling af ture. I 2019 er kundernes kendskab til digital selvbetjening steget fra 70 pct. til 79 pct. i flexhandicap og fra 70 pct. til 84 pct. i flextur. Kendskabet smitter af på andelen af ture, der bestilles online. I oktober var andelen af ture bestilt online knap 50 pct. for flextur mod 38 pct. i 2018 og 20 pct. for flexhandicap mod 15 pct. i 2018. Ved bestilling online ydes en rabat på 10 pct. i flextur.

Det bemærkes, at plustur endnu ikke er omfattet af kundeundersøgelsen, da antallet af unikke brugere endnu er for lavt.

Økonomi:

Ingen. Men øget digital selvbetjening vil kunne reducere behovet for telefonisk bistand.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Resultaterne af årets Flextrafik kundeundersøgelse offentliggøres på Movias hjemmeside og kommunikeres til kommuner, regioner, operatørerne i Flextrafik, Movias Tilgængelighedsforum og internt i Movia. Eventuelle henvendelser fra pressen håndteres af Movias formand og administration efter nærmere aftale.

14 Orientering om plan for handicapkørsel i julen 2019

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orienteringen om planen for afvikling af handicapkørslen i julen 2019 til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Kørslen af personer med et handicap i Movias handicapkørsel 24. december er kendetegnet ved mange rejser samt ved en meget stor samtidighed i, hvornår de fleste vil både ud og hjem. Det er ikke muligt at imødekomme alles ønsker til kørselstidspunkt, da Movia ikke råder over så stor en vognkapacitet. Derfor får nogle medlemmer af ordningen ture, der ligger længere fra det ønskede end sædvanligt. Movia er opmærksom på, at julen er et særligt tidspunkt for mange mennesker, og opmærksomheden mod at kunne transportere borgerne juleaften er derfor stor. Det er årsagen til, at der laves en selvstændig orientering til bestyrelsen herom.

Planlægning af julekørslen 2019

Tilrettelæggelsen af årets julekørsel udføres efter samme fremgangsmåde som sidste år. Selve turplanlægningen foregår som på en "normal" hverdag, hvor chaufførerne får turene tildelt en ad gangen, planlagt i FlexDanmarks IT-system. Det sikrer, at turene kan planlægges optimalt. Akutte ændringer håndteres som på hverdage. Juleaften er det nødvendigt at hente kapacitet fra flexrute vognmænd. Disse vognmænd udfører kørslen efter kørelister, der udleveres til vognmændene 22. december 2019, da denne type af vognmænd ikke er tilkøbet FlexDanmarks IT-system.

Information til borgerne

Informationsbreve om årets bestilling af jule- og nytårskørsel er sendt til de kørselsberettigede borgere i uge 45 via e-Boks. Movia har i alt 30.291 medlemmer af handicapkørselsordningen. 45 pct. har fået informationsbrevet digitalt via e-Boks, resten modtager informationsmaterialet på print fra e-Boks, da de er fritaget for digital post.

Movia har i informationsbrevet opfordret til, at de som kan blive kørt af venner eller familie prøver at arrangere dette, og derved hjælper de medlemmer, som ikke har mulighed for anden kørsel.

Bestilling af julekørsel

Julebestillingen foregik, igen i år, ved telefonisk bestilling på to særlige juletelefonnumre fordelt ud fra medlemmernes behov for vogntype.

Bestillingen af julekørsel til 24., 25. og 26. december 2019 er gennemført over én weekend – 30. november og 1. december 2019. Her havde medlemmerne af handicapkørselsordningen, der har behov for fuldt udstyrede liftvogne, adgang til at bestille kørsel lørdag 30. november. Søndag 1. december blev der åbnet op for bestilling af kørsel for de af vore medlemmer, som kan sidde i en almindelig personbil. Bestillingen af kørsel skulle ske telefonisk på de særligt oprettede juletelefonnumre. Åbningstiden i bestillingsweekenden var fra kl. 8.00-21.00 begge dage. Der var væsentligt forhøjet bemanning i kundecentret i bestillingsweekenden samt forhøjet bemanning i ugerne efter bestillingsweekenden.

Nedenstående figur viser fordelingen af telefonopkald i årene 2017-2019.

Tabel 1 Oversigt over telefonopkald og udførte ture 2017-2019

Telefonopkald	2017	2018	2019
Antal besvarede kald i bestillingsweekenden	4.997	5.069	4.658
Ture efter bestillingsweekenden	5.718	6.394	5.722
Antal ture udført 24. december	5.894	6.722	-

Afbestilling

Det fremgår af informationsbrevet til medlemmerne af handicapkørselsordningen, at der i lighed med sidste år opkræves et afbestillingsgebyr for dem, der afbestiller deres julekørsel efter 17. december. Det særlige afbestillingsgebyr vil blive påført medlemmernes månedsfaktura, som udsendes medio januar 2020. På de særlige juletelefonnumre er der lagt en information, der oplyser om den særlige afbestillingsregel. Reglerne for afbestillingsgebyret er aftalt i Movias tilgængelighedsforum, og er tidligere godkendt i Movias bestyrelse.

Vognkapacitet 24. december 2019

Da der er mange, der ønsker at blive kørt 24. december, skal der bruges mange vogne. Specielt tidsrummene frem mod kl. 18.00 og igen fra kl. 21.00 er populære. Movia kan ikke disponere over et tilstrækkeligt antal vogne til, at alle kan få deres ønsker opfyldt, men der gøres en stor indsats for at få så mange vogne til rådighed på dagen som muligt. Det er specielt liftvogne, hvor der ses kapacitetsmangel.

Vognmændene blev ultimo oktober i år varslet om, at Movia skal bruge mange vogne og chauffører. Primo november er der udsendt skemaer til vognmændene, hvorpå de skulle indmelde vogne til julen. Der stilles i en del af kontrakterne krav om, hvor mange vogne, der skal stilles med denne dag, men derudover tilmeldes også mange vogne fra vognmænd, hvor der ikke er et kontraktmæssigt krav.

Medio november skulle skemaerne være returneret til Movia, således at de vogne, der var til rådighed, kunne lægges ind i systemet inden bestillingsweekenden.

Tabel 2 Oversigt over liftkapacitet den 24. december i årene 2017-2019

Liftbiler til rådighed	2017	2018	2019
Ved bestillingsweekenden	386	473	479
På dagen 24. december	413	479	-

Driftsafvikling

For at sikre en fornuftig afvikling af driften 24. december er to af Movias medarbejdere på arbejde i tidsrummet mellem kl. 08.00-16.00 i Movia, og yderligere to af Movias medarbejdere er på vagtfunktionen i FlexDanmark i Aalborg fra kl. 15.00-02.00. Hos vagtfunktionen i FlexDanmark samles trafikstyringen for handicaptransporten i hele landet. Der kan ikke køres plustur 24. december 2019. Flexturkørsel i juledagene kan ske i følgende tidsrum:

- 24. december 08.00 til 12.00
- 25. december 06.00 til 23.00 (normalt tidsrum)
- 26. december 08.00 til 16.00

Begrænsningerne skyldes at de mange handicapkørselsture beslaglægger vognene.

Økonomi:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Der er udsendt informationsbreve til medlemmerne af handicapkørselsordningen i uge 45. Information om julekørslen 2019 har også været tilgængelig på Movias hjemmeside fra uge 44. Informationsmaterialet om kørsel i julen findes også på Movias hjemmeside: moviatrafik.dk/flexkunde/julekoersel-2019

Der har som de tidligere år været henvendelser om vanskeligheder med at komme igennem på telefonerne i bestillingsweekenden. Henvendelser er kommet både på telefon, mail og Facebook.

15 Orientering om Movias kontrolpanel

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orienteringen om årets stikprøvekontroller i regi af Movias kontrolpanel til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

I slutningen af 2016 besluttede Movias bestyrelse at indføre kontrol med vognmandsvirksomheder, som har kontrakt med Movia om udførelse af Flextrafik, og som har mere end en vogn tilknyttet. Det skete for at øge kontrollen med, at overenskomstvilkår i Movias Flextrafik-kontrakter overholdes.

De vognmandsvirksomheder, som udtages til stikprøvekontrol, bliver bedt om at indsende relevant dokumentation for løn- og arbejdsvilkår samt dokumentation for den overenskomst, som benyttes.

Movia har indbudt relevante fagforeninger og arbejdsgiverorganisationer til kontrolpanelet, som består af KA, DI, KRIFA, ATAX, Det Faglige Hus og 3F. Kontrolpanelet har en rådgivende rolle i forhold til Movia og får løbende materiale tilsendt, som er indsamlet hos operatører i forbindelse med stikprøvekontrol. Kontrolpanelet vurderer på baggrund af materialet, om operatøren overholder den overenskomst, som han/hun har meddelt, at han/hun følger. Movia tager på baggrund af kontrolpanelets rådgivning stilling til, hvordan mangler skal håndteres ift. kontrakten med operatøren.

Konkret indhentes ifm. stikprøvekontrollerne tre måneders lønsedler for samtlige chauffører, ansættelseskontrakter for samtlige chauffører og eventuel ansvarlig leder samt den benyttede overenskomst. Kontrolpanelet vurderer om operatøren overholder den overenskomst, som vedkommende angiver at følge på en række prioriterede målepunkter: løn, pension, ferie, feriefridage, opsigelsesvarsel, sygdom samt en overordnet vurdering.

1. januar 2018 trådte en ny taxilov i kraft. I Taxilovens §10 stilles mere konkrete krav til de vilkår, der skal gælde for chauffører ansat i virksomheder med tilladelse til personbefordring efter taxiloven. Movias bestyrelse har 28. februar 2018 besluttet, at konkurrencen i markedet skal ligestilles, således at der i alle Movias udbud af flextrafik fra 1. oktober 2018 stilles krav om, at betingelserne i §10 i den nye Taxilov overholdes af alle operatører. Medlemmerne af kontrolpanelet har udtrykt stor tilfredshed med værdien af at stille alle operatører med ansatte medarbejdere lige i konkurrencen.

Antallet af stikprøver er øget gennem årene

I 2019 har kontrolpanelet gennemgået stikprøver fra i alt 45 operatører, hvor Movia har indhentet relevant dokumentation fra operatørerne, som f.eks. ansættelseskontrakter og seneste tre måneders lønsedler for chaufførerne.

Stikprøverne fordeler sig på 20 ordinære stikprøvekontroller, seks opfølgende stikprøver fra 2018, en enkelt opfølgende stikprøve fra 2017, samt 18 stikprøvekontroller af underleverandører til de vognmænd, der er udtaget i de ordinære stikprøvekontroller.

Resultaterne fra stikprøvekontrollerne fra 2019 viser, at 32 af stikprøvekontrollerne er afsluttede, enten med det samme eller efter at vognmændene har rettet op på mindre fejl og mangler. 13 stikprøvekontroller er fortsat åbne – her er operatørerne i gang med at rette op, og det forventes, at stikprøvekontrollerne kan afsluttes inden årets udgang.

Til sammenligning blev der i 2017 gennemført 10 stikprøvekontroller, svarende til ca. 5 pct. af operatørerne. Indsatsen synliggjorde, at overholdelsen af overenskomster ikke var tilstrækkelig, og bestyrelsen besluttede derfor at udvide antallet af stikprøvekontroller til 20 årlige kontroller.

I 2018 gennemførte Movia 20 stikprøvekontroller. Ud af de 20 kontroller er 13 sager lukket. Seks operatører er blevet indkaldt til opfølgende stikprøvekontrol i 2019, idet Movia vurderede, at overenskomsterne i de nævnte sager ikke levede op til vilkårene i Movias kontrakter efter 1. oktober 2018. En enkelt sag er sendt til den tilladelsesudstedende myndighed Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, da operatøren slet ikke følger en overenskomst, hvilket er et krav for at kunne få en kørselstilladelse. Movia kender endnu ikke udfaldet af sagen, men operatøren kører ikke længere på kontrakt med Movia. Kontrollerne i 2018 har ikke omfattet betingelserne fra taxilovens §10, da materialet til kontrollerne vedrørte perioder før de nye kontrakters ikrafttræden.

Stikprøvekontrollerne i 2019 har ligesom i 2017 og 2018 vist, at der er fejl og mangler i chaufførernes ansættelsesbeviser og lønsedler. Dog er der væsentligt færre og mindre graverende problemer i årets stikprøver end de to foregående år. De fleste operatører er nu medlem af en arbejdsgiverforening, og de får derfor hurtigt hjælp til at rette op på de fejl, kontrolpanelet finder.

Administrationen forventer at fortsætte arbejdet med stikprøvekontroller i 2020 med 20 årlige stikprøvekontroller.

Det vurderes, at der er et godt samarbejde mellem kontrolpanelets deltagere og Movias administration om arbejdet. Det vurderes også, at der fra de enkelte deltagere i kontrolpanelet ydes en meget betydelig indsats på et område, hvor Movia er helt afhængig af eksterne kompetencer fra arbejdsmarkedets parter.

Økonomi:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent

Kommunikation:

Ligesom i 2018 vil Movia orientere om årets stikprøvekontroller på Movias hjemmeside, og der vil blive udsendt en pressemeddelelse.

Afrapporteringen er afstemt med kontrolpanelets deltagere.

Henvendelser fra pressen håndteres efter aftale mellem Movias bestyrelsesformand og administrationen.

Bilag:

Udkast til pressemeddelelse omdeles på bestyrelsesmødet.

16 Orientering om status for åbning af Nyt Bynet

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orienteringen om status for åbningen af Nyt Bynet til efterretning.

Beslutning:

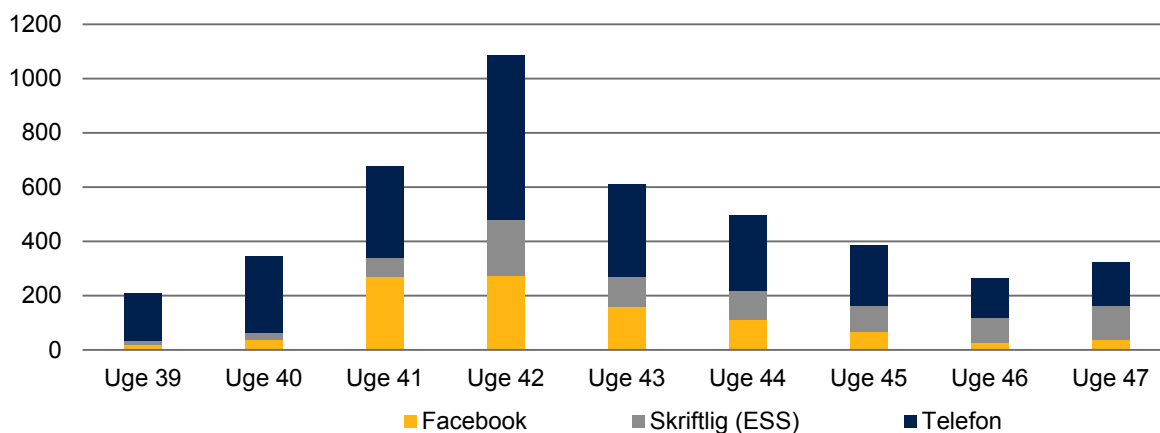
Sagsfremstilling:

I forlængelse af orientering til bestyrelsen på bestyrelsesmødet 6. november er det fortsat administrationens oplevelse, at implementeringen af Nyt Bynet forløber som planlagt.

Antallet af kundehenvendelser både på telefon, Facebook og gennem DOTs kontaktformular er højere end normalt, men lavere end administrationen havde forventet. Den lille stigning i uge 47 tillægges ekstra omtale i P4 i denne uge, som har generet yderligere henvendelser. Generelt er det vurderingen, at den langvarige informationsindsats har sikret, at kunderne har været godt orienteret om, at busserne ville blive lagt om i forlængelse af Cityringens åbning.

Nedenstående graf viser udviklingen i antallet af kundehenvendelser, som toppede i uge 42, hvor Nyt Bynet åbnede. Der ses en lille stigning fra uge 46 til 47 i forlængelse af fornyet omtale i DR P4 og Politiken. Henvendelser er fortrinsvist centreret om kendte udfordringer, jf. graf 2 på næste side, og telefonhenvendelser vedrører typisk rejsevejledning.

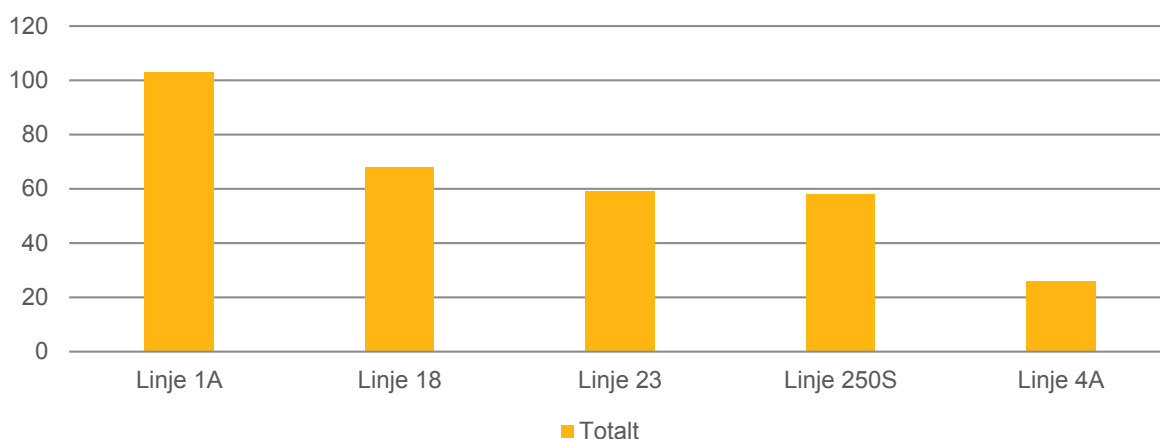
Kundehenvendelser pr. kanal pr. uge



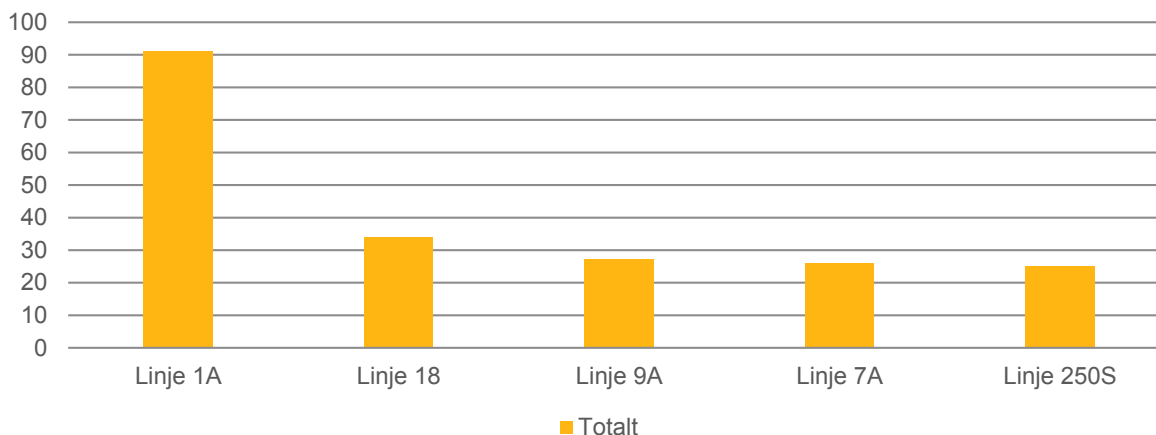
De to nedenstående grafer viser, hvilke linjer der har fået flest kundehenvendelser. De linjer, der optræder på graferne, afspejler kendte problemstillinger, som eksempelvis:

- Linje 1A og 23: Henvendelser fra Vigerslev Allé, der ønsker linje 1A tilbage, fra Hvidovre om at 1As nye linjeføring tager længere tid, og fra Gentofte om dårligere busforbindelser til Indre By.
- Linje 18: Henvendelser om stoppestedsforhold ved Valby St. og færre afgangse mellem Valby og Frederiksberg.
- Linje 250S: Henvendelser om forsinkelser og dårlig pålidelighed.
- Linje 4A: Henvendelser om færre afgangse om aftenen og manglende natbetjening mellem Amager og Valby.
- Linje 9A: Henvendelser om ændret rute i Rødovre Kommune.
- Linje 7A: Henvendelser om forsinkelser.

Top 5: Skiftlige henvendelser i perioden uge 41-47



Top 5: Henvendelser på facebook i perioden uge 41-47



Videre proces

Omfanget af ændringer i Nyt Bynet er omfattende, og det vil tage mange måneder før alle de nye buslinjer kører uden børnesygdomme og passagererne har fået de nye rejsemønstre og –vaner ind under huden. Af samme grund vil der også gå tid, før de nye rejsestrømme kan kortlægges mere præcist. På grundlag af tællinger, observationer, kunde- og mediereaktioner, dialog med operatører, Region Hovedstaden og kommuner samt analyser af de mange data vurderer administrationen, at det overordnet går godt med driften af de nye buslinjer.

Der er endnu ikke tilstrækkeligt mange tællinger af buspassagerer til at kunne opgøre passagertal. De første indikationer er dog, at buspassagertallet ligger tæt på det forventede, og at der som ventet er mange, der har forladt busserne i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune til fordel for Cityringen.

De steder, hvor der har vist sig at være for lav kapacitet, eller hvor afviklingen af køreplanen på den nye rute er under pres, samarbejder administrationen med parterne om at nå frem til gode løsninger hurtigst muligt.

Det er aftalt med Region Hovedstaden og operatørerne, at der i forbindelse med det ordinære køreplansskift 8. december i år kommer en ny køreplan på linje 250S, så linjens pålidelighed kan øges betragteligt, samt at der indsættes flere afgangene i morgenmyldretiden på linje 15E og 350S, hvilket skal imødekomme nuværende kapacitetsproblemer.

For andre linjer samarbejder Movias administration med kommunerne for at finde løsninger, der kan implementeres i de kommende måneder.

Til februar/marts forventer trafikskaberne at have indsamlet tilstrækkelig data til, at DOT kan lave den første fælles udmelding om passagerdata og rejsemønstre efter Cityringens åbning. En sådan fælles udmelding vil herefter kunne offentliggøres kvartalsvis.

I takt med at Movia får et stabilt datagrundlag ses på, hvor der kan optimeres, og hvor der måtte være behov for ændringer af linjeføringer. Alt med henblik på at sikre et godt beslutningsgrundlag frem mod

den politiske behandling af trafikbestilling 2021 i oktober 2020. Disse ændringer kan implementeres i sommeren 2021. Movias forslag til trafikbestillingen vil basere sig på en samlet evaluering af linjenettet og Budgetforslaget for 2021 som bestyrelsen behandler i juni 2020.

Busberedskab

I planlægningen af Nyt Bynet har Movia, Metroselskabet, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune aftalt, at Movia skulle have et busberedskab for det tilfælde, at der blev større driftsproblemer i de første måneder med Cityringen. Det har vist sig, at der ikke har været behov for at anvende den mulighed. Parterne har aftalt, at der også i forbindelse med tilslutningen af Nordhavnsmetroen delvist bør være et busberedskab. Movia drøfter derfor nu scenarier herfor med Metroselskabet.

Økonomi:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Bilag:

17 Orientering om status på høring af forslag til Mobilitetsplan 2020

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen tager status til orientering.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen godkendte 6. november Forslag til Mobilitetsplan 2020 med enkelte kommentarer, som efterfølgende er indarbejdet. Administrationen har udsendt forslag til mobilitetsplan i høring 20. november med frist for høringssvar 20. marts 2020.

Movia har på nuværende tidspunkt gennemført to møder på administrativt niveau med de tekniske direktører i henholdsvis Region Hovedstaden og Region Sjælland. Endvidere har der primo december været afholdt strategiske dialogmøder med relevante politiske udvalg i Kalundborg, Vallensbæk og Hvidovre Kommuner, hvor forslaget til mobilitetsplan er blevet præsenteret. Der er pt. planlagt yderligere et møde med Rødovre Kommune medio januar 2020.

Forslag til mobilitetsplan er desuden præsenteret på Movias Trafikbestillerkonference 21. november, hvor alle kommuner og regioners trafikbestillere var inviteret. Der deltog 50 medarbejdere fra kommuner og regioner i konferencen, og administrationens indtryk er, at der blev taget godt i mod planen og den lange høringsperiode.

For så vidt angår selve høringsprocessen henvises til oversigten på pkt. 4 på bestyrelsens møde 6. november. Herudover planlægges en konference 30. januar for borgmestre, udvalgsformænd med flere samt fire møder for lokal- og regionalpolitikere i januar og februar.

Administrationen har udarbejdet en kommunikationsplan, som skal sikre ekstern omtale og politisk synlighed om ambitionerne i Movias mobilitetsplan hen over høringsperioden gennem pressemeddelelser, artikler, tweets, deltagelse i møder mv. Her vil særligt arbejdet for udbredelse af BRT-linjer, grøn omstilling og nye mobilitetsløsninger til områder med lavere befolkningstæthed være omdrejningspunktet.

Arbejdet med den interne forankring af mobilitetsplanen og sammenhængen til Movias forretningsplan er ligeledes i gang i organisationen.

Økonomi:

Ingen særlige bemærkninger.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Henvendelser fra pressen håndteres efter aftale mellem Movias bestyrelsesformand og administrationen. Der vil i kommunikationsfasen også kunne blive behov for at trække på bestyrelsesmedlemmerne i nærmere omfang. Dette sker efter aftale mellem formanden og administrationen.

Bilag:

Ingen.