



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
3. november 2023 kl. 09:30
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Forventet regnskab 2. 2023	3
2	Den økonomiske situation i 2023 og 2024.....	5
3	Orientering om passagerudvikling	10
4	Opdateret business-case for udviklingen af nationalt digitalt Rejsekort og ikke-digital løsning	14
5	Kørsel til sommerens arrangementer.....	19
6	Statslig medfinansiering af undersøgelse om BRT på Aarhus Ringvej	21
7	Status på benyttelsen og økonomien for Flexharmoniseringen	24
8	Forslag til dagsorden til mødet i Repræsentantskabet 15. december 2023	28
9	Siden sidst.....	29
10	Eventuelt	30

1 Forventet regnskab 2. 2023

Resumé

Aarhus Kommunes tilskudsbehov til Midttrafik er reduceret med 30 mio. kr. efter beslutning om at reducere AarBus' egenkapital yderligere i 2023. Beslutningen kræver en tillægsbevilling til budget 2023.

Forventet regnskab 2. 2023 (FR2) opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskabsåret 2023. Sammenligningsgrundlaget for det forventede regnskab er det reviderede budget for 2023.

Sagsfremstilling

Tillægsbevilling til budget 2023

Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ angiver i kapitel 3, at bevillingsmyndigheden i Midttrafik er bestyrelsen, og således skal bestyrelsen godkende enhver ændring til det vedtagne budget. Årets vedtagne budget fastlægger opkrævningen af acontobetalinger hos bestillerne, og reguleringer heraf kræver derfor en godkendelse af bestyrelsen.

Aarhus Kommune har besluttet ekstraordinært at reducere AarBus' egenkapital med yderligere 30 mio. kr. i 2023. Beslutningen reducerer kommunens tilskudsbehov til Midttrafik i 2023, hvorfor en tillægsbevilling er nødvendigt. Beløbet er indregnet i materialet for revideret budget 2023 samt FR2.

Forventet regnskab 2. 2023

For busdrift forventes der et mindreforbrug på 49,8 mio. kr. i forhold til revideret budget 2023, hvilket primært kan tilskrives lavere operatørudgifter som følge af indeks-fald, ændret kontraktbetaling til AarBus, fradrag pga. forsinkede elbusser samt kørselsreduktioner på 5.200 timer.

For flextrafik forventes en merudgift på 15,7 mio. kr. som primært skyldes en væsentlig højere vognmandsbetaling end budgetteret, som følge af nyt vognmandsudbud 1. marts 2023.

For letbanedriften forventes en merudgift på 7,8, hvilket skyldes at letbanen ikke har oplevet den samme indtægtsfremgang som de øvrige bestillere.

For Midttrafiks depoter er der et positivt afkast på ca. 3,5 mio. kr.

Inklusiv mindre afvigelser på de øvrige områder så udgør den samlede afvigelse til det revideret budget et mindreforbrug på 30,6 mio. kr., som afregnes i januar 2024 ifm. den foreløbige afregning af 2023. Siden FR1 er de forventede udgifter reduceret med ca. 37 mio. kr.

Bemærk: Midttrafik laver en foreløbig afregning af 2023 med bestillerne i januar 2024 på baggrund af FR2.

Direktøren indstiller,

at tillægsbevillingen til budget 2023 godkendes.

at det forventede regnskab 2 2023 tages til efterretning.

Bilag

- 1.a Bilag 1 - FR2, Hovednotat
- 1.b Bilag 2 - FR2, Byrdefordeling pr. område
- 1.c Bilag 3 - FR2, Bestillermateriale

2 Den økonomiske situation i 2023 og 2024

Resumé

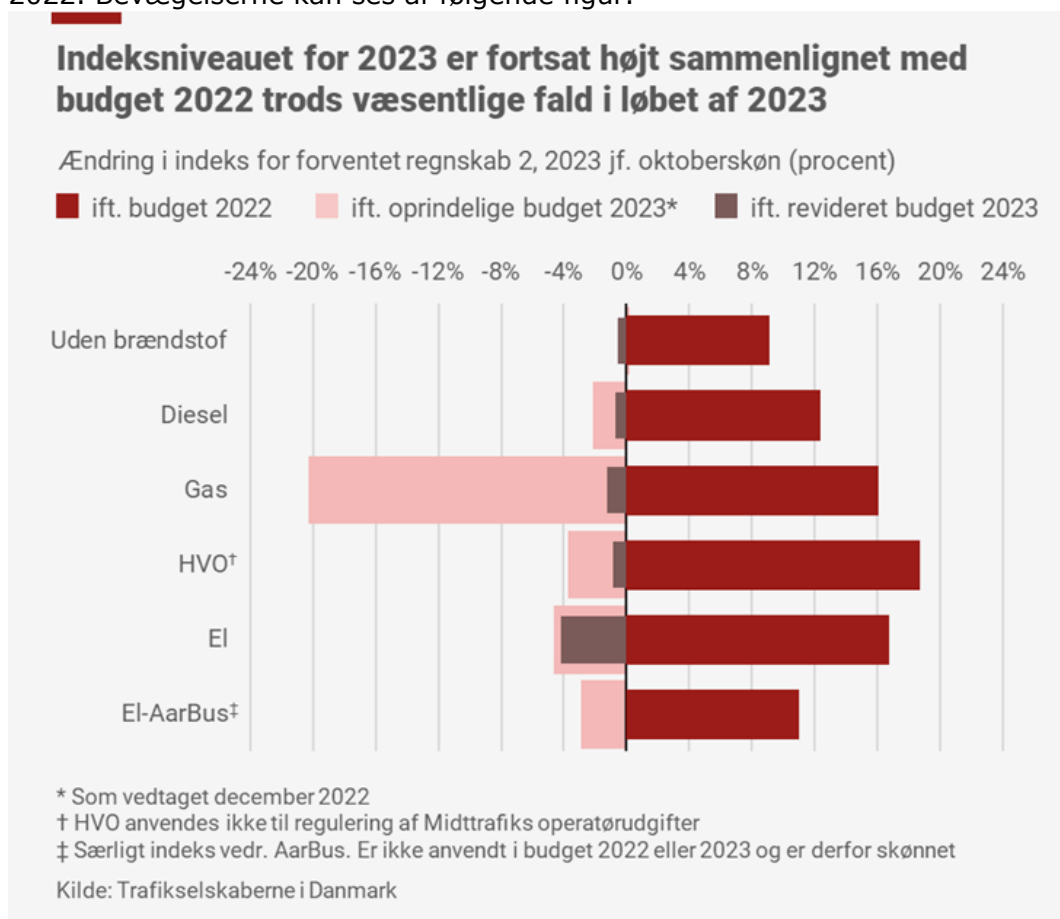
Udviklingen i priser til operatørudgifter samt efterdønninger af covid-19's effekt på passagerudviklingen har betydet store besparelser på den kollektive trafik. Mange besparelser er allerede effektueret fra køreplansskiftet 2023 mens flere kommuner varsler yderlige besparelser i 2024.

Sagsfremstilling

Prisudvikling i 2023

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

Siden godkendelse af budget 2023 i december 2022 har indeksene sat sig en smule igen. Også sammenlignet med det reviderede budget 2023 fra juni 2023 ser vi et fald. Dog ligger det nuværende indeksniveau stadig væsentligt over niveauet for budget 2022. Bevægelserne kan ses af følgende figur.



Det er vigtigt at understrege, at indeksskøn altid er et øjebliksbillede. Der er bl.a. ikke indarbejdet skøn på brændstofpriser, så disse er alle fastsat til senest kendte værdier – og med 2 måneders forsinkelse. Dvs. at indeksskøn for oktober er baseret på brændstofstatistikker for august. Skønnet er derfor skrøbeligt, og situationen kan

hurtigt ændre sig. Bl.a. har prisen på råolie for september været væsentligt højere end i august.

Den økonomiske konsekvens af prisudviklingen

I det oprindelige budget 2023 (december 2022) var der sammenlignet med budget 2022 indregnet en indekseffekt på 314,1 mio. kr. for Midttrafiks ejere. Indeks-fald i løbet af 2023 skønnes at reducere denne udfordring med 81,1 mio. kr. Tilbage står altså en prisfremskrivning på 233 mio. kr. siden budget 2022, som ejerne ikke har fået mere kollektiv transport for.

Staten yder i 2023 et forsyningstilskud til Trafikselskaberne på samlet 140 mio. kr., hvoraf Midttrafiks andel udgør 31,5 mio. kr. Trækkes tilskuddet fra indeksudfordringen, efterlader det et øget finansieringsbehov fra prisstigninger til Midttrafiks ejere på 201,5 mio. kr. sammenlignet med budget 2022.

Forsyningstilskuddet er tilgået ejerkredsen sammen med aconto-opkrævningen for september. Beløbet er fordelt mellem Trafikselskaber og bestillere efter en aconto-model ud fra operatørudgifterne i budget 2023 og vil blive reguleret når regnskaberne for 2023 foreligger.

Fordeling af indekseffekt samt forsyningstilskud ses af følgende tabel.

Den samlede udfordring som følge af indeksstigninger siden 2022 forbliver høj på trods af indeks-fald i løbet af 2023

Indekseffekt for 2023 sammenlignet med budget 2022 samt statens forsyningstilskud (mio. kr.)

	Budget 2023*		Forventet regnskab 2023		Forsynings-tilskud 2023	Indeksudfordring til finansiering af Midttrafiks ejere
	Tilskuds-behov	Indekseffekt†	Tilskuds-behov	Indekseffekt†		
Favrskov	31,0	4,2	30,7	3,6	0,4	3,2
Hedensted	11,7	2,0	11,4	1,7	0,2	1,5
Heming	59,6	10,6	53,4	7,6	0,9	6,7
Holstebro	21,8	2,3	22,1	2,2	0,3	1,9
Horsens	65,5	10,9	61,0	8,1	1,1	7,0
Ikast-Brande	19,9	2,5	19,4	2,1	0,3	1,8
Lemvig	13,0	1,7	11,5	1,2	0,2	1,0
Norddjurs	37,2	5,0	35,7	4,1	0,5	3,6
Odder	12,3	2,2	11,7	1,6	0,2	1,5
Randers	98,9	14,9	96,6	12,3	1,7	10,5
Ringkøbing-Skjern	28,8	4,2	28,6	3,4	0,5	2,9
Silkeborg	66,4	20,2	54,7	8,6	1,1	7,5
Skanderborg	33,1	5,2	30,1	4,1	0,5	3,6
Skive	43,4	5,2	49,4	4,4	0,6	3,8
Struer	7,9	1,3	7,2	0,8	0,1	0,7
Syddjurs	31,8	4,4	30,4	2,8	0,5	2,3
Viborg	52,7	8,4	56,4	6,8	0,9	5,9
Aarhus‡	426,1	113,9	376,6	83,7	9,5	74,2
Region Midtjylland	687,4	94,9	657,3	74,1	12,2	61,9
Midttrafiks ejere i alt	1.748,6	314,1	1.644,3	233,0	31,5	201,5

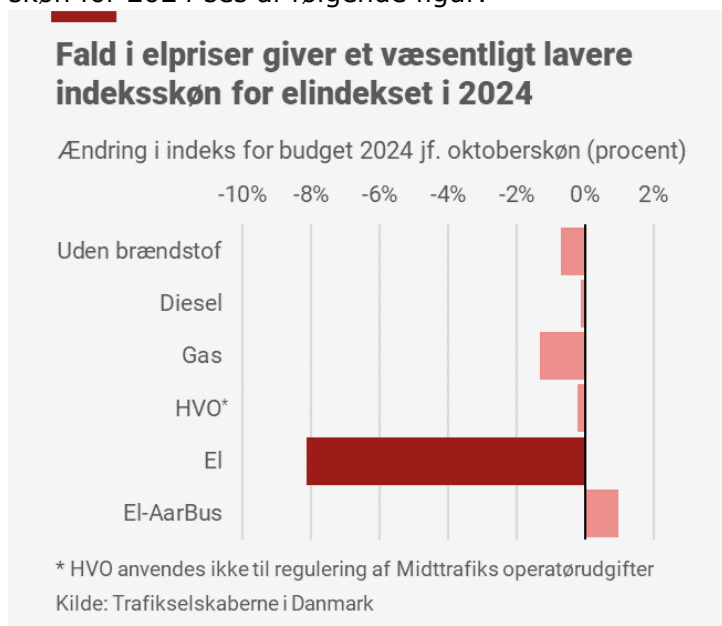
* Som vedtaget december 2022

† Sammenlignet med budget 2022

‡ Der er indført nyt indeks for Aarhus Kommune, som ikke var anvendt til budget 2022 eller 2023. En skønnet indekseffekt er indregnet for forventet regnskab 2023

Prisudvikling for budget 2024

Budgetforslag 2024 er lavet på indeksskøn fra maj 2023. Med indeksskøn for oktober 2023 ser vi et fald i de fleste indeks og særligt for elindekset, hvor niveauet i budgetforslaget pt. skønnes at være ca. 8 % for højt. Udvikling fra maj til oktober i indeksskøn for 2024 ses af følgende figur.



Budget 2024 2. behandles af bestyrelsen 1. december 2023. Hvis det kommende indeksskøn giver anledning til væsentlige økonomiske afvigelser fra budgetforslaget, vil budgettet blive opdateret med nye skøn.

Besparelser på busdriften

Den økonomisk usikre situation – bl.a. som konsekvens af de store prisstigninger – har resulteret i store sparekrav fra Midttrafiks bestillere. En stor del er effektueret fra køreplansskiftet K23 og får således helårseffekt i 2024. Nogle kommuner har allerede meldt konkrete spareønsker ind til realisering K24, som dermed vil indgå i budget 24, mens andre kommuner pt. overvejer, hvordan de skal håndtere budgetudfordringer.

Effekt af effektuerede og besluttede besparelser

Nedenstående tabel sammenholder budget 2024, inkl. ejernes ændringskrav dertil, med det oprindelige budget 2023 (december 2022). Tabellen er dermed udtryk for effekten af ejernes effektuerede og besluttede besparelser i 2024 budgettet sammenholdt med budget 2023.

Her forventes antallet af køreplantimer at falde med ca. 140.000 timer svarende til en reduktion på 8 % ift. budget 2023. Dette medfører en bruttobesparelse på busdriften på 134,3 mio. kr. Det modsvares delvist af en forventet indekseffekt på 27,5 mio. kr. jf. skøn af maj 2023.

Indtægterne forventes samlet reduceret med 18,6 mio. kr. grundet kørselsjusteringerne. For Struer skyldes indtægtsnedgangen gratis befordring fra sommeren 2023.

Region Midtjyllands stop af regionalt tilskud på 11,7 mio. kr. påvirker den øvrige ejerkreds.

Blandt de besluttede og dermed indregnede besparelser for K24 kan nævnes

- Holstebro Kommune har besluttet at aflyse udbud af byens bybusser for fremover ikke at tilbyde egentlig bybuskørsel. Hvordan byen i stedet skal betjenes, ligger endnu ikke fast, men Midttrafik har udarbejdet et oplæg til kommunen om, hvordan uddannelsessteder kan betjenes så godt som muligt med de regional- og lokalruter, der alligevel kører ind til byen, samt et vist omfang af uddannelsesrettet kørsel i enkelte bykorridorer i myldretiden. Herudover er der tanker om at udvide flextilbuddet og evt. afprøve andre mobilitetstilbud. Ændringen er indregnet i nedenstående tabel med fuld halvårseffekt af nedlæggelse af bybusnettet svarende til 9.400 timer. Hvis kommunen beslutter at opretholde noget kørsel til uddannelse skal det modregnes.
- Viborg Kommune implementerer fra K24 nyt udbud og ny trafikplan. Som led i trafikplanen er der fundet besparelser, som delvist er implementeret fra K23 og fuldt implementeres fra K24.
- Skive og Silkeborg kommuner hjemtager fra K24 skoleruter med halvårseffekt på i alt ca. 4.100 køreplantimer.
- Favrskov gennemfører fra K24 en tilpasning af den kollektive trafik i kommunen for at skabe økonomisk balance, efter at de til K23 overtog kørsel på rute 115 fra regionen. Besparelserne hentes ved at nedlægge tynde afgange og ændre i rutestrukturen. Herigennem opnås en halvårseffekt på ca. 1.600 færre køreplantimer.

Økonomiske udfordringer i 2023 og 2024 har givet anledning til store kørselsjusteringer og besparelser

Ændringer i busdriftens timer, udgifter og indtægter fra oprindeligt budget 2023 (december 2022) til budget 2024

	Ændring i køreplantimer		Ændring i operatorudgifter				Regionalt tilskud (mio. kr.)	Netto (mio. kr.)
	Timer	Procent	Kørselsudgifter (mio. kr.)	Indekseffekt (mio. kr.)	Udgifter i alt (mio. kr.)	Indtægter* (mio. kr.)		
Favrskov	843	4%	1,6	0,5	2,0	-1,0	-	1,0
Hedensted	-135	-1%	-0,0	0,2	0,1	-	1,3	1,4
Herning	-13.881	-20%	-11,3	1,7	-9,6	0,8	0,0	-8,8
Holstebro	-9.461	-37%	-6,3	0,5	-5,8	1,3	0,2	-4,3
Horsens	-4.210	-5%	-3,2	2,0	-1,2	-	0,7	-0,4
Ikast-Brande	-664	-3%	-1,3	0,4	-1,0	-	0,3	-0,7
Lemvig	-3.699	-36%	-3,2	0,2	-3,0	-	-	-3,0
Norddjurs	-337	-1%	-0,2	0,8	0,5	-	0,8	1,4
Odder	-179	-2%	0,0	0,4	0,4	-	-	0,4
Randers	147	0%	1,0	2,4	3,4	-	0,8	4,2
Ringkøbing-Skjern	-1.583	-5%	-1,4	0,6	-0,8	-	1,9	1,2
Silkeborg	-17.323	-22%	-13,0	-6,9	-19,9	1,6	-	-18,3
Skanderborg	-189	-1%	-1,2	0,7	-0,4	-	0,2	-0,2
Skive	-2.302	-6%	-2,3	1,4	-0,9	-	0,8	-0,1
Struer	-517	-7%	1,1	0,3	1,4	0,2	0,3	1,8
Syddjurs	-1.359	-5%	-1,4	0,6	-0,9	-	0,4	-0,4
Viborg	-11.474	-15%	-6,9	1,5	-5,4	1,1	3,9	-0,4
Aarhus	-9.084	-2%	-41,6	11,1	-30,5	0,5	-	-30,0
Region Midtjylland	-64.754	-11%	-44,6	9,3	-35,3	15,4	-11,7	-31,6
Midttrafiks ejere i alt	-140.164	-8%	-134,3	27,5	-106,8	19,9	-	-86,9

* Kun indtægtsændringer der går udover resultatet af indtægtsdelingmodellen er medtaget i opgørelsen.

Indikation og overvejelser om yderligere besparelser

Nogle kommuner overvejer pt. om økonomien giver anledning til yderligere besparelser, og har involveret Midttrafik i processen – fx gennem udarbejdet af sparekataloger. Da der ikke er indmeldt ændringsønsker til budgettet, indgår de dog ikke i ovenstående tabel. Det dækker:

- Randers Kommune har i deres budgetforlig besluttet, at der skal findes balance mellem Midttrafiks budget og kommunes ramme. Det betyder pt. at der skal findes besparelser på driften på omkring 7-8 mio. kr. i helårseffekt. Midttrafik har sammen med Randers Kommune udarbejdet et sparekatalog med en række forskellige virkemidler. Disse skal kvalificeres over efteråret bl.a. i dialog med busselskaber og chaufførrepræsentanter, hvorefter kommunens vil træffe beslutning om de konkrete tilpasninger.
- Horsens Kommune har bedt Midttrafik om et overblik over mulighederne for besparelser på kommunens lokalruter for at afspejle et minimums serviceniveau. Midttrafik har i den forbindelse lavet et mulighedskatalog som viser en besparelse på betjeningen i oplandet på ca. 3,5 mio. kr. i helårseffekt.
- Silkeborg Kommune har truffet beslutninger om yderligere besparelser efter kraftige reduktioner til K23. I tillæg til hjemtagelse af skoleruter i K24 overvejes det også at reducere rute 3 til skole- og uddannelsesniveau.

Status på indtægtsopfølgning

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

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

3 Orientering om passagerudvikling

Resumé

Administrationen har som noget nyt gennemført en halvårsopgørelse for passagertal frem til køreplansskiftet som supplement til den årlige opgørelse, der normalt udgives i årets første kvartal. Opgørelsen viser fremgang på 10 % ift. 2022. Sammenholdt med 2019 ligger passagertallet dog fortsat 10 % under. Udviklingen går således den rette vej, men passagerfremgangen ser ud til at være stagneret og det betyder, sammen med besparelserne pr. K23 at det kan blive vanskeligt at nå 2019 niveau igen.

Det samme billede gør sig gældende i øvrige danske trafikselskaber samt i trafiksselskaber, administrationen har været i kontakt med i Norge, Sverige og Holland. Movia har lavet en større post-covid-19 kundeundersøgelse, som peger på generelt øget hjemmearbejde og øget ejerskab af elcykel og til dels bil, som blivende effekter af covid-19-tiden, som vil gøre det vanskeligt at nå 2019-niveau.

Sagsfremstilling

Første halvår 2023 med 10 % flere passagerer end 2022

Administrationen har opgjort passagertal fordelt på ejere for første halvår 2023 og sammenlignet med tidligere år for alle busser og tog, som indgår i det automatiske tællesystem (skolebusser tælles ikke og indgår derfor ikke).

Resultatet er, at året er kommet godt fra start med 10 % flere passagerer end i 2022. En stor del af passagererne er således vendt tilbage efter Covid-19, om end der stadig mangler omkring 10 % i at nå 2019 niveauet. De løbende passagertalsopgørelser peger efter sommerferien på endnu bedre tal, hvilket indikerer, at det er sandsynligt, at årets resultat når endnu tættere på 2019-niveauet.

Passagertallene fordelt på ejerkredsen fremgår af nedenstående tabel, som viser, at den generelle udvikling dækker over en stor variation på tværs af ejerne. Værd at bemærke er:

- Region Midtjylland har oplevet en passagerfremgang på lidt over gennemsnittet med 12 % ift. 2022 og ligger dermed som eneste ejer på 2019 niveau – og faktisk lidt over, når regionens andel af Aarhus Letbane regnes med. Et nærmere kig på udviklingen på de enkelte ruter viser, at hovednettets ruter generelt klarer sig bedst, og viser samtidig en passagerfremgang på flere af de strækninger, hvor hovednettet blev implementeret i stedet for x-busser og standsende ruter i 2022. Da tallene er fra første halvår, indeholder de ikke effekten af regionens besparelser fra K23.
- Aarhus Letbane har i første halvår haft en passagerfremgang på 5 %, hvilket er lidt under gennemsnittet. Samlet for perioden siden 2019 har letbanen dog oplevet en markant vækst på omkring 20 % flere passagerer.
- Bybuskommunerne har generelt klaret sig generelt relativt godt i første halvår, hvor kommunerne Aarhus, Herning, Horsens, Randers og Silkeborg ligger omkring eller over gennemsnittet på 10 % stigning ift. 2022. Bybuskommunerne ligger også relativt godt sammenholdt med 2019 – typisk mellem 10 % og 15 % under. Randers ligger 22 % under 2019-niveau, men her er det værd at

bemærke, at en ny trafikplan har betydet færre skift og dermed længere rejser, men færre påstigere ift. 2019.

- For landkommunerne er billedet mere broget – generelt ses mindre stigninger ift. 2022 med Skanderborg og Ikast-Brande som højdespringere med 16 % og 18 % vækst. Der ses dog også flere steder små fald. Ved sammenligning med 2019 ligger landkommunerne lavest – typisk med omkring 25 % færre passagerer, mens Djurslandskommunerne ligger bedst med omkring 14-15 % tilbagegang. Her kan variationen dække over forskellige ændringer lokalt (fx trafikplan på Djursland samt besparelser lokalt), men der ses en generel tendens til at forholdene er sværere i landkommunerne.

Passagerer Bestiller	Halvår			Udvikling	
	1. Halvår 2019	1. halvår 2022	1. halvår 2023	2019-2023	2022-2023
Favrskov	71.689	50.123	52.412	-27%	5%
Hedensted	127.631	99.171	95.743	-25%	-3%
Herning	583.247	437.533	513.909	-12%	17%
Holstebro	244.071	184.718	189.448	-22%	3%
Horsens	921.697	768.723	878.181	-5%	14%
Ikast-Brande	130.318	79.764	93.774	-28%	18%
Norddjurs	31.163	28.315	26.811	-14%	-5%
Odder	90.099	61.148	62.439	-31%	2%
Randers	1.879.965	1.313.730	1.466.132	-22%	12%
Ringkøbing-Skjern	250.889	159.897	158.964	-37%	-1%
Silkeborg	942.711	762.119	830.766	-12%	9%
Skanderborg	258.346	168.914	196.296	-24%	16%
Skive	294.043	213.766	223.794	-24%	5%
Struer	87.965	42.835	38.772	-56%	-9%
Syddjurs	126.678	103.158	107.350	-15%	4%
Viborg	707.804	479.605	510.721	-28%	6%
Aarhus	15.535.497	12.108.151	13.322.588	-14%	10%
Aarhus Letbane	2.273.922	2.593.548	2.715.535	19%	5%
Region Midtjylland	5.736.504	5.176.161	5.775.371	1%	12%
Region Syddanmark	47.265	40.023	42.512	-10%	6%
Region Nordjylland	23.657	25.438	28.083	19%	10%
Total	30.365.162	24.896.839	27.329.600	-10%	10%

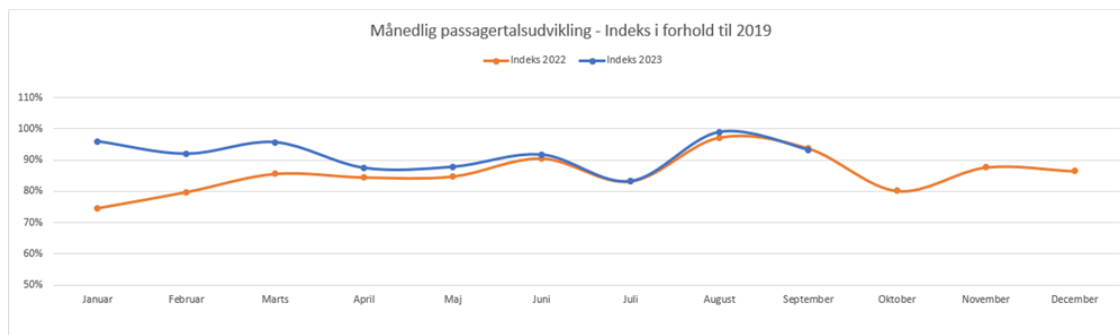
Passagereffekt af besparelserne er foreløbig ikke slået hårdt igennem

Ved køreplansskiftet gennemførte en række ejere besparelser svarende til ca. 7 % af Midttrafikens samlede driftsomfang. Besparelserne skete i høj grad på regionale ruter, men også i flere kommuner.

Det er endnu for tidligt at vurdere effekten af besparelserne på de enkelte ruter, men vores løbende, samlede passagertalsindeks (se nedenstående figur) peger på, at passagerniveauerne efter sommerferien generelt ligger på eller over 2022 niveau.

Som ved andre store ændringer må forventes en vis indsvingningsperiode, hvor passagererne tilpasser sig det nye tilbud. Det kan derfor heller ikke afvises, at vi vil se en vigende tendens i månederne fremover i de områder, der er ramt af besparelser, men for nu ser det ud som om at mistede passagerer pga. besparelser i høj grad erstattes af nye passagerer i systemet.

Her er det selvfølgelig værd at bemærke, at summen af passagertallene kan dække over store variationer hos de forskellige bestillere og på de forskellige ruter afhængig af serviceforringelserne lokalt. Administrationen vil på næste bestyrelsesmøde – når erfaringsgrundlaget er bedre – dykke længere ned i fordelingen af passagerudviklingen efter besparelserne på K23.



Status i andre trafikselskaber

En rundspørge hos de øvrige trafikselskaber i Danmark viser, at alle har svært ved at vinde passagererne tilbage på 2019 niveau. Midttrafik ligger relativt godt med lidt over 90 % af 2019 passager og næsten 95 % af indtægterne. Øvrige trafikselskaber ligger enten på samme niveau eller under.

Årsagen til de lokale variationer mellem trafikselskaberne er svært at vurdere, men der er en tendens til, at det er sværere at vinde passagererne tilbage i landområderne, hvilket flugter med vores egne erfaringer. Samtidig har vi i Midttrafiks område implementeret en række tiltag, som trækker i den positive retning, herunder letbanen, det regionale hovednet samt flere trafikplaner med passagervækst for øje.

En hurtig rundspørge viser også, at situationen ikke blot er et dansk fænomen, men ses tilsvarende i bl.a. Sverige, Norge og Holland, som også har svært ved at komme helt op på 2019 niveau.

Movia har i foråret og sommeren 2023 gennemført en analyse med det formål at søge at forklare årsagerne til passagertabet i Movias kollektive bustransport efter covid-19. Movia ligger pt 11-12 % under sammenligneligt 2019-niveau.

Tabet skyldes ifølge undersøgelsen faldende mobilitetsniveau i samfundet som helhed samt et øget brug af andre transportmidler.

Blandt de adspurgte erhvervsaktive havde 40 % hjemmearbejde i gennemsnit næsten 2 dage om ugen. Den samme gruppe havde før covid-19 kun 0,5 hjemmearbejdsdage/uge i gennemsnit. Herudover ser Movia et kraftig fald i antallet af pensionistrejser, ligesom de ser en stigning i både bilejerskab og udbredelsen af elcykler.

Dette er faktorer, der er svære at ændre. Øget hjemmearbejde og øget brug af elcykel bidrager samtidig positivt til samfundet gennem mindre trafik og lavere transportmæssig forurening og skal på den måde heller ikke ændres, men understøttes bedst muligt.

Samlet set står dog tilbage, at det med de strukturelle tendenser og besparelser som følge af høje energipriser kan blive vanskeligt at nå tilbage på 2019 niveau.

Tiltag for at vinde passagererne tilbage

Administrationen har afsøgt, hvordan øvrige trafikselskaber har arbejdet med at vinde passagererne tilbage efter covid-19. Billedet er generelt, at det er mange af de samme virkemidler, der tages i brug, som Midttrafik også arbejder med i fx mobilitetsplanen.

Som trafikselskab har vi altid forsøgt at tiltrække nye kunder, og virkemidlerne til at gøre det har ikke ændret sig markant efter pandemien. Enkelthed, fleksibilitet, stabilitet, rettidighed og rejsetid er stadig helt centrale parametre i valg af transportmidler. Det skal være let og enkelt at vælge den kollektive trafik, og den grundlæggende service skal være tilfredsstillende, før kollektiv trafik overhovedet kan konkurrere med bil om andre end de kunder, der ikke har andre valgmuligheder.

På mindst ét punkt er virkeligheden dog ændret. Den stigende grad af hjemmearbejde giver også en åbning for et mere broget mobilitetsmønster. Hjemmearbejdende biler, der nu kun skal møde fysisk på arbejde 3 dage om ugen, kan være mere tilbøjelige til at se muligheden i at undvære en ekstra bil i husstanden, og i stedet kombinere fx hjemmearbejde, kollektiv trafik, cykel og bil til samlet at dække ugens transport. Kan vi med den kollektive trafik være med til at understøtte et kombineret mobilitetsbrug gennem øget fleksibilitet, så bidrager vi til lavere bilafhængighed. Et eksempel på dette er Pendlerklip¹⁷, som Midttrafik indførte under covid-19, og som netop gav fleksibilitet til kun at betale for de dage, man bruger kollektiv trafik.

Og så skal vi sikre at vi er synlige dér, hvor førstegangsbuseren kan få gavn af os. Her spiller fritidsrejser en vigtig rolle, da vi her har et vindue for at vise de nye potentielle kunder, hvad den kollektive trafik kunne bidrage med for dem. Et eksempel her er Midttrafiks fokus på arrangementskørsel som en mulighed for at ramme netop denne kundegruppe og samtidig hjælpe til at løse et logistisk problem i forbindelse med store arrangementer. Billetsamarbejder – som med sommerhusudlejerne langs Lemvigbanen – kan være et andet eksempel.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen om passagerudvikling til efterretning og drøfter forventninger til fremtidig passagerudvikling.

4 Opdateret business-case for udviklingen af nationalt digitalt Rejsekort og ikke-digital løsning

Resumé

For et år siden blev Midttrafiks bestyrelse præsenteret for en business-case vedrørende det kommende nationale digitale Rejsekort. Forudsætningerne for den oprindelige business-case er ændret, herudover er den også blevet udvidet til også at indeholde en ikke-digital løsning, hvilket påvirker Midttrafiks lånebehov.

Sagsfremstilling

Rejsekort & Rejseplan A/S skal på vegne af selskabets ejere – trafikvirksomhederne – anskaffe, idriftsætte og levere én samlet national trafikinformations- og mobilitetstjeneste. Det vil være i form af dels en digital tjeneste, som brugere kan tilgå via mobile enheder, og dels en ikke-digital løsning til de nuværende Rejsekort-kunder, der ikke har mulighed for at anvende Rejsekort via en mobil enhed.

De nye løsninger muliggør, at selskabet kan udfase det nuværende meget omkostningstunge Rejsekortsystem og infrastruktur i form af de blå punkter. Den ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste vil skulle dække hele Danmark og inkluderer – når den er fuldt udrullet – alle standard-billetprodukter. Kommercielle produkter fra trafikvirksomhederne og øvrige tilsluttede mobilitetsudbydere tilbydes en tilknytning til løsningen.

Målet er at gøre den kollektive mobilitet sømløs og intuitiv med integreret planlægning, reservation og billetkøb samlet ét sted. En styrket realtids-trafikinformation skal gøre det nemmere at benytte kollektiv transport, specielt når rejsen har flere skift, og når der opstår uventede situationer med forsinkelser, aflysninger, sporændringer m.m. Det er således vigtigt, at den ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste bidrager til at reducere en række af de kendte kundebarrierer for at bruge den kollektiv transport.

Nedenstående figur viser produktudviklingen i de kommende år

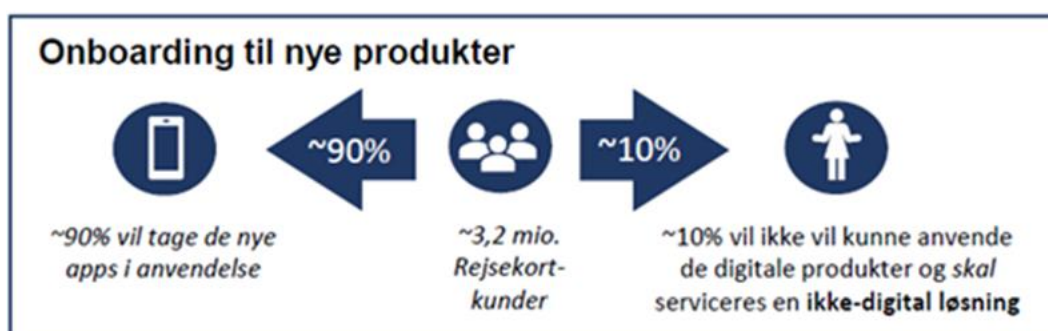


Figur 1 – Produktudviklingen de kommende år

Det er planen, at den nye trafikinformations- og mobilitetstjeneste implementeres i perioden fra 2022 til 2026. Det indbefatter, at ca. 3 mio. rejsekortkunder skal tilbydes at flytte fra en kendt platform til en ny digital løsning. Dette kommer til at foregå i fire hovedfaser, som strækker sig frem til 2026, hvor de blå punkter fjernes og den fulde gevinst ved projektet realiseres.

Projekt befinder sig aktuelt i hovedfase 1, som er blevet lettere revideret, hvor der fokuseres på en hurtig lancering af et digitalt rejsekort på mobilen og en fremrykket udvikling af den nye ikke-digitale løsning.

Udvikling og implementering af en ny ikke-digital løsning inkluderes i fase 1, da dette vil muliggøre en hurtigere udfasning af det eksisterende Rejsekortsystem end oprindeligt planlagt, hvilket har en mærkbar positiv påvirkning på strategiens business case.



Figur 2 – Migreringen fra Rejsekort til de nye produkter

Ud af godt 3,2 mio. Rejsekortkunder på landsplan, er forventningen at 90% vil migrere til enten det kommende digitale Rejsekort, eller til den netop lancerede RejseBillet. De sidste 10% af Rejsekortkunderne, forventes at blive brugere af den kommende ikke-digitale løsning.

RejseBillet

En app hvor kunden køber sin billet inden rejsen påbegyndes og betaler med Mobile-Pay eller betalingskort. Den fremrykkede lancering af et digitalt Rejsekort på mobilen, resulterede i at den gik i luften 23. august 2023.

RejseBillet rummer endnu ikke alle de planlagte funktioner, til trods for at det kun muligt at købe billetter til enkelte rejser og pendlerkort, har billetsalget har levet op til forventningerne. Der er på halvanden måned solgt næsten 35.000 billetter og 822 Pendlerkort, hvilket har resulteret i en omsætning på 2,1 mio. kr.

Del 2. af RejseBillet projektet skal efter planen gå i luften 4. december 2023, hvor det så bliver muligt for at købe Ungdomskort og Eventbilletter i RejseBillet appen, så det fx bliver muligt at købe Midttrafiks dagsbillet.

Digitalt Rejsekort

En app, hvor kunden checker ind ved rejsens start og ud ved rejsens afslutning. Prisen beregnes når rejsen afsluttes, som det kendes fra det nuværende Rejsekort, hvilket baseres på GPS-data.

Det bliver ikke nødvendigt at tjekke ind ved skift mellem transportmidler undervejs, som det er tilfældet ved det nuværende Rejsekort. Med det digitale Rejsekort forsvinder det nuværende plastikkort og standerne til tjek ind og tjek ud.

Det digitale Rejsekort vil blive sat på markedet i 2024 med gradvis indfasning af de nuværende Rejsekort kundetyper, som voksen, pensionist, handicap etc.

Den ikke-digitale løsning

Løsningen er baseret på kontaktløs betaling (NFC), hvor kunden enten kan bruge sit eget token (fx en nøglebrik), et Rejsekortlignende kort eller sit kreditkort til at check ind med. Til forskel fra det nuværende Rejsekortsystem, er der ikke længere en check ind og check ud funktion, kunden skal derimod på en skærm vælge hvor mange zoner de ønsker at rejse, og herefter bippe deres kort på en validator, og ikke foretage sig noget når rejsen er slut.

Det bliver også muligt at købe rejser på forhånd, meget klippekortslignende, så det fx er muligt at købe 10 stk. 2-zoners rejser, hvor kunden så bipper deres kort, hver gang de ønsker at bruge et "klip". Løsningen understøtter også periodekort, samt mulighed for at have en automatisk genoptankningsaftale, hvis man vælger en personlig profil.

For kunderne vil det fremadrettet være muligt at købe billetter og fylde rejser på sit kort via webshop eller eksisterende Rejsekort-salgssteder. Dertil kommer der en endnu ikke defineret løsning, som muliggør chaufførbetjent billetsalg i bussen.

Nuværende status

Der findes i dag findes ~19.000 blå check ind og check ud standere på landsplan, og rundt regnet 3,3 mio. Rejsekort i omløb. Kontantsalget i busserne, som også er baseret på Rejsekort, har ca. 3 mio. transaktioner om året, og en omsætning på 95 mio. kr.

Det er forventningen, at ca. 2,7-3 mio. af de nuværende 3,3 mio. kortkunder, kommer til at blive digitale Rejsekortkunder i fremtiden, mens 300.000-400.000 af de nuværende kortkunder, kommer til at blive ikke-digitale rejsekortkunder.

Det skyldes en forventning om, at de digitale produkter ikke vurderes at være egnet til disse kunder, fx hvis de ikke har adgang til en smartphone eller kreditkort, er digitalt utrygge eller specifikt ønsker at være anonyme.

Paralleldrift af udstyr i overgangsperioden

Der vil i overgangsperioden være nyt og gammelt Rejsekort udstyr i bus, på stoppested og perronperron/ stationsområder.

For at reducere omkostninger genbruges strømkabling, hvor det er muligt, hvilket betyder, at det nye kortlæser udstyr vil erstatte nogle standere og stå "side om side" med det eksisterende. Ydermere er det eksisterende Rejsekort udstyr oftest placeret optimalt ift. bussens indgange, hvorfor en anden placering af det nye udstyr ikke vil sikre det optimale flow for kunderne.

Fra et kundeperspektiv betyder det, at der i overgangsperioden vil være færre af de nuværende Rejsekort check ind/ud standere end i dag, hvilket skal balanceres med reduktionen i antallet af nuværende Rejsekort kunder i takt med, at de tager det digitale Rejsekort i brug.

Projektets økonomi

Bemærk at der i følgende afsnit omhandlende projektets økonomi og finansiering, er taget udgangspunkt i tal fra Midttrafiks forventede regnskab 2023 og budget 2024, herefter er de fremskrevet med 2 % årligt.

Midttrafiks bestyrelse fik 4. november 2022 fremlagt en business-case for udviklingen af fremtidens Rejsekort, der ville kræve en investering på 331 mio. kr. i 2021 priser (Bilag 3 – Baggrund og strategi, side 2), som på sigt ville give Midttrafik en årlig besparelse på 20-25 mio. kr. (Bilag 4 - Indstilling RK-strategi og finansiering af ny rejsekortrejseplan app) samt færdiggørelsen af afdrag på gamle lån vedrørende Rejsekortudstyr.

De økonomiske forudsætninger i den oprindelige business-case, har vist sig ikkeholdbare. Strategien er blevet dyrere, delvist som følge af den valgte ikke-digital løsning, samtidig med at udgifterne til udvikling og drift, har vist sig højere end først antaget. Den samlede økonomi i projektet er gået fra 331 mio. kr. (Bilag 3 – Baggrund og strategi, side 2) til 496 mio. kr. (Bilag 3 – Baggrund og strategi, side 4), hvoraf Midttrafiks andel er gået fra 26,5 mio. kr. til 39,7 mio. kr., svarende til 8,8%, foruden det som RKRP direkte gennemfakturerer til Midttrafik.

Dette har to afledte konsekvenser, det samlede finansieringsbehov er steget, og gevinsten i den oprindelige business-case er formindsket, men dog stadig positiv. Det betyder helt konkret, at Midttrafik nu har et finansieringsbehov på 68 mio. kr. (Bilag 2 - Opdateret business-case, side 1) mod tidligere 49 mio. kr. (Bilag 4 - Indstilling RK-strategi og finansiering af ny rejsekortrejseplan app).

De fordeler sig på 20 mio. kr. vedrørende udviklingen af MaaS, 25,8 mio. kr. til udviklingen af den ikke-digitale løsning, herunder afledte omkostninger ved nedtagning af eksisterende Rejsekortudstyr, opsætning af nyt samt intern projektledelse. Endelig 22,2 mio. kr. som et lån til Rejsekort, der tilbagebetales i 2027-2028.

Det udvidede omfang af den opdaterede business-case, betyder også at besparelsen i den oprindelige business-case på 20-25 mio. kr. (Bilag 4 - Indstilling RK-strategi og finansiering af ny rejsekortrejseplan app) nu lyder på i gennemsnit 18,2 mio. kr. (Bilag 2 - Opdateret business-case) i perioden 2028-2032, og 31,5 mio. kr. (Bilag 2 - Opdateret business-case) årligt fra 2033 og frem, når Midttrafik har færdigafdraget gamle lån vedrørende Rejsekortudstyr.

Der er stadigvæk en del ubekendte faktorer i projektet, som giver en væsentlig usikkerhed om forudsætningerne for overholdelsen af projektet samlede økonomiske ramme. Fx at den ikke-digitale løsning ikke rummer en løsning for chaufførbetjent billetsalg, så eventuelle udviklings- og udstyrsomkostninger hertil er ikke indregnet i projektet økonomi.

Selve projektets økonomi beror på, at den opstillede tidsplan for implementeringen af RejseBillet, Digitalt Rejsekort og ikke-digitale løsning, overholdes. RKRP vurderer selv, at projektet bør betragtes som et højrisikoprojekt, da tidsplanen betragtes som stram med en begrænset buffer for uforudsete hændelser. Projektet kræver derfor et relativt uproblematisk forløb, hvis plan og økonomi skal overholdes. Dertil er tids- og aktivitetsplan stram pga. hårde deadlines for Rejsekortsystemets nedlukning.

Projektets finansiering

For ikke at påvirke Midttrafiks bestillers økonomi, bliver investeringen i fremtidens Rejsekort, herunder den ikke-digitale løsning, finansieret gennem en kombination af låneoptag hos Kommunekredit, samt med træk på Midttrafiks kassekredit.

Tidligere har bestyrelsen godkendt, at Midttrafik låner op til 62,4 mio. kr. (Bilag 4 - Indstilling RK-strategi og finansiering af ny rejsekortrejseplan app) ved Kommunekredit, men som følge af den ændrede business-case, er behovet steget med 5,6 mio. kr. til 68 mio. kr. (Bilag 2 - Opdateret business-case, side 1) grundet de øgede omkostninger til den ikke-digitale løsning samt øgede udgifter til udvikling og drift.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har givet Midttrafik dispensation til i perioden 2023-2025 at kunne foretage låneoptag for op til 40 mio. kr. af den samlede lånepulje på 550 mio. kr. I 2025 skal der søges dispensation vedr. 2026-2028 og i 2028 kan søges for perioden 2029-2031 afhængig af trækket på den samlede afsatte lånepulje på 550 mio. kr., hvoraf Midttrafiks lånepulje er på 89 mio. kr. (Bilag 5 - Ansøgning om lånedispensation til ny national MaaS-app).

Administration vil derfor indstille, at bestyrelsen godkender, at Midttrafik kan, hvis behovet opstår, ansøge Indenrigs- og boligministeriet om yderlig dispensation til at optage lån for de resterende 49 mio. kr. i perioden 2026-2031.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender den opdaterede business-case, plus optagelsen af lån for op til 89 mio. kr. i forbindelse med den nye Rejsekort løsning.

Bilag

- 4.a Bilag 1 - Sagsfremstilling vedr. beslutninger til strategien - Rejsekort Rejseplan AS okt. 2023
- 4.b Bilag 2 - Opdateret business-case
- 4.c Bilag 3 - Baggrund og strategi
- 4.d Bilag 4 - Indstilling RK-strategi og finansiering af ny rejsekortrejseplan app
- 4.e Bilag 5 - Ansøgning om lånedispensation til ny national MaaS-app
- 4.f Bilag 6 - Finansieringsmodel opdateret NDR og IDL

5 Kørsel til sommerens arrangementer

Resumé

Midttrafiks kørsel til Grøn Koncert og Smukfest har igen slået salgsrekord. Derudover er salget af Midttrafiks dagsbilletter steget med op til 160 procent i forhold til sommeren 2022.

Sagsfremstilling

Kørsel til arrangementer er et af Midttrafiks indsatsområder i kampen om at få flere kunder til at rejse med den kollektive trafik. Bus, tog og letbane har klare fordele i forhold til privatbilismen, når mange mennesker skal det samme sted hen, og der bliver indtaget alkohol, som ved fx Grøn Koncert og Smukfest.

Midttrafik har igen i år indsat busser med høj frekvens og tilbudt lettilgængelige billetter til Grøn Koncert og Smukfest. Tiltagene er markedsført massivt på relevante kanaler.

Tilsammen omsatte de to koncerter for 1.036.569 kr. mere i sommeren 2023 end i 2022, der også var et rekordår.

Grøn Koncert

Grøn Koncert blev afholdt lørdag 22. juli 2023.

Særkørsel

Ekstra afgang på linje 2A fra Park Allé til Paludan Müllers Vej/Marienlystvej i tidsrummet 12.30-16.00 og i modsat retning i tidsrummet 18.00-22.00. Cirka 9-13 busser i timen efter behov.

Særlige billetter

Grøn Koncert billet tur/retur for 44 kr. og enkeltbilletter købt på MobilePay til 22 kr.

Omsætning

Salg af 2.998 Grøn Koncert billetter og 1.240 MobilePay billetter, plus et estimeret salg på rejsekort for 157.054 kr. Samlet omsætning: 326.029 kr. (277.225 kr. i 2022)

Der var i alt indsat ekstra kørsel i 118 timer. Udgiften hertil beløber sig til cirka 94.150 kr.

Kunderne kunne også bruge Midttrafiks almindelige billetter i de særlige busser. Disse billetter tæller ikke med i Grøn Koncert omsætningen.

Smukfest

Smukfest blev afholdt fra onsdag 2. august til søndag 6. august 2023.

Særkørsel

Cirka 2.643 afgang til og fra festivalen. Der var kørsel til og fra følgende byer: Aarhus, Horsens, Låsby/Galten, Silkeborg og Odder. Herudover var der indsat ekstra kørsel på bybussen i Skanderborg.

Særlige billetter

Med en Smukfest billet var det muligt at rejse ubegrænset 16 timer i hele Region Midtjylland.

Omsætning

Salg af 17.823 Smukfest billetter, plus et estimeret salg på rejsekort for 1.693.014 kr.

Samlet omsætning: 3.188.150 kr. (2.200.384 kr. i 2022)

Der var i alt indsat ekstra kørsel i 1660 timer. Udgiften hertil beløber sig til 1.339.110 kr.

Kunderne kunne også benytte almindelige billetter i Smukfest busserne. Disse billetter tæller ikke med i Smukfest omsætningen.

Stor stigning i salg af dagsbilletter

Midttrafiks dagsbilletter giver fri rejse i hele Region Midtjylland for 99 kr. og i hele Aarhus Kommune for 49 kr. Det er gode billetter, når familien skal afsted på tur. Det er også gode billetter, når man skal til byens aktiviteter i Aarhus. Samlet set er salget i juni, juli og august steget med cirka 25 procent i forhold til salget i 2022 på dagsbilletter til hele Region Midtjylland (1.546.380 kr.) og med cirka 160 procent på dagsbilletter til Aarhus (921.446 kr.).

Dagsbilletterne er blevet markedsført på de sociale medier i to versioner – som billet til seværdigheder og billet til sommerens arrangementer.

Pilotforsøg i Aarhus

Aarhus Kommune igangsatte et pilotforsøg med ekstra kørsel til Fed Fredag koncerter i Tivoli Friheden og udvalgte AGF-kampe.

Pilotforsøget har givet Midttrafik gode erfaringer med hvor mange og hvornår, der skal indsættes ekstra busser for at dække kundernes efterspørgsel.

Kunderne skal have en god oplevelse, når de vælger at rejse med bus frem for at tage bilen. Står de mast sammen i bussen eller oplever de, at en fuld bus kører forbi dem, finder de nok en anden løsning næste gang, de skal afsted. Derfor er erfaringer og gode tælledata altafgørende for en god planlægning.

Pilotforsøget er endnu ikke evalueret.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

6 Statslig medfinansiering af undersøgelse om BRT på Aarhus Ringvej

Resumé

Aarhus Kommune har nedsat en projektgruppe, der arbejder på at udarbejde en BRT-linjeføring på Ringvejen i eget tracé på de mest trafikbelastede strækninger. BRT'en skal skabe bedre fremkommelighed for den kollektive trafik, da buslinje 6A, som kører på Ringvejen nu, ofte kører med store forsinkelser og har svært ved at holde køreplanen. Det er planen at BRT'en skal stå klar i 2030-2031. Forligskredsen i Folketinget bag den statslige Infrastrukturplan 2035 har netop besluttet at bidrage med 12,5 mio. kr. til en miljøkonsekvensvurdering og undersøgelser af BRT på Ringvejen, og derfor har Aarhus Kommune igangsat et rådgiverudbud.

Sagsfremstilling

Baggrund for projektet

Aarhus Kommune har gennem det seneste år gennemført en forundersøgelse for BRT på Ringvejen. Projektet er født og udviklet i letbanesamarbejdet, og det er et vigtigt skridt mod realiseringen af Samspil 2030.

Formålet med en BRT-linjeføring på Ringvejen i eget tracé er at skabe bedre fremkommelighed for den kollektive trafik og sikre de rejsende en god kobling til andre transportformer. Buslinje 6A, som nu kører på Ringvejen, kører ofte med store forsinkelser og har svært ved at holde køreplanen, så et af målene med BRT-løsningen er sikre en mere stabil drift.

I foråret 2023 vedtog Aarhus byråd, at Teknik og Miljø skulle igangsætte skitseprojekt og miljøkonsekvensvurdering for en BRT-løsning på Ringvejen rundt om Aarhus midtby, som skal sikre en attraktiv, højklasset kollektiv korridor på tværs af indfaldsvejene i Aarhus. Forligskredsen i Folketinget bag den statslige Infrastrukturplan 2035 har nu besluttet at bidrage med 12,5 mio. kr. til disse undersøgelser af BRT på Ringvejen. Men fuld klarhed over finansieringen af undersøgelserne sætter Aarhus kommune nu arbejdet i gang.

Kort om projektets indhold

BRT-løsningen erstatter buslinje 6A. På dele af strækningerne vil busserne få selvstændige busbaner, mens der på andre dele ikke er plads til busbaner i gaderummet, samtidigt med at trængslen ikke alle steder er lige stor, og der derfor ikke er behov for egen busbane. De steder, busserne kører i egen bane, påvirkes de ikke af trængselsproblemer forårsaget af biltrafikken.

Arbejdet med skitseprojekt og miljøkonsekvensvurdering for BRT på Ringvejen tager udgangspunkt i linjeføringen, som blev fastlagt i forbindelse med forundersøgelsen fra 2021-2022, og som går fra Oddervej i syd til Torsøvej eller Vestre Strandallé i nord. Linjeføringen er opdelt i tre delstrækninger – én hovedstrækning med en yderstrækning i hver ende.

Projektet er delt op i hhv. hovedstrækning og yderstrækning af hensyn til køreplanen og i en erkendelse af, at det ikke er muligt at etablere selvstændige busbaner på hele strækningen.

Det planlægges, at BRT'en skal køre hvert 5.-6. minut på hovedstrækningen, og her er der grundet den store trængsel på vejnettet som udgangspunkt behov for selvstændige busbaner for at sikre fremkommeligheden og regulariteten.



På yderstrækningen planlægges BRT'en at køre med halv frekvens ift. hovedstrækningen – dvs. hvert 10.-12. minut. Her etableres der, med få undtagelser, som udgangspunkt ikke selvstændige busbaner.

På hovedstrækningen er der to alternative linjeføringer fra Ringvej Syd. Den ene linjeføring er via Sønderhøj til Holme Ringvej og den anden via Søndervangs Allé til Holme Ringvej.

På yderstrækningen mod nord er endestationen ikke endelig afklaret. Den ene linjeføring er fra Vejlbj Centervej via Nordlandsvej til Torsøvej letbanestation. Den anden linjeføring er fra Vejlbj Centervej via Skolevangs Allé og Vestre Strandallé til Vestre Strandallé letbanestation.

Kort om projektets gevinster

Som det er nu, kan rute 6A køre en trængselsfri aftentur på 36 minutter, mens en morgenmyldretidstur tager 57 minutter plus dagens eventuelle forsinkelse. Med en BRT-løsning på ringvejen vil turen ligge stabilt på 36-40 minutter uanset hvornår på dagen turen køres, mens risikoen for forsinkelser er minimal.

Nuværende organisering

Projektet er funderet i Aarhus Kommunes Teknik og Miljø afdeling ved Mobilitet. Midttrafik deltager i både styregruppe for BRT-projektet, og projektgruppen, og bidrager derigennem bl.a. med viden om trafikoplæg og køreplan, analyser af passagerpotentiale samt vurdering af de tekniske løsninger ud fra et drifts- og passagerhensyn. Derudover leverer vi driftsplaner og faglige input vedrørende analyse af transportbehov, stoppestedsstruktur, fremkommelighed mv.

Hvad er de næste skridt

Aarhus kommune har netop udsendt et rådgiverudbud på skitseprojekt og miljøkonsekvensvurdering. Samtidigt arbejdes der med at bestemme bussens størrelse, samt identificere den mest hensigtsmæssige ruteføring omkring Skejby Sygehus. Finansieringen af selve projektet er endnu ikke fastlagt, men Aarhus Kommune har en andel af udgiften ud fra en forudsætning om at staten også vil bidrage til anlægget. Beslattes det efter skitseprojekt og miljøkonsekvensvurdering at igangsætte projektet, vurderes BRTen kunne starte i drift i 2030-2031.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

7 Status på benyttelsen og økonomien for Flexharmoniseringen

Resumé

Analyse af de foreløbige nøgletal efter harmoniseringen af flextrafikken viser et stabilt niveau af flexture sammenlignet med tidligere, mens antallet af plusture er steget som forventet ved udbredelsen af plustursknodepunkter i 16 kommuner mod fem tidligere. Driftsmæssigt viser tal for bl.a. samkørsel og kædekørsel, at planlægning og afvikling ikke har været påvirket mærkbart af harmoniseringen.

Der er i alt kørt ca. 41.000 ture i perioden, hvoraf ca. 7.000 blev kørt til 14 kr./km (ingen offentlig støtte), mens ca. 10.000 ture gik til/fra et knudepunkt til 3 kr./km.

Der er klar tendens til, at kommuner, der tidligere har haft flexkur til lav takst (fx Hedensted, Skanderborg og Syddjurs), også har flest ture efter harmoniseringen – en naturlig konsekvens af at flere kunder her er vant til at bruge produkterne. Tilsvarende indikerer lave tal for benyttelsen i bl.a. Herning Kommune, at der stadig er mange kunder, der ikke kender tilbuddet.

Et mål med harmoniseringen var øget digital adgang. I dag fungerer alle åbne flexprodukter på rejseplanen.dk og siden harmoniseringen har ca. 5.600 kunder oprettet sig til at kunne bestille de åbne Flextrafik-produkter online.

Sagsfremstilling

26. juni 2023 trådte harmoniseringen af Flextrafiks åbne produkter; flexkur, flexbus og plustur i kraft.

Harmoniseringen medførte en ensretning af taksterne på flexkur, implementeringen af ca. 200 flexkur-knodepunkter og ca. 100 plustur-knodepunkter, samt ophævelsen af kommunegrænser.

I orienteringen giver administrationen en status på, hvordan det gælder siden harmoniseringen med fokus på flexkur og plustur, da det er disse to produkter, hvor der er sket den største ændring.

Det skal bemærkes, at der er mangler i de data, som administrationen ligger inde med pt. Det skyldes en teknisk fejl i registreringen af turene, der bestilles fra Rejseplanen, hvor der bl.a. ikke oplyses, når en tur er til/fra et knudepunkt eller turens takst. Der arbejdes på at få dette løst, men tidshorisonten herfor er ukendt.

Tallene bærer præg af, at systemet stadig er under indkøring, samt at en stor del af det statistiske grundlag ligger i sommerferien. Tallene kan derfor alene bruges som en første retningspil, som ikke kan danne grundlag for klare konklusioner på nuværende tidspunkt.

Kommunerne

Hver kommune havde inden ikrafttrædelsen af harmoniseringen mulighed for at melde knodepunkter ind til både flexkur og plustur. Det gjorde kommunerne brug af i forskellig grad og for at skabe plads til tilpasning baseret på erfaring, har kommunerne fået

mulighed for at melde ændringer til knudepunkter og byzoner ind yderligere to gange i anden halvdel af 2023. Herefter overgår muligheden for ændringer til en gang årligt ifm. køreplansskiftet.

Da harmoniseringen trådte i kraft, var der indmeldt 213 flextur-knudepunkter og 108 plustur-knudepunkter. Efter første tilpasningsrunde stiger antallet af flextur-knudepunkter til 222 og der sker ikke nogen ændring i antallet af plustur-knudepunkter. Fordelingen af knudepunkter pr. kommune kan ses i bilag 1, tabel 1.

Flextur

Følgende tabel viser den samlede turudvikling for flextur pr. kommune i perioden 26. juni – 30. september 2023 sammenlignet med samme periode i 2022. I tallene er ture til 14 kr. pr. km (ture der er omkostningsneutrale for kommunerne, også kaldet ikke-støttet ture) inkluderet. Fordelingen af støttede og ikke-støttede ture efter harmoniseringen kan ses i tabel 2 i bilag 1:

Antal flexture før og efter harmoniseringen					
Kommune	26. juni 2022 til 30. september 2022	26. juni 2023 til 30. september 2023	Forskel	stign./fald	
FAVRSKOV	2.704	2.642	-	62	-2%
HEDENSTED	4.082	3.486	-	596	-15%
HERNING	466	975		509	109%
HOLSTEBRO	802	849		47	6%
HORSENS	2.294	2.841		547	24%
IKAST-BRANDE	880	1.207		327	37%
LEMVIG	1.370	1.105	-	265	-19%
NORDDJURS	2.793	2.849		56	2%
ODDER	760	1.015		255	34%
RANDERS	2.504	2.284	-	220	-9%
RINGKØBING-SKJERN	2.331	2.550		219	9%
SILKEBORG	2.270	2.282		12	1%
SKANDERBORG	5.018	4.816	-	202	-4%
SKIVE	828	717	-	111	-13%
STRUER	519	847		328	63%
SYDDJURS	4.096	4.114		18	0%
VIBORG	1.314	1.983		669	51%
AARHUS	3.618	4.129		511	14%
Total	38.649	40.691		2.042	5%

Som det fremgår af tabellen, er det Herning Kommune, hvor der er sket den største procentmæssige stigning i turene. Det er en naturlig følge af, at Herning Kommune før harmoniseringen havde flextur til 14 kr. pr. km i hele kommunen og nu har fået en lavere takst og flextur-knudepunkter.

Hedensted (27 knudepunkter), Randers (48 knudepunkter), Skanderborg (30 knudepunkter) og Syddjurs (46 knudepunkter) er de fire kommuner med flest knudepunkter. Som tabellen viser, har det ikke påvirket turudviklingen i kommunerne. Kunderne er dog stadig ved at lære om brugen af knudepunkter, og det kan derfor ikke siges, om der sker en øgning i antallet af ture resten af 2023.

I tabel 3 i bilag 1 ses det, at der er kørt 9.670 ture til/fra knudepunkter til 3 kr. pr. km. Horsens, Skanderborg og Syddjurs kommuner ligger i spidsen med hhv. 1.242, 1.530 og 1.068 ture. Ikast-Brande, Ringkøbing-Skjern og Silkeborg kommuner ligger i bunden med hhv. 11, 8 og 81 ture. Forklaringen herpå er, at de tre kommuner ikke har nogen knudepunkter.

Tabel 4 i bilag 1 viser, at der af turene til/fra knudepunkter til 3 kr. pr. km er 2.248 til/fra sygehuse.

Med harmoniseringen ophørte kommunegrænserne, således kunderne kan køre mellem kommunerne til støttet takst. For Lemvig, Silkeborg og Struer kommuner har det medført en stigning på hhv. 126, 120 og 147 % og overordnet er antallet af ture over kommunegrænser steget med 34 % i forhold til samme periode i 2022 (se mere i tabel 5, bilag 1). Den gennemsnitlige rejselængde på ture over kommunegrænser er ikke ændret væsentligt, når man sammenholder samme periode i 2022 (se mere i tabel 6, bilag 1).

Med følgende tabel vises kommunernes budget og forventet regnskab 2 for flexiture i 2023:

Kommune	Budget 2023: Udgift for kommunen til vognmandsbetaling	Forventet regnskab 2 2023: Udgift for kommunen til vognmandsbetaling	Stigning/fald mellem budget 2023 og forventet regnskab 2023 på kommunens udgift til vognmandsbetalingen
Favrskov	782.000	700.000	-10,5%
Hedensted	2.036.000	1.399.000	-31,3%
Herning	512.000	38.000	-92,6%
Holstebro	281.000	251.000	-10,7%
Horsens	931.000	948.000	1,8%
Ikast-Brande	239.000	189.000	-20,9%
Lemvig	1.004.000	713.000	-29,0%
Norddjurs	1.169.000	867.000	-25,8%
Odder	197.000	393.000	99,5%
Randers	1.231.000	743.000	-39,6%
Ringkøbing-Skjern	1.077.000	1.017.000	-5,6%
Silkeborg	549.000	577.000	5,1%
Skanderborg	1.882.000	1.678.000	-10,8%
Skive	99.000	173.000	74,7%
Struer	210.000	358.000	70,5%
Syddjurs	2.424.000	1.805.000	-25,5%
Viborg	177.000	213.000	20,3%
Aarhus	739.000	652.000	-11,8%
Total	15.539.000	12.714.000	-18,2%

Odder, Skive, Struer og Viborg kommuner ligger alle over budget i det forventede regnskab og en forklaring herpå er svær at give, da kommunerne enten har fået en højere takst eller har bibeholdt taksten på 7 kr. pr. km på adresse-til-adresse ture. For Odder, Skive og Viborg gælder også, at de ikke har ændret deres flexitur-opsætning ift. knudepunkter og/eller byzone. Kun Struer Kommune har fået nye knudepunkter ifm. harmoniseringen og her er udgiften ca. 63.000 kr. (se tabel 7, bilag 1).

I tabel 8 i bilag 1 ses det, at der generelt er sket et fald i udgiften til flexiture, når man sammenligner perioden 26. juni – 30. september i hhv. 2022 og 2023. Herning, Ikast-Brande, Norddjurs, Odder, Ringkøbing-Skjern, Skive, Struer og Aarhus kommuner oplever dog en stigning i udgiften. Herning har, som tidligere skrevet, fået en lavere takst, mens de andre kommuner har bibeholdt eller foretaget få ændringer ifm. harmoniseringen, hvilket dermed ikke forklarer den øgede omkostning.

Plustur

Plustur var før harmoniseringen kun i fem kommuner og med harmoniseringen blev det udvidet til at dække hele Midttrafiks område. Det betyder, at der ikke er et stort sammenligningsgrundlag.

Turudvikling for plustur er steget med 197 %, når man sammenholder perioden 26. juni – 30. september 2023 med samme periode i 2022. Af de fem kommuner, som

havde plustur før harmoniseringen, er Skanderborg Kommune den, der har oplevet den største stigning i antal ture med 54 % (se tabel 9 i bilag 1). Af de nye kommuner med plustur kan nævne Horsens og Syddjurs, der begge har mere end 500 ture hver. Selvom Hedensted Kommune er en af de to kommuner, der ikke har plustur, bliver kommunens kunder, jf. tabel 9 i bilag 1, tilbudt ture derfra og til plustur-knudepunkter i andre kommuner.

Tabel 10 i bilag 1 viser kommunernes budget og forventet regnskab 2 for plusture i 2023. Skanderborg er kommunen med den største udgift på 322.000 kr. i forventet regnskab, dernæst Norddjurs Kommune med en udgift på 219.000 kr. Ikast-Brande og Struer kommuner er kommunerne med den lavest udgift på hhv. 13.000 kr. og 2.000 kr. Struer Kommune er den anden kommune i regionen, som ikke har plustur, og hvor der indtil videre kun er kørt en plustur, hvilket forklarer det lave beløb.

Hvor kan kommunernes administration følge udviklingen?

Administrationen har opsat en BI-rapport, som hver kommune kan tilgå. Af rapporten fremgår de samme tal, som denne orientering, inkl. bilag, indeholder for den enkelte kommune.

Kommunerne kan også tilgå andre kommuners data i rapporten, hvis det ønskes.

Kunderne

I perioden fra 26. juni - 1. oktober 2023 er der oprettet 1.589 nye kunder til bestilling af flextur på midttrafik.flextrafik.dk og 4.027 nye kunder til bestilling på Rejseplanen.

Antallet af bestillinger af flextur og plustur på ugebasis har siden harmoniseringen ligget stabilt gennem hele perioden.

Telefonisk bestilling af flextur er fortsat den mest benyttede kanal, men der er sket en stigning i antallet af internbestillinger af flextur siden harmoniseringen fra 876 bestillinger i den første uge efter harmoniseringen til 1.239 bestillinger i uge 39 (ugen der sluttede med 1. oktober 2023).

Driften

Et sidste perspektiv på harmoniseringen er driften og udnyttelsen af kapaciteten i Flextrafik-bilerne.

I tabel 11 i bilag 1 ses det, at der har været færre flexture siden harmoniseringen kontra perioden 1. marts - 25. juni 2023, hvilket må forventes at skyldes, at juli var sommerferieperiode, hvor der normalt sker et fald i turantallet. 1. marts - 25. juni 2023 er også 3,5 uge længere end perioden siden harmoniseringen. Den procentvise andel af sam-, kæde- og solokørsel er dog forblevet stabil både før og efter.

I sammen tabel ses der en stigning i turantallet for plustur, der, som tidligere skrevet, skyldes en øget udbredelse af ordningen og graden af sam- og kædekørte er også steget efter harmoniseringen.

Samlet betyder det, at planlægningen og udførelsen af kørslen ikke har været ramt af harmoniseringen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- 7.a Bilag 1 - Data på harmoniseringen

8 Forslag til dagsorden til mødet i Repræsentantskabet 15. december 2023

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 15. december 2023.

Sagsfremstilling

Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet fremlægges til drøftelse i bestyrelsen.

1. Valg af dirigent
2. Meddelelser fra formanden
3. Budget 2024
4. Orientering om den økonomiske situation
5. Status på flexharmonisering - herunder rundvisning i vognstyring og bestillingsmodtagelse
6. Orientering om rejsekort/rejsebillet
7. Eventuelt

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet.

9 Siden sidst

Nyt repræsentantskabsmedlem

Struer Kommunes byråd har udpeget formand for teknik-, miljø- og klimaudvalget Tim Pindstoft som medlem af repræsentantskabet for Midttrafik, da Marianne Bredal af byrådet er udpeget som fungerende borgmester. Marianne Bredal derfor udtræder af repræsentantskabet for Midttrafik.

Forslag til Finanslov 2024

Regeringen har fremsat sit forslag til Finanslov 2024. Af forslaget fremgår bl.a., at:

Der afsættes 250 mio. kr. årligt til landdistrikterne de næste 4 år. De skal bruges til indførelse af et fuldt landevejsprincip og til et forhøjet befordringsfradrag til de danskere i yderkommuner, der pendler til og fra arbejde.

Der afsættes 100 mio. kr. årligt i 4 år til initiativer målrettet den kollektive transport. Midlerne kan fx gå til at implementere anbefalinger fra Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i Danmark.

Der afsættes 1 mia. kr. til grønne prioriteter, herunder en grøn fond på 550 mio. kr.

Regeringen vil omprioritere 125 mio. kr. fra aftalen om bedre og billigere kollektiv trafik til at understøtte opgaveløsningen i Banedanmark, Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet. Konkret nævnes at midlerne skal bruges til drift af jernbanerne og saltning af statsvejene om vinteren.

Midttrafiks bestyrelsesformand har over for Mobility Watch givet følgende kommentar, som formand for TiD:

"I trafikselskaberne er vi glade for, at finanslovsforslaget prioriterer flere midler til den kollektive transport. Der er brug for flere projektmidler til kollektiv transport, så vi f.eks. kan køre storskalaforsøg med samkørsel, som vi tror kan komme til at spille en vigtig rolle for større mobilitet i landområderne. Men det er desværre ikke tilstrækkeligt til at stoppe de historisk store besparelser alle trafikselskaber ser ind i lige nu, fordi de voldsomme stigninger på brændstof og covid-19 har efterladt et milliardstort hul i budgetterne, de ikke er blevet kompenseret for.

Den kollektive transport spiller en vigtig rolle i den grønne omstilling, og i de videre finanslovsforhandlinger opfordrer vi opfordrer folkettingen til at holde hånden under den kollektive transport. F.eks. ved at tænke den ind i udmøntning af midlerne til grønne prioriteter."

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

10 Eventuelt