



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

## Indholdsfortegnelse

<b>Pkt. Tekst</b>	<b>Side</b>
BESLUTNINGSPUNKTER	
1 Beslutning: Konference om mobilitetshubs.....	3
2 Beslutning: Kommunikationsplan for politisk interessevaretagelse .....	5
3 Beslutning: Henvendelse fra Studenterrådet ved Aarhus Universitet.....	7
4 Beslutning: Indberetning om måltal og politikker for køns sammensætningen i bestyrelser og ledelse .....	8
ORIENTERINGSPUNKTER	
5 Orientering: Den økonomiske situation .....	11
6 Orientering: Fremkommelighed for bustrafikken .....	14
7 Orientering: Præsentation af arbejdet med passagertalsdata.....	18
8 Orientering: Nøjagtighed i Midttrafiks passagertællinger .....	20
9 Orientering: Borgerundersøgelse i Aarhus Kommune.....	24
10 Orientering: NIS2 .....	27
11 Siden sidst .....	28
12 Eventuelt .....	29

# 1 Beslutning: Konference om mobilitetshubs

## BESLUTNING

### Direktøren indstiller,

at bestyrelsen giver grønt lys til administrationens fortsatte arbejde med at planlægge en konference om mobilitetshub og godkender dato og sted for afholdelse.

### Resumé

*På baggrund af bestyrelsens temadrøftelse om mobilitetshubs har administrationen arbejdet videre med bestyrelsens beslutning om at afholde en konference i efteråret 2024 for blandt andet transportordførere, tekniske chefer, byrådspolitikere, interesseorganisationer og faglige eksperter.*

*Skal Midttrafik i mål med en fremtidig hub-strategi og udvikling af mobilitetshubs i Midtjylland, er det nødvendigt at skabe interesse og forankring hos kommuner og region. Samtidig skal jorden gødes for eventuelle puljemidler eller medfinansiering hos Christiansborgs politikere.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik afholdte en miljøkonference i februar 2020 med det formål at drøfte og få inspiration til fremtidens grønne kollektive trafik. Knap 100 politikere, embedsmænd og leverandører af kollektiv trafik fra de midtjyske kommuner deltog i konferencen, hvor de blev præsenteret for en række spændende oplæg, informative messestande og en afsluttende paneldebat.

En konference om mobilitetshubs kan med udgangspunkt i Midttrafiks erfaringer med visionsprojekterne og andre faglige eksperters input danne grundlag for drøftelser mellem relevante parter om, hvordan visioner kan blive til virkelighed.

Administrationen ønsker at bygge videre på de positive erfaringer fra miljøkonferencen og skabe en ny konference ud fra samme skabelon med det formål at fremme investeringer i den kollektive trafik i Midtjylland og samtidig skabe interesse på Christiansborg for investeringer i den kollektive trafik.

### Dato og sted

Fredag 13. september i forlængelse af bestyrelsesmødet på Hotel Scandic i Silkeborg.

### Mulige emner til inspirerende oplæg

- Mobilitetshubs i Midtjylland
  - Hubstrategi. Definition af hub, hvad tilbyder de?
  - Udgangspunkt i tre visionsprojekter.
  - Vigtigt at tænke ind i byudvikling (realisering/implementering/private aktører/medfinansiering).
- Udenlandske erfaringer med mobilitetshubs.
- Hvordan indretter vi samfundet til mere kollektiv trafik?

- Mobilitetshubs som en kobling mellem land og by.
  - Flexharmonisering.
- Grøn mobilitetsplan i Aarhus - hvad stiller det af krav til pendlingen fra omegnskommuner?
  - Parkér og rejs-anlæg.
  - Hubs som løsning mod trængsel i større byer.
- Hvad betyder gode kollektive trafikløsninger for den grønne omstilling og opnåelse af klimamål?

### **Oplægsholdere**

Mulige oplægsholdere kunne – ud over Midttrafiks egne repræsentanter være faglige eksperter, repræsentanter fra branche- og interesseorganisationer eller offentlige forvaltninger samt forskere fra ind- og udland.

Konferencen bliver styret af en professionel facilitator, mens bestyrelsesformand Steen Vindum starter med et oplæg og byder velkommen.

### **Messestande**

Oplæggene skal suppleres med bemandede stande, hvor vi blandt andet præsenterer de tre visionsprojekter for mobilitetshubs.

### **Ekspertpanel**

Dagen afsluttes med et ekspertpanel, der kunne drøfte emner som:

- Kan mobilitetshubs styrke sammenhængskraften i Midtjylland?
- Hvordan får vi kollektiv trafik ind i klimadebatten?

Ekspertpanelet sammensættes af transportordførere, fageksperter/forsker og repræsentanter fra interesse- og brancheorganisationer.

### **Deltagere**

Administrationen ønsker at tiltrække deltagere fra Transportministeriet, transportordførere, byrådsmedlemmer, tekniske direktører, interesse- og brancheorganisationer og leverandører af kollektiv trafik med et spændende program, der bliver professionelt faciliteret.

## 2 Beslutning: Kommunikationsplan for politisk interessevaretagelse

### BESLUTNING

#### Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter kommunikationsplanen og vurderer, om administrationen kan bidrage med fakta og konkrete budskaber til deres politiske interessevaretagelse på andre områder inden for kollektiv trafik.

#### Resumé

*Mediernes negative overskrifter om den kollektive trafik har øget behovet for en kommunikationsmæssig og faktisk modvægt i form af positive historier om fremgang, udvikling og løsninger på samfundsmæssige problemstillinger. Midttrafiks bestyrelse har på seneste møde drøftet, hvordan bestyrelsen kan bidrage til at tale den kollektive trafik op ud fra en kommunikationsplan, der tager udgangspunkt i resultater og konkrete tiltag.*

#### Sagsfremstilling

Som al anden kommunikation handler politisk kommunikation om følelser og fortællinger – og om den virkelighed, modtagerne oplever. Den kollektive trafik er udfordret af, at danskernes foretrukne transportform er bilen. At den kollektive trafik kan medvirke til at begrænse både trængsels- og klimaudfordringer, fylder meget lidt i danskernes bevidsthed.

For at skabe en dagsorden for mere grøn mobilitet i form af kollektiv trafik, skal der publiceres information, der understøtter den klima- og samfundsmæssige gevinst ved kollektiv trafik, mens der gøres opmærksom på problemstillingerne ved den stigende privatbilisme.

Her kan der med fordel bruges eksperter til at bakke op om budskaberne. Debatten skal vedligeholdes og budskaberne skal gentages og være så synlige, at der bliver skabt en rationalitet af, at det politisk er nødvendigt at gribe ind. Hvordan kan man fx løse de tiltagende trængselsproblemer i større byer uden at inddrage den kollektive trafik?

Midttrafik publicerer i dag positive historier om kollektiv trafik via pressemeddelelser, Midttrafiks nyhedsbrev og de sociale medier. Derudover laver vi kampagner, der enten markedsfører enkelte produkter eller den kollektive trafik generelt.

#### Bestyrelsens politiske interessevaretagelse

Midttrafiks bestyrelse kan hjælpe med at udbrede de positive historier i deres politiske virke i byråd, landspolitik og hos borgerne. Administrationen skal levere input til alle bestyrelsesmedlemmer i et format, der let kan blive videreformidlet. Afhængig af emnet kunne det være følgende:

- **Kernefortælling om kollektiv trafik.** Helt overordnet skal der udarbejdes en kernefortælling om den kollektive trafik med fakta, der kan bringes ind i debatter, foredrag og udtalelser til pressen.

Kernefortællingen kan suppleres med oneliners, der kan blive gentaget igen og igen. Det kunne fx være følgende eksempler:

- Den kollektive trafik har løsninger på både klimaudfordringer og trængsel.
  - Kollektiv trafik er udfordret af stigende energipriser og vigende indtægter (selv om det går fremad).
  - Kollektiv trafik spiller også en rolle som velfærdsgode og i at skabe sammenhæng mellem land og by.
  - Kollektiv trafik har bus, tog, letbane til de store rejsestrømme og flextrafik til de små rejsestrømme.
- **FAQ om aktuelle tiltag** fx i forbindelse med udsendelse af pressemeddelelser, faglige artikler, lancering af nye produkter.
  - **Indhold i form af tekst og billeder**, der kan postes på bestyrelsesmedlemmers sociale medier (Facebook, LinkedIn og X).
  - **Link til pressemeddelelser og artikler**, der kan deles på bestyrelsesmedlemmers sociale medier (Facebook, LinkedIn og X).
  - **Oplæg til debatindlæg, citater og lignende** efter behov.

Derudover kan administrationen bidrage med både kommunikations- og mobilitetsfaglig viden i forbindelse med fx lokale debatter, borgermøder og foretræde på Christiansborg.

## 3 Beslutning: Henvendelse fra Studenterrådet ved Aarhus Universitet

### BESLUTNING

#### Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter holdningspapiret fra Studenterrådet.

#### Resumé

*Studenterrådet ved Aarhus Universitets har deltaget i arbejdet i det tidligere Passagerråd og har med vedlagte holdningspapir henvendt sig til aktører i den kollektive trafik i Region Midtjylland og transportordførere.*

#### Sagsfremstilling

Studenterrådet ved Aarhus Universitet har i regi af deltagelse i Passagerrådet sendt vedlagte holdningspapir.

Passagerrådet i Region Midtjylland nedsatte i foråret 2023 arbejdsgruppen for transport for unge, der hen over foråret og sommeren arbejdede med at udforme et holdningspapir, som hele Passagerrådet godkendte i efteråret i 2023. Studenterrådet oplyser, at papiret udarbejdet på baggrund af en bred inddragelse af forskellige brugere af den kollektive trafik i Region Midtjylland og ønsker at videreformidle arbejdet til dem, der arbejder med planlægningen og driften af den kollektive trafik i Region Midtjylland og i resten af landet.

Holdningspapiret indeholder bl.a. forslag om takstændringer og rabatter til unge, en plads i trafikselskabets bestyrelse til en unge-repræsentant, flere busafgange, bl.a. om natten.

Studenterrådet opfordrer til, at Midttrafik overvejer, om der er forslag, som trafikskabet vil og kan arbejde videre med og gerne om, der kan koordineres et samarbejde om løsninger på tværs af trafikskaber, kommuner, regioner og stat. Studenterrådet stiller sig til rådighed for yderligere indsigt i arbejdet eller drøftelser og sparring angående den kollektive trafik i regionen og resten af landet.

#### Bilag

- 3.a Bilag 1 - Henvendelse fra Studenterrådet - Forslag til udvikling af den kollektive trafik for unge i Region Midtjylland
- 3.b Bilag 2 - Forslag stillet i holdningspapir fra Studenterrådet ved Aarhus Universitet samt administrationens bemærkninger

## 4 Beslutning: Indberetning om måltal og politikker for kønssammensætningen i bestyrelser og ledelse

### BESLUTNING

#### Direktøren indstiller,

**at** bestyrelsen tager kravene om måltal og politikker for kønssammensætninger i bestyrelse og ledelse i trafikskabet til efterretning.

**at** bestyrelsen bedes drøfte måltal på 40/60 – 4-5 personer af hvert køn for kønssammensætningen i bestyrelsen med en tidshorisont på 1. januar 2026.

#### Resumé

*Administrationen har modtaget et brev fra Digitaliserings- og ligestillingsministeriet vedr. indberetning om måltal og politikker for kønssammensætning i bestyrelser og ledelse. Indberetningen skal afsluttes senest den 31. maj 2024.*

#### Sagsfremstilling

Af brevet fra Digitaliserings- og ligestillingsministeriet fremgår, at kommunale fællesskaber, der ikke efter § 60 a i lov om kommunernes styrelse er undtaget fra kravet om Ankestyrelsens godkendelse, pr. 1. januar 2023 er omfattet af ligestillingslovens § 11. Det betyder, at Midttrafik som kommunalt fællesskab er forpligtet til at opstille måltal for det underrepræsenterede køn i bestyrelsen mv, samt den øverste ledelse, jf. ligestillingslovens § 11, stk. 1.

Hvert kommunalt fællesskab skal indberette om måltal og politikker én gang om året til det kollektive ledelsesorgan i det kommunale fællesskab, som herefter skal indberette til ligestillingsministeren. Indberetningen for 2023 skal ske i foråret 2024 og være afsluttet senest 31. maj 2024.

Der er ikke krav om, at indberetningen skal godkendes af det kollektive ledelsesorgan i det kommunale fællesskab. I Midttrafiks tilfælde er dette Midttrafiks bestyrelse.

#### Hvad betyder det for sammensætningen af Midttrafiks bestyrelse?

Man er undtaget for kravet om at lave måltal for bestyrelsen, hvis der er mindre end tre bestyrelsesmedlemmer, eller der allerede er en ligelig kønssammensætning (mindst 40%/60%). Dette er som bekendt ikke gældende for Midttrafiks bestyrelse.

Kravet til en politik for bestyrelsens sammensætninger er fleksibelt, da man fra ministeriets side anerkender, at trafikskabernes bestyrelser er sammensat af kommunalbestyrelsesmedlemmer, som er folkevalgte, og at kønssammensætningen i bestyrelsen derfor i høj grad må afspejle lokale, politiske forhold. Midttrafik er således ikke forpligtet på at udarbejde en politik for en lige kønssammensætning i bestyrelsen.

Det er således op til den enkelte institution m.v. selv at tilrettelægge indsatsen og vælge procedurer og metoder, der passer bedst til at fremme en ligelig



kønssammensætning i deres konkrete situation. Det afgørende vil være, at institutionen m.v. foretager sig noget aktivt for at øge andelen af det underrepræsenterede køn.

Den ligelige sammensætning af kvinder og mænd er ikke et absolut krav, da de pågældende personer også skal have den fornødne sagkundskab og kvalifikationer. Indirekte er der således en forståelse for, at trafiksekskaberne ikke har nogen indflydelse på kønssammensætningen i de pågældende bestyrelser bestyrelsen har.

Dog skal Midttrafik opstille måltal for bestyrelsen, som beskrevet her:

- Et specifikt måltal med en andel (herunder antal) af det underrepræsenterede køn og
- En tidshorisont inden for hvilken, det tilstræbes at opnå den pågældende andel og antal. Det skal være ambitiøst og realistisk samt være større end den andel og det antal, som det underrepræsenterede køn udgør på tidspunktet for fastsættelsen af måltallet. Perioden bør højst være på fire år. Når perioden er udløbet, fastsættes et nyt måltal.

Da kravet om lige kønsfordeling er minimum 40%/60% anbefaler administrationen, at bestyrelsen opstiller et måltal på hhv. 4 og 5 personer af hvert køn som måltal i 2026 ifm. det næstkommende kommunalvalg.

Valg af bestyrelsesmedlemmer har Midttrafik som organisation ikke indflydelse på, det sker gennem repræsentantskabet og indirekte gennem ejerne og partiernes udpegninger til repræsentantskabet.

For at gøre opmærksom på kravet om en ligelig kønssammensætning i bestyrelsen og Midttrafiks bestyrelses måltal herfor anbefales, at administrationen forud for næstkommende kommunalvalg kontakter kommuner og partiorganisationer og gør opmærksom på, at Digitaliserings- og ligestillingsministeriet stiller krav om ligelige kønssammensætninger i kommunale fællesskabers bestyrelser, bestyrelsens måltal. Samtidig opfordres der til at tage dette i betragtning i udpegning af kommunalbestyrelsesmedlemmer til Midttrafiks bestyrelse, under øvrig hensyntagen til opgaveløsning, arbejdsbelastning mm. for kommunalbestyrelsesmedlemmerne.

### **Hvad betyder det for Midttrafiks øverste ledelseslag?**

For det øverste ledelseslag (den administrerende direktør, samt det øverste cheflag, der refererer direkte til den administrerende direktør) skal der laves måltal og en politik.

Man er dog undtaget for kravet, hvis der er 3 eller færre personer i øverste ledelseslag, eller hvis kønssammensætningen allerede er ligelig (mindst 40%/60%). Man er også undtaget, hvis virksomheden har mindre end 50 medarbejdere ansat.

Midttrafiks øverste ledelse udgøres i dag af ledelseslaget i Midttrafik samt lederen af Aarbus, da Midttrafik og Aarbus deler CVR-nummer. Derfor anskues Aarbus organisatorisk som en afdeling i Midttrafik i denne sammenhæng.

Den kønsmæssige fordeling er i dag 50/50 med tre mænd (direktør for Midttrafik, direktør for Aarbus, planchefen) og tre kvinder (kommerciel chef, økonomichef og sekretariatschef).

---

Derfor er Midttrafik undtaget at lave måltal og politikker for den øverste ledelse i Midttrafik, da man som nævnt er undtaget kravet, hvis kønssammensætningen allerede er ligelig (mindst 40%/60%).

## 5 Orientering: Den økonomiske situation

### ORIENTERING

#### Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

#### Resumé

Seneste indeksprognose giver anledning til en mindreudgift i 2024 på 26,8 mio. kr. Indtægterne for 2023 er endt 2,5 % over budgetteret og den gode tendens ser ud til at fortsætte i 2024.

#### Sagsfremstilling

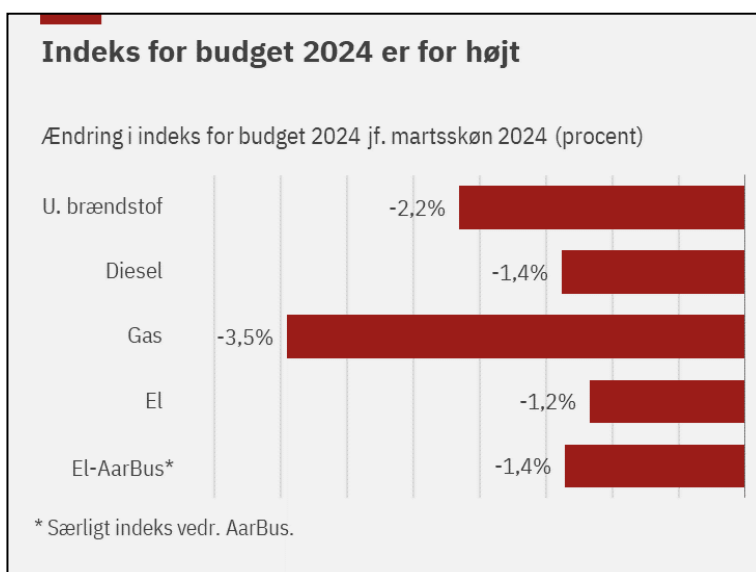
- Indeksfall forventes at give en reduktion i operatørudgifter på 26,8 mio. kr. sammenlignet med budget 2024. Det svarer til et fald på 1,6 % af det samlede tilskudsbehov.
- Indtægterne i 2023 for bus og bane er endt 18,7 mio. kr. over budget svarende til en budgetafvigelse på 2,5 %.
- Indtægterne er opadgående fra 2024 selvom vi er under budget. Samlede indtægter ligger 1 % under budgetteret.
- Det korrigeret passagertal ligger 4 % over 2023-niveauet.

En uddybning af ovenstående punkter følger herunder.

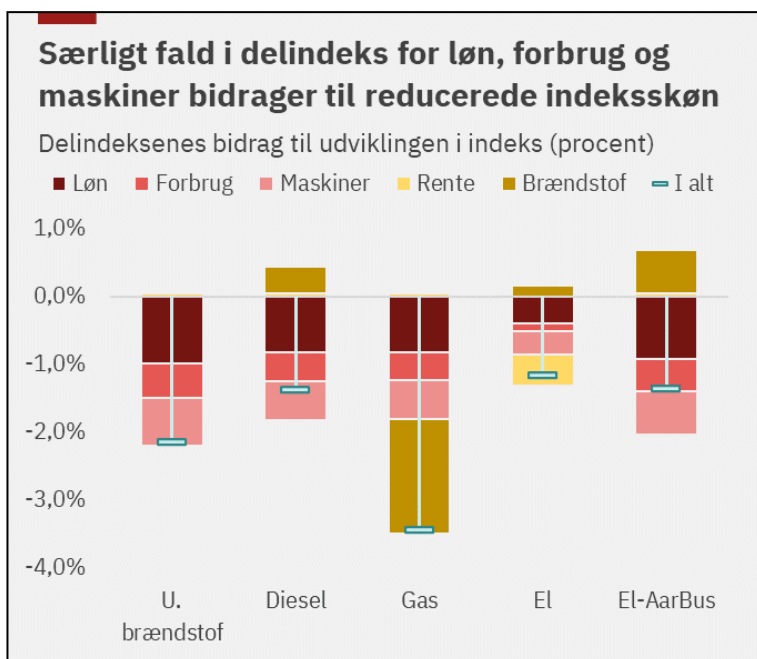
#### Indeksudvikling 2024

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

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



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



Sammenlignet med budget 2024 forventes indeksskøn at give en mindredrift på 26,8 mio. kr. Set i forhold til budgettets samlede tilskudsbehov på 1.680,3 mio. kr. svarer det til et fald på 1,6 %. Fordelingen mellem ejerne ses af følgende tabel.

**Indeksskøn forventes at give en mindredrift på 26,8 mio. kr. for Midttrafiks bestillere i 2024**

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

Bestiller	Tilskudsbehov budget 2024	Indekseffekt			Tilskudsbehov inkl. indekseffekt
		Bus	Flextrafik	I alt	
Favrskov	32,2	-0,3	-0,2	-0,5	31,7
Hedensted	13,2	-0,1	-0,1	-0,2	13,0
Heming	51,3	-0,6	-0,1	-0,7	50,6
Holstebro	18,1	-0,3	-0,1	-0,4	17,6
Horsens	63,4	-0,8	-0,1	-0,9	62,5
Ikast-Brande	19,9	-0,2	-0,0	-0,3	19,6
Lemvig	10,0	-0,1	-0,0	-0,1	9,8
Norddjurs	38,9	-0,4	-0,1	-0,5	38,4
Odder	11,9	-0,1	-0,0	-0,2	11,8
Randers	100,7	-1,4	-0,2	-1,6	99,1
Ringkøbing-Skjern	31,4	-0,4	-0,1	-0,5	31,0
Silkeborg	50,8	-1,5	-0,1	-1,6	49,2
Skanderborg	32,8	-0,4	-0,1	-0,5	32,3
Skive	50,2	-0,6	-0,3	-0,9	49,3
Struer	9,8	-0,1	-0,0	-0,1	9,7
Syddjurs	32,1	-0,3	-0,1	-0,5	31,6
Viborg	54,9	-0,8	-0,1	-0,9	54,0
Aarhus	422,9	-7,6	-0,5	-8,1	414,7
Region Midtjylland	635,8	-5,7	-2,5	-8,2	627,6
<b>I alt</b>	<b>1.680,3</b>	<b>-21,8</b>	<b>-5,0</b>	<b>-26,8</b>	<b>1.653,5</b>

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

### **Status på indtægter og passagerer 2023 og 2024**

Midttrafiks indtægter, på tværs af bus og bane, er aktuelt 1 % under de budgetterede 2024-indtægter. I budgettet for 2024 er der både indregnet den implementerede historisk høje takststigning fra januar 2024 på 10,3 %, med en provenuøgning på ca. 52 mio. kr., samt en negativ covid-19 effekt (2,5 % indtægtsnedgang), som er mindre end tidligere år.

I 2024 forventes en yderlig digitalisering af Midttrafiks billetindtægter, navnlig som følge lanceringen af Rejsekort som app til sommer, som skal bane vej for en udfasning af de blå punkter i busserne, men også som del af en bredere samfundstendens med færre kontanter. Dette afspejles også i Midttrafiks fysiske billetsalg som fortsat falder, særlig hjulpet på vej i 2023 af udfasningen af billetautomaterne i Aarhus bybusser.

Passagertallene lå i første kvartal ca. 700.000 under første kvartal i 2023 svarende til 5 %. Dette skal dog ses i lyset af to udefrakommende påvirkninger, nemlig snestormen i årets første uger og effekten af at påsken i år lå i marts, mens den sidste år lå i april. Korrigeres for begge disse forhold estimeres passagertallet at have ligget med en vækst på 540.000 passagerer svarerende til 4 % flere end i 2023.

Blandt de gode passagerhistorier bidrager Aarhus Letbane med en ny kvartalsrekord for antal passagerer – 1,59 mio. passagerer rejste således med letbanen på trods af sne og påske, hvilket er det bedste kvartal i letbanens historie.

## 6 Orientering: Fremkommelighed for bustrafikken

### ORIENTERING

#### Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

#### Resumé

*Midttrafik har som del af den gældende strategi som mål at arbejde for styrket fremkommelighed for bustrafikken. Dette er vi kommet langt med i perioden og har i dag både et stærkt IT-setup og stærk fagligt i organisationen, samtidig med at vi sammen med kommuner og region har realiseret og er i gang med at realisere en række spændende fremkommelighedstiltag.*

#### Sagsfremstilling

Hvor hurtigt og rettidigt bussen kommer frem gennem trafikken er to vigtige parametre for, hvordan kunderne opfatter kvaliteten af den kollektive trafik. Samtidig er de to parametre direkte styrende for udgifterne til busdriften. Tiltag, der øger bussernes fremkommelighed, dvs. sikrer hurtigere og mere regelmæssig drift, kan dermed på én gang forbedre busproduktets kvalitet, kundernes tilfredshed og driftsøkonomien i den kollektive trafik. Denne situation gør, at anlægsudgifter til styrkelse af fremkommelighed ofte vil være samfundsmæssigt rentable.

Administrationen har gennem i den nuværende strategi-periode arbejdet målrettet mod at styrke vores bidrag til bedre fremkommelighed.

Det er bl.a. sket gennem udvikling og optimering af værktøjer til at diagnosticere fremkommelighedssituationen, så vi kan udpege konkrete problemstillinger samt bidrage til at udvikling og implementere løsninger samt søge medfinansiering i statslige puljer.

Denne orientering giver en kort indflyvning til centrale temaer og eksempler på, hvordan Midttrafiks har bidraget.

#### Realtidssystemet er afgørende i alle faser

Det er en del af Midttrafiks strategi, at vi skal kunne rådgive ejerne om fremkommelighed hele vejen af diagnose af problemet til implementeringen af løsningerne og tilpasningen af køreplanerne. Vi skal have overblik over forskellige løsningsmuligheder på generelt niveau og kunne bidrage til effektvurderinger og projektbeskrivelser og/eller puljeansøgninger, mens den konkrete udformning og etablering ligger hos vejmyndigheden – nogle gange i samarbejde med eksterne rådgivere.

I vores bidrag til fremkommelighedsarbejde spiller Midttrafiks realtidssystem en helt central rolle gennem hele processen. Den præcise og hyppige GPS-positionering giver bl.a.:

- Viden om køretid, hastighed og forsinkelser som bidrager til diagnosearbejdet.
- Muligheden for at sende her-og-nu beskeder til signalanlæg, så bussen kan få grønt, når den nærmer sig krydset.
- Viden om effekten af de enkelte tiltag.
- Grundlag for effektmålinger og evt. tilpasning af køreplaner.

### **Strategisk opfølgning på fremkommelighed i Aarhus**

Et eksempel på arbejdet med fremkommelighed findes i vores samarbejde med Aarhus Kommune omkring udviklingen af en politisk målsætning for forbedringer i fremkommeligheden og et måleværktøj, der sikrer, at vi år for år kan måle på om målsætningen faktisk opfyldes.

Fremkommeligheden er udfordret på store dele af vejnettet i Aarhus – en situation, der kun vil blive værre i takt med forventede stigninger i biltrafikken. Midttrafik har på baggrund af vores køretidsregistreringer i 2021 fastlagt, at der dagligt spildes ca. 160 timer når A-busnettet reelle køretid sammenholdt med kørsel uden påvirkning af øvrige trafik (frit flow).

Aarhus Kommunes har afsat 49 mio. kr. til konkrete vedtagne busfremkommelighedsprojekter – midler der er blevet suppleret af statsligt tilskud fra "Pulje til bedre busfremkommelighed". Derudover har kommunen afsat 200 mio. kr. i den 10-årige investeringsplan. Investeringerne skal være afsæt for, at kommunen over de kommende 4 år ønsker at skære mindst 5,5 timer af den daglige merkøretid grundet forsinkelse. Midttrafik har sammen med kommunen udarbejdet et mål-setup, der skal bidrage til årlig opfølgning på, om målet nås. Midttrafik skal her spille en vigtig rolle i opfølgningen og samtidig bidrage til realiseringen af køretidsgevinster i dialog med busselskabet Aarbus.

Den årlige opfølgning skal forelægges politisk, og når måltallet ikke, skal der anbefales yderligere tiltag for at sikre, at det reelt nås på sigt.

### **Arbejde med signalprioritering på rute 6A**

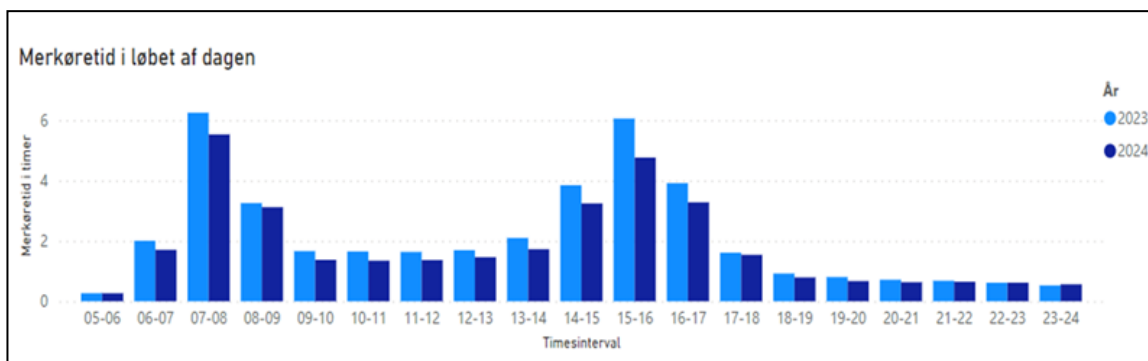
Midttrafik og Aarhus Kommune har i samarbejde udviklet et prioriteringsværktøj til brug i kommunens nye type af signalanlæg. Det sikrer at bus og signal kan kommunikere, så bussen får grøn, når den nærmer sig.

Denne signalprioritering er netop blevet implementeret i et fuldskalaforsøg på linje 6A, hvor 16 af Ringvejens signalanlæg er sat op til prioritering.

Midttrafiks fremkommelighedsdata har her bidraget til at udpege særligt kritiske steder i busnettet (linje 6A er en af de linjer, der oplever størst forsinkelser). Samtidig er det realtidssystemet, der sikrer, at bussen kan kommunikere med lyskrydset og fortælle, at den er på vej og hvor meget den pt. er forsinket. Med den viden er signalet programmeret til at give bedre vilkår for busserne med særligt høj prioritet, når bussen er forsinket.

Midttrafik har netop gennemført den første evaluering af forsøget, som viser, at prioriteringen i gennemsnit reducerer gennemkørselstiden med ca. 5 sekunder pr. bus pr. signal. Dette lyder ikke i sig selv af meget, men har faktisk stor betydning:

- Samlet reduceres den gennemsnitlige køretid med 1-2 minutter pr. afgang, hvilket svarer til næsten 5 timers mindre køretid pr. dag.
- Merkøretiden er særligt reduceret i myldretiden, hvilket bidrager til at gøre køretiden mere ensartet.
- Rettigheden på ruten er øget, så ca. 90 % af afgangene nu kommer inden for 4 minutter af den køreplanlagte tid – før ændringen var tallet 83 %.
- Særligt vigtigt er det at de lange forsinkelser er reduceret markant.
  - Andel forsinkelser over 6 min er faldet fra 8,3 % til 3,8 %
  - Andel forsinkelser over 10 min er faldet fra 2,6 % til 0,6 %



Figuren viser fordelingen af merkøretid pr. timebånd hhv. før signalprioriteringen (lyseblå) og efter (mørkeblå). Der ses fald i stort set alle timebånd, men mest markant i myldretiden, hvilket er positivt, da det bidrager til en mere ensartet køretid over dagen.

Samlet viser evalueringen, at selv relativt små køretidsforbedringer i de enkelte kryds kan summe op til væsentlige forbedringer af nøgleparametre som rettidighed og køretid.

De positive erfaringer er blevet taget godt imod hos Aarhus Kommune, som nu ønsker at rulle prioriteringen bredere ud – i første omgang på den stor del af A-busnettets ca. 140 lyskryds.

Erfaringerne kan også komme Midttrafiks øvrige ejer til gode, og vil fx kunne bidrage til bedre busafviklinger i flere af de større bybusbyer.

### Fremkommelighedsanalyse af bybusserne i Randers

Randers er en af de større bybusbyer, og her blev det netop besluttet i forbindelse med budget for 2024 at gennemføre en fremkommelighedsanalyse af byens net. Randers Kommune gennemfører besparelser pr. K24, og som del af denne beslutning ses arbejdet med fremkommelighed som en mulighed for at fremtidssikre nettet og undgå behov for yderligere besparelser og heraf følgende stigende biltrafik.

Analysearbejdet igangsættes i april. Ud over kommunens bybusbetjente strækninger har Region Midtjylland også ønsket at indgå med fokus på at optimere fremkommeligheden for rute 118 - Randers-Aarhus. Denne strækning har tidligere været italesat som mulig BRT-korridor, og arbejdet med fremkommelighed kan her være første skridt på vej mod realiseringen.

### Fremkommelighed på rute 100 og 200

Region Midtjylland indgår også i arbejdet med at styrke fremkommeligheden på rute 100 (Hornslet-Aarhus-Odder) og rute 200 (Hinnerup-Aarhus-Skanderborg).

I 2023 gennemførte Midttrafiks, Aarhus Kommune og Region Midtjylland således en fremkommelighedsanalyse for ruterne. Analysen pegede på en lang række små og store tiltag. Heraf blev samlet en pakke med signalprioritering i en række lyskryds samt enkelte tilpasninger af vejanlæg for i alt næsten 5 mio. kr.

Midttrafik stod for at sammenskrive en ansøgning til Statens Pulje for bedre Fremkommelighed, som blev positivt taget imod. Puljen bidrager således til projektet med 2,4 mio. kr., mens Region Midtjylland og Aarhus Kommune hver bidrager med 1,2 mio. kr.



Projektet er vigtigt, fordi det vil gavne rigtig mange daglige rejsende på de to passagertunge ruter, men er også særligt fordi både Aarhus Kommune og Region Midtjylland, der indgår i finansieringen. Traditionelt finansieres fremkommelighedsanlæg af vejmyndigheden (her Aarhus Kommune), mens den direkte gevinst på køretid og passagertal høstes af rutens ejer - Region Midtjylland - der ikke tidligere har investeret i fremkommelighedsanlæg. Modellen her viser, at det er muligt at forene de fælles interesser og skabe projekter til fælles gavn for borgerne på tværs af de administrative skel.

## 7 Orientering: Præsentation af arbejdet med passagertalsdata

### ORIENTERING

#### Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

#### Resumé

*Midttrafiks automatiske tælleudstyr giver en stærk vidensplatform for planlægning, markedsopfølgning, evaluering og udvikling. Administrationen arbejder løbende på at styrke analyser og formidlingsformer, så vi kan få mest mulig værdi ud af det omfattende datamateriale. Afledt af drøftelsen på bestyrelsesmødet i marts vil administrationen på bestyrelsesmødet i april præsentere eksempler på, hvordan vi arbejder med data, og hvordan vi deler det med ejerne og fremadrettet også operatørerne.*

#### Sagsfremstilling

##### Datakilder, benyttelse og formidling

Med fotoceller ved alle ind- og udgange i bus og tog registreres passagerernes påstigning og afstigning. Systemet er knyttet op på realtidssystemet, så det samtidig fastslås, på hvilket stoppested af- og påstigningerne er sket på.

Lagring af denne data betyder, at administrationen kan analysere benyttelsen af vores produkter helt ned på enkeltafgange på enkeltdage.

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

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

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

Tællesystemet er løbende over de senere år rullet ud og dækker i dag al kørsel på A-kontrakter med solide tællinger. Historiske data kan dog have ringere kvalitet, hvilket kan gøre det svært at sammenligne direkte på et detaljeret ruteniveau tilbage til før 2020. Dengang var tællesystemet mindre udbredt og årstællingerne baserede sig i højere grad på opregninger af manuelle tællinger og rejsekortdata. Samtidig er der for nogle ejere sket store ændringer i linjestrukturen, som gør det u hensigtsmæssigt at sammenligne direkte på ruteniveau langt tilbage i tiden.

På baggrund af ønsker på seneste bestyrelsesmøde har administrationen udarbejdet en bestiller- og ruteopdelt overblik over udviklingen i passagertal på ruteniveau for årene 2022 og 2023. Dette giver en robust pejling på, hvordan udviklingen i

passagertal fordeler sig på de enkelte ruter og områder. Opgørelsen præsenteres på mødet.

### **Videndeling med ejerne**

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

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

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

### **Vidensdeling med operatørerne**

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

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

Dette giver busselskaberne mulighed for at følge udviklingen og kan fx bidrage til chaufførernes forståelse af den samfundsværdi, de skaber i deres daglige arbejde. Modellen ventes udrullet i løbet af foråret til alle busselskaber, der ønsker det.

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

## 8 Orientering: Nøjagtighed i Midttrafiks passagertællinger

### ORIENTERING

#### Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

#### Resumé

*På et borgermøde i Skive 4. april 2024 blev der rejst kritik af Midttrafiks passagertællinger, som anvendes til at belyse forslagene i Trafikplanen.*

*Midttrafik har efterfølgende gennemgået den oplyste hændelse og genanalyseret systemet og validiteten af de anvendte passagertal.*

*Konklusionen er, at Midttrafiks tællesystem fortsat giver et troværdigt billede af passagerer på Midttrafiks ruter.*

### Sagsfremstilling

#### Baggrund og problemstilling

4. april 2024 blev der afholdt borgermøde omkring Trafikplanen for Skive Kommune. Blandt de deltagende borgere var der chauffører, som stillede spørgsmål til validiteten af de passagertal, der anvendes til at belyse forslagene i trafikplanen.

Med udgangspunkt i de automatiske tællinger kan chaufførerne se antallet af passagerer i bussen på en skærm ved chaufføren. Chaufførerne oplyste om en konkret episode, hvor de har oplevet, at tællingen på chaufførskærmen havde talt en passager, der steg på bussen, men da fordøren lukkede, blev der trukket en passager fra antallet af passagerer i bussen.

Midttrafik modtog 30. november 2023 en video af den omtalte episode fra Umove. Efter en præcisering af hændelsen blev den behandlet som en hastesag til leverandøren af tælleudstyr (Adibus), og udstyret i den anmeldte bus blev kontrolleret og justeret umiddelbart efter. En analyse af bussens tællinger før og efter viser en marginalt bedre præcision, mens der ikke ser ud til at være nogen målbar ændring i antallet af passagerer samlet set som følge af justeringen. Passagertallet på rute 40, som bussen primært kører på, lå således stabilt før og efter justeringen.

Samlet set vurderer Midttrafik, at tællingerne, der ligger til grund for trafikplanen i Skive, er robuste. I nedenstående gennemgås proceduren for sikring af datakvalitet og samtidig forklares, hvorfor der nogle gange kan være forskel mellem de rå-data chaufførerne har set på skærmen og de kvalitetssikrede tal, som lægges til grund for planlægningen.

## Det primære formål med data på chaufførskærmen

Under Corona kørte Midttrafik i lange perioder med nedsat kapacitet i busserne som følge af statsligt afstandskrav. Som hjælp til kapacitetsvurderingen kunne chaufførerne derfor i en periode se et estimat på antallet af passagerer i bussen baseret på rå tællinger fra tællesystemet. Dette skulle støtte chaufførerne i deres vurdering af, om der var plads i bussen til flere passagerer, eller om bussen skulle meldes "fuldt optaget".

Data, som blev vist på chaufførskærmen, var de umiddelbare rå-data, som indsamles i bussernes drift.

Eksakte tal for rå-data kan skabe forvirring, da der kan være variationer, der gør, at de ikke her-og-nu opgør helt præcist. Der kan blandt andet være tale om mindre forsinkelser i opførelsen af data, hvor der kan gå op til 1 min. før visningen, er korrekt.

Samtidig kræver rå-data en efterfølgende bearbejdning for at sikre passagertælling af høj kvalitet. Foruden de nævnte forsinkelser i opgjorte data, dækker det bl.a.:

- Sikre at kunder placeres korrekt på de enkelte ture.
- Bearbejdning af data i situationer, hvor kunder ved endestationen er steget på, før chaufførerne digitalt har "startet" den efterfølgende tur.
- Bearbejdning af data i situationer, hvor kunder bliver siddende i bussen på endestationen til næste tur.

Disse nødvendige korrektioner sker i bearbejdning hos leverandøren Adibus, inden korrekte data sendes til Midttrafik.

Det er de samme rå-data, der benyttes i kapacitetsindikatoren i appen MT Live. Her bliver bussens udnyttede kapacitet dog vist med en farveindikation, som vist i nedenstående eksempel. Dette gøres netop i erkendelse af, at de rå talværdier her-og-nu nogle gange ikke er helt præcise.



På baggrund af ovenstående, har Midttrafik oplyst til chaufførerne, at tælleopførelsen på realtidsskærmen (kapacitetsbelastningen) er et vejledende udtryk for passagerbelastningen baseret på rå tælledata, som ikke er korrigeret for de fejlkilder, der kan

opstå og efterfølgende korrigeres. Fra marts 2024 er visningen af tallene fjernet fra chaufførernes app for at undgå forvirringen over disse forskelle.

### **Kvalitetssikring af data**

Tællesystemet baserer sig på kamera-registrering af ind- og udstigning. Teknologien er generelt pålidelig, men rummer naturlige kilder til unøjagtighed.

Systemet leveres af firmaet Adibus, som ifølge kontrakten har pligt til at levere tælle-data af høj kvalitet. Kontrakten fastsætter således et krav om, at udstyret i hver enkelt bus skal indstilles, så antallet af påstigere og afstigere registreres med min. 95 % nøjagtighed ift. manuelle tællinger. Det samlede præcisionskrav for alle busser er 97,5 %. Gennem aftale om drift og vedligehold skal Adibus sikre, at præcisionskravene overholdes.

Kvaliteten kontrolleres løbende af Adibus selv gennem aftalte rapporter, ligesom Midttrafik gennem forskellige mekanismer kontrollerer, at tallene ikke er fejlbehæftede (fx ved at sammenligne antallet af påstigere og afstigere, der som udgangspunkt skal være tæt på ens).

I tilfælde af at tælleløsningen ikke opfylder den forventede præcision, skal Adibus for- tage en opfølgende handling, som løser problemet. Det sker enten gennem fjernsup- port eller fysisk servicebesøg.

Når data kommer ind, behandles og kvalitetssikres det i første omgang hos Adibus. Dette sker ved, at der på Adibus' server køres en oprensning af data som bl.a. tilknyt- ter kunder, der er steget af og på, uden der har været valgt en tur. Der renses også for andre forhold, der skaber unøjagtighed i tællingerne. Dermed fejlrettes mange af de unøjagtigheder i rå-data, som chaufførerne ser.

Midttrafik har modtaget bekræftelse fra Adibus:

*"Ved realtidsvisning på chaufførskærmen af antal kunder i bussen - mangler nulstillin- ger eller overførsler mellem turene. Det er forhold, som der korrigeres for efter fast- lagte principper, når data modtages og behandles i systemet efter at busserne har kørt det fulde dagsprogram..."*

*"Af den grund kan aktuel kapacitet vist på chaufførskærmene afvige fra endelig kvali- tetssikret passagertælle data, som Midttrafik anvender til statistik og analyser. Antal kunder vist på chaufførskærmen skal betragtes som vejledende."*

Inden data anvendes til planlægningen, sker der yderligere en kvalitetssikring hos Midttrafik. Det kan fx være, at data fra dage med snevejr og busaflysninger tilpasses eller filtreres ud, samt at ture med tydelige fejl i data filtreres bort – fx hvor bussen ikke er korrekt logget på systemet.

Først herefter sendes data ud til anvendelse i diverse analysearbejde, herunder til planlægning af ruter.

Til alle planopgaver bruger Midttrafik gennemsnitlige dataudtræk over en længere pe- riode, typisk på flere måneder med normal drift. Dette gælder også for Skive Trafik- plan.

Benyttelsen af en rute kan variere meget fra dag til dag, og derfor giver et gennemsnit over en længere periode det bedste billede af en normal dag. Denne tilgang er samti- dig i sig selv et ekstra værn mod evt. unøjagtigheder på den enkelte dags tællinger, da det udjævnes i gennemsnittet.

På baggrund af ovenstående procedure for sikring af datakvalitet er det Midttrafiks vurdering, at tællinger, som de anvendes i planlægningen, er retvisende og af høj kva- litet. Midttrafik vil til stadighed fortsætte opfølgningen på den leverede kvalitet og

---

sikre at evt. fejl udbedres hurtigt, så vi fortsat kan basere vores planlægning på et solidt datagrundlag.

## **Bilag**

- 8.a Bilag 1 – Notat til Skive Kommune

## 9 Orientering: Borgerundersøgelse i Aarhus Kommune

### ORIENTERING

#### Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

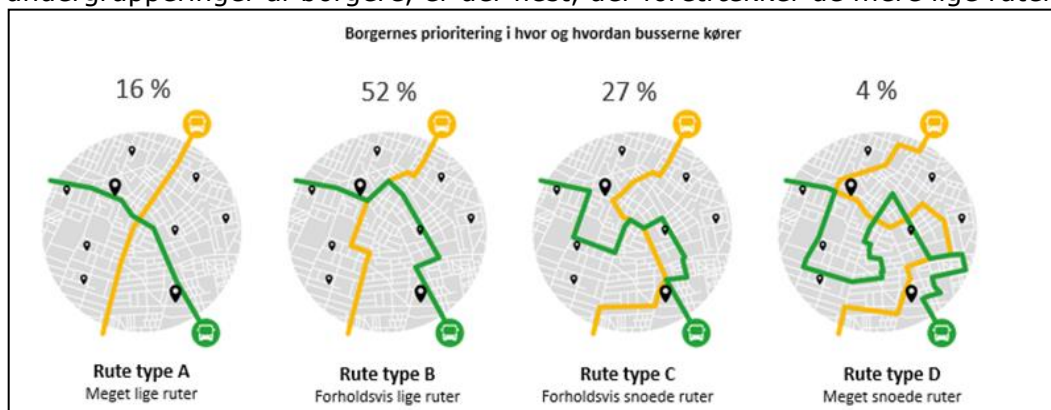
### Resumé

Midttrafik og Aarhus Kommune har i samarbejde gennemført en undersøgelse om kollektiv trafik med deltagelse fra 3.755 borgere. Undersøgelsen leverer input til planlægning af fremtidig kollektiv trafik i Aarhus Kommune, men indsigterne kan også have interesse for andre kommuner i regionen.

### Sagsfremstilling

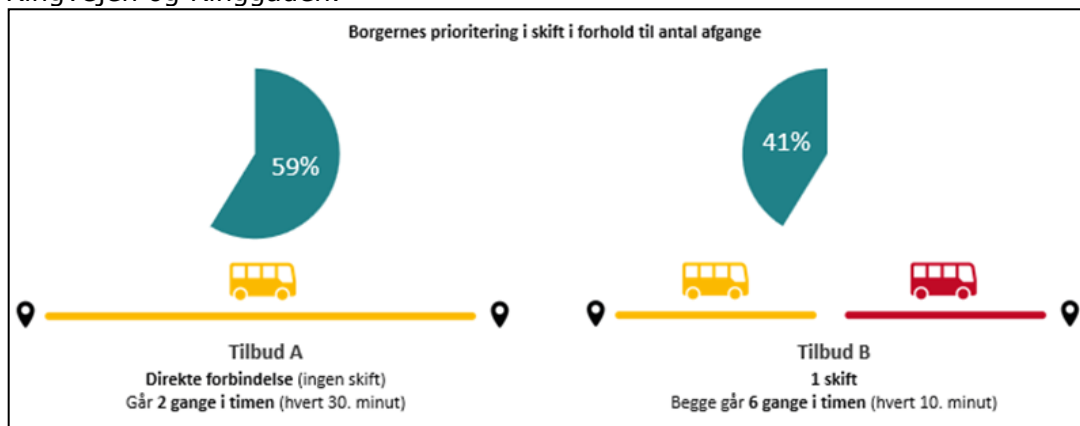
I 1. kvartal 2024 er der gennemført en borgerundersøgelse i Aarhus Kommune. Et af fokusområderne i undersøgelsesdesignet har været at illustrere klassiske planlægningsdilemmaer grafisk og afdække borgerne præferencer via opstillede valgsituationer. Nedenfor fremgår belyses tre planlægningsdilemmaer, som borgerne er blevet bedt om at forholde sig til.

- Lige vs. snoede ruter  
Sammenlagt 68 % foretrækker forholdsvis eller meget lige ruter. Blandt alle undergrupperinger af borgere, er der flest, der foretrækker de mere lige ruter.

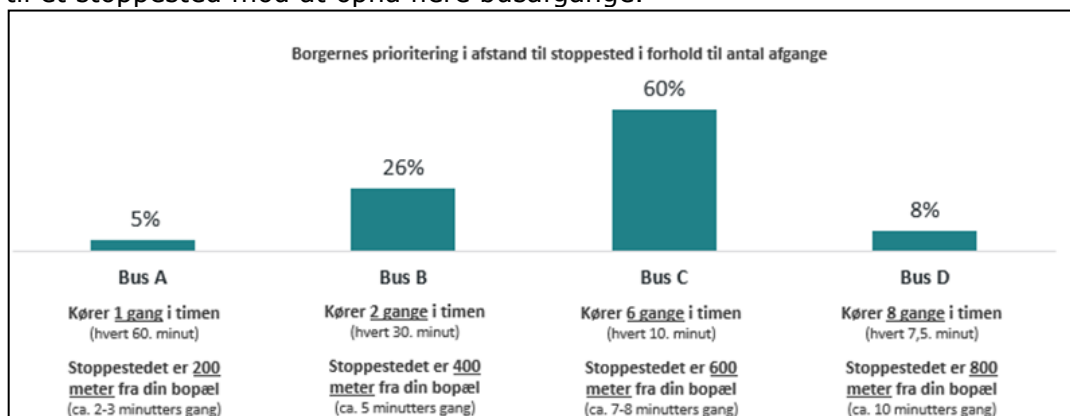




- **Antal skift vs. antal afgang**  
Der er en overvægt at borgere (59 %), der foretrækker en direkte forbindelse fremfor forbindelser med ét skift, men væsentligt flere afgang. Tilbud B (ét skift og flere afgang) er med 47 % mest attraktivt for borgere bosat mellem Ringvejen og Ringgaden.



- **Antal afgang vs. afstand til stoppested**  
Forudsætningen for at svare var, at borgeren skulle forestille sig at bruge den givne bus flere gange om ugen. Sammenlagt 68 % foretrækker at gå længere til et stoppested mod at opnå flere busafgange.



Undersøgelsen er et vigtigt input til en kommende kollektiv trafikplan i Aarhus Kommune, der forventeligt skal implementeres i 2027. Resultaterne inddrages også i forhold til den grønne mobilitetsplan i Aarhus Kommune.

Hvor en del af resultaterne er Aarhus-specifikke, så forventes det også, at nogle indsigter kan være til inspiration for andre kommuner i regionen. Nedenfor fremgår eksempler på indsigter, der kan have relevans i andre kommuner.

#### Bred opbakning til prioritering af den kollektive trafik på steder med trængsel

Hele 86 % af alle adspurgte er enige eller helt enige i, at busserne bør prioriteres ved brug af busbaner, hvor der er trængsel. 77 % er enige eller helt enige i, at busserne bør prioriteres i trafikken, hvor der er trængsel, selvom det kan være på bekostning af bilens fremkommelighed. Opbakningen til sidstnævnte udsagn er lavere, men også tilstede blandt borgere med bil i husstanden (74 % enige eller helt enige) og borgere, der ikke benytter kollektiv trafik (55 % enige eller helt enige). Disse resultater kan være interessante for kommuner med bybusbyer og trængselsproblematikker.

### Borgerne prioriterer antallet af afgang høgere end afstanden til stoppestedet

Størstedelen af de aarhusianske borgere foretrækker at gå lidt længere til stoppestedet mod at få flere afgang til rådighed. Tendensen er, at der er større tilslutning blandt de yngre borgere og lavere blandt de ældre. Blandt de +70-årige foretrækker 44 % længere til et stoppested (+600 meter) med flere afgang.

### Geografiske områder udenfor Aarhus by

Undersøgelsen arbejder med en opdeling i geografiske underområder, da der kan være stor forskel på præferencer og behov, alt efter hvor man bor. De geografiske områder Selvstændige bysamfund og Landsbyer og landområder kan i højere grad være sammenlignelige med andre geografiske områder i regionen, hvorfor resultaterne for disse målgrupper kan være interessante.

69 % af borgere bosat i Landsbyer og landområder prioriterer direkte forbindelser højere end flere afgang inkl. et skift, hvilket er mere end i øvrige geografiske områder.

I undersøgelsen opstilles et scenarie, hvor borgerne skal forestille sig, at de bor i et landområde eller mindre by, hvor bussen kun har få afgang. Af de opstillede transportløsninger indenfor både ordinær og fleksibel kollektiv trafik, så mener flest (40 % af alle), at det er vigtigt at prioritere de busser, der kører i dag, selvom de har få afgang.

Ikke-brugere angiver billetkøb som deres største tvivl ift. at rejse med kollektiv trafik. Blandt de borgere, der ikke gør brug af kollektiv trafik, undersøges hvad de vil være mest i tvivl om, hvis de skulle rejse med kollektiv trafik. Her angiver flest (39 %), at de er i tvivl om, hvordan de køber en billet.

### **Om undersøgelsen**

Undersøgelsen er udarbejdet af Urban Creators i samarbejde med Wilke. Dataindsamlingen er foretaget i tidsperioden 23. januar til 12. februar 2024. Der er til formålet udtrukket 40.000 borgere i Aarhus Kommune, stratificeret efter køn og alder. Undersøgelsen er gennemført ved at udsende et spørgeskema via e-Boks. Som supplement er der gennemført telefoniske interviews blandt den andel (2.280 borgere), der er fritaget for e-Boks. I alt har 3.755 borgere deltaget i undersøgelsen.

## **Bilag**

- 9.a Bilag 1 - Resultater og anbefalinger spørgeskemaundersøgelse om den kollektive trafik i Aarhus, marts 2024
- 9.b Bilag 2 - Baggrundsrapport, borgerindsigter til den kollektive trafik i Aarhus

## 10 Orientering: NIS2

### ORIENTERING

#### Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

#### Resumé

*Trafikstyrelsens udmelding på informationsmøde i april måned var, at de danske trafiksselskaber ikke umiddelbart omfattes direkte af EU-direktivet, NIS2.*

*Dog udelukker styrelsen ikke, at Midttrafik vil blive indirekte omfattet i kraft af selskabets relation til sundhedssektoren, jernbaneområdet, og vejområdet. Midttrafiks administration forholder sig afventende ift. disse relationers eventuelle krav, men har igangsat en proces som forventes at styrke organisationen på bl.a. cyber- og informationssikkerhedsområdet.*

#### Sagsfremstilling

NIS2 er den almindelige betegnelse for EU-direktiv 2022/2555 som stiller krav til myndigheder og større virksomheder om sikring af et højere og mere ensartet cybersikkerhedsniveau på tværs af EU's medlemsstater.

NIS2 omfatter aktører inden for 17 forskellige sektorer, som er opdelt i hhv. særligt kritiske sektorer og andre kritiske sektorer. Transportsektoren betragtes i denne sammenhæng som særligt kritisk. Trafikstyrelsen beskriver i disse måneder de konkrete krav til aktører inden for sektoren. Denne side opdateres løbende: [www.trafikstyrelsen.dk/nis2](http://www.trafikstyrelsen.dk/nis2).

Repræsentanter fra Midttrafiks administration deltog i Trafikstyrelsens informationsmøde om NIS2 9. april. Styrelsens umiddelbare vurdering var, at trafiksselskaberne ikke omfattes direkte af NIS2. Det er dog uklart, hvorvidt Midttrafik vil blive indirekte omfattet i kraft af placeringen i leverandørkæder hos aktører inden for hhv. sundhedssektoren (Flextrafik), jernbaneområdet (MTJB og Letbanen) og vejområdet (AarBus). NIS2-direktivet skulle oprindeligt være trådt i kraft pr. oktober 2024, men er foreløbig udskudt til 1. januar 2025.

#### Hvad har Midttrafik gjort?

Midttrafik ønsker at være forberedt på et scenarie, hvor trafiksselskaberne er indirekte omfattet af NIS2. Direktionen bestilte ultimo 2023 en ekstern undersøgelse af, hvorvidt Midttrafiks nuværende it-styring er tilstrækkelig til at understøtte selskabets strategiske forretningsmål. På baggrund af undersøgelsen, har direktionen hentet assistance hos revisions- og konsulentfirmaet Mitigating ApS. Mitigating har designet et program, som i løbet af 2024, forventes at kunne styrke Midttrafiks organisation på en række områder, herunder cyber- og informationssikkerhedsområdet. En afledt gevinst af indsatsen forventes at være øget compliance med NIS2.

## 11 Siden sidst

### ORIENTERING

#### Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

### Sagsfremstilling

#### Digital rejsegaranti er klar

Gennem de seneste år er en stor del af Midttrafiks services blevet digitaliseret med fokus på selvbetjening. Kunderne kan selv købe deres billet via Midttrafik Billet app, og de kan se, præcis hvor deres bus befinder sig via appen Midttrafik Live.

En af de services, som Midttrafik længe har haft en vision om at digitalisere, er rejsegarantien. Rejsegarantien dækker kundernes udgifter til bil eller taxa, hvis Midttrafik er skyld i, at kunden bliver mere end 20 minutter forsinket til sit rejsemål.

Reglerne, for hvornår en rejsegaranti er gældende, er komplekse, og det kan være svært for kunden at finde ud, hvorvidt de er berettiget til rejsegaranti eller ej.

I Midttrafiks Kundecenters åbningstid kan kunden ringe ind og få en forhåndsgodkendelse på, om Midttrafik vil dække udgiften. Dette er i dag selvsagt ikke muligt uden for åbningstiden.

Det er derfor med stor glæde, at Midttrafik er klar til at lancere 'Straksgarantien'. På hjemmesiden, som er tilgængelige på både smartphone og computer, kan kunden med få klik få svar på, om de er berettiget til en refusion af deres udgifter. Det er et tryghedsredskab for kunden, så de med ro i maven kan tage egen bil eller taxa videre vedvarende om, at deres udgift er dækket. Funktionen er især vigtig for kunden uden for Kundecenterets åbningstid.

Administrationen forventer at lave en 'silent launch' i april, hvor både kunder og ansatte kan afprøve 'Straksgarantien'. Før sommerferien, når alt er gennemtestet, forventes funktionen at blive lanceret med markedsføring.

Administrationen har ikke kendskab til, at andre trafikelskaber, hverken nationalt eller internationalt, kan tilbyde en lignende service.

#### Letbanen fejrer 5-års jubilæum for åbningen af Grenaabanen med gratis befordring 30. april 2024

I forbindelse med at Letbanen kan fejre 5-års jubilæum for åbningen af Grenaabanen 30. april 2024, har Aarhus Kommune og Region Midtjylland anmodet Midttrafik om, at det skal være gratis at køre med letbanen den ene dag. Da det kun gælder selve Letbanen, og ikke by- eller regionale busser, vil det ikke påføre andre i byrdekredsen nogle økonomiske konsekvenser, hvorfor der ikke er behov for at lave en udligning på grund af mistede billetindtægter.

## 12 Eventuelt