



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
7. februar 2020 kl. 09:30
Hotel Scandic,
Udgaardsvej 2, 8600 Silkeborg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Midttrafiks valg af revisor for regnskabsåret 2020 – forlængelse af nuværende aftale	1
2	Rettelse til Midttrafiks kasse- og regnskabsregulativ	2
3	Byrdefordeling af resultatet der følger af Midttrafiks finanspolitik	4
4	Materielselskab i Midtjyske Jernbaner og orientering om kommende nyt udbud på tog til Lemvigbanen	6
5	Orientering om nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2018	8
6	Orientering om Midttrafiks nøgletal	10
7	Letbanen - Status på det kundevendte samarbejde 2019 og 2020	11
8	Orientering om afvikling af jule- og nytårskørsel 2019	14
9	Orientering om Siden sidst i Flextrafik	16
10	Siden sidst	17
11	Eventuelt	19

1-00-1-19

1. Midttrafiks valg af revisor for regnskabsåret 2020 – forlængelse af nuværende aftale

Resumé

Midttrafiks bestyrelse godkendte i juni 2016 revisionspartnerselskabet Ernst & Young, EY, som Midttrafiks revisor for regnskabsårene 2016-2019. Administrationen har ønsket at forlænge denne kontrakt til og med regnskabsåret 2020, hvilket kræver godkendelse af bestyrelsen.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse godkendte på mødet i juni 2016 indgåelse af kontrakt med Ernst & Young P/S, EY, som sagkyndig revisor for Midttrafiks regnskaber for perioden 2016-2019. Administrationen har ønsket at forlænge denne aftale til også at omfatte regnskabsåret 2020.

Der vil i løbet af sommeren 2020 blive foretaget en tilbudsindhentning fra relevante revisionselskaber, hvorefter ny kontrakt gældende fra regnskabsåret 2021 vil blive indgået.

Ved Midttrafiks dannelse i 2007 blev revisionselskabet KPMG Danmark antaget som revisor for Midttrafik. KPMG Danmark fusionerede med EY den 1. juli 2014.

I henhold til Kommunestyrelsesloven skal bestyrelsen antage Midttrafiks revision, herunder beslutningen om forlængelse af aftalen og dette skal godkendes af Ankestyrelsen.

Direktøren indstiller,

at forlængelse af aftalen med EY om revision af regnskabsåret 2020 godkendes.

1-00-1-19

2. Rettelse til Midttrafiks kasse- og regnskabsregulativ

Resumé

Midttrafiks bestyrelse godkendte i efteråret 2018 et ajourført kasse- og regnskabsregulativ, hvor et hoveddokument sætter de overordnede regler og rammer, og en bilagssamling redegør for den mere operationelle administrativ forretningsgang indenfor den fastsatte ramme.

I forbindelse med EY's forvaltningsrevision i november 2019 blev der erkendt et behov for justering af hoveddokumentet der fremstilles til bestyrelsens godkendelse.

Sagsfremstilling

Midttrafiks Kasse- og regnskabsregulativ omhandler regler for indkøb, disponering og bilagsbehandling i kapitel 4, hvor der er behov for rettelse til reglen for "Godkendelse af store udbetalinger" samt en præcisering vedrørende ledelsestilsyn. Præcisering af ledelsestilsynet påvirker også kapitel 6 om likviditetsstyring og finansfunktioner.

Godkendelse af store udbetalinger

Midttrafik har en ekstra kontrolprocedure inden udbetalinger til leverandører, når beløbet er over en administrativt fastsat beløbsgrænse. Der er intet budgetansvar forbundet med opgaven, der har til formål at skabe undring over rigtighed og relevans i forhold til beløbsstørrelse, beløbsmodtager samt aktualitet for Midttrafik.

Det nuværende regulativ angiver, at godkendelsen skal ske ved budgetansvarlig leder. Dette ønskes ændret til følgende formulering: *Direktøren er ansvarlig for godkendelse af store udbetalinger, og kan uddelegere godkendelsesretten.*

Formålet med ændringen er, at ansatte i Midttrafiks økonomifunktion med status som chefkonsulent kan inddrages i godkendelserne på lige vilkår med budgetansvarlige ledere.

Præcisering vedr. ledelsestilsyn

Budgetansvarlige ledere i Midttrafik foretager et månedligt ledelsestilsyn på bogført forbrug, og dertil laves der en række ledelsestilsyn på afstemninger af regnskabet tekniske grundlag. Der er behov for en præcisering af ansvar og delegering vedrørende disse to ledelsestilsyn som henholdsvis sikrer det bevillingsmæssige grundlag og fuldstændigheden af regnskabet.

Det nuværende regulativ angiver i kapital 4, at direktøren er ansvarlig for at foretage ledelsestilsyn og anvise den tilhørende rapport, samt at anvisningsbeføjelsen med direktørens godkendelse kan delegeres til budgetansvarlige ledere. Det ønskes præciseret, at kapitel 4 omhandler ledelsestilsyn på forbrug.

Det nuværende regulativ angiver i kapitel 6, at gruppeleder for økonomi er ansvarlig for at regnskabsgrundlaget løbende kvalitetssikres via afstemninger. Dette ønskes ændret til

følgende formulering: *Direktøren er ansvarlig for at foretage ledelsestilsyn på regnskabets tekniske grundlag, der bl.a. omfatter afstemning mellem aktivitetssystemer og økonomisystem, afstemning af balancekonti samt konti vedrørende byrdefordeling og finansiering heraf. Ledelsestilsynet kan uddelegeres.*

Samtidigt ønskes det præciseret hvilke typer afstemninger der laves til regnskabets tekniske grundlag og hvor ofte disse som minimum skal laves. Formålet med præciseringen er at tydeliggøre, at det kun er budgetansvarlige ledere der kan lave ledelsestilsyn på forbrug. Desuden ønskes det, at leder eller koordinator for regnskabsfunktionen kan deltage i opgaven med ledelsestilsyn af regnskabets tekniske grundlag.

Direktøren indstiller,

at de foreslåede ændringer og præciseringer godkendes.

Bilag

- Bilag 1 - Kasse- og Regnskabsregulativ 2018

1-00-1-19

3. Byrdefordeling af resultatet der følger af Midttrafiks finanspolitik

Resumé

Resultatet af Midttrafiks likviditetsdepot er i 2019 udfordret af den generelle rentesituation, og selvom 2020 er begyndt positivt er der ingen forventninger om positivt afkast på investeringer i obligationsmarkedet. Administrationen ønsker, at der drøftes en model for årlig byrdefordeling af resultatet af Midttrafiks finanspolitik.

Sagsfremstilling

Midttrafik har siden 2015 som forventet haft et varierende resultat likviditetsdepotet, og har haft en mindre systematisk håndtering af resultatet i de enkelte år. Det historiske afkast på likviditetsdepotet er

2015: tab 1,1 mio. kr.
2016: gevinst 2,3 mio. kr.
2017: gevinst 1,0 mio. kr.
2018: tab 0,04 mio. kr.

Resultatet for 2016 blev byrdefordelt i kommunernes og regionens favør, mens resultatet i 2015 og 2017 er indregnet i Midttrafiks akkumulerede overskud vedr. administrationen, og i 2018 overført som akkumuleret resultat på finanspolitikken. Samlet set har likviditetsdepotet primo 2019 udhulet Midttrafiks egenkapital med 0,14 mio. kr., hvoraf 0,04 mio. kr. er overført i henhold til finanspolitikken. Bestillerne i Midttrafiks ejerkreds er herudover tilgodeset med 2,3 mio. kr.

Resultatet af likviditetsdepoterne i 2019 er et samlet tab på 3,4 mio. kr. og selvom 2020 er begyndt med et positivt afkast for januar måned og et positivt horisontafkast for de kommende 6 måneder, er der med den nuværende rentesituation ikke sikkerhed for et positivt resultat ved udgangen af 2020. En fortsat overførsel af negativt resultat af likviditetsdepotet vil på sigt have betydning for administrationens realisering af nødvendige udviklingsprojekter. Midttrafik har ikke til formål at tjene penge via finanspolitikken, men skal alene opretholde bedst mulige placering af frie midler til den lavest mulige risiko.

Likviditetsdepotet består af:

- cashflow ved Midttrafiks aktiviteter som følge af daglig drift.
- akkumuleret resultat af byrdefordeling til afregning i efterfølgende regnskabsår i henhold til ønsket om øget budgetsikkerhed.
- Enkelte ejeres hensættelse af puljemidler.

Administrationen ønsker en model for byrdefordeling af resultatet af Midttrafiks finanspolitik, således bestillerne i Midttrafiks ejerkreds årligt bærer fordele såvel som ulemper heraf.

Resultatet af finanspolitikken vil altid blive budgetteret til 0,00 kr. og vil dermed ikke påvirke årets a conto-rater. Ved endelig opgørelse af årets byrdefordeling vil resultatet af likviditetsdepotet blive indregnet, og afregnet som en del af første a conto-rate i efterfølgende regnskabsår.

Det foreslås, at byrdefordelingen tager hensyn til, at en del af likviditetsdepotet vedrører enkelte ejeres disponering af deres likvide midler, og en del af depotet hidrører fra Midttrafiks drift.

Resultatet af depotet foreslås fordelt, således de bestillere i ejerkredsen der har placeret midler ved Midttrafik bærer en andel af resultatet svarende til deres puljes andel af det samlede depot. Den resterende andel af depotets resultat fordeles blandt alle bestillerne i ejerkredsen i henhold til den enkeltes nettobudget ved Midttrafik. Dette princip vil gøre sig gældende ved positivt såvel som negativt resultat.

Direktøren indstiller,

- at den foreslåede byrdefordeling af resultat der følger af finanspolitikken drøftes og godkendes.
- at finanspolitikken tilpasses i henhold til beslutningen om byrdefordeling af resultatet.

Bilag

- Bilag 1- Byrdefordeling af resultatet der følger af Midttrafiks finanspolitik

1-00-1-19

4. Materielselskab i Midtjyske Jernbaner og orientering om kommende nyt udbud på tog til Lemvigbanen

Resumé

Midtjyske Jernbaners bestyrelse har på mødet 24. januar 2020 besluttet at stifte et materielselskab under Midtjyske Jernbaner A/S. Formålet med selskabet er at opnå momsfradragberettigelse for påløbne momsomkostninger ved anskaffelse af nyt togmateriel.

Det fremgår af vedtægterne i det nye materielselskab, at Midttrafik opnår samme beføjelser i selskabet som Midttrafik har i det nuværende driftsselskab Midtjyske Jernbaner Drift A/S. Disse beføjelser er af en sådan karakter, at stiftelsen af materielselskabet betragtes som væsentlig i henhold til Midttrafiks vedtægter § 23, pkt. 16.

På den baggrund er det administrationens vurdering, at Midttrafiks bestyrelse skal godkende stiftelsen af materielselskabet Batteritog A/S.

Sagsfremstilling

Midtjyske Jernbaner har i efteråret 2018 haft køb af nye tog til Lemvigbanen i udbud. Udbuddet blev annulleret i 2019, da byder ikke kunne opfylde kravet om leveringstidspunkt.

Midtjyske Jernbaners bestyrelse besluttede dernæst at udsætte et nyt udbud i en periode, fordi bestyrelsen ville undersøge muligheden for at skifte fra dieseldrift til el-drift, ved i stedet at indkøbe batteritog til Lemvigbanen.

På Midtjyske Jernbaners bestyrelsesmøde i november 2019 blev det således besluttet, at man ikke ville lave et nyt udbud på køb af dieseltog, men kun arbejde på en løsning med et udbud på køb af batteritog.

Dette udbud igangsættes i 2020. Til at udarbejde alt udbudsmateriale og til at forestå og gennemføre udbuddet, har Midtjyske Jernbaner valgt ekstern bistand og rådgiver.

Efter rådgivning fra Midtjyske Jernbaners revisor og advokat, er Midtjyske Jernbaner blev anbefalet at stifte et materielselskab, som skal eje togene for derefter udleje dem til togdrift under Midtjyske Jernbaner Drift A/S. Modellen indebærer, at der vil være fuldt momsfradrag for købsmoms på anskaffelsen af nyt togmateriel.

Når Midtjyske Jernbaner ønsker at stifte materielselskabet allerede på nuværende tidspunkt, skyldes det, at der også vil kunne opnås momsfradrag på andre øvrige forudgående udgifter, der kan knyttes til processen og forløbet med indkøb af nyt materiel.

Modellen med et materielselskab og et driftsselskab er set i andre selskaber inden for togbranchen. Midtjyske Jernbaner A/S indestår for, at modellen, med stiftelsen af et materielselskab, er inden for lovens rammer.

Vedtægterne i det nye materielselskab er identiske med vedtægterne i Midtjyske Jernbaner Drift A/S. Midttrafik opnår samme beføjelser i materielselskabet, som Midttrafik har i det nuværende driftsselskab.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik godkender stiftelsen af materielselskabet Batteritog A/S under Midtjyske Jernbaner A/S.

Bilag

- Bilag 1 - Stiftelsesdokument
- Bilag 2 - Vedtægter

1-00-1-19

5. Orientering om nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2018

Resumé

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udarbejder hvert år en rapport med nøgletal fra trafiksekskabernes regnskaber. Rapporten vedrørende regnskab 2018 er offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside, og administrationen orienterer her om de væsentligste resultater.

Sagsfremstilling

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens rapport med nøgletal for regnskab 2018 fordelt på landets trafiksekskaber er netop offentliggjort. Et uddrag af sammenligning af udgifter ses herunder. Bemærk at BAT (Bornholms Trafiksekskab) ikke har indberettet data.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens nøgletal for buskørsel 2018							
	Movia	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle	
Driftsudgifter (mio. kr.)	3.224	543	629	1.439	697	6.532	
Salgsudgifter (mio. kr.)	237	16	49	85	52	438	
Administrationsudgifter (mio. kr.)	185	39	26	55	38	342	
Bruttoudgifter (mio. kr.)	3.645	597	704	1.579	787	7.312	
Antal køreplantimer (tusinder)	4.260	655	843	1.924	932	8.613	
Driftsudgifter %	88%	91%	89%	91%	89%	89%	
Salgsudgifter %	6%	3%	7%	5%	7%	6%	
Administrationsudgifter %	5%	6%	4%	3%	5%	5%	
Driftsudgifter per køreplantime	757	829	747	748	748	758	
Salgsudgifter per køreplantime	56	25	58	44	56	51	
Administrationsudgifter per køreplantime	43	59	31	29	41	40	
Bruttoudgifter per køreplantime	856	912	835	821	844	849	

Tallene viser, at Midttrafik fortsat er blandt de billigste trafiksekskaber i Danmark. Midttrafik er, sammen med Fynbus, det trafiksekskab med den højeste andel af udgifter, der anvendes til egentlig buskørsel (driftsudgifter).

Midttrafik er desuden det trafiksekskab i Danmark med den laveste andel af udgifter til administration. Således betales kun 29 kr./køreplantime til administration mod landsgennemsnittet på 40 kr./køreplantime. Ligeledes har Midttrafik de laveste bruttoudgifter per køreplantime med 821 kr./køreplantime mod landsgennemsnittet på 849 kr./køreplantime.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens rapport indeholder desuden en sammenligning af indtægter hos de forskellige trafiksekskaber. Et uddrag ses herunder.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens nøgletal for buskørsel 2018						
	Movia	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Passagerfinansieringsgrad	48%	35%	36%	45%	40%	44%
Indtægt per køreplantime (kr./time)	413	316	301	367	338	376
Tilskud per indbygger (kr./indbygger)	717	793	623	661	780	709

Tabellen viser, at kun Movia har en højere passagerfinansieringsgrad end Midttrafik, som igen ligger et stykke over de øvrige trafiksselskaber. Samme billede gør sig gældende for indtægter per køreplantime. Tilskuddet fra region/kommuner per indbygger i Region Midtjylland er lavere end landsgennemsnittet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Trafikstyrelsen nøgletal regnskab 2018

1-00-1-19

6. Orientering om Midttrafiks nøgletal

Resumé

På bestyrelsesmødet vil administrationen fremlægge Midttrafiks nøgletal for 2019.

Sagsfremstilling

Hver måned udarbejdes i Midttrafik en nøgletalsrapport til intern brug og målopfølgning. På bestyrelsesmødet vil administrationen orientere om nøgletallene for 2019 og komme ind på såvel indtægtssiden, billetprodukter, rettidighed og kundeservice med flere.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen og oplægget til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Nøgletal i Midttrafik 2019

1-00-1-19

7. Letbanen - Status på det kundeorienterede samarbejde 2019 og 2020

Resumé

I 2019 har der i samarbejdet mellem Aarhus Letbane (AAL), Keolis og Midttrafik været særlig fokus på rettidig driftsinformation og information om Letbanens udfordringer og udvikling.

Følgende orientering indeholder en kort status for samarbejdet i slutningen af 2019, samt en redegørelse over nogle af de emner, der fortsat er vigtige for kunderne.

Sagsfremstilling

Samarbejde mellem AAL, Keolis og Midttrafik

Det daglige samarbejde

Der er i løbet af 2019 skabt et tættere samarbejde mellem de tre organisationer. Arbejdet omkring konkrete opgaver, som fx beredskabsplaner, besvarelse af kundeforhøring samt ibrugtagningen af HIM-systemet, har skabt en bedre forståelse for de enkelte medarbejders ansvarsområder, fokus og arbejdsopgaver. Denne udvikling er også kommet i takt med, at alle parterne omkring Letbanen har fået mere erfaring med driften.

Kundeorienterede projekter

Den 12. juni blev der afholdt en workshop, hvor medarbejdere fra Midttrafik, Keolis og AAL deltog. Workshoppen havde til formål at tydeliggøre, hvilke udfordringer kunderne oplevede på Letbanen i forhold til kommunikation, og i fællesskab definere nogle projekter, der kunne afhjælpe problemerne. Der blev defineret 11 konkrete projekter, hvoraf seks er afsluttet, to knytter sig til opgaver der kræver løbende dialog, to projekter er under udvikling, og et er ikke påbegyndt. Herudover er der efterfølgende tilføjet tre projekter med afsæt i samarbejdsmuligheder og tekniske ønsker.

Typen af projekter er bred, og dækker fra konkrete tekniske løsninger på togene og perronerne, til samarbejde om køreplaner og beredskab, til AVLS-systemet. Projekterne vil fortsat have fokus i 2020.

Projektoversigten fremgår af bilag 1.

Kundehenvendelser knyttet til Letbanen

På trods af forbedret information, særligt efter forsinkelser automatisk fremgår af Midttrafik Live, på informationsstanderne og på rejseplanen.dk, er der stadig nogle generelle emner der går igen i de henvendelser Midttrafik modtager, og Letbanen fylder stadig en stor del i Midttrafiks kundeservice (Se bilag 2). Disse emner er:

1. *Forsinkelser og udgåede ture.*

Selvom driften er blevet mere stabil over de seneste måneder, er det stadig til stor gene for kunderne, når Letbanen ikke kommer som planlagt. For at hjælpe kunderne, er der udviklet mere informationsmateriale om muligheden for rejsegaranti. I forhold til kendte aflysninger, som fx aften- og weekendspærringer i ugerne 9, 10 og 11 grundet sporarbejde og arbejder ved Trustrup Station, forsøger Midttrafik, i et samarbejde med AAL at få informeret kunderne på forhånd om aflysninger, eventuelle alternativer til transport samt orientering om hvorfor aflysningerne er nødvendige.

2. *Fejl eller manglende informationer*

Kunderne oplever stadig, at information om aflysninger ikke fremgår. Dette skyldes, at aflysninger fortsat skal indtastes i HIM-systemet. Keolis, AAL og Midttrafik er fortsat i en proces omkring test af opdatering af AVLS-systemet, så der automatisk sendes aflysninger til Rejseplanen.

Det hænder også, at der på Midttrafik Live, på informationsstanderne og på rejseplanen.dk står én information om en afgang, mens der på midttrafik.dk står en anden information. Denne misforståelse opstår, fordi det er forskellige medarbejdere, der håndterer de forskellige informationsplatforme. Midttrafik er i løbende dialog med Keolis og AAL for at undgå disse misforståelser og sikre et effektivt informations-flow, som kunderne kan stole på.

3. *Lystrup station*

Siden strækningen til Grenaa åbnede, har der været store udfordringer på Lystrup station med korrespondancen mellem L1 og L2. Kunder oplever ved forsinkelser, at de ikke når den videre korrespondance, og derfor skal vente 30-60 min. på det næste tog. Der er igangsat en række initiativer hos Letbaneførerne og ved OCC i forhold til at sikre korrespondancen, der bliver opsat en ekstra informationsstander på perronen, og alle kunder i situationen tilbydes rejsegaranti. Dog skaber det stor usikkerhed for kunderne, at de ikke kan være sikre på at komme med videre. Der arbejdes derfor fortsat på forskellige løsninger.

4. *Generelle spørgsmål der knytter sig til brugen af Letbanen*

Letbanen er fortsat en ny transportform, som kunderne skal lære at bruge. Dette skaber større og mindre udfordringer for letbanekunderne, fx; opstår udfordring på perronerne omkring indstigning og udstigning; oplever passagerer at dørene smækker, fordi de ikke er hurtige nok til at komme ud; modtager Midttrafik spørgsmål og kommentarer til letbaneførernes kørsel, og mange andre spørgsmål, der knytter sig til brugen af Letbanen. I 2020 arbejdes der fælles mod at få informeret kunderne omkring brugen af Letbanen, så det letter driften og giver kunderne en bedre oplevelse.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Projektoversigt

1-00-1-19

8. Orientering om afvikling af jule- og nytårskørsel 2019

Resumé

Kørslen for handicappede og siddende patientbefordring er igen gennemført tilfredsstillende med meget få klager.

Sagsfremstilling

Den 24. december er ubetinget den største og vigtigste kørselsdag for individuel handicapkørsel. Flexbus, Flextur og Plustur er ikke åben for kørsel den 24. og 31. december. Der udføres udelukkende handicapkørsel og siddende Patientbefordring.

Af nedenstående tabeller fremgår udviklingen og fordelingen af handicapture og siddende Patientbefordring den 24. og 31. december i perioden fra 2017 til 2019.

Kørselstype:	Vogntype:	2017			2018			2019		
		24. dec. Før kl. 24	31. dec. Før kl. 24	Efter kl. 24	24. dec. Før kl. 24	31. dec. Før kl. 24	Efter kl. 24	24. dec. Før kl. 24	31. dec. Før kl. 24	Efter kl. 24
Handicap	Liftekørsel	1523	227	23	1472	147	13	1650	168	24
Handicap	Siddende	744	148	26	1075	216	35	920	150	39
Handicap i alt		2267	375	49	2547	363	48	2570	318	63
Patientbef.	Liftekørsel	35	40		43	33		26	31	0
Patientbef.	Siddende	158	192		218	277	1	187	249	3
Patientbef. i alt		193	232		261	310	1	213	280	3
Samlet for dagen		2460	607	49	2808	673	49	2783	598	66
Samlet for "året"			3116			3530			3447	

Afviklingen af kørslen den 24. og 31. december 2019 er forløbet planmæssigt. Midttrafik har, som tidligere år, sendt en medarbejder til FlexDanmark den 24. december, hvor denne har overvåget driften primært i Midttrafiks område. Øvrige trafiksekskaber har ligeledes sendt en medarbejder til FlexDanmark den 24. december.

Midttrafik har til dato modtaget 3 henvendelser vedrørende transporten den 24. december 2019. Den ene henvendelse omhandler en forgæves tur, hvor kunden ikke havde penge til egenbetalingen til udturen. Den anden henvendelse omhandler, at kunden ikke er blevet fulgt ind til sin lejlighed på plejecentret, og den tredje henvendelse omhandler omvejskørsel. Dette relaterer sig til serviceniveauet, der er på handicapkørsel, hvilket kunden ikke var oplyst om. Midttrafik modtog 2 kundeklager vedrørende transporten den 24. december 2018.

Midttrafik har anvendt 218 liftvogne samt 163 små vogne den 24. december 2019.

Bestilling i 2019

Kunderne har haft mulighed for at bestille handicapkørsel til den 24. december 2019 ved Midttrafik fra den 14. november 2019 til 16. december 2019. Ved bestilling af handicapkørsel til den 24. december gælder der særlige regler, og derfor foretager bestillingsmodtagelsen et søgeinterval på maks. -2/+2 timer i forhold til kundernes ønskede afhentningstidspunkt. Kan afhentningstidspunktet ikke efterleves, tilbydes kunden en kørselskupon, og kunden får mulighed for selv at bestille en vogn ved en vognmand/taxacentral.

Midttrafik har kunne imødekomme alle bestillinger på handicapkørsel til den 24. december 2019, hvorfor der ikke er blevet udleveret kørselskuponer til alternativ transport.

Antallet af bestillinger efter endt deadline for handicapbestilling til den 24. december

Den 16. december 2019 var deadline, hvor der var åbent for bestilling af handicapkørsel til den 24. december 2019. Efter deadline har der været 98 bestillinger/forespørgsler på kørsel til den 24. december. Ud af de 98 bestillinger/forespørgsler, der har været efter endt deadline, har det været muligt at tilbyde 90 kunder kørsel til den 24. december 2019.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

9. Orientering om Siden sidst i Flextrafik

Resumé

Pr. 1. januar 2020 er der sket en Flextur-takststigning i Ringkøbing-Skjern Kommune fra 4 kr. pr. km, minimum 30 kr., hvilket betyder, at kunderne nu kører til 7 kr. pr. km, minimum 35 kr. Dette har også betydet, at prisaftalen mellem Ringkøbing-Skjern og Holstebro Kommune er ændret fra 4 kr. pr. km til 7 kr. pr. km, når kunderne kører imellem de to kommuner.

Skanderborg Kommune har i oktober 2019 fået et nyt Flextur Ung-knudepunkt. Det nye knudepunkt ligger ved Skanderborg Fælled, og muliggør at de kunder, som er godkendt til kørsel med Flextur Ung, kan køre til/fra knudepunktet og oplandet gratis.

Sagsfremstilling

- Ringkøbing-Skjern Kommune ønskede at ændre deres Flextur-takst pga. en øget benyttelse af tilbuddet, som ikke er i tråd med det budget, som Ringkøbing-Skjern Kommune har afsat. Ringkøbing-Skjern Kommune forventer derfor at opnå en besparelse ved at ændre Flextur-taksten fra 4 kr. pr. km til 7 kr. pr. km.
- Skanderborg Kommune har modtaget en forespørgsel fra Skanderborg Ungdomsråd, som omhandler muligheden for at implementere et Flextur Ung-knudepunkt ved Skanderborg Fælled, da der foregår mange aktiviteter der, som de unger tager del i. Ved at implementere et knudepunkt ved Skanderborg Fælled får Flextur Ung-kunderne mulighed for at køre gratis til/fra oplandet til fire knudepunkter i Skanderborg by; Campus Skanderborg, Møllegade Busterminal, Skanderborg Fælled (rådhuset) og Skanderborg Station.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

10. Siden sidst

Sagsfremstilling

Bestyrelsesformand og direktør holdt oplæg for regionsrådet om udfordringer for den kollektive trafik

Den 13. januar var bestyrelsesformand Claus Wistoft og direktør Jens Erik Sørensen inviteret til at holde oplæg på regionsrådsmødet i Region Midtjylland. Claus Wistoft orienterede regionsrådet om den igangværende strategiproces i Midttrafik samt miljøkonferencen om grøn omstilling for politiske beslutningstagere, forvaltningschefer og branchefolk den 7. februar i Silkeborg. Jens Erik Sørensen orienterede om aktuelle økonomiske udfordringer i bustrafikken (letbanen undtaget), om arbejdet med grøn omstilling i trafikskabet samt områdevis trafikplaner.

Fyraftensmøde om grønne busser den 14. januar

Bestyrelsesformand og formand for Trafikskaberne i Danmark, Claus Wistoft inviterede transportministeren til fyraftensmødet hos Anchersen i Hvidovre. Anchersen har vundet Movias kontrakt på linje 18 med elbusser med natoplading og turen gik også til Refshaleøen, hvor elbusser og elladeinfrastruktur blev fremvist. Ultimo2019 har trafikskaberne indsat 360 grønne busser. 11 pct. af busserne kører på andre brændstoffer end diesel. Der er udrullet busser, der kører på el, biogas, GTL (gas-to-liquids), biodiesel/HVO samt CNG med bionaturgascertifikat.

Transportministeriet og trafikskaberne på besøg hos Midttrafik

Mandag den 27. januar fik Midttrafik besøg af Transportministeriets samt de øvrige trafikskaber. Ministeriet havde inviteret til møde for at drøfte tiltag til forbedring af den kollektive trafik i landdistrikter. Baggrunden for mødet var, at ministeriet i november offentliggjorde en analyse om kollektiv transport i yderområder og yderområdepuljen.

I analysen konstateres en klar udfordring i forhold til kollektiv transport i yderområderne.

En kombination af store afstande, lav befolkningstæthed og forholdsvis mange personbiler betyder, at konventionel busdrift har svære vilkår, og måske i nogle tilfælde ikke længere er den oplagte løsning.

Mulighederne for væsentligt at forbedre den kollektive transport i landdistrikterne inden for de givne rammer er ifølge analysen begrænsede. På mødet blev nye og alternative initiativer, der kunne være brugbare i forbindelse med løsning af mobilitetsproblematikkerne i landdistrikterne, drøftet, herunder også reguleringsmæssige barrierer. På administrativt niveau er Midttrafik i gang med at modne et projekt, som kan styrke mobiliteten i tyndt befolkede områder, inspireret af erfaringerne fra bestyrelsens studietur til Groningen, Holland i september 2019.

Bilag

- Kollektiv trafik i yderomraader

1-00-1-19

11. Eventuelt