



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
19. juni 2020 kl. 09:30
Skanderborg Park Hotel,
Skovsvinget 10, 8660 Skanderborg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Budget 2021 1. behandling	1
2	Forslag til møderække i bestyrelsen i 2021	3
3	Orientering om genåbning af Midttrafik	5
4	Orientering om Midttrafiks passagertælling 2019	6
5	Orientering om forberedelse af overtagelse togtrafik Holstebro-Skjern og status for testkørsel med batteritog i Danmark	10
6	Orientering om sag ved Klagenævnet for udbud – Alsvognen mod Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus	11
7	Siden sidst	13
8	Eventuelt	15

1-00-1-19

1. Budget 2021 1. behandling

Resumé

Midttrafiks forslag til 1. behandling af budgettet for 2021 samt budgetoverslagsårene 2022-2024 fremsættes for bestyrelsen til godkendelse. Budgetforslaget vil efterfølgende blive sendt i politisk høring ved bestillerne. På baggrund af corona-situationen vil administrationen opdatere budgetoplægget til bestyrelsesmødet den 11/9, hvis der opstår et behov for dette. Eventuelle bemærkninger ifm. den politiske høring vil blive indarbejdet ved 2. behandling af budgettet.

Sagsfremstilling

Budgetforslag 2021 – 1. behandling

Grundlaget for budget 2021 er regnskabet for 2019, budget 2020 samt kendte ændringer i 2020.

Busindtægterne er i budget 2021 reduceret med 107,1 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020. Nedgangen i indtægter skyldes primært de langsigtede effekter af coronakrisen, færre indtægter fra bus-tog omstigere samt faldende salg af Ungdomskort. Der er i indtægtsbudgettet indregnet en effekt af en forventet takststigning på 1,1 % i 2021.

For kørselsudgifter er budget 2021 opskrevet med 0,6 mio. kr. i forhold til budget 2020. I dette er indeholdt en tilbageførsel fra BAAS, der ikke var medtaget i budget 2020, men som er budgetteret til 25 mio. kr. i 2021. Ses der bort fra denne, er merudgiften 25,6 mio. kr., som kan opdeles mellem en negativ indeksregulering på 1,0 mio. kr., udgifter til ekstra rengøring af busser grundet corona på 23,8 mio. kr. samt ændringer i driften gennem flere køreplantimer og nye kontrakter, der samlet giver en merudgift på 2,8 mio. kr.

På togdriften er budget 2021 forøget med 29,9 mio. kr. i forhold til budget 2020. Det skyldes Midtjyske Jernbaners overtagelse af togdriften på strækningen Holstebro-Skjern.

For Letbanen er budget 2021 forøget med 19,0 mio. kr. i forhold til budget 2020. Det skyldes hovedsageligt et stigende driftsbudget hos Aarhus Letbane I/S samt færre indtægter som følge af coronakrisen.

For Rejsekort er budget 2021 forøget med 7,4 mio. kr. i forhold til budget 2020. Det skyldes højere abonnementsbetaling til Rejsekort, inkl. flytning af budget for Bus og Tog fra trafikselskabet, samt ekstraordinære udgifter til påkrævet opgradering af rejsekortautomater med funktionalitet til at modtage kontaktløse betalingskort.

For Flextrafik er det samlede budget i 2021 forøget med 5,3 mio. kr. Der er bl.a. budgetteret med knap 4 mio. kr. til NOP. Derudover er kørslen i Sydtrafiks område blevet reduceret markant.

Midttrafik har udarbejdet et detaljeret budgetmateriale for hver enkelt ejer, men for at begrænse omfanget, er dette materiale ikke udsendt til bestyrelsen men direkte til administrationen i kommuner og regionen.

Effekter af corona

I budgettet for busindtægter i 2021 er der indregnet en langtidseffekt af coronakrisen. Der er forudsat en indtægtsnedgang på 15 % af de indtægter, der er direkte passagertalsafhængige. Det drejer sig om kundernes køb af kort og billetter, den statslige kompensation for off-peak rabat, salg af ungdomskort samt indtægter fra togomstignere. Der er ikke indregnet en coroneffekt af indtægterne fra salg af Skolekort samt andre statslige kompensationsordninger – f.eks. den statslige kompensation for børnealdersgrænser.

Indtægtsbudgettet for 2021 er samlet nedskrevet med ca. 107 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020. Af disse vedrører ca. 94 mio. kr. den forventede coroneffekt, mens det resterende beløb på ca. 13 mio. kr. vedrører andre forhold (primært det generelle fald i bus-togomstignere, der blev konstateret i 2019).

I budgetterne for indtægter på Letbanen og for Billetkontrollen er ligeledes indregnet en langtidseffekt af coronakrisen på 15 %.

På udgiftssiden er der i budgettet for 2021 indregnet øgede udgifter til rengøring i forbindelse med corona. Udgiften hertil er i 2021 anslået til knap 24 mio. kr. på busområdet. Også på Letbanen er der indregnet udgifter på 1,2 mio. kr. til ekstra rengøring.

Under Flextrafik forventes højere udgifter til Siddende patientbefordring på 3,5 mio. kr. ifm. nyt udbud (højere timepriser pga. øgede krav til vognmændene som følge af corona), og omvendt forventes lavere aktivitetsniveau at medføre lavere nettoudgifter til øvrige Flextrafikområder på 2,5 mio. kr.

Direktøren indstiller,

at budgetforslaget for 2021 1. behandling godkendes.

Bilag

- Budget 2021 1. behandling bilag 1
- Budget 2021 1. behandling bilag 2
- Budget 2021 1. behandling bilag 3
- Konsekvenser ved corona - Bilag 4

1-00-1-19

2. Forslag til møderække i bestyrelsen i 2021

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til mødedatoer i bestyrelsen og formandskabet i 2021.

Sagsfremstilling

Forslag til møderække i bestyrelsen i 2021 fremlægges med syv bestyrelsesmøder (herunder også datoforslag til syv formandskabsmøder) samt to repræsentantskabsmøder. Sidstnævnte foreslås afholdt i forlængelse af et bestyrelsesmøde.

Møde	Dato
Formandskabsmøde	Tirsdag den 26. januar
BESTYRELSESMØDE	Fredag den 12. februar
Formandskabsmøde	Tirsdag den 16. marts
BESTYRELSESMØDE	Torsdag den 25. marts
Formandskabsmøde	Mandag den 3. maj
BESTYRELSESMØDE	Onsdag den 12. maj
Formandskabsmøde	Torsdag den 9. juni
BESTYRELSES- OG REPRÆSENTANTSKABSMØDE	Fredag den 18. juni
Formandskabsmøde	Tirsdag den 31. august
BESTYRELSESMØDE	Fredag den 10. september
Formandskabsmøde	Tirsdag den 26. oktober
BESTYRELSESMØDE	Fredag den 5. november
Formandskabsmøde	Tirsdag den 30. november
BESTYRELSES- OG REPRÆSENTANTSKABSMØDE	Fredag den 10. december

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter det fremlagte forslag til møderække i 2021.

1-00-1-19

3. Orientering om genåbning af Midttrafik

Resumé

Torsdag den 28. maj genåbnede administrationen i Midttrafik, dog med en række restriktioner for fremmøde og tilstedeværelse på arbejdspladsen for fortsat at beskytte medarbejderne mod eventuel smittefare.

Sagsfremstilling

På regeringens pressemøde den 20. maj stod det klart, at offentlige arbejdspladser i Jylland og på Fyn igen kunne genåbne, med regeringens anbefaling fra den 27. maj.

Midttrafik åbnede den 28. maj med en række restriktioner med baggrund i KL's anbefalinger til genåbning af arbejdspladsen. Det har helt konkret betydet, at medarbejderne i Midttrafik generelt møder ind på skift på ugebasis – halvdelen af en afdeling møder den ene uge, den anden halvdel ugen efter og så fremdeles.

Derudover er der lavet afstandsmarkører, ensretning af gangene, fortsat nedlukning af kantine, buffet og frugtordning etc.

Under nedlukningen har Midttrafik haft en række kritiske funktioner bemanded på Søren Nymarks Vej, såsom Flextrafik bestilingsmodtagelse og trafikstyring, kundeservice og IT. Derudover har Midttrafik Kundecenter været bemanded og salgte genåbnet fra den 18. maj.

Under nedlukningen har hjemmearbejdspladserne fungeret rigtig godt set i forhold til den fortsatte opgaveløsning, og medarbejderne har ydet en stor indsats for, at Midttrafiks opgaver og drift fortsat blev holdt kørende. Der er samtidig glæde over at møde ind på arbejdspladsen igen og at gense kolleger.

Den generelle status for Midttrafik i forhold til corona-krisen fremgår af orienteringen herom til dagens repræsentantskabsmøde.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

4. Orientering om Midttrafiks passagertælling 2019

Resumé

Midttrafik har opgjort passagertal for Midttrafiks ruter for 2019. Administrationen orienterer om baggrund og vilkår for årstælling af Midttrafiks passagerer 2019.

Sagsfremstilling

Baggrund og tællesystemer

Midttrafik har gennemført passagertællinger i 2019 og opgjort til årstal for alle Midttrafiks regionale og lokale ruter samt bybusser.

Passagertælling på de regionale ruter samt de større bybussystemer er foretaget ved hjælp af automatisk tælleudstyr installeret i busserne, mens passagertælling på lokale ruter er foretaget af chaufføren ved hjælp af manuelle tællinger på realtidsskærmen.

Beslutningen om at indføre et automatisk tællesystem blev truffet i 2014, hvor formålet var at sikre mere valide tælledata - primært ved at flytte tælleopgaven fra den manuelle årlige tælling via chaufføren til IT i bussen, som løbende kunne tælle passagerer i busserne.

Siden beslutningen om indførelsen af det automatiske tælleudstyr har Midttrafik arbejdet med både implementeringen af systematiske rotationsplaner i dialog med busselskaber og udviklingen af tællesystemet og udtræksprogrammer, så data kunne trækkes ud til behandling (tælleskema og årsrapport), samt en løbende indsats for at sikre en fortsat højere datakvalitet.

I løbet af 2019 er der installeret automatisk tællesystem i alle regionale busser, samt de fleste bybusser (Aarhus, Horsens, Herning, Silkeborg og Viborg). Dermed sikres det, at alle ture tælles et stort antal gange, og sikkerheden i passagertallene er derfor væsentligt højere på ovennævnte ruter, end det har været tidligere år, hvor vi var afhængige af vognmændenes rotation af tællebusser, og hvor enkelte ture ofte ikke var talt. På bybusser og øvrige ruter uden tælleudstyr i alle busser, er vi fortsat afhængige af, at vognmændene cirkulerer tællebusserne, så alle ture tælles et vis antal gange i løbet af året. Dette har vi haft stort fokus på i løbet af efteråret 2019, for at skabe et godt grundlag for passagertællingen. Lokalruter er i udgangspunktet talt manuelt af chaufføren via digitale tællinger på realtidsskærmen. I letbanen er der passagertælleudstyr i 6 af togene.

Tællemetode og opregninger

Grundlaget for årstælling de tidligere år har været en meget ressourcekrævende proces med manuelle processer for udtræk og kvalitetssikring af de indsamlede data.

For at effektivisere arbejdsgangen betragteligt, og samtidig øge kvaliteten af tællingen, har Midttrafik udviklet en smartere løsning i vores Business Intelligence (BI) system. Ved

at importere turoplysninger (ITCS) fra vores køreplanssystem, kan vi sikre at det korrekte antal ture altid danner grundlag for beregningen af passagertal på den enkelte rute, samtidig med vi kan gange op med det korrekte antal kørselsdage for den enkelte tur, uanset om den køres alle hverdage eller fx kun lørdage i sommerferien.

I passagertællingen 2019 har vi også en højere andel talte ture, end i de tidligere år. Dette skyldes primært fire indsatser målrettet bedre passagertællinger:

- Midttrafik har fået installeret tælleudstyr i alle regionale busser, samt i de fleste bybusser.
- Øget opfølgning og dialog om vognmændenes cirkulation, hvor der fortsat ikke er tælleudstyr i alle busser.
- Tæt opfølgning på chaufførernes logon på realtidssystemet.
- Løbende kvalitetssikring af ruteforløb og stoppestedsplaceringer.

I tilfælde af der mangler passagertælling på enkelte ture, så beregnes passagertallet ud fra gennemsnittet af øvrige ture i samme retning på samme rute. Det sker dog kun hvis mindst 80% af turene er talte – hvis mindre tilføjes passagertællinger fra tidligere år.

Beregningerne til passagertællingen har desuden haft den positive bonus, at de kan bruges til at opgøre en dagstotal af passagerer på enkelte dage, og dermed følge dagsudviklingen af passagertal. Det har vist sig meget nyttigt og efterspurgt under Coronapandemien. Det kan naturligvis kun lade sig gøre med et retvisende passagertal på ruter med tælleudstyr i alle busser.

Ruter

I tidligere årstællinger er tællinger af natbusser, festivalbusser eller særlige køreplaner under fx Randers Ugen, ikke medtaget. Undtagelsen er dog Aarhus natbusser, der også har været talt de foregående år.

Til årstællingen i år er det blevet muligt at medtage passagertællinger for Smukfest, natbusser og julenatbusser, til dels pga. flere tællebusser på de ruter, men også grundet en bedre datakvalitet end tidligere. Rute 400 (Aarhus – Djurs Sommerland) er også ny i denne årstælling.

Enkeltarrangementer samt arrangementer af kortere varighed som fx Randers Ugen er fortsat ikke med i årstællingen. Det er rute 925X heller ikke, der grundet en meget omskiftelig køreplan efter flytrafikken, heller ikke har været muligt at opgøre præcist.

Som tidligere år indgår dubleringsture også i årstællingen. I Aarhus har de været talt af de automatiske tællesystemer, mens øvrige steder er talt manuelt af chaufførerne.

Letbanen har sit eget tællesystem, der leverer data til Midttrafiks normale tælleplatform hos Adibus. Der har nogle udfordringer med det automatiske tællesystem hos Letbanen, samt forholdsmæssigt få tælletoget til at indsamle data. Vi har derfor benyttet de passagertal der kvartalsvis er opgjort til Trafikstyrelsen, på baggrund af opregning ud fra antal Rejsekortrejser.

Til køreplansskiftet sommeren 2019 foretog Region Midtjylland en række besparelser på deres ruter. Nogle ruter blev nedlagt, andre overtaget af en eller flere kommuner. Ændringen har fuld indflydelse på denne 2019 tælling, der (bortset fra Letbanen) gælder fra sommeren 2019 til sommeren 2020 (den sidste del af køreplanåret estimeret ud fra index - se mere under afsnittet Tælleperiode).

Ved ruter der har skiftet bestiller, tages der udgangspunkt i hvem der er bestiller i køreplanåret 2019. Det gælder således for både 2019 men også sammenligningen med 2018 passagertallet, selvom der her var en anden bestiller.

Nogle ruter eller rutesystemer kan være vanskelige at sammenligne direkte fra år til år. Det gælder fx Herning bybusnet, hvor der er foretaget store ændringer. Både med ændrede rutenumre, ruteføring, samt om det er regionale- eller bybusser der betjener bestemte områder af byen.

Tælleperiode

For at opnå tællinger på alle ture er det vigtigt med en bred tælleperiode, fx fordi nogle ture kun køres i sommerferien. Samtidig har vi foretaget opfølgende tællinger på lokalruter i uge 6 og 7, og tælleperioden har dermed helst skulle rumme helt fra sommeren 2019 til vinterferien 2020. Midttrafik har derfor valgt tælleperioden 1. juli 2019 – 18. februar 2020.

Benyttelsen af busserne varierer hen over året. Særligt skolernes ferieperioder har stor indflydelse på passagertallene i busserne, men også skolernes læseferie og det faktum, at godt vejr vil betyde at flere vælger at cykle, vil påvirke passagertallet.

For at korrigere for, at vi har benyttet en periode hvor vi generelt har flere passagerer end gennemsnitligt over året, regulerer vi vores passagertal med et index. Indekstallet er baseret på tællinger for Aarhus bybusser, da vi her havde bedst muligheder for månedsvis opgørelse af passagertallet. Indekstallet passer givetvis godt til andre bybusbyer, men der må forventes nogle variationer i forhold til lokal- og regionalruter. Den brede udtræksperiode fra 1. juli 2019 – 18. februar 2020 giver en god blanding af både skolefridage og skoledage i både cykelvejre og lidt køligere temperaturer. Indekset for perioden er beregnet til 100,1.

Årstal	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
2015	110,7	103,5	106,5	99,4	99,4	94,0	67,1	89,0	111,2	107,5	112,0	99,8
2016	107,0	104,3	99,6	109,3	101,8	93,3	66,5	91,9	107,6	103,9	115,4	99,3
Gnm	108,9	103,9	103,1	104,4	100,6	93,6	66,8	90,4	109,4	105,7	113,7	99,5

Tælleperioden sluttede inden bustrafikken blev påvirket af Corona. Passagertallene for K19 blev opgjort inden Corona, og indexreguleringerne er derfor heller ikke justeret i forhold til Coronas indflydelse, men på baggrund af et normalt år.

Resultatet af tælling 2019/20

Rutetype	Passagerer K19
Bybus	39.937.170
Letbane	4.547.843
Lokal	3.199.104
Mellemkommunal	1.649.995
Regional	10.153.848
X-Bus	1.284.928
Hovedtotal	60.772.889

Til sammenligning kan resultatet af sidste års tælling ses her:

Rutetype	Passagerer K18
Bybus	39.666.361
Letbane	3.280.355
Lokal	3.356.481
Regional	13.215.863
X-Bus	1.319.480
Hovedtotal	60.838.541

Se bilag for gennemgang af passagerudviklingen for de enkelte bestillere.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 Passagertællinger 2019

1-00-1-19

5. Orientering om forberedelse af overtagelse togtrafik Holstebro-Skjern og status for testkørsel med batteritog i Danmark

Sagsfremstilling

Forberedelse Holstebro-Skjern

Midtjyske Jernbaner overtager ansvaret for togkørslen mellem Holstebro og Skjern fra 13. december 2020. På grund af COVID19 situationen, er forberedelserne hos Midtjyske Jernbaner en smule besværliggjorte. Midtjyske Jernbaner oplyser dog, at der på nuværende tidspunkt ikke er anledning til bekymring om, at selskabet vil kunne varetage togdriften til tiden.

Der er ingen udfordringer på det personalemæssige område. Der skal bruges 13 lokomotivførere, og der er indgået ansættelsesaftaler med alle. Aftalen om overdragelse af 3 Lint togsæt mellem Arriva Tog og Midtjyske Jernbaner er forhandlet færdig.

Arriva Tog har efterfølgende givet Midtjyske Jernbaner mulighed for at overtage Desiro Tog i stedet for Lint tog. Dette forhandles i øjeblikket mellem parterne samt med Transport- og Boligministeriet.

Overtagelsen af togkørslen på strækningen betyder fornyet sikkerhedsgodkendelse i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Midtjyske Jernbaner er i god dialog med Styrelsen.

Testkørsel med batteritog

Transport- og Boligministeriet indgik i november 2019 en aftale med Region Hovedstaden, Region Sjælland og Region Midtjylland om at afprøve batteritog på strækningen mellem Helsingør og Hillerød samt på Lemvigbanen. Der er nu gennemført en markedsundersøgelse hos mulige leverandører af batteritog til forsøget.

Markedsundersøgelsen har vist, at et forsøg med batteritog tidligst vil kunne gennemføres i 2022. Ingen af leverandører er i stand til at stille med relevant materiel til en testkørsel. Én væsentlig problematik er, at de testtog som kunne anvendes til et forsøg, alle skulle omstilles til det danske strømsystem på 25kV 50 Hz. Alle de forsøg der køres for tiden i udlandet, er baseret på tog, der lader strøm fra 15 kV 16,7 Hz, som er strømsystemet i Tyskland og Østrig.

En følgegruppe fra Region Hovedstaden, Region Sjælland, Region Midtjylland og Transport- og Boligministeriet skal nu tage stilling til dels afrapporteringen fra Markedsundersøgelsen dels tage stilling til det videre perspektiv for projektet med testkørsel af batteritog i Danmark.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

6. Orientering om sag ved Klagenævnet for udbud – Alsvognen mod Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus

Resumé

De tre trafikselskaber Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus har i maj tabt en sag i Klagenævnet for udbud. Klagenævnet vurderer, at Trafikselskaberne har frafaldet en mindstekrav i udbuddet af FlexVariabel, hvilket er ulovligt. Klagenævnet har pålagt Trafikselskaberne at betale en sanktion på 3 mio. kr. (bod) til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen samt opsigelse af de omfattede rammeaftaler i FlexVariabel.

Sagsfremstilling

Den 13. august 2018 udbød Midttrafik, Sydtrafik og FynBus (Trafikselskaberne) et stort antal rammeaftaler om handicapkørsel, siddende patientbefordring, visiteret kommunal kørsel og flexkur/plustur efter forsynings-virksomhedsdirektivet - Rammeaftaler om FV6 – FlexVariabel. De enkelte kørsler bliver bestilt fra gang til gang på rammeaftalerne.

Rammeaftalerne var inddelt i en række vogntyper, og for vogntype 5 (VT5) og vogntype 6 (VT6) var det et mindstekrav i rammeaftalen, at de skulle være "Indrettet til at kunne transportere kørestole med en maksimal størrelse (inkl. bruger) på 145 cm x 80 cm (længde x bredde). Der skal være plads til mindst to kørestole samt mindst fem siddepladser til øvrige passagerer. Når kørestolen er placeret i vognen, skal der være mindst 30 cm plads foran kørestolen."

Trafikselskaberne tildelte 110 rammeaftaler til forskellige vognmænd vedrørende VT5 og VT6. Rammeaftalerne trådte i kraft den 1. marts 2019.

Alsvognen I/S klagede i april 2020 til Klagenævnet for Udbud (Klagenævnet) med påstand om, at Trafik-selskaberne havde overtrådt udbudsreglerne ved at ændre i et mindstekrav til VT5 og VT6 bilerne.

Klagenævnet traf afgørelse den 19. maj 2020.

Kendelse

Klagenævnet traf afgørelse om, at Trafikselskaberne havde handlet i strid med udbudsreglerne ved at frafalde et mindstekrav til VT5 og VT6.

Rammeaftaler for FV6 – FlexVariabel blev erklæret for "uden virkning" fra den 1. august 2020, for så vidt angår rammeaftaler om kørsel med VT5 og VT6, hvilket vil sige at trafikselskaberne ikke må anvende VT5 og VT6 biler efter den dato.

Som konsekvens af kendelsen skal kørsel med VT5 og VT6 bilerne genudbydes med kontraktstart den 1. august 2020.

Trafikselskaberne skal samtidig betale en sanktion på 3 mio. kr. (bod) til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, samt betale 30.000 kr. i sagsomkostninger til Alsvognen.

Kendelsen er grundlæggende begrundet i, at Klagenævnet anser ændringen af mindstekravet for at indebære en ulovlig ændring af alle rammeaftaler, der omfatter VT5 og VT6 biler.

Ankemuligheder

Trafikselskaberne har mulighed for at indbringe Klagenævnets kendelse for domstolene. Afgørelsen af sagens hovedspørgsmål forventes at kunne foreligge efter ca. 1½ år.

Selvom kendelsen ankes, skal Trafikselskaberne i alle tilfælde skulle forberede et genudbud af VT5 og VT6.

Trafikselskaberne overvejer om kendelsen skal ankes, herunder også med hensyn til den medfølgende procesrisiko ved at enten acceptere kendelsen eller forfølge dagen ved domstolene.

Økonomi

Trafikselskaberne skal betale en sanktion på 3 mio. kr. (bod) til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, samt betale 30.000 kr. i sagsomkostninger til Alsvognen.

Betydning for kunderne

Ingen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Orientering om sag ved Klagenævnet for udbud Alsvognen mod Midttrafik Sydtrafik og Fynbus

1-00-1-19

7. Siden sidst

Sagsfremstilling

Passagerernes oplevelse med kollektiv transport under og efter Covid-19

Passagerpulsens har gennemført en undersøgelse om passagerernes oplevelse af kollektiv transport under og efter covid-19. Undersøgelsen er gennemført på Passagerpulsens Passagerpanel og bygger på 2.939 besvarelser.

Undersøgelsen har bl.a. fokus på den forventede brug af kollektiv transport efter åbningen af samfundet og i resumeet af rapporten fremgår:

- 8 ud af 10 lønmodtagere regner med at bruge den kollektive transport lige så meget eller mere end før nedlukningen, når der opstår en mere normal situation igen efter Covid-19. Blandt studerende og pensionister er der lidt flere.

- 1 ud af 6 lønmodtagere forventer at bruge den kollektive transport mindre end før nedlukningen eller slet ikke. Der er flere pensionister, der regner med at bruge kollektiv transport igen, mens de studerende er på niveau med lønmodtagerne.

- 4 ud af 10 af de lønmodtagere, der forventer at rejse mindre med kollektiv transport, angiver som årsag, at de regner med at få deres transportbehov dækket på anden vis. Af disse regner 59 procent med at tage cyklen i stedet for kollektiv transport. 52 procent angiver bil (kører selv).

- Knap 4 ud af 10 angiver smitterisikoen som årsag til, at de forventer at benytte kollektiv transport mindre, og 3 ud af 10 svarer, at de ikke forventer at have samme transportbehov som før nedlukningen, fordi de for eksempel arbejder mere hjemmefra eller har mistet deres job.

- Hos pensionisterne angiver 6 ud af 10 smitterisiko som årsagen til, at de vil rejse mindre.

I rapporten undersøges også oplevelsen af rejser med kollektiv transport under Covid19

- Halvdelen af lønmodtagerne har følt sig trygge på rejser med kollektiv transport under nedlukningen. Hver femte har følt sig utryg.

Oplevelse af utryghed skyldes især smittefare, asocial opførsel fra medpassagerer og for mange passagerer.

- Over halvdelen i alle tre grupper synes, at selskaberne har håndteret Covid-19-situationen godt eller fremragende. Under 5 procent synes, at de har håndteret situationen dårligt

- Over halvdelen i alle grupper er tilfredse med selskabernes information og anvisninger i relation til Covid-19. Kun 6 procent er utilfredse.

- Godt 4 ud af 10 i alle tre grupper synes, det var nemt eller meget nemt at overholde myndighedernes anvisninger om at holde afstand under rejser. Kun cirka hver syvende synes, det var vanskeligt.

- Cirka hver tredje blandt alle grupper var tilfreds eller meget tilfreds med medpassagerers overholdelse af myndighedernes anvisninger om afstand. Halvdelen var neutral eller havde ikke en holdning.

Stoppestedsværter i Midttrafik

Fra den 18. maj til den 12. juni har Midttrafik har stoppestedsværter på de mest befærdede stoppesteder i Midttrafiks område, alle i Aarhus.

Formålet med stoppestedsværterne er at hjælpe kunderne, hvor der eventuelt kunne være for mange i bussen set i forhold de indførte kapacitetsbegrænsninger i busserne og ellers tilbyde rejsevejledning og anden service. Et grundlæggende element i tiltaget er også, at kunderne oplever stoppestedsværterne som et tryghedsskabende initiativ i en tid, hvor mange vender tilbage til at bruge bussen efter at bl.a. ministeren har frarådet ældre at tage bussen. Stoppestedsværterne har uddelt håndsprit til kunderne. Undervejs har der været løbende evalueringer med stoppestedsværterne, således konceptet er blevet justeret undervejs. I løbet af de fire uger, har stoppestedsværterne ikke oplevet særlige problemer med kapaciteten i bussen. Kunderne har været glade for Midttrafiks synlighed, og ikke mindst den uddelte håndsprit og stoppestedsværterne har fået mange positive tilbagemeldinger.

Midttrafik vil i løbet det næste halve år jævnligt gentage initiativet, bl.a. i uge 25 med stoppestedsværter i de større bybusbyer Randers, Horsens, Silkeborg, Viborg og Herning.



1-00-1-19

8. Eventuelt