



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
10. september 2021 kl. 09:30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

| Pkt. | Tekst | Side |
|-------------|--|-------------|
| 1 | Forventet regnskab 2021 efter 2. kvartal | 1 |
| 2 | Orientering om Midttrafiks likviditet pr. medio august 2021 | 3 |
| 3 | Indstilling om tilpasning af grupperejser | 4 |
| 4 | Cykelmedtagning i busser | 8 |
| 5 | Evaluering af bestyrelsens strategidag og implementering af strategi 2021-2024 | 13 |
| 6 | Billetkontrol | 15 |
| 7 | Gratis kørsel på Midtjyske Jernbaner | 18 |
| 8 | Gratis buskørsel i Odder 25. oktober 2021 | 19 |
| 9 | Status på COVID-19's påvirkning af kollektiv trafik | 20 |
| 10 | Orientering om Infrastrukturplan 2035 | 28 |
| 11 | Arbejdsprogram for planlægning K22 | 32 |
| 12 | Orientering om mangel på chauffører i transportbranchen | 35 |
| 13 | Kundehenvendelse vedrørende reglerne for at medbringe hund i Flexbus | 38 |

Indholdsfortegnelse

| | | |
|----|--|----|
| 14 | Orientering om kundeundersøgelse i samarbejde med Region Midtjylland, Agder Fylke og AKT | 40 |
| 15 | Siden sidst | 44 |
| 16 | Eventuelt | 45 |
| 17 | Godkendelsesark for møde i bestyrelsen for Midttrafik den 10. september 2021 | 46 |

1-00-1-19

1. Forventet regnskab 2021 efter 2. kvartal

Resumé

Forventet regnskab efter 2. kvartal opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskab 2021. Sammenligningsgrundlaget er det vedtagne budget for 2021 (u. corona). Derudover vises coroneffekten (den forventede statslige kompensation) i tabellerne, så det er synligt, hvor stor den egentlige budgetafvigelse er for bestillerne efter modtagelse af den statslige kompensation. Vedlagt er forventet regnskab 2021 efter 2. kvartal.

Sagsfremstilling

Forventet regnskab 2021 efter 2. kvartal

Midttrafik har på grund af pandemien og nedlukningen af samfundet mistet store dele af passagerindtægterne, og har samtidigt øgede udgifter til ekstra rengøring mm. Flextrafikken har modsat oplevet faldende udgifter som følge af et fald i antallet af kørture men er dog på vej tilbage mod normalen.

Regeringen, KL og Danske Regioner blev i juni 2021 enige om, at kompensationsmodellen for 2020 for de regionale trafikkselskaber, jf. aftale af 17. juni 2020, videreføres til 2021.

Midttrafik modtager derfor fuld kompensation i 2021. Efter 2. kvartal forventes coronakompensationen i 2021 at udgøre 263,6 mio. kr., hvilket er en stigning på 2,1 mio. kr. siden 1. kvartal. Det skyldes primært endelig afregning af ungdomskortindtægter til togoperatørerne vedr. 2020. Denne mindreindtægt var ikke indregnet ved 1. kvartal.

Ift. det budgetterede kan følgende større afvigelser nævnes:

For Kørselsudgifter er der udover en indeksregulering på 9,8 mio. kr. modsatrettede kommunespecifikke afvigelser på samlet 4,7 mio. kr.

Estimatet for tab på debitorer er blevet opdateret ved 2. kvartal. Der er udstedet mange flere afgifter end der inddrives i 2021, hvilket får estimatet for ubetalte kontrolafgifter til at stige til 5 mio. kr. Det giver en budgetafvigelse på 2,7 mio. kr.

For det finansielle afkast er der en afvigelse på 4 mio. kr. Midttrafiks likviditetsdepoter er faldet gennem 1. halvår af 2021. Det er primært de stigende renter, der har presset de danske obligationer.

For Bus-IT er der budgetafvigelse på -1,3 mio. kr. Det skyldes primært en ekstraordinær indtægt til Midttrafik fra konkursboet efter busselskabet Malling Turist.

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 10. september 2021 |
|----------------------------|-----------------------|

For Tog forventes en budgetafvigelse på 1,3 mio. kr. Det skyldes udgifter til køb og installation af passagertælleudstyr, samt efterregulering til Midtjyske Jernbaner og omkostninger til drift af tælleudstyr.

Inklusive mindre ændringer på de øvrige driftsområder forventes der sammenlignet med budgettets 1.704,4 mio. kr. et samlet merforbrug på knap 22,0 mio. kr. svarende til 1,3 %.

Bemærk Midttrafik udsender administrativt det forventede regnskab efter 2. kvartal fordelt på de enkelte bestillere.

Direktøren indstiller,

at det forventede regnskab for 2021 efter 2. kvartal tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - FR Q2 2021
- Bilag 2 - FR Q2 2021
- Bilag 3 - FR Q2 2021

1-00-1-19

2. Orientering om Midttrafiks likviditet pr. medio august 2021

Resumé

Midttrafik bestyrelse godkendte på mødet i marts en tillægsbevilling overfor ejerkredsen på 110 mio. kr. til sikring af Midttrafiks likviditet. Udviklingen i likviditeten er en smule bedre end prognosen, og administrationen vil igangsætte en delvis tilbagebetaling af tillægsbevillingen.

Sagsfremstilling

I forlængelse af bestyrelsens vedtagelse af tillægsbevilling overfor ejerkredsen på 110 mio. kr. er der faktureret opkrævninger, som blev indbetalt ved månedsskiftet april-maj. Likviditeten er generelt en smule bedre end prognosen, og niveauet vurderes mere stabilt end det var tilfældet ved seneste orientering ultimo maj.

Midttrafik og de øvrige trafikskaber i Danmark har sammen med KL og Danske Regioner opnået en aftale med staten om fuld kompensation i 2021 for de økonomiske konsekvenser af COVID-19.

Staten har primo juli indbetalt kompensation for årets første fire måneder, og næste udbetaling af kompensation forventes i sidste halvdel af september. Der er medio maj sendt faktura til staten vedrørende kompensation for følgerne af COVID-19 i første kvartal 2021.

Den likvide beholdning opfylder prognosen på grund af lavere afregning til flextrafikvognmænd samt B-kontrakter i sommerperioden indenfor busområdet, og dermed er en del af den likvide beholdning et resultat af en ikke-udnyttet likviditet ved seneste repo-forretning. Det er vurderingen, at cirka 85 % af kunderne er vendt tilbage til den kollektive trafik, og dermed bidrager passagerindtægterne også stabilt til det daglige cashflow.

På baggrund af den nuværende likvide situation foreslår administrationen, at der i løbet af september måned udsendes kreditnotaer svarende til halvdelen af den indbetalte tillægsbevilling. Den resterende del af tillægsbevillingen afregnes hurtigst muligt herefter og senest inden afslutningen på regnskab 2021.

Direktøren indstiller,

at orienteringen om Midttrafiks likviditet tages til efterretning.

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 10. september 2021 |
|----------------------------|-----------------------|

1-00-1-19

3. Indstilling om tilpasning af grupperejser

Resumé

Bestyrelsen har på deres møde den 18. juni 2021 bedt administrationen om at kvalificere sagen og indstillingerne om grupperejser yderligere. Administrationen har i den mellemliggende periode analyseret grupperejsedata og fremstiller et konkret forslag til ny gruppebillet.

Sagsfremstilling

Nuværende model for grupperejser

I 2019 blev der gennemført 10.115 grupperejser. I de første måneder af 2020 blev der gennemført 1.049 grupperejser, inden Covid19 og kapacitetsgrænserne lukkede muligheden.

Grupper på op til 15 personer kan rejse uden pladsbestilling til ordinær takst, men kan også vælge at rejse på gruppebilletten, som garanterer plads.

Grupper på mere end 15 og op til 45 personer skal reservere plads i bussen med en såkaldt gruppebillet. Gruppebilletten giver pladsgaranti, og den skal bestilles via hjemmesiden midttrafikbestilling.dk

Grupper, som rejser med gruppebillet, kan, i nuværende model, rejse både i myldretid og uden for myldretid. Midttrafik har konsekvent anbefalet grupper at rejse uden for myldretid, hvor kapaciteten er størst.

Aarhus Kommune har tidligere besluttet, at pladsgaranti på gruppebilletter ikke gælder i bybusserne i Aarhus eller i Letbanen. Når der ikke garanteres plads, bliver grupper fordelt på flere afgang.

Den gennemsnitlige gruppestørrelse var, i 2019, på 28 personer, og ca. 60 % af grupperejserne blev foretaget af grupper på under 30 personer. Grupperejser blev oftest benyttet i Midttrafik Øst, hvor 64 % af rejserne blev foretaget, 18 % af rejserne skete i Midttrafik Syd, 7 % i Midttrafik Midt og 11 % i Midttrafik Vest – se bilag 1.

Gruppebilletten er en rabatteret enhedstakst, som giver fri rejse tur/retur, og som er udregnet uden hensyn til rejsens længde, antal zoner, og om de rejsende er børn eller voksne. Prisen for en gruppebillet er markant billigere end de ordinære takster.

Analyse af nuværende model for grupperejser

Pladsgarantien leder til et relativt stort antal dubleringskørsler, som påfører Midttrafik og dets ejere ekstra omkostninger. Midttrafik havde i 2019 omkostninger for skønnet 4,5 mio. kr., dette eksklusiv dækning af udgifter i øvrigt til almindelig kollektiv trafik og rejsekortudstyr til alle ikke-kontraktbusser (ca. 0,2 mio. kr. pr. bus).

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 10. september 2021 |
|----------------------------|-----------------------|

Den rene merudgift til dubleringsbusser var, i 2019, skønnet 4,0 mio. kr., og det var 79 % af det samlede antal dubleringsture, som blev udført af busser uden kontrakt (ikke-kontraktbusser). Ikke-kontraktbusser er markant dyrere at indkøbe sammenlignet med dubleringsbusser i kontrakt.

Administrationens analyse viser, at rejsetidspunkt og gruppestørrelse har en stor effekt på behovet for dubleringsbusser. Ture i myldretiden øger behovet for dubleringsbusser, og især i tidsrummet kl. 7.00-9.00 observeres et stort behov for ekstra kørsel til at imødegå kapacitetsproblemer. Tendensen er også, at jo større gruppestørrelse jo større sandsynlighed er der for, at der skal iværksættes ekstra kørsel. Ved gruppestørrelser på 20-30 personer var det 12 % af turene, som krævede dubleringsbus, ved gruppestørrelser på 60-70 personer var det 88 % af turene, som krævede dubleringsbus.

Indtægterne for 2019 udgjorde skønnet 4,23 mio. kr., og dækningsbidraget i 2019 var således minus 0,3 mio. kr. eksklusive udgifter til investering og drift af rejsekort i ikke-kontraktbusser.

I nuværende byrdefordelingsmodel fordeles omkostningerne ud fra, hvor rejsen foretages fx i de regionalt finansierede busser eller i de kommunalt finansierede busser. I 2019 blev 63 % af udgifterne til grupperejser debiteret Region Midtjylland, på trods af at det især var institutioner og skoler i Midttrafik Øst og særligt Aarhus Kommune, som foretog rejserne.

Ny model for grupperejser i Midttrafik

Administrationen anbefaler, at en ny model for grupperejse sikrer:

- En prisstruktur som ikke i udpræget grad favoriserer grupperejsende frem for andre kundegrupper
- At buskapaciteten ikke nævneværdigt udfordres, så det påvirker andre kundegrupper negativt. Flere undersøgelser viser, at kundernes tilfredshed påvirkes af komforten i busser og tog - især begrænsning af antallet af passagerer så der er mulighed for komfortabel afstand til andre rejsende eller en siddeplads. Spørgsmålet om god plads i bussen er blevet forstærket under Covid19.
- At udgifterne holdes på et rimeligt niveau, og at der i altovervejende grad anvendes kontraktbusser frem for indkøb af ekstrabusser fra 3. part
- At Aarhus Kommunes beslutning om, at der ikke gives pladsgaranti i Aarhus Kommunes bybusser eller i Letbanen, fastholdes.

Administrationen anbefaler en ny model for grupperejser med følgende egenskaber:

- Grupper under 15 personer kan fortsat, efter eget valg, rejse uden pladsbestilling og pladsgaranti. Disse grupper billetterer til ordinær takst med fx rejsekort gruppe check-in eller klippekort i app'en.
- Grupperejser kan bestilles af grupper på mellem 2-30 personer, hvor Midttrafik garanterer plads. Grupper større end 30 personer pr. afgang afvises. Hvis der er ledig buskapacitet, kan grupper større end 30 personer fordeles på flere afgang, ellers henvises de til private turistvognmænd.
- Grupperejser med pladsbestilling og rejsegaranti kan kun gennemføres efter morgenmyldretid, dvs. kl. 9.00.

Prisen for en grupperejse foreslås hævet fra nuværende takst, til en takst som sikrer, at udgifter og indtægter balancerer bedst muligt.

| Pris for hele gruppen tur/retur | | |
|--|------------------------|-------------------------|
| Antal pr. gruppe | Nuværende takst | Forslag ny takst |
| 2-10 | 120 | 170 |
| 11-15 | 170 | 240 |
| 16-20 | 220 | 310 |
| 21-25 | 270 | 390 |
| 26-30 | 320 | 460 |

97-99 % af grupperne vil opleve, at prisen for en gruppebillet fortsat er meget fordelagtig sammenlignet med de ordinære takster.

1-3 % af grupperne vil opleve, at prisen bliver dyrere end de ordinære takster. Det gælder alene for grupper under 15 personer, som rejser over korte afstande (1-2 zoner), og hvor gruppen primært består af børn. Grupper under 15 personer udgjorde i 2019 3 % af det samlede antal grupperejser. Dette skyldes sandsynligvis, at grupper under 15 personer oftest rejser uden brug af gruppebilletten.

I bilag 2 findes forskellige priseksempler, der viser forskellen mellem ordinær takst og prisen for en grupperejse.

Kundemæssige konsekvenser

Midttrafik tilbyder fortsat grupperejser, hvor grupperne kan bestille og reservere plads på forhånd. Grupperejserne reduceres fra maksimal gruppestørrelse på 45 personer pr. afgang til 30 personer pr. afgang. Grupperejser bliver dyrere, men 97-99 % af grupperne vil fortsat kunne rejse markant billigere sammenlignet med ordinære takster. Grupperejser kan først bestilles til udførelse efter kl. 9.00.

Økonomiske konsekvenser

Når gruppestørrelsen ændres til maks. 30 personer pr. afgang, bliver behovet for dubleringsbusser minimalt, og når grupperejser samtidig først kan foretages efter myldretiden kl. 9.00, så skønner administrationen, at der ikke vil være merudgifter for ejerne samlet set.

Direktøren indstiller,

- at grupperejser med pladsbestilling og pladsgaranti gives til grupper på maks. 30 personer pr. afgang.
- at Midttrafik har ret til at afvise grupper, hvis der ikke er ledige kontraktbusser, som kan udføre kørslen.
- at grupperejser kan gennemføres alle dage efter morgenmyldretiden, kl. 9.00.
- at prisen for en grupperejse justeres, så udgifter og indtægter tilnærmelsesvis balancerer.
- at den nye model for grupperejser implementeres i oktober, og at det er en forsøgsordning, som gælder i to år, hvor efter den evalueres, og resultaterne fremlægges for bestyrelsen.
- at måtte der igen komme nationalt udmeldte kapacitetsgrænser på grund af Covid19, så lukkes ordningen midlertidigt.

Bilag

- Bilag 1 - Gruppestørrelse og område
- Bilag 2 - Prisseksempler

1-00-1-19

4. Cykelmedtagning i busser

Resumé

Midttrafik har undersøgt muligheden for at tilbyde kunderne bedre muligheder for cykelmedtagning i og uden for Aarhus. Det sker på baggrund af henvendelser fra ejerne, og fordi Midttrafik kan se et potentiale i at tilbyde cykelmedtagning som supplement og øget mobilitet for de borgere, der i høj grad har skiftet transportmiddel til cykel under pandemien. Cykelmedtagning med fastspænding i bussen er kun muligt i bybusserne, mens der skal indbygges særlige cykelholdere i de fleste regionalbusser på grund af flexarealets størrelse.

Sagsfremstilling

På baggrund af den tiltagne cyklisme under COVID-19 pandemien og på opfordring af blandt andet repræsentantskabsmedlem Jens Peter Hansen og socialdemokraterne i Aarhus til at lave forsøg med cykler i busserne, har Midttrafik arbejdet på at finde mulige løsninger i de bustyper, som Midttrafik råder over. Arbejdet beror på en forundersøgelse, hvor vigtige parametre har været busindretning, sikkerhed, kapacitet og ikke mindst eksisterende erfaringer med cykelmedtagning. I den forbindelse har Midttrafik været i dialog med Movia, NT og FynBus vedrørende deres erfaringer med cykelmedtagning, ligesom der er indhentet viden fra Midttrafiks pilotforsøg med cykelmedtagning i bybusserne i Viborg.

Erfaringerne med cykelmedtagning er overvejende gode. Alle parter har indført en løsning med cykelmedtagning, hvor cyklen bliver spændt fast med en rem i flexarealer, der er minimum 200 cm i bredden. En kortlægning af kontraktforhold og busmateriel i Midttrafik har vist, at en stor del af de regionale lavgulvsbusser og laventrébusser (137 busser i nuværende og kommende kontrakter - mange af busserne kommer i drift nu i efteråret og til januar 2022) har mindre flexarealer på 130 cm i bredden med trin på hver side til bussens siddepladser. Da en cykel typisk er minimum 150 cm bred kan løsningen med almindelig bespænding ikke anvendes her, medmindre busserne gennemgår en større ombygning og sæder fjernes.

Medtagning af cykler i dag

Midttrafik tilbyder allerede i dag cykelmedtagning i Letbanens flexareal og i regionalbusserne med en model, hvor kunderne selv skal placere cyklen i bagagerummet. Blandt andet på grund af lavgulvsbusserne, der ikke har bagagerum, er der i det nuværende tilbud så mange begrænsninger, at det er usikkert for kunden, om cyklen kan komme med på en specifik afgang. I Letbanen kan kunderne medbringe cykler, undtagen på indre strækning i myldretiden. Kunderne skal i begge tilfælde købe billet til deres cykel.

Salgstallene for cykelbilletter brudt ned på zoner, viser da også, at hovedparten bliver solgt til Letbanen, hvor der er gode muligheder for medtagning på grund af et stort

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 10. september 2021 |
|----------------------------|-----------------------|

flexareal. Midttrafik medtager cirka 36.000 cykler årligt. Salget var i 2020 fordelt på rejsekort billetautomat (cirka 24.000 billetter) eller Midttrafik app (cirka 12.000 billetter). Dertil kommer de cykelbilletter, der sælges hos chaufføren i form af en børnebillet, og derfor ikke er registreret som cykelbilletter.

Salgstallene indikerer, at der er et behov for cykelmedtagning, når forholdene er gode og kunderne kan stole på at komme med. Midttrafik ønsker derfor at undersøge, om det er muligt at flere kunder vil medbringe cykler i busserne, hvis det er let at få cyklerne med.

Erfaringer med cykelmedtagning i busser

I Midttrafiks område er der for bybusserne i Viborg blevet gennemført et pilotforsøg fra januar 2019 til januar 2021 med gratis medtagning af cykler i bybusserne uden for myldretiden. Forsøget har vist, at det ikke har medført nogle større udfordringer mht. køretiden og pladsen i bussen. Ved at indføre cykelmedtagning risikerer man, at barnevogne og kørestole ikke kan komme med, men det har ikke vist sig som et problem under forsøget i Viborg. Muligheden med cykelmedtagning blev som oftest benyttet af unge kunder, der lejlighedsvist tog cyklen med, hvis den var defekt eller på grund af vejret. Busselskabets tilbagemeldinger vedrørende praktikaliteter som fx ekstra rengøring har ikke givet anledning til bekymring.

Hos FynBus kan kunderne medtage cykler gratis i bybusserne i Odense og i bybusser og regionalbusser i Svendborg uden for myldretiden. FynBus har gode erfaringer med kundernes håndtering af pladsen i bussen. Er der ikke plads i bussen, lader kunderne enten cyklen blive ved stoppestedet eller venter til afgang efter. Det er ofte kunder fra oplandet, der har cykler med ind til byen.

NT har i seneste udbud udvidet deres flexareal. Når flexarealet udvides, betyder det omvendt, at antallet af faste siddepladser reduceres. Dette har NT forsøgt løst ved stille krav om flere klapsæder på langs af flexarealet. NT har indsat cirka 100 busser med større flexareal og kunderne har taget godt imod det. På grund af COVID-19 er muligheden for cykelmedtagning ikke blevet markedsført. NT har derfor ikke erfaringer med cykelmedtagning endnu.

Movia startede et to-årigt forsøg op i juni 2021, hvor kunderne må medtage cykler i havnebusser og almindelige busser mod betaling og uden for myldretiden. Muligheden bliver markedsført på bussen og de sociale medier. Forsøget er endnu så nyt, at der ikke foreligger erfaringer med cykelmedtagningen.

Midttrafik har også kontaktet Cyklistforbundet, som primært anbefaler cykelfaciliteter på stationer og stoppesteder, men også at gøre det let at købe cykelbillet, og gennemføre yderligere forsøg med cykelmedtagning i transportmidler.

Forslag om cykelmedtagning

På baggrund af ovenstående erfaringer ønsker Midttrafik at indsamle viden om cykelmedtagning i midtjyske busser. Pandemien har medført, at flere vælger cyklen som transportmiddel, fremfor bil eller kollektiv trafik. Med mulighed for cykelmedtagning kan Midttrafik tilbyde cyklisterne en bedre service, når der er dårligt vejr eller en akut opstået defekt. Cyklister er en vigtig kundegruppe for Midttrafik, da de er mere tilbøjelige til at vælge kollektiv trafik end bilister.

Midttrafik ønsker samtidig at afdække, om der er et potentiale for kunder, der tilvælger kollektiv trafik som transportmiddel, fordi det bliver muligt at kombinere cykel og bus på den samlede rejse. Det kunne fx være kunder, der tidligere har fravalgt bussen på grund af, at de har langt til stoppestedet i begge ender.

Sidstnævnte er for Midttrafik ubetrådt land, der kræver praktisk udførelse for at få de nødvendige indsigter.

Cykelmedtagning i busser supplerer Midttrafiks arbejde for bedre og mere sikker cykelparkering gennem stoppestedspuljen og arbejdet med HUBs.

For at indsamle viden og få erfaringer med cykelmedtagning anbefaler Midttrafik to løsninger på cykelmedtagning:

1. Mulighed for cykelmedtagning i alle bybusser uden for Aarhus uden for myldretiden. Betaling med cykelbillet. Kræver montering af sele til fastspænding.
2. Forsøgsprojekt på rute 100 med gratis cykelmedtagning og uden tidsbegrænsninger. På grund af et lille flexareal kræver forsøget installering af særlig cykelophængsløsning.

Cykelmedtagning i bybusser uden for Aarhus:

Midttrafik anbefaler, at Viborg-modellen med cykelmedtagning i bybusser uden for myldretiden bliver udbredt til alle bybusbyer uden for Aarhus fra 1. januar 2022. Bybusserne har flexareal på minimum 200 cm i bredden og får samme set-up som busserne hos FynBus og Movia. Det betyder, at der fortsat kan medtages to enheder per bus i form af to cykler, en cykel og en barnevogn eller en cykel og en kørestol. Medtagning sker efter først-til-mølle-princippet. Betaling og medtagning uden for myldretiden skal imødegå kapacitetsproblemer.

Mulighed for cykelmedtagning i alle bybusser betyder øget mobilitet for kunderne, særligt for kombinationsrejser cykel-bus, hvor en større del af strækningen skal tilbagelægges med bus.

Aarhus Kommune bør i første omgang ikke indføre cykelmedtagning på grund af de mange dagligt rejsende og derfor begrænset kapacitet. Driftserfaringerne fra de øvrige bybusbyer samt et pilotforsøg på rute 100 skal afdække eventuelle kapacitetsproblemer inden for Aarhus Kommune. Erfaringerne kan efterfølgende danne grundlag for en senere indførelse af cykelmedtagning i Aarhus bybusser, hvor efterspørgslen antages at være stor set i lyset af interessen for cykelmedtagning i Letbanen.

Det er nødvendigt at montere cykelbespænding i bybusserne, da det ikke er standard for Midttrafiks busser. Ifølge Busregisteret er der 109 bybusser (heraf 93 kontraktbusser og resterende reservebusser) udenfor Aarhus og Viborg (Viborg har cykelbespænding i bybusserne).

Afhængig af kvaliteten ligger udgiften til bespænding mellem 500-1000 kr. per bus. Busselskaberne skal selv stå for indkøb og montering ud fra nogle definerede tekniske

krav. Efterfølgende vil Midttrafik kompensere busselskaberne for udgiften, da den ikke indgår i kontrakten.

Tiltagets forventede omkostninger:

Bespænding med stropper 109.000 kr.

Markedsføring og foliering på busser 150.000 kr.

Forsøgsprojekt på rute 100:

Rute 100 kører både regional kørsel i oplandet til Aarhus og har samtidig en bybuslignende funktion inde i Aarhus. Et forsøg med cykelmedtagning på denne rute vil give indsigt i efterspørgsel fra både oplandskunder og bybuskunder, ligesom forsøget kan afdække eventuelle kapacitetsproblemer i myldretiden og eventuelle konflikter mellem kunder, der medtager cykler og kunder, der medtager barnevogn/kørestol.

Forsøget startes op i foråret 2022.

Det er nødvendigt at installere særlige cykelholdere på grund af et flexareal, der kun er 130 cm i bredden. Forsøget vil derfor vise, om det er en løsning, der kan udbredes til alle regionalbusser, så Midttrafik en dag kan tilbyde cykelmedtagning i alle busser.

Midttrafik har kigget på en løsning, hvor cyklerne ophænges lodret i bussens flexareal. Der er allerede udviklet forskellige ophængningsløsninger til cykler, men de er kun set anvendt i tog. Midttrafik vil sammen med Arrivas værksted udvikle en løsning, der egner sig til busserne på rute 100 og eventuelt andre regionalruter. Udgifterne for ophæng forventes at beløbe sig til cirka 10.000 kr. per bus.

Løsningen giver mulighed for medtagning af to enheder per bus i form af to cykler, en cykel og en barnevogn eller en cykel og en kørestol. Medtagning sker efter først-til-mølle-princippet. I forsøgsperioden skal det være gratis at medtage sin cykel i hele driftsdøgnet.

For at opnå bedst muligt udbytte af forsøget på rute 100, skal muligheden for cykelmedtagningen synliggøres både inde og ude på bussen, ligesom det skal fremgå af køreplanen og Rejseplanen. Indsatsen følges op ad en kampagne for cykelmedtagning og øget mobilitet på rute 100.

Forsøgets forventede omkostninger:

Ophæng inkl. montering i 24 busser 240.000 kr.

Markedsføring og foliering af busser 200.000 kr.

Eftermåling og evaluering 50.000 kr.

De erfaringer, som Midttrafik opnår med forsøget på rute 100 og muligheden for cykelmedtagning i alle bybusser uden for Aarhus kan bidrage til beslutning om en fremtidig busindretning i nye kontrakter, hvor busserne indrettes med et større flexareal, der er indrettet til cykelmedtagning fra fabrikken af.

Midttrafik finansierer merudgifter til bespænding, ophæng, markedsføring og evaluering gennem mindreforbrug i administrationen.

Direktøren indstiller,

- Cykelmedtagning bliver muligt uden for myldretiden mod betaling af cykelbillet i alle busser, undtagen bybusserne i Aarhus Kommune, fra 1. januar 2022.
- Midttrafik gennemfører forsøg på rute 100 (Odder-Aarhus-Hornslet) med henblik på mulighed for cykelophæng, potentiale for cykelmedtagning i myldretiden samt evt. kapacitetsudfordringer i busserne i Aarhus Kommune. Forsøget vil også bidrage til forståelsen af behov for ny busindretning i fremtidige kontrakter.

Bilag

- Bilag 1_skitse og billeder af cykelophæng

1-00-1-19

5. Evaluering af bestyrelsens strategidag og implementering af strategi 2021-2024

Resumé

Den 13. august holdt Midttrafiks bestyrelse strategidag, hvor temaerne fra forårets strategidrøftelser blev genbesøgt samt det tilbageværende tema om harmonisering af åbne kørselsordninger blev drøftet. Administrationen fremlægger spørgsmål til brug i en evaluering af dagen nedenfor. Desuden fremlægges plan for implementering af strategien.

Sagsfremstilling

Strategiprocesen for udarbejdelsen af bestyrelsens visionspapir for Midttrafiks strategi 2021-2024 har været præget af corona-krisens nedlukninger. Fire ud af seks strategitemaer har således været drøftet virtuelt. Til gengæld holdt bestyrelsen en strategidag den 13. august med fysisk fremmøde, hvor alle seks strategitemaer blev vendt med hovedvægten lagt på oplæg til harmonisering af åbne kørselsordninger i flextrafik.

Administrationen foreslår, at bestyrelsen evaluerer dagen med udgangspunkt i følgende spørgsmål:

- Hvordan fungerede opsamlingen på strategitemaerne, der blev drøftet virtuelt tidligere på året?
 - Fremkommelighed
 - Publikumsfaciliteter
 - Grøn omstilling
 - Ny normal
 - (Digitalisering)
- Hvordan oplevede bestyrelsen oplæg og drøftelser af strategitemaet harmonisering af de åbne kørselsordninger i flextrafik?
- Hvordan oplevede bestyrelsen, at eksternt konsulent og eksternt oplægsholder indgik i drøftelserne?
- Har bestyrelsen øvrige bemærkninger til tilrettelæggelsen af strategiprocesen?

Implementering og kommunikation af strategien

Den konkrete implementering af strategien for Midttrafik 2021-2024 vil selvsagt finde sted, når strategien er vedtaget og administrationen samt samarbejdspartnere arbejder efter strategiens og virksomhedsplanens mål.

Men strategien skal også implementeres politisk og formidlingsmæssigt, når den præsenteres, og administrationen har tilrettelagt følgende proces:

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 10. september 2021 |
|----------------------------|-----------------------|

-
- Bestyrelsen præsenterer strategiske mål for administrationen på et fællesmøde 28. oktober.
 - Direktionen laver udkast til virksomhedsplan, som skal drøftes i afdelingerne. De strategiske mål får dermed følgeskab af driftsmål.
 - Mål- og motivationsproces pågår i efteråret i afdelingerne, hvor medarbejderne kommer med forslag til, hvordan strategien kan realiseres på de forskellige områder – herunder deres input til konkrete mål.
 - Direktionen færdiggør strategi og virksomhedsplan, begge indstilles til godkendes i bestyrelsen 5. november.
 - Afdelingerne udarbejder konkrete mål, så der kan laves effektiv opfølgning og nødvendig justering af mål.
 - Strategimål m.v. præsenteres den 10. december på repræsentantskabsmøde af bestyrelsen.

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsen evaluerer strategidagen og tager implementeringsprocessen af strategien til efterretning.

1-00-1-19

6. Billetkontrol

Resumé

Stiften bringer 24. juli 2021 en artikel, hvor en chauffør på rute 100 fortæller, at han har opsagt sin stilling på grund af utilfredshed med, at kunderne snyder i stor stil. Chaufføren fortæller også, at han har lavet sin egen stikprøvekontrol, der viser en snydeprocent på mellem 50 og 60 pct.

På baggrund af presseomtalen har Midttrafik modtaget en række spørgsmål fra andre chauffører, som mener, at Midttrafik ikke laver billetkontrol i udsatte boligområder, og at der ikke laves billetkontrol i morgen- og aftentimer. Administrationen giver en generel orientering om billetkontrol i Midttrafiks område, fremlægger resultatet af en ekstra kontrolindsats på rute 100 og svarer på de øvrige spørgsmål, som vi har modtaget.

Sagsfremstilling

Som det fremgår af Midttrafiks rejseregler, er det kundens ansvar at have købt den rigtige billet, inden de stiger på bussen eller toget.

På de regionale busruter benytter kunderne fordøren, og det er chaufføren, som skal sikre, at kunderne køber eller fremviser gyldig billet eller kort, når de stiger på bussen eller toget. Chaufføren kan afvise kunder, som ikke har og ikke vil anskaffe sig en gyldig billet eller et gyldigt kort.

I lokaltog, på Letbanen, i Aarhus bybusser og på rute 100 kan kunderne benytte alle døre til indstigning, der er selvbetjening, og chaufføren må, men skal ikke kontrollere billetter. Her varetages den primære billetkontrol af G4S.

Generelt om billetkontrol

Midttrafik har indgået aftale med G4S om at varetage stikprøvevis kontrol af billetter og kort i Midttrafiks område. Der gennemføres ca. 70.000 kontroller pr. år. Der foretages årligt ca. 53.000 billetkontroller i Aarhus bybusser og ca. 6.000 billetkontroller i de regionale busser. De resterende kontroller foretages i Letbanen, og når G4S tilkaldes til ekstra kontrol på linjer hvor statistik viser højere snydeprocent eller på baggrund af kunde- og chaufførhenvendelser.

I 2021 har der fx været gennemført særlige indsatser på Letbanen i Ryomgård, disse er gennemført på baggrund af henvendelser fra chauffører og letbaneførere. Der har også været særlige indsatser i Aarhus på linjerne 2A, 4A, 5A og 6A på baggrund af henvendelser fra AarBus og kunder om utryghedsskabende adfærd.

I Aarhus bybusser og på rute 100 er 44 % af kontrollerne udført morgen og formiddag i indeværende år, 39 % er udført i eftermiddagstimerne og 17 % er udført i aftentimerne. Se bilag 1.

Snydeprocenten (det antal passagerer som tages uden gyldig billet ud af alle kontrollerede kunder) er år til dato på 2,62 % i bybusserne i Aarhus.

På de regionale ruter er der i indeværende år udført 44 % af kontrollerne i morgen- og formiddagstimerne, mens 43 % af kontrollerne er udført i eftermiddagstimerne, og 13 % er udført i aftentimerne.

Snydeprocenten (det antal passagerer som tages uden gyldig billet) er i indeværende år 1,42 % på de regionale ruter.

Kontrolindsatsen planlægges, så der kontrolleres mest i peakperioder, hvor der er flest afgang og kunder, og færre i aftentimerne, hvor der ikke er helt så mange afgang og kunder.

Der udføres flest kontroller på A-busserne i Aarhus. Et af spørgsmålene, som administrationen har modtaget, går på, om der udføres kontroller på busser, som kører i belastede områder. I bilag 1 fremgår det, at der år til dato er gennemført ca. 14.000 kontroller på linje 2A, som kører gennem Trillegården og området ved Hasle Bibliotek, 4A som kører i City Vest-området, og 6A som kører gennem Bispehaven.

Kunder som ikke har gyldig billet får en kontrolafgift på kr. 750,-. År til dato er der udskrevet ca. 10.000 kontrolafgifter. I 2020 var det 14.221, mens det i 2019 var 13.229.

Særligt om billetkontrol på rute 100

Rute 100 kører som bybus, og i en forsøgsperiode er det besluttet, at chaufførerne ikke skal udføre billetkontrol. Billetkontrol af alle kunder, særligt i Aarhus midtby, vil forøge rejsetiden væsentligt. Administrationen undersøger løsninger, hvor chaufføren i højere grad kan bidrage med billetkontrol på rute 100.

På baggrund af presseomtale på rute 100 har administrationen gennemført ekstra kontrol på rute 100 for at efterprøve snydeprocenten. I to uger (uge 31 og 32) er der foretaget 1.149 kontroller.

Snydeprocenten for de første otte måneder af 2021 er på 1,87 %. I forbindelse med den ekstra kontrolindsats er snydeprocenten steget en smule til 2,05 %, men dog ikke i nærheden af chaufførens iagttagelser - se bilag 2.

Der udføres normalt ca. 4.200 billetkontroller på rute 100 årligt, hvoraf de 3.500 er et ekstra tilkøb ifm. selvbillettering på ruten. Niveauet ift. antal kontroller svarer til kontroltrykket for bybusruter i Aarhus.

Spørgsmål til Transportministeren

Transportudvalget har på foranledning af Peter Skaarup (DF)) stillet spørgsmål til Transportministeren om sagen pba. af artiklen i Aarhus Stiftstidende.

Spørgsmål og svar fra ministeren fremgår af bilag 3.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter, om billetkontrol-niveauet skal hæves.

Bilag

- Bilag 1
- Bilag 2
- Bilag 3 - TRMs svar på spørgsmål om billetkontrol

1-00-1-19

7. Gratis kørsel på Midtjyske Jernbaner

Resumé

Midtjyske Jernbaner holder navngivningsfest på Vemb Station den 27. september 2021. I den forbindelse vil de gerne markere dagen med gratis kørsel for kunderne.

Sagsfremstilling

Midtjyske Jernbaner ønsker at markere navngivningen af de fire Desirotog med et VIP-arrangement på Vemb Station 27. september 2021. Her deltager blandt andet transportministeren og Tørfisk står for underholdning under navngivningen på perronen og på den efterfølgende tur i særtog, som er en del af programmet.

Da dagen skal være en festdag for alle, ønsker Midtjyske Jernbaner at tilbyde gratis kørsel til kunderne hele dagen den 27. september 2021.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender forespørgsel om gratis kørsel fra Midtjyske Jernbaner.

1-00-1-19

8. Gratis buskørsel i Odder 25. oktober 2021

Resumé

Odder Kommune har anmodet om gratis buskørsel i Odder by- og lokalbusser (9 busser i alt) hele dagen mandag 25. oktober 2021.

Sagsfremstilling

Odder Kommune indsætter i uge 42 og 43 nye elbusser på by- og lokalbusruterne. I den forbindelse afholder Odder Kommune et event på Odder Station for byens borgere. Til eventet inviteres borgmesteren, repræsentanter fra Midttrafik mfl.

I den forbindelse har Odder Kommune anmodet om gratis buskørsel hele dagen mandag 25. oktober 2021 i by- og lokalbusser.

Indtægtstabet for en dags gratiskørsel vil være marginalt og vedrører udelukkende Odder Kommune.

Takstkompetencen for al Midttrafiks buskørsel ligger hos Midttrafiks bestyrelse, hvorfor bestyrelsen skal godkende ønsket.

Da de økonomiske konsekvenser er marginale og udelukkende vedrører Odder Kommune, indstiller administrationen, at kommunens ønske imødekommes.

Direktøren indstiller,

at Odder Kommunes anmodning om gratis buskørsel hele dagen den 25. oktober 2021 imødekommes.

1-00-1-19

9. Status på COVID-19's påvirkning af kollektiv trafik

Resumé

Siden april er restriktionerne i den kollektive trafik løbende blevet fjernet. Færre restriktioner og en generel genåbning af samfundet har påvirket passagertal og indtægter i positiv retning for både busser, letbane og Flextrafik. Kundernes tryghed er fortsat i fokus i overgangen til en ny normal, hvor en stor tryghedskampagne fylder i gadebilledet og i både trykte og digitale medier i august-september. I samme periode har Midttrafiks medarbejdere været på gaden og uddele håndsprit.

Sagsfremstilling

COVID-19 præger fortsat den daglige drift og arbejdet i de forskellige afdelinger hos Midttrafik. Siden april måned er restriktionerne blevet fjernet lidt efter lidt.

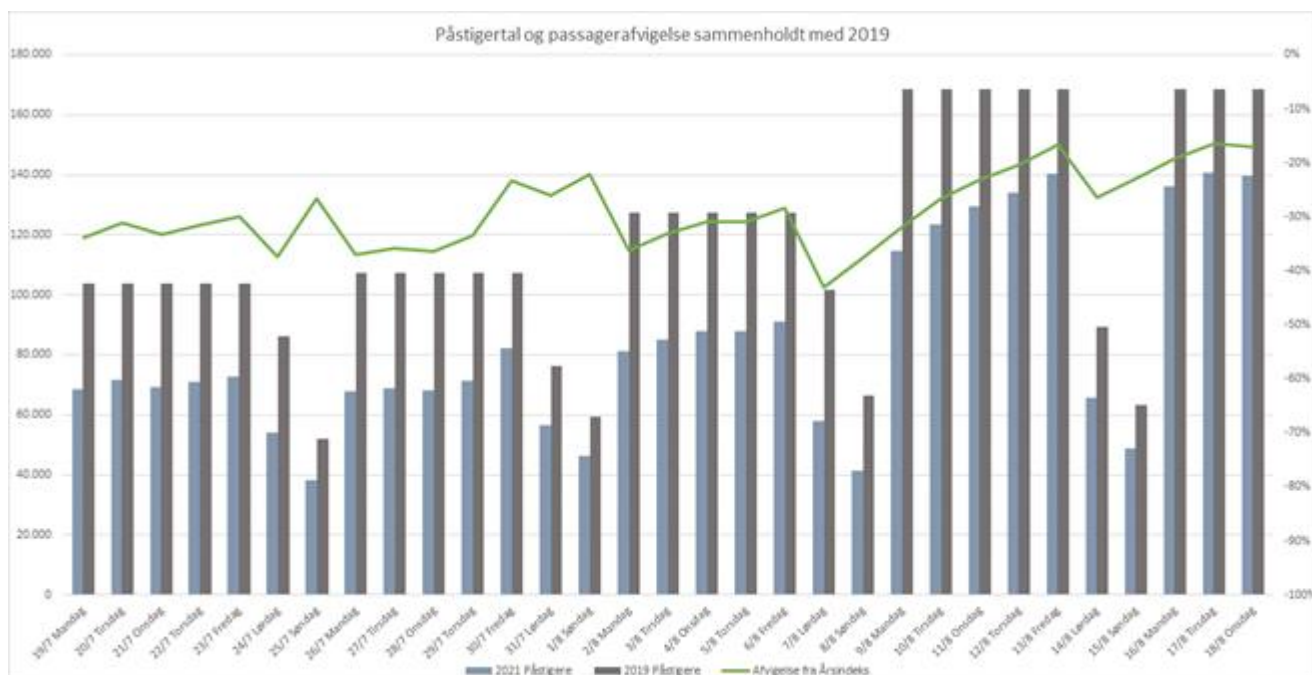
- 6. april Fordørene blev igen åbnet på busserne
- 6. maj Genåbning af kontant billetsalg i busser og genindførelse af billetkontrol
- 14. juni Mundbindskravet gælder kun ved ind- og udstigning og når man står op
- 1. august Bus, tog og letbane må igen køre med fuld kapacitet og alle sæder må benyttes
- 14. august Mundbindskravet bliver ophævet

Passagertal i busser og Flextrafik

Siden maj (uge 18) er passagertallene steget støt frem mod sommeren. I takt ed samfundets genåbning og flere vaccinerede borgere blev passagertallene i Midttrafiks busser forbedret fra en nedgang på 45 % i forhold til 2019 til en nedgang på 33 % inden sommerferien. I løbet af sommeren har nedgangen været stabil på 31% - 35%.

Fra 1. august hvor busserne igen kørte med fuld kapacitet har passagertallene været stødt stigende til 24 % op til 14. august, hvor mundbindskravet ophørte. Herefter er nedgangen faldet til 17 % (målt 18. august). Midttrafik forventer, at tallet vil falde yderligere, når de videregående uddannelser starter i september.

Passagerudvikling busser:



Flextrafik sammenholder antal ture i 2021 med uge 10 i 2020, som var den sidste normale driftsuge, inden pandemien brød ud. Samlet set ser turudviklingen godt ud og turantallet rammer næsten normalen fra starten af maj og frem til sommerferien, hvor der er en naturlig nedgang i kørslen i skolernes sommerferie (ugerne 26-31) på tværs af alle kørselsordninger. Fra uge 32 stiger passagertallet igen for alle kørselsordninger.

Flextur: I maj 2021 var kørslen oppe på ca. 80 % af normalen fra før COVID-19 og er pt. op på ca. 90 %

Handicapkørsel: I maj 2021 var kørslen oppe på ca. 90 % af normalen fra før COVID-19 og er pt. oppe på 100 %

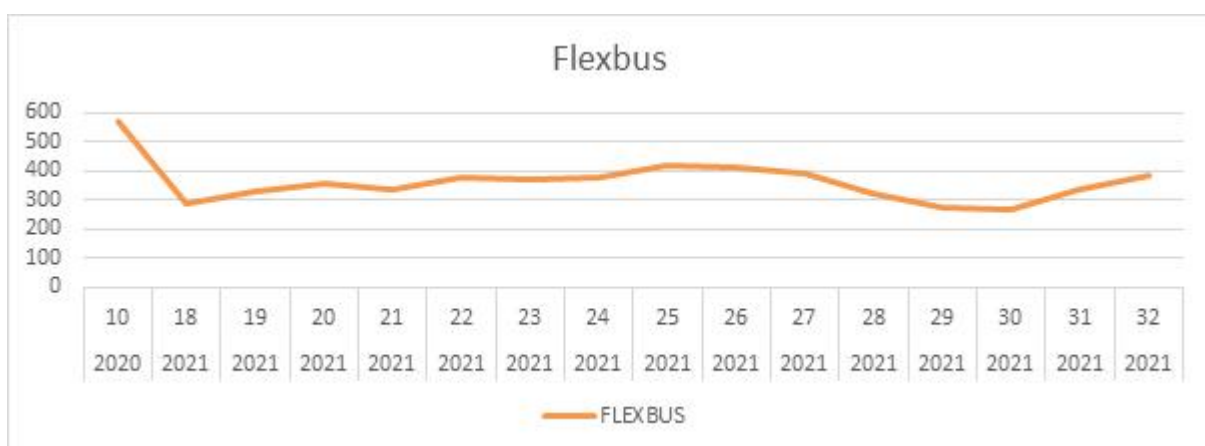
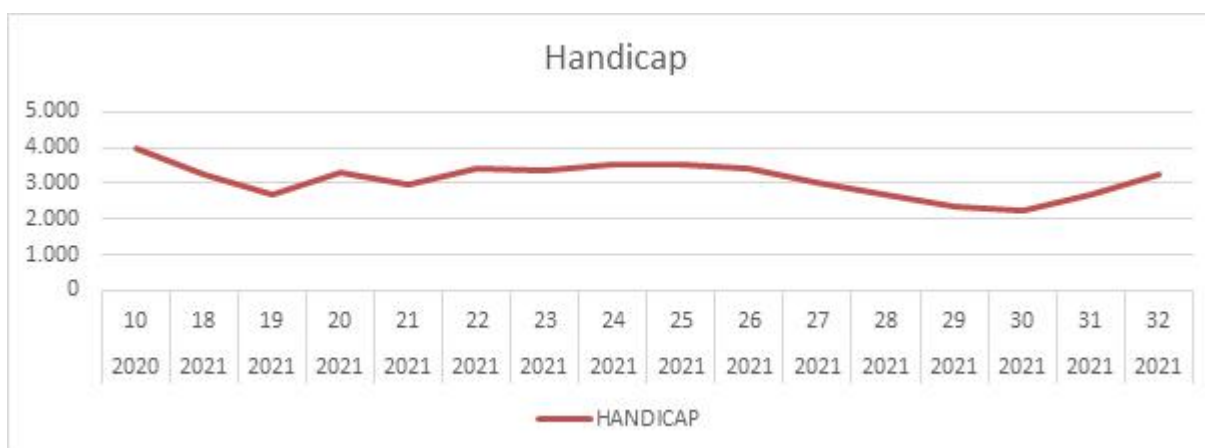
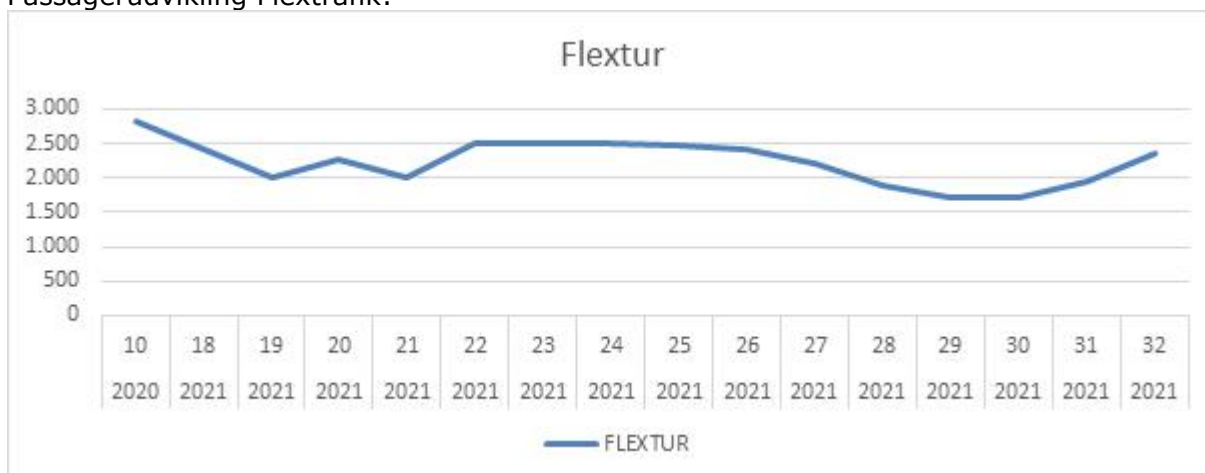
Kommunalkørsel: I maj 2021 var kørslen oppe på ca. 80 % af normalen fra før COVID-19 og er pt. oppe på ca. 90 %

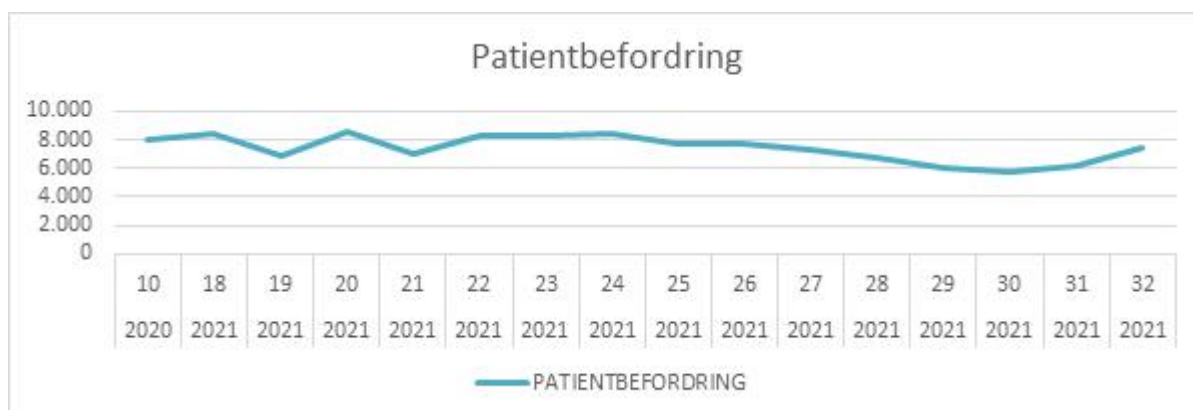
Siddende Patientbefordring: I maj 2021 var kørslen oppe på ca. 95 % af normalen fra før COVID-19 og er pt. oppe på 100 %

Flexbus: I maj 2021 var kørslen på ca. 90 % af normalen fra før COVID-19 og er pt. oppe på ca. 105 %. Årsagen til, at ordningen er på over 100 % i forhold til før COVID-19, er at der er kommet Flexbuskørsel på flere busruter, end der var i 2019.

Plustur: I maj 2021 var kørslen oppe på ca. 90 % af normalen fra før COVID-19 og er pt. oppe på ca. 130 %. Årsagen til, at de er over 100 % skyldes at det er en relativ ny ordning som først er ved at finde et naturligt leje.

Passagerudvikling Flextrafik:





Indtægter og COVID-19 relaterede driftsudgifter

Indtægterne for bus og letbane er steget lidt hurtigere end passagertallene. Hvor indtægterne i april lå på en nedgang på 39 %, kunne der i maj og juni registreres indtægter på henholdsvis en nedgang på 24 % og 21 %. I juli måned faldt nedgangen i indtægter til 17 %.

Siden maj har de COVID-19 relaterede driftsudgifter udgjort følgende:

- Rengøring og værnemidler: MT dækker udgifter til ekstra rengøring i busser samt indkøb af værnemidler til busselskaber. Det beløber sig til ca. 1,8 mio. kr. pr. md.
- Indstillet kørsel: Busselskaber bliver betalt efter planlagt kørsel med et fradrag for nedlagt kørsel på grund af COVID-19. Siden maj har kun natbuskørsel og kørsel til lufthavne (rute 912X og 925X) været indstillet. Det har givet følgende fradrag:
 - Maj: 108,5 t.kr.
 - Juni: 95,3 t.kr.
 - Juli: 43,7 t.kr.
 - August: endnu ikke afregnet. Forventes at være sidste måned med indstillet kørsel.
- Ekstrakørsel: På grund af COVID-19 har en del dubleringskørsel ligeledes været indstillet, mens der i enkelte tilfælde har været behov for at indsætte ekstra kapacitet. For maj måned anslås det, at indstillet ekstrakørsel har givet en besparelse på cirka 0,5 mio. kr. Juni anslås at ligge lidt lavere. I juli er der kun ganske lidt dubleringskørsel på grund af sommerferie, og det vurderes derfor, at der ikke har været nogen effekt. Fra august og frem forventes der ikke besparelser eller ekstraudgifter af betydning.

Billetkontrol

I starten af pandemien var billetkontrollen helt indstillet. Siden blev kontrollen genindført først i form af dørkontrol og siden normal kontrol. Passagertallene har været lavere under COVID-19 end ved et normalt år, men til gengæld har der været ekstra kontrollører på gaden ifm., at de skulle lave mundbindskontrol. Det betyder, at der er lavet mange flere afgifter og kontroller end tidligere jf. den kontrakt der er indgået med G4S. Snydeprocenten er steget fra 1,1% i 2019 til 2,1% i 2021.

Det skal dog bemærkes, at selvbillettering på rute 100 og dermed ekstra kontrol på denne begyndte medio 2019, mens den nye togstrækning Holstebro-Skjern startede ultimo 2020. Særligt den sidste har vist sig at give mange afgifter, men begge kan udgøre en del af forklaringen særligt ift. stigning i afgifter og snydeprocent.

Udgifter til mundbindskontrollen udgør i alt i 2021 14,7 mio. kr.

Kundehenvendelser

Færre restriktioner har ikke medvirket til færre kundehenvendelser vedrørende fx mundbind.

Siden maj måned er de skriftlige henvendelser vedrørende mundbind steget fra 16 henvendelser til 22 henvendelser i juni og 25 henvendelser i juli. Henvendelserne omhandlede i høj grad kundernes frustration over, at andre kunder ikke overholdt mundbindskravet ved ind- og udstigning samt når de stod op.

Kunderne har i samme periode kommenteret på Facebook-opslag med info om følgende emner:

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 10. september 2021 |
|----------------------------|-----------------------|

Genåbning af kontant billetsalg – 14 kommentarer
Ændring af mundbindskrav – 193 kommentarer
Fuld kapacitet – 234 kommentarer
Ophør af mundbindskrav – 128 kommentarer

Som udgangspunkt har kunderne accepteret, at restriktionerne er blevet fjernet. Der har kun været ganske få tilfælde af kunder, der har udtrykt utryghed i den forbindelse.

Midttrafik Kundecenter har i perioden fra marts til august haft 1.232 kald vedrørende COVID-19.

Tryghedskampagne

Med kampagnen 'Sammen – gør vi rejsen tryg' ønsker Midttrafik at gøre opmærksom på, at kunderne trygt kan rejse med kollektiv trafik, og at tryghed er et fælles ansvar mellem Midttrafik, den enkelte kunde og kunderne imellem. På en kampagneside på midttrafik.dk og i en folder, der uddeles i bussen, kan kunderne læse om, hvad Midttrafik gør for, at rejsen bliver tryk og hvad kunderne selv kan gøre for, at rejsen bliver tryk både for dem selv og andre kunder. Tryghedskampagnen går massivt ud og der er anvendt mange forskellige medier for at ramme forskellige målgrupper:

- Annoncering på Facebook
- Bannerannoncering på jp.dk og TV2
- Annoncering i lokale aviser
- Infoskærme i busser og på Aarhus H
- Buslangsider i de største byer
- Plakater i læskærme i de største byer
- Hængeskilte og plakater i busserne
- Plakater på Letbanens perroner mod Grenaa
- Kampagneside

Kampagnen har været i gang siden uge 33. Facebookannonceringen leverer godt og det er især kvinder i alderen 65+, der klikker videre på opslaget.

Uddeling af håndsprit

Som en del af kampagnen har Midttrafiks medarbejdere været på gaden i uge 33 i følgende byer: Aarhus, Horsens, Skanderborg, Silkeborg, Randers, Viborg, Herning, Holstebro, Struer, Skive og Ringkøbing. Opgaven denne gang var uddeling af håndsprit og kampagnefoldere. Midttrafiks medarbejdere blev som altid godt modtaget af glade kunder, der gerne ville have en håndsprit, og i øvrigt roste initiativet.





Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

10. Orientering om Infrastrukturplan 2035

Resumé

Folketinget har 28. juni 2021 indgået et bredt forlig om infrastrukturinvesteringer frem til 2035. Den kollektive trafik i Midtjylland er tilgodeset med en række gode projekter, som vil styrke sammenhængskraften i regionen. Omvendt mangler der i forliget finansiering af flere projekter på den kollektive trafiks ønskeliste. Denne orientering giver et overblik over de projekter, der er fundet finansiering til, og de puljer, som understøtter udvikling af den kollektive trafik.

Sagsfremstilling

Det indgåede transportforlig sætter retningen for investeringer frem mod 2035. Sammen med de igangværende investeringer, fornyelse og vedligeholdelse udgør investeringerne på transportområdet i alt ca. 161 mia. kr., hvoraf ca. 64 mia. kr. går til veje, ca. 86 mia. kr. går til jernbaner, og ca. 11 mia. kr. går til en række puljer og øvrige initiativer.

En række midtjyske kollektive transportprojekter indgår med finansiering i forliget og gennemgås nedenfor. Tekst i kursiv er taget direkte fra aftaleteksten.

- **Ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg**

Der gennemføres anlæg af en ny enkeltsporet jernbane mellem Aarhus og Silkeborg, som muliggør en hurtig togforbindelse mellem Herning, Silkeborg og Aarhus. Stationerne Alken, Ry og Laven mellem Skanderborg og Silkeborg bliver fortsat betjent.

Projektet har en årlig forrentning på 3,6 pct. for CO₂-pris på både 300 kr. pr. og 1.500 kr. pr. ton. Projektet har en skønnet anlægsudgift på 2.197 mio. kr. baseret på en forundersøgelse fra Trafikstyrelsen fra 2016.

Igangsættes i 2026. 60 mio. kr. til beslutningsgrundlag (VVM mm.).

- **Opgradering af overkørsel i Silkeborg**

Der gennemføres en opgradering af overkørslen ved Christian d. 8.s Vej i Silkeborg med henblik på at skabe en niveaufri krydsning mellem jernbanen og vejen.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 267 mio. kr. baseret på en forundersøgelse fra 2016. Der gennemføres inden igangsættelse en VVM-undersøgelse af projektet i sammenhæng med en ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

Igangsættes i 2026. 20 mio. kr. til beslutningsgrundlag (VVM mm.).

- **Station ved Brabrand**

Der anlægges en station ved Brabrand, som kan styrke den kollektiv transport ved Aarhus og på sigt muliggøre etableringen af et nyt knudepunkt. Der afsættes 8 mio. kr. til en undersøgelse på VVM-niveau og 100 mio. kr. til anlægsfasen.

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 10. september 2021 |
|----------------------------|-----------------------|

Igangsættes i 2031. 8 mio. kr. til beslutningsgrundlag (VVM mm.).

- **Fremtidssikring af Aarhus Hovedbanegård**

Der gennemføres en fremtidssikring af Aarhus Hovedbanegård, som omfatter en forlængelse af perroner og øget kapacitet vest for stationen. Dette vil sikre, at Aarhus Hovedbanegård har den nødvendige kapacitet til at afvikle den fremtidige togtrafik, herunder gøre stationen klar til at modtage DSB's nye elektriske tog. Hertil kommer anlæg af et nyt perronspor 8, som skaber kapacitet til en udvidelse af togdriften på længere sigt, og som reducerer generne for togdriften i byggeperioden.

Projektet har en anlægsudgift på 317 mio. kr. Igangsættes i 2022.

- **Perronforlængelser, niveaufri ind- og udstigning og fornyelse- Horsens Station**

Der gennemføres perronforlængelser på Horsens Station med henblik på at kunne betjene DSB's nye elektriske tog i fuld længde på stationen. Projektet medfører blandt andet, at stationens to perroner med i alt tre perronspor forlænges til 320 meter, og at perronerne hæves til standardhøjde.

- **Projekter i Udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035**

Der er fastsat en ramme til højklaset kollektiv transport (fx til nye BRT- og letbaneprojekter) på 2,482 mia. kr. Rammens beløb er fastlagt ud fra anlægsoverslag for tre konkrete projekter i Danmark, herunder letbane mellem Aarhus Ø og Brabrand. Det noteres i aftalen, at den nærmere udmøntning, herunder valg af teknologi og endelig linjeføring, skal aftales med parterne. Igangsættes i 2026.

- **Batteridrift og CO2-neutrale tog i bl.a. Midt-og Vestjylland**

Aftalen finansierer også indkøb af batteritog og ladeinfrastruktur, som bl.a. målrettes Midt- og Vestjylland, herunder konkret strækningen Holstebro-Skjern.

- **Screening af muligheder for optimering af jernbanen Aarhus-Viborg**

Der gennemføres en screening af muligheder for optimering af jernbanen Aarhus-Viborg, som finansieres af Transportministeriets driftsbudget.

Herudover er der afsat midler til en række vejprojekter, som også kan have afledte effekter på den kollektive trafik. Administrationen vil løbende vurdere den kollektive trafiks interesser i de enkelte projekter og agere proaktivt – bl.a. for at sikre at stoppestedsinfrastruktur indtænkes, hvis det vil være relevant.

Udover de konkrete projekter er der i aftalen fastlagt flere puljer og nationale projekter, som kan have interesse for Midtjylland eller bidrage med finansiering til midtjyske indsatser.

- **Pulje til busfremkommelighed i hele landet**

Der er fastlagt en pulje på 100 mio. kr. til busfremkommelighed i hele landet. Puljen igangsættes i 2022. Puljens vilkår er endnu ikke kendt, men tidligere puljer til fremkommelighed har krævet 50 % lokal medfinansiering. Puljen er

naturligvis interessant i sammenhæng med busfremkommelighed som strategisk fokusområde.

- **Pulje til mere trygge og attraktive stationer**

Parterne er enige om at afsætte en pulje på 350 mio. kr. i perioden 2022-2023 til mere trygge og attraktive stationer. Puljen kan gå til tryghedsskabende initiativer på stationer, herunder på S-togsstationer i hovedstadsområdet, til modernisering af videoovervågning samt en bedre og mere tryk indretning af stationer og tilstødende områder. Puljen kan også gå til at skabe mere aktivitet på stationerne, som giver mere tryghed, og den kan gå til at skabe grønnere stationer. Det kunne eksempelvis være istandsættelse eller ombygning af stationsbygninger, udskiftning af perronbelysning eller forbedrede gangtunneller og gangbroer.

De nærmere vilkår for denne pulje er endnu ikke kendt, men den vil sandsynligvis kunne bidrage til at styrke midtjyske stationer i bred forstand og kan ses i sammenhæng med Midttrafiks arbejde med hubs, hvor en række stationer jo har en vigtig knudepunktsfunktion.

- **Pulje til øget tilgængelighed**

Parterne er enige om at afsætte en pulje på 650 mio. kr. i perioden 2022-2035 til at øge tilgængeligheden på stationer i hele landet. Det primære formål med puljen er at gøre togstationer mere tilgængelige for alle mennesker uanset behov og dermed sikre, at rejser kan foretages spontant på tværs af landet.

Tilgængelighedsprojekter kan blandt andet omfatte justering af perronhøjder, ledelinjer, niveaufri adgang og elevatorer. Udmøntningen af puljen baseres på et princip om rullende planlægning, så der hvert år besluttes nye projekter i takt med, at disse bliver undersøgt.

Også denne pulje vil kunne bidrage til løft af de midtjyske stationer og herunder styrke hub-funktionen, så de bliver tilgængelige for alle.

- **Forbedring af sikkerhed og tilgængelighed i udvalgte perronovergange**

Parterne er enige om at afsætte en pulje på 150 mio. kr. til at forbedre sikkerheden og tilgængelighed i udvalgte perronovergange, herunder bydelsforbindelserne i Haslev og Bjerringbro. Banedanmark vil med puljen igangsætte undersøgelser af de mulige løsninger for hver station med inddragelse af de berørte kommuner og på den baggrund udarbejde konkrete forslag til forligskredsen til udmøntning

- **Øget indsats for fornyelse og vedligehold af jernbanen**

Parterne noterer sig, at en velvedligeholdt jernbane er en forudsætning for at høste gevinsterne af de igangværende og nye investeringer. Parterne er på den baggrund enige om, at styrke jernbanen ved at prioritere en øget indsats for fornyelse og vedligehold. Indsatsen øges med 12,5 mia. kr. i perioden 2022 til 2035.

- **Pulje til grønne busser og grøn flextrafik**

Parterne er enige om at afsætte en pulje på 250 mio. kr. i perioden 2022-2026 til flere grønne busser og mere grøn flextrafik. Puljen skal være med til at understøtte, at regionerne kan efterleve og implementere de gældende

klimasamarbejdsaftaler, som regeringen har indgået med 23 kommuner og de fem regioner.

Udover puljer, der direkte er målrettet den kollektive trafik, rummer forliget også **øvrige puljer**, som - afhængig af hvordan de stykkes sammen - kan bidrage til bedre sammenhæng med den kollektive trafik. Det gælder f.eks. en pulje til cykeltrafik, som samlet er tilgodeset med 3 mia. kr. og eventuelt kan være med til at understøtte kombinationsrejser mellem cykel og kollektiv trafik. Et andet eksempel er midler til eldelebiler, som også kunne indgå på større knudepunkter og hubs. Administrationen vil løbende holde øje med konkretiseringen af disse puljer og vurdere, om det giver anledning til medfinansiering af indsatser, der også kan gavne den kollektive trafik.

Der igangsættes også **øvrige enkeltinitiativer**, hvoraf "Hurtigere udvikling af en MaaS-app" kan fremhæves. Midttrafik understøtter udviklingen af Rejseplanen som vores bud på en MaaS-app, og det nye nationale fokus kan blive et vigtigt skridt i retning mod brugervenlige, integrerede løsninger.

Den videre proces

Administrationen indgår i samarbejder med kommunerne, regionen og de øvrige aktører om konkretisering af projekterne i takt med, at det bliver relevant. Den del af arbejdet, der vedrører Letbanesamarbejdets vision, Samspil 2030, vil naturligt ske i det regi.

Administrationen er herudover meget opmærksomme på, hvilke muligheder den konkrete udformning af puljer til bl.a. stationsudvikling, busfremkommelighed og cyklisme bliver.

Administrationen bemærker, at der ikke er afsat midler direkte til styrkede stoppestedforhold i egen pulje, men vil være opmærksom på, om der kan findes medfinansiering til løft af knudepunkter og hubs f.eks. i cykelpuljen eller i puljen arbejdet med attraktive, trygge og tilgængelige stationer.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen tages til efterretning.

Aftale og bilag findes her:

[././ https://www.trm.dk/politiske-aftaler/2021/aftale-om-infrastrukturplan-2035-aftale/](https://www.trm.dk/politiske-aftaler/2021/aftale-om-infrastrukturplan-2035-aftale/)

1-00-1-19

11. Arbejdsprogram for planlægning K22

Resumé

Midttrafik udarbejder hvert år et arbejdsprogram, der beskriver planopgaver for det kommende køreplanår. Der er både tale om planlægningsopgaver, som forventes implementeret til kommende køreplansskifte juni 2022 (K22), men også planprocesser, som strækker sig over en længere periode, hvor processen vil have opstart i køreplanåret 2021/22.

Administrationen orienterer hermed om arbejdsprogrammet for planlægning frem mod køreplansskiftet juni 2022.

Sagsfremstilling

Midttrafiks arbejdsprogram for planlægning K22 vedlægges. Det indeholder hovedsageligt kendte planopgaver, som allerede er aftalt mellem Midttrafik og bestillerne.

Arbejdsprogrammet udgør et centralt overblik over den samlede planlægningsmæssige indsats, som både skal medvirke til en afstemning mellem ressourcer og ønsker/krav til opgaver og ikke mindst sikre en målrettet indsats i opgaveløsningen med fokus på størst mulig sammenhæng med den overordnede strategiske retning fastlagt i strategiplanen for Midttrafik.

Som tilfældet har været de seneste køreplanår, vil arbejdsprogrammet for K22 hovedsageligt være præget af arbejdet med større områdevisse trafikplaner og udarbejdelse af udbudsgrundlag til udbud af kørslen.

Midttrafiks nuværende overordnede trafikplan løber t.o.m. 2022. Der igangsættes derfor en proces med at udarbejde den næste overordnede trafikplan gælder for 2023-2026. I arbejdet indsamles indledningsvist ønsker til analyser og indhold både internt i Midttrafik og hos vores bestillere som grundlag for planens kommissorium. Temaer og indhold vil således afhænge af den proces, men planen skal som minimum indeholde Midttrafiks hovednet og vil naturligt tage afsæt i Midttrafiks kommende strategiplan. Kommissorium vedtages i starten af 2023 af den nye bestyrelse.

I det seneste køreplanår har Midttrafik arbejde med områdevisse trafikplaner i både Silkeborg og Favrskov, som blev implementeret til køreplansskiftet sommeren 2021. Særligt Favrskov trafikplan indeholdt nye sammenhænge med omlægningen af større rutekomplekser for de regionale ruter i korridoren fra henholdsvis Favrskov Kommune og Randers Kommune til Aarhus. Midttrafik skal frem til K22 arbejde med opfølgning og evaluering på de nye rutestrukturer med henblik på at sikre, at der leves op til den nødvendige driftsstabilitet i forhold til rettidighed og kapacitet. Særligt ny rutestruktur

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 10. september 2021 |
|----------------------------|-----------------------|

mellem Randers og Aarhus (rute 118) har fokus med en evaluering af behovet for tilpasninger og forbedringer af rejsetid.

En større fælles trafikplan for 8 midt- og vestjyske kommuner blev igangsat i køreplanåret 2020/21, hvor en central aktivitet var fastlæggelsen af en ny overordnet regional rutestruktur. I arbejdsgrupper har Midttrafik sammen med kommuner og region fastlagt nye rutestrukturer, betjeningsprincipper og betjeningsomfang med henblik på udbud og ikrafttrædelse til K22. Midttrafik skal frem til K22 detailplanlægge de nye regionalruter med mål om god og stabil drift fra driftsstart juni 2022. I køreplanprocessen indgår dialog med berørte kommuner om strukturen og eventuelt behov for justeringer og tilpasninger til lokale forhold og ønsker.

I den fælles trafikplan for de 8 midt- og vestjyske kommuner var en anden central aktivitet en undersøgelse af unges transportvaner og tilfredshed med den kollektive trafik. Resultaterne pegede bl.a. på vigtigheden af rettidighed af busserne, direkte kørsel og kort ventetid i forbindelse med mødetider. På baggrund af undersøgelsen vil Midttrafik sammen med kommuner og Region Midtjylland indgå i nærmere dialog med konkrete uddannelsessteder med henblik på afdækning af muligheder for forbedringer i de unges transport.

Arbejdet med overordnet trafikplan for Midt- og Vestjylland (kaldet KTMV) løber frem til medio 2022 og vil herefter blive konkretiseret i lokale trafikplaner for kommunerne i takt med de udbud.

Arbejdet med nye områdevisse trafikplaner vil fortsætte i køreplanåret 2021/22, hvor særligt kommuner i det midt- og vestjyske vil få udarbejdet trafikplaner forud for udbud af kørslen. Det er gældende for Holstebro, Viborg og Herning Kommuner.

Holstebro Kommune ønsker, at nuværende bybussystem revideres, så det i større grad tilpasses passagergrundlaget i Holstebro by. I samarbejde med Holstebro Kommune gennemføres en trafikplan, hvor der ikke alene skal ses på omfanget af kørslen, men også muligheden for helt alternative betjeningsformer og fx anvendelsen af mindre busser, der hvor behovet ikke retfærdiggør de almindelige 12 m busser.

I samarbejde med Viborg Kommune gennemføres en trafikplan for kommunens samlede kollektive trafik. Trafikplanen skal sikre et oplæg til et sammenhængende regionalt og lokalt rutenet, hvor de fælles ressourcer udnyttes bedst muligt i forhold til kunders behov og kommunens servicemæssige og økonomiske ramme.

I Herning Kommune er der, i forlængelse af den fælles trafikplan for de 8 midt- og vestjyske kommuner, behov for tilpasninger i den nordlige del af kommunen. Derfor gennemføres der trafikplanlægning i Herning Nord i samarbejde med Herning Kommune og Region Midtjylland.

Det er en fordel at arbejde med større sammenhængende trafikplaner forud for udbud af kørslen, da det giver større frihed til implementering af nye strukturer uden hensyntagen til tidligere kontraktmæssige bindinger på kørslen. Det er tilfældet for både Holstebro og Viborg kommuner, da trafikplanarbejdet skal danne grundlag for udbud af kørslen med ikrafttrædelse til K24. Arbejdet med det konkrete udbudsgrundlag påbegyndes foråret 2022 med mål om effektiv planlægning af ressourcerne med henblik på lavest mulige omkostninger for bestillerne.

Foruden udbud af kørslen i Viborg og Holstebro kommuner er der udbud af kørsel i en række andre kommuner, bl.a. Skive, Horsens, Norddjurs og Struer kommuner samt en mindre del hos Region Midtjylland. Fælles for udbuddene er forventninger til udbud af busser med alternative drivmidler end de traditionelle dieselbusser. Bl.a. har Region Midtjylland godkendt et pilotprojekt med el-busser i Lemvig-Struer-Holstebro området, og Midttrafik skal udarbejde et udbudsgrundlag for regionalrute 24 og 33, hvor kørselsgrundlaget i størst muligt omfang sigter mod anvendelse af el-busser.

Der indføres ny indtægtsfordelingsmodel i Midttrafik, som får betydning for fordelingen af indtægter fra 2022 og frem. Modellen indføres gradvis med 50% effekt i 2022, 75% effekt i 2023 og 100% i 2024. Den nye model medfører, at nogle bestillere får flere årlige indtægter, mens andre bestiller vil modtage færre. Det er fortsat uklart, hvorvidt den nye indtægtsfordelingsmodel vil medføre behov for ændret fokus og indsatser i det kommende arbejdsprogram. Såfremt enkelte bestillere ønsker tilpasning af serviceniveauet til nye økonomiske rammer, vil Midttrafik udarbejde kompenserende forslag hertil.

Det vedlagte samlede arbejdsprogram er sendt til orientering til kommuner og region sammen med en tidsplan for køreplanprocessen K22 ultimo august 2021. Arbejdsprogrammet indeholder allerede kendte projekter, hvor kommuner og Region Midtjylland i en høringsperiode til medio oktober 2021 har mulighed for at komme med bemærkninger, herunder særligt ønsker og bemærkninger til mindre konkrete køreplanlægningsopgaver.

Direktøren indstiller,

at Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning K22 tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Midttrafiks arbejdsprogram K22 - til bestyrelsen

1-00-1-19

12. Orientering om mangel på chauffører i transportbranchen

Resumé

Stabil driftsafvikling har i løbet af sommeren været udfordret som følge af, at nogle busselskaber har haft svært ved at besætte vagter. Hovedårsagen skal findes i manglen på chauffører, som risikerer at blive en generel udfordring for hele branchen. Bestyrelsen orienteres nedenfor om sagen.

Sagsfremstilling

Transportbranchen har over en periode manglet chauffører, og problemet er tiltagende. Dette gælder både gods- og passagertransport-branchen. Jf. Danmarks Statistik manglede branchen som helhed ca. 2.500 chauffører i 2019.

Der er angivet forskellige årsager til, at transportbranchen lider under manglen på chauffører:

- På den lange bane er det hovedsagelig en udfordring, at branchen ikke får tilført tilstrækkeligt med nye og yngre chauffører, efterhånden som ældre chauffører forlader branchen, fx som følge af pension. Tendensen forværres af, at der i vise dele af transportbranchen er et stigende behov for chauffører som følge af flere opgaver.
- På den korte bane er det en udfordring, at chauffører, der blev fritstillet som følge af COVID19, har valgt at søge mod andre brancher. Det betyder, at branchen oplever en flaskehals, efterhånden som efterspørgslen igen stiger som følge af konjunkturen.

Chaufførmangel i Midttrafik

Allerede i denne sommer blev administrationen orienteret om, at nogle busselskaber havde udfordringer med at besætte vagter som følge af mangel på chauffører. Dette har i yderste konsekvens medført, at busselskaberne i nogle tilfælde måtte aflyse ture til gene for kunderne. Der var to hovedårsager til manglen på chauffører denne sommer. For det første var nogle chauffører sygemeldte, sendt i isolation eller haft vaccine-symptomer som følge af COVID19. For det andet oplevede nogle busselskaber, at timelønnede og deltidsansatte chauffører blev tilbudt faste stillinger hos andre busselskaber eller i andre brancher.

Samtidig kan den høje alder blandt buschauffører på sigt blive en yderligere udfordring for Midttrafik. I det igangværende 60. udbud virksomhedsoverdrages i alt 101 chauffører fra fem forskellige busselskaber. Den gennemsnitlige alder blandt chaufførerne er 59 år. Dermed er chaufførerne i gennemsnit ca. 60 år, når de overdrages til en ny arbejdsgiver i juni 2022.

Administrationen har spurgt en række busselskaber, om de oplever problemer med at rekruttere arbejdskraft. Selskaberne oplyser hovedsageligt, at de endnu godt kan skaffe nye medarbejdere. Selskaberne konstaterer dog samtidig, at de har måttet være mere

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 10. september 2021 |
|----------------------------|-----------------------|

proaktive i ansættelsesprocessen, hvorfor selskaberne har styrket samarbejdet med fx uddannelsescentre og jobcentre. Samtidig tilbyder nogle selskaber jobgaranti til chauffører under uddannelse.

Indsats for at sikre chauffører

Midttrafik arbejder på flere områder for at sikre gode arbejdsforhold, så chauffører bibeholdes i branchen og nye chauffører tiltrækkes:

- I udbuddene belønnes busselskaber, der er eller bliver arbejdsmiljøcertificeret i løbet af kontraktperioden, eller hvis et selskab har opnået Arbejdstilsynets Kronesmiley. Således har hovedparten af de større busselskaber i dag valgt at blive enten ISO45001- eller OHSAS 18001-certificeret.
- I udbuddene belønnes busselskaberne ift. andelen af tilbudte faglærte chauffører tilknyttet den konkrete kontrakt. Midttrafik kan i tilbuddene se, at busselskaberne aktivt vælger at uddanne chauffører i løbet af kontraktperioden. Efter endt uddannelse modtager en faglært chauffør et løntillæg på ca. 4 kr./timen, svarende til ca. 8.000 kr. årligt.
- I udbuddene belønnes busselskaberne, der tilbyder flere uddannelsesdage per medarbejder end minimumskravet på 2 uddannelsesdage.
- Midttrafik arbejder for at sikre rimelige chaufførfaciliteter med adgang til toilet, vand og pauselokaler. Kravene til faciliteterne er blevet skærpet de senere år, og de konkrete behov fastlægges forud for hvert udbud.

Herudover har administrationen besluttet, at der skal udarbejdes et handlingskatalog, som Midttrafik kan bringe i spil, enten hvis et busselskab akut mangler chauffører til at besætte vagter, eller hvis busbranchen som helhed bliver udfordret som følge af en generel manglen på nye medarbejdere. Handlingskataloget er under udarbejdelse.

Mangel på lokomotivførere

Også Midtjyske Jernbaner har hen over sommeren måtte aflyse afgangene som følge af mangel på lokomotivførere. Personalemanglen var opstået på baggrund af opsigelser, langtidssygemeldinger og nødvendig sommerferieafvikling.

Midtjyske Jernbaner oplyser, at stort set alle jernbanevirksomheder aflyser afgangene med årsag i mangel på lokomotivførere. Fastholdelse er i almindelighed ikke problemet, idet branchen generelt har en lav personaleudskiftning.

Jernbanevirksomhedernes udfordringen ligger i rekruttering, idet der reelt ikke er ledige lokomotivførere i Danmark. Herudover er rekruttering til uddannelse en langvarig og omkostningstung proces, da den offentlige uddannelse af lokomotivførere tager cirka 10,5 måneder for uddannede håndværkere. Og gennem uddannelsen kan eleverne ikke udføre selvstændigt arbejde, da der er strenge krav til licens og certificering.

Betydning for kunder

Manglen på chauffører har konkret medført, at nogle ture er blevet aflyst i løbet af sommeren. Kunderne henvises i stedet til rejsegarantien.

Betydning for økonomi

Udgifter til chaufførlønninger er busselskabernes største udgift, idet den udgør 50-60 % af busselskabernes samlede omkostninger. Derfor er der fra busselskabernes side stor

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 10. september 2021 |
|----------------------------|-----------------------|

fokus på at optimere vagtplanlægningen og tilpasse antallet af chauffører for den vej igennem at reducere udgifterne.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager sagen til efterretning.

1-00-1-19

13. Kunde henvendelse vedrørende reglerne for at medbringe hund i Flexbus

Resumé

Administrationen er den 16. juni 2021 blevet kontaktet af Viborg Kommune, som har henvendt sig på baggrund af en borgerhenvendelse. Borgerhenvendelsen vedrører en kunde, som ønsker at medtage en mellemstor hund i en Flexbus, hvilket ikke er muligt på grund af rejsereglerne herfor. Dette er kunden utilfreds med.

Kunden og Viborg Kommune bliver begge orienteret om, det ikke er muligt at medbringe hunden og efterfølgende har kunden klaget til Transportministeriet herom. Transportministeriet har svaret på klagen og oplyst, det er Midttrafik, som fastsætter rejsereglerne og kommunerne og regionerne, som bestemmer omfanget af den kollektive trafik i de enkelte kommuner og regioner, hvorfor Transportministeriet ikke kan gå ind i sagen.

Sagsfremstilling

Administrationen blev den 16. juni 2021 kontaktet af Viborg Kommune, som henvendte sig på baggrund af en borgerhenvendelse. Borgerhenvendelsen omhandlede, at en kunde fra Viborg Kommune gerne ville benytte sig af en Flexbus, der er indsat på skolefridage, og medbringe sin hund, ligesom kunden kan gøre i den almindelige bus.

Rejsereglerne for Flexbus, som bl.a. ligger på Midttrafiks hjemmeside, foreskriver, at små dyr i tasker/transportkasser må medbringes, hvis de ikke optager plads i bilen. Service- og førerhunde er altid velkomne uanset størrelse. Denne regel skyldes, at Flextrafik, herunder Flexbus, bliver kørt af personbiler og liftvogne. Hunde af store størrelser vil dermed optage for meget plads i bilerne, i forhold til at der skal kunne medtages op til fem personer + chaufføren. Der er ligeledes hensynet til øvrige medpassagerer og chauffører.

Kundens hund er af mellemstor størrelse og altså større end det, som rejsereglerne tillader. Kundens utilfredshed består i, at hunden ikke kan medtages i Flexbus, fordi det er muligt i den almindelige bus, som kører på ruten på hverdage. Viborg Kommune henvendte sig derfor til administrationen med henblik på at finde en løsning på dette problem, samt få administrationen til at ringe kunden op.

Administrationen fandt ikke, der kunne findes en løsning, hvor kunden kunne medtage sin hund i Flexbussen og dette blev både kunden og Viborg Kommune orienteret om via hhv. telefon og mail.

På baggrund af administrationens tilbagemelding kontaktede kunden igen Viborg Kommune, som igen skrev til administrationen og spurgte til, om der fandtes andre

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 10. september 2021 |
|----------------------------|-----------------------|

løsninger end Midttrafik, fx taxaer. Hertil svarede administrationen, at Midttrafik ikke kunne hjælpe og at kommunen selv skulle kontakte andre (taxa)selskaber for at høre, om de kunne være behjælpelig med at få kunden transporteret. Herefter hørte administrationen ikke yderligere fra kunden eller Viborg Kommune.

Den 16. juli 2021 modtager administrationen en mail fra Transportministeriet, som oplyser, de har sendt to borgersvar vedrørende en klage om manglende mulighed for at medbringe en mellemstor hund i Flexbus i Midttrafik. Disse klager er afsendt af samme kunde, som oprindeligt har henvendt sig til Viborg Kommune. Af de to borgersvar fremgår det, at Transportministeriet informerer kunden om, det er trafikselskaberne, som fastsætter rejsereglerne og at det er kommunerne og regionerne, som bestemmer omfanget af den kollektive trafik i de enkelte kommuner og regioner, hvorfor Transportministeriet ikke kan gå ind i sagen. Siden da er der ikke sket yderligere i sagen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

14. Orientering om kundeundersøgelse i samarbejde med Region Midtjylland, Agder Fylke og AKT

Resumé

Midttrafik har i samarbejde med Region Midtjylland, Agder Fylke og det norske trafikselskab AKT fået puljemidler fra Interreg til gennemførelse af et brobygningsprojekt med overskriften "Kollektiv transport efter COVID-19 pandemien". Puljemidlerne dækker to undersøgelser; 1) Hvad skal der til for at gøre den kollektive transport attraktiv igen og 2) Hvordan er borgernes transportbehov i den "nye normal".

Midttrafiks første undersøgelse blev afviklet i juni 2021 og AKT afvikler den norske udgave i august/september 2021. Nedenfor redegøres for hovedresultater. Det andet undersøgelsesområde vedr. transportbehov igangsættes i løbet af efteråret.

Sagsfremstilling

I juni 2021 gennemførtes dataindsamlingen blandt borgere i Region Midtjylland. Undersøgelsen omfatter nuværende kunder, potentielle kunder og frafaldne kunder, hvor der i alt er indhentet 1.257 interviews. For at nå målgruppen "potentielle kunder" er størstedelen af de gennemførte interviews gennemført online, suppleret med en mindre andel telefoninterviews for at sikre in-klusion af ikke-digitale borgere. Derudover er der foretaget interviews på udvalgte stoppesteder fordelt i regionen. Nedenfor følger centrale resultater af undersøgelsen.

Undersøgelsen kortlægger tidligere, nuværende og forventet fremtidig rejsefrekvens. På baggrund af resultaterne forventes rejsefrekvensen efter COVID-19 at være lavere end den var tidligere. Første år efter COVID-19 forventes antal rejser at være på indeks 87, dvs. et fald på 13 %, hvilket svarer til trafikselskabernes hidtidig prognoser.

Figur 1: Primær årsag til at forvente at rejse mindre en før COVID-19

Base: n=385

Som det fremgår af figur 1, så er der flest der vælger mere bilkørsel som den primære årsag til ikke at tage kollektiv trafik, mens cykling/gang og mere hjemmearbejde ligger hhv. nr. 2 og 3.

Respondenterne fik også til opgave at tilkendegive deres præference for COVID-19-tiltag ved at udvælge maksimalt tre tiltag på listen (jf. figur 2).

Figur 2: Præference blandt COVID-19 tiltag (top fem)

Hvilke 3 af disse er af størst betydning for dig? (maksimum 3 svar)



Andre kunders adfærd ligger markant i top. Idet undersøgelsen blev gennemført i juni, er der siden sket store lempelser af retningslinjer i samfundet generelt og også i den kollektive transport. Den relative høje vægtning af mundbind formodes at afspejle situationen på undersøgelsestidspunktet, hvor mundbind var påkrævet. *Hyppig rengøring, Begrænsning af antal passagerer samt Tiltag for at undgå at røre ved kontaktflader* vægtes også højt.

Det er ikke kun COVID-19, der er væsentlige for kundernes oplevelse af busturen. Også de generelle forhold i bussen fylder fortsat jf. figur 3.

Figur 3: Præference blandt generelle tiltag (top fem)

Hvilke 3 af disse er af størst betydning for dig? (maksimum 3 svar)



Top tre i forhold til vægtning af generelle tiltag i den kollektive transport er Lavere billetpriser (scorer 4,0), Let tilgængelig information om afgang- og ankomsttidspunkter (4,0) og Flere direkte forbindelser (3,9). Lavere billetpriser er en tydelig højdespringer, når respondenterne tilkendegiver deres præferencer, ved maksimalt at måtte udvælge tre tiltag på listen.

Næste undersøgelse – borgernes transportbehov

Midttrafik har foreløbigt anvendt halvdelen af de tildelte puljemidler og vil bruge anden halvdel på at uddybe, hvilke transportbehov kunderne har i en ny normal (fx kombinationen af cyklisme og kollektiv trafik og hvordan kan kollektiv trafik være et supplement til cyklen før, under og efter rejsen), og hvad forventningerne er til andre kunders adfærd, plads i bussen mv., da det som beskrevet fylder meget.

Undersøgelsesmetoden vil være kvalitativ fx via fokusgrupper, dybdegående interviews eller observation. Brug af restbeløb forudsætter godkendelse fra Interreg, hvilket administrationen forventer ud fra modtagne tilkendegivelser.

Anvendelse af resultater

På baggrund af undersøgelsens resultater, har administrationen valgt at skabe en tryghedskampagne ifm. udfasningen af corona-restriktioner i den kollektive trafik. Med sloganet "Sammen – gør vi rejsen tryk" fokuserer tryghedskampagnen på det fælles ansvar, der er mellem Midttrafik og kunderne om at skabe tryghed i bus, tog og letbane

er for alle kunder, og markere et skifte væk fra, at kunder skal følge myndighedernes konkrete anbefalinger og restriktioner.

Kampagnen omhandler budskaber og billeder, der formidler de tiltag, som kunderne tillægger størst betydning:

- Andre passagerers adfærd
- Rengøring
- Brug af håndsprit
- Kommunikation om retningslinjer
- Begrænset antal kunder

Tryghedskampagnen kører i august og september. Sideløbende arbejder administrationen på en win back-kampagne og en produktkampagne, som skal vise kunderne mulighederne i billetprodukt-porteføljen med eventuel nyt rejsemønster. Med udgangspunkt i undersøgelsen arbejdes der med målgrupper som pendlere og lavfrekvente kunder med nye behov, der kan være arbejds- eller uddannelsesrelateret eller på grund af nye transportformer som fx cykel, salg af bil nummer to etc. Her har undersøgelsen leveret data på, hvem de hhv. potentielle og frafaldne kunder er (alder, billet og rejsefrekvens).

Undersøgelsens resultater vedr. de generelle tiltag, vil indgå i administrationens fortsatte samarbejde med og rådgivning af bestillerne om kundernes vægtning af billetpriser, antal afgang, direkte forbindelse og rejsetid.

Sidst, men ikke mindst, vil undersøgelsens resultater vedr. kundernes ændrede transportadfærd indgå i administrationens fortsatte arbejde med at skabe fleksible tilbud og produkter.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Midttrafik - Kollektiv trafik og COVID-19 - Silverbullet_COWI rapport

1-00-1-19

15. Siden sidst

Sagsfremstilling

Brug af underleverandører i Flextrafik

Ekstra Bladet bragte i juli måned en artikel om, hvordan nogle leverandører i Flextrafik indgår underleverandøraftaler med selvstændige vognmænd. Da de selvstændige vognmænd ofte kun udgøres af ejeren selv (enkeltmandsvirksomhed), er der ikke krav om, at vognmanden skal aflønne sig selv i henhold til en overenskomst eller indbetale til pension. Vilkaerne i kontrakten med Midttrafik er de samme, uanset hvordan de enkelte leverandørers selskaber er konstruerede. Den omtalte ordning betyder, at nogle leverandører kan tilbyde en lavere timepris. Herudover har Ekstra Bladet rejst tvivl om, hvorvidt de selvstændige vognmænd overholder køretidsreglerne. Trafikselskaberne har tidligere fået godkendt konstruktionen hos et revisionselskab.

Som opfølgning på artiklen i Ekstra Bladet har bestyrelsesmedlem Mads Nikolajsen bedt administrationen besvare to spørgsmål: 1) I hvilket omfang er selvstændige vognmænd underleverandører for vognmand med flextur-aftale med Midttrafik? 2) Er der selvstændige vognmænd, der på lige vilkår i fællesskab byder ind på flextur kørsel hos Midttrafik? Administrationens svar fremgår nedenfor.

Ad 1) Midttrafik har pt. registreret 30 underleverandører, der kører som selvstændige vognmænd uden ansatte. Bemærk, at der er tale om et øjebliksbillede, da vognmanden kan skifte underleverandør.

Ad 2) Midttrafik har kontrakt med 103 selvstændige vognmænd, der kører uden ansatte. Heraf kører 97 selvstændige vognmænd i FlexVariabel, og 6 seks selvstændige vognmænd kører i FlexGaranti. Kun i FlexGaranti er vognmanden garanteret kørsel for Midttrafik. Alle vognmænd har budt ind på lige vilkår.

Møde med transportministeren om bustilgængelighed

Den 26. august havde formænd og direktører for trafikselskaberne i Danmark møde med transportministeren om bustilgængelighed.

Ministeren har forståelse for dilemmaerne forbundet med fuld tilgængelighed samt udfordringerne med adgang til busserne – herunder at der via flextrafik er individuel transportløsning af høj kvalitet.

Ministeren er optaget af en god dialog med god dialog med handicaporganisationer, operatører og chauffører og et fælles fokus på gode praktiske løsninger.

Udover temaet bustilgængelighed blev også tryghed i offentlig transport efter omfattende restriktioner drøftet, herunder at myndighederne spiller en vigtig rolle i at vinde passagerer tilbage igen og understøtte kollektiv trafik som grøn trafik. Ca. 20% af kunderne er ikke vendt tilbage.

1-00-1-19

16. Eventuelt

1-00-1-19

17. Godkendelsesark for møde i bestyrelsen for Midttrafik den 10. september 2021

Resumé

Underskrift af beslutningsprotokol for åben dagsorden.

Sagsfremstilling

Møde i bestyrelsen for Midttrafik den 10. september 2021.

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 10. september 2021 |
|----------------------------|-----------------------|