



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen
for Midttrafik
1. april 2022 kl. 09:30
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Orientering om TRAFIKSELSKABERNE I DANMARK	3
2	Orientering om FlexDanmark.....	5
3	Orientering om Midttrafiks samarbejdsfora.....	8
4	Løn- og arbejdsvilkår i flextrafik	13
5	Drøftelse: Hvordan tiltrækker vi kunder til den kollektive trafik?.....	17
6	Tillægsbevilling til budget 2022 som konsekvens af stigende brændstofpriser.....	20
7	Tillægsbevilling til budget 2022 som følge af aktivitetstilpasninger efter aftaler med udvalgte bestillere	24
8	Godkendelse af ny samarbejdsaftale med Aarhus Letbane.	25
9	Gratis kørsel i Struer Kommune.....	27
10	Forslag til besøgsplan for bestyrelsen i 2022	29
11	Orientering om den økonomiske situation	30
12	Kompensation til leverandører inden for flextrafik for stigende brændstofpriser ..	33
13	Orientering om justering af model til Flexharmonisering	34
14	Orientering om Midttrafiks passagertælling 2021	36
15	Orientering om aflysninger på letbanen pga. is på køreledninger.....	38
16	Kundetilfredshed i handicapkørsel 2021	39
17	Orientering om Årsberetning 2021 Ankenævnet for Bus,	43
18	Siden sidst	47
19	Eventuelt	50

Orientering

1 Orientering om TRAFIKSELSKABERNE I DANMARK

Trafikselskaberne i Danmarks (TiD) medlemmer er de kollektive trafikselskaber i Danmark, som sammen har stiftet foreningen:

Movia

Midttrafik

FynBus

Nordjyllands Trafikselskab (NT)

Sydtrafik

Bornholms Amts Trafikselskab (BAT)

TiD blev stiftet 01.08.2008 og ledes af en politisk bestyrelse bestående af formanden fra hvert trafikselskab samt næstformanden for Movia.

De seks regionale trafikselskaber har siden kommunalreformen haft en fælles forening, Trafikselskaberne i Danmark (TiD).

Foreningens formål: At give trafikselskaberne en platform, hvorfra der kan varetages fælles interesser. Fagligt via et samarbejde. Politisk i form af et talerør.

Foreningens bestyrelse består af de regionale trafikselskabers formænd samt næstformanden for Movia, der endvidere er næstformand for TiD. Det er aftalt, at bestyrelsen konstituerer sig d. 17. marts i forbindelse med KL's topmøde i Aalborg

TiD-bestyrelsen 2022-25 ser ud som følger:

- NT: Søren Kusk (A), Aalborg Kommune, medlem af byrådet
- Midttrafik: Steen Vindum (V), Silkeborg Kommune, 2. viceborgmester
- Sydtrafik, Preben Friis-Hauge (V), regionsrådsmedlem i Region Syddanmark
- FynBus: Morten Andersen (V), Nordfyns Kommune, borgmester
- Movia - formand: Kirsten Jensen (A), Hillerød Kommune, borgmester
- Movia – næstformand: Gert Jørgensen (K), Sorø Kommune, borgmester
- BAT: Helle Munk Ravnborg (Ø), medlem af kommunalbestyrelsen på Bornholm og formand for Natur-, Miljø- og Planudvalget

Bestyrelsen mødes ca. 2-3 gange om året – samt hvis der opstår ad hoc-sager, der kræver politisk opmærksomhed. Det er tradition for, at TiD-bestyrelsen anmoder om møde med transportministeren – det kan være som et hilse-på-møde efter konstituering eller hvis der er presserende sager, hvor foreningen ønsker at ministeren skal kende trafikselskabernes synspunkter og ønsker. I den seneste bestyrelsesperiode blev møder med transportordførerne systematiseret.

Trafikselskabsforeningens økonomi er baseret på, at medlemmerne betaler et årligt kontingent. Fordelingsnøglen udarbejdes efter selskabernes passagerindtægter.

Trafikselskabernes sekretariat består af én medarbejder, der har kontorplads hos Movia.

TiD's vedtægter kan læses her:

<https://trafikselskaberne.dk/om/vedtaegter/>

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

2 Orientering om FlexDanmark

Resumé

Midttrafik er medejer af FlexDanmark, der er de danske trafiksekskabers fælles organisation til at håndtere Flextrafik. Administrationen orienterer om samarbejdet og perspektiverne for de kommende år.

Sagsfremstilling

Midttrafiks Flextrafik

Midttrafik varetager en række kørselsordninger under fællesbetegnelsen Flextrafik, som bestyrelsen blev orienteret om under punkt 7 på bestyrelsesmødet 11. februar 2022.

Flextrafik er en samlebetegnelse for bl.a. kommunernes lovpligtige handicapkørsel, regionens siddende patientbefordring, kommunalt visiteret kørsel til fx læge eller specialkørsel samt åbne kommunale kørselstilbud som fx Flextur, Flexbus og Plustur.

Midttrafik indgår kontrakter med private vognmænd, der udfører kørslen med taxa, minibus eller andre mindre vogne. Midttrafik modtager bestillinger på kørslen enten via telefon eller digitalt, og Midttrafik koordinerer kørslen, så vognene udnyttes bedst muligt og den offentlige finansiering dermed minimeres. Endelig sørger Midttrafik for at afregne vognmændene samt fordele udgiften på bestillerne (kommunerne og regionen).

Der var ca. 1 mio. ture i 2019, hvoraf patientbefordring udgjorde ca. 40 %, mens handicapkørsel, åbne flexkørselstyper og kommunale kørselstyper hver udgjorde ca. 20 %. Tallene er faldet noget under Corona men forventes at stige igen.

Der er således et anseeligt antal ture, der skal koordineres, hvilket sker i et avanceret it-system, som Midttrafik har adgang til via FlexDanmark.

FlexDanmark

Midttrafik har været medejer af FlexDanmark siden Midttrafiks dannelse i 2007. Siden 2012 har FlexDanmark været et FMBA og været ejet af alle danske trafiksekskaber, bortset fra Bornholm.

FlexDanmarks opgaver

FlexDanmark varetager to hovedopgaver for trafiksekskaberne:

- Indkøb, afvikling og videreudvikling af en fælles it-plattform til at modtage bestillinger af ture, planlægge og koordinere turene samt overvåge de enkelte ture i flextrafikken (næsten 6 mio. årligt på landsplan, svarende til 15.000 daglige ture), herunder:
 - Understøtte fortsat forretningsudvikling i de enkelte trafiksekskaber og på tværs af trafiksekskaberne ved udvikling af ny funktionalitet.
 - Vidensdeling om fordele og ulemper ved forskellige måder at tilbyde borgerne de forskellige flextrafik-kørselsordninger, anvendelse af system etc.

- Contact center og driftsovervågning, hvor de kan modtage opkald fra kunder samt overvåge at planlagte ture gennemføres (såkaldt "vognstyring"). Midttrafik har eget callcenter og vognstyring, men FlexDanmark overtager opgaven i ydertimer samt ved behov derudover.

FlexDanmarks medarbejderstab bestod ved udgangen af 2021 af 115 ansatte, hvoraf 59 er i contact centeret. Omregnet til fuldtidsansatte er det i alt 84 personer i FlexDanmark.

FlexDanmarks styring

FlexDanmark har som et fælles selskab for trafikkselskaberne en indbygget udfordring i på den ene side at sikre en effektiv løsning af sine ovenstående opgaver ved en høj grad af ensartethed for alle trafikkselskaber, og på den anden side at kunne rumme trafikkselskabernes forskellighed og behov for selv at kunne træffe beslutning om serviceniveau i eget selskabs område.

For at kunne afbalancere disse to hensyn, er der indført flg. governance:

- Foreningen ledes af en bestyrelse, hvor bl.a. Midttrafiks direktør er medlem. Under bestyrelsen er der flere faste fora:
 - Forretningsforum har fokus på at udvikle forretningen omkring flextrafik kørselsformerne, så de fortsat er attraktive for kunderne og for kommunerne/regionerne.
 - Sikkerhedsgruppen sikrer, at it-sikkerhed og GDPR har løbende fokus i et fælles system med mange følsomme persondata og kritisk betydning for driften.
 - Økonominetværksgruppen har fokus på økonomistyring i det fælles selskab samt byrdefordeling indbyrdes mellem selskaberne.
 - Flere erfa-grupper.

Aktuelle udfordringer

Udskiftning af it-plattform

FlexDanmark anvender i dag et it-system (Planet) til at modtage, koordinere og overvåge de omkring 15.000 daglige ture. Systemet bruges desuden til at skabe faktureringsgrundlaget over for vognmændene og de enkelte bestillere (kommuner og regioner).

Planet er et mere end 25 år gammelt system, der over årene er blevet videreudviklet for at imødekomme de stigende behov.

Planet er dog ved at være udtjent og begrænser den fortsatte udvikling af servicen. Trafikkselskaberne har derfor gennemført et udbud og har siden efteråret 2021 været i gang med at udvikle en ny løsning, NOP (Ny OptimeringsPlatform), sammen med Netcompany med svenske DRT Solutions som underleverandør.

NOP vil give trafikkselskaberne en stærk og sikker digital infrastruktur til at håndtere de mange rejser. Løsningen vil være modulært opbygget og kunne integreres til andre systemer i den kollektive trafik og den offentlige administration. NOP er desuden bygget over moderne viden om gode brugergrænseflader, så de ca. 8.700 professionelle brugere får et tidssvarende værktøj til deres daglige opgaver. Tilsvarende vil de mange borgere, der bruger selvbetjeningsplatformen få en opdateret og moderne løsning.

Projektet følger tidsplanen, og NOP forventes at blive taget i brug i en del af Movias område i marts 2023 og hele Movia juni 2023. Derefter implementeres den nye løsning i de øvrige trafikskaber, og Midttrafik forventes at have taget NOP i brug i marts 2024.

Implementeringen af NOP i Midttrafik er en opgave, der skal håndteres med omhu, da vi skal lykkes med stabil drift igennem en transition, hvor både brugere, vognmænd og medarbejdere skal tage det nye værktøj i brug. Der etableres en projektorganisation omkring dette. Trafikskaberne har sammen lavet en implementeringsmodel, som Midttrafik vil bruge. Da Midttrafik er et af de sidste selskaber til at indføre NOP, vil vi kunne trække på de andre trafikskabers erfaring.

FlexDanmarks samlede budget for NOP udgør ca. 225 mio. kr. i perioden 2020 til 2026 inkl. risikopulje og trafikskabernes implementeringsomkostninger. Midttrafiks andel heraf udgør 32,6 mio. kr., hvoraf 4,5 mio. kr. er til Midttrafiks interne projektkomkostninger til bl.a. projektledelse og implementering. Midttrafik har afsat yderligere 4,2 mio. kr. til intern projektorganisation, da det afsatte beløb i FlexDanmarks budget ikke var tilstrækkeligt. Beløbet finansieres af bestillerne over en årrække.

Midttrafiks flexharmonisering

Bestyrelsen blev på bestyrelsesmødet 11. februar 2022 (punkt 9) orienteret om, at Midttrafiks bestyrelse i efteråret 2021 besluttede at harmonisere den åben flexkørsel (i dag Flextur, Flexbus og Plustur) for at gøre tilbuddet lettere tilgængeligt for kunderne. Dette er i høring ved kommunerne i øjeblikket med høringsfrist 1. juni 2022 og efterfølgende behandling i bestyrelsen.

Den ønskede harmonisering af den åbne flextrafik forudsætter ændringer i det system, der bruges til at håndtere flexkørsel, så de forskellige kørselstyper kan bestilles ad de samme kanaler, og de ønskede serviceniveauer kan implementeres.

Det har vist sig at være en udfordring, da FlexDanmark er tilbageholdende med at lave ændringer, inden NOP er fuldt implementeret. Det skyldes dels et ressourcehensyn i FlexDanmark, men også hensyn til styring af de to løsninger Planet og NOP. Planet vurderes at være strakt til det yderste af sin ydeevne, og der er en bekymring for at lave større ændringer i den. Derudover ønsker FlexDanmark ikke ændringer i den første version af NOP, da det vil gøre kontraktstyringen med Netcompany mere kompliceret i forhold til at få leveret det system, der oprindeligt var udbud.

Forbeholdene er forståelige, men det er u hensigtsmæssigt, at udskiftningen af et it-system gør, at Midttrafik og de øvrige trafikskaber ikke kan forbedre sit serviceniveau i en periode på 2-3 år.

Midttrafik forfølger derfor muligheden for tidligere systemunderstøttelse af den ønskede flexharmonisering i bestyrelsen for FlexDanmark og i dialog med de øvrige trafikskaber.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

3 Orientering om Midttrafiks samarbejdsfora

Resumé

Midttrafik har etableret samarbejdsfora med eksterne i en række tilfælde, hvor det giver god mening at drøfte kollektiv trafik og/eller flextrafik med kunder, leverandører eller interesseorganisationer.

Administrationen gennemgår nedenfor, hvilke fora der er etableret.

Sagsfremstilling

Midttrafik har etableret en række samarbejdsfora alle med det overordnede formål at forbedre den kollektive trafik, enten gennem dialog med kunderne, leverandørerne eller samarbejdspartnere.

Der er tale om:

- Tilgængelighedsforum
- Entreprenørudvalget
- Kontaktudvalget
- Ungepanel i Midt-Vestjylland
- App-panel

Tilgængelighedsforum

Midttrafiks tilgængelighedsforum blev etableret i 2015. I Lov om Trafikselskaber § 11, stk. 5 står, "Trafikselskaberne skal inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med tilrettelæggelse af ordningen for individuel Handicapkørsel". Samtidig ønsker Midttrafik et bredt fokus på tilgængelighed for at sikre adgang til den kollektive trafik på tværs af handicapgrupper. Midttrafik har derfor oprettet en tilgængelighedsgruppe, der kan opfylde såvel lovens krav til en inddragelse, som til Midttrafiks ønske om et bredere syn på tilgængelighed.

Formålet med tilgængelighedsforummet er:

- At skabe et forum for dialog mellem Danske Handicaporganisationer, Ældresagen, Faglige seniorer, kommuner og Midttrafik omkring tilgængelighed i de kørselstilbud Midttrafik tilbyder borgerne i Region Midtjylland.
- At give inspiration og forslag til udvikling af tilgængeligheden til Midttrafiks produkter. Tilgængeligheden forstås bredt, og omfatter alle aspekter i at køre en tur fra informationssøgning, adgang til stoppesteder, busindretning og bestilling / betaling af en kørsel med et Midttrafik-produkt.
- At være et forum, hvor Midttrafik kan forelægge eller afprøve tiltag eller nuværende løsninger til forslag til ændringer i tilgængelighed

Tilgængelighedsgruppen har ingen beslutningskompetence – beslutninger træffes i Midttrafiks bestyrelse eller de enkelte kommuner. Der drøftes sager af generel karakter – ikke enkeltsager.

Deltagere:

- Danske Handicaporganisationer med tre repræsentanter
- Ældre Sagen med to repræsentanter
- Faglige Seniorer med to repræsentanter
- Kommuner i Midttrafik med tre repræsentanter
- Midttrafik repræsenteres med baggrund i dagsorden

Repræsentanterne udpeges af de respektive organisationer for en 4-årig periode. Perioden følger kommunevalgperioden. Midttrafik yder sekretariatsbistand til gruppen.

Der afholdes som udgangspunkt 2 - 3 møder årligt.

Entreprenørudvalg og Kontaktudvalg

Udover den daglige dialog om driften med leverandørerne, har Midttrafik også ønsket at have jævnlige drøftelser med leverandørerne af både den kollektive bustrafik og flextrafik. Møde-kadencen i Entreprenørudvalget har været udfordret af corona-krisen pga. udvalgets størrelse, men administrationen forventer at genoptage møderne i 1. halvår 2022.

Entreprenørudvalget:

Entreprenørudvalget består af ledelsesrepræsentanter fra alle busselskaber, der kører med A-kontrakt for Midttrafik, dvs. 22 busselskaber.

Entreprenørudvalget skal fremme dialogen mellem Midttrafik og ledelsen i busselskaberne. Møderne skal sikre, at aktuelle relevante emner der berører såvel bestillere, busselskaber, kunder og administration drøftes og at eventuelle udfordringer håndteres i dialog mellem busselskabernes ledelse og Midttrafik. Udvalget mødes 1-2 gange om året.

Kontaktudvalget:

Formål et med Kontaktudvalget er:

- At skabe et forum for dialog mellem repræsentanter fra branchen og Midttrafik
- At arbejde overordnet med nye tiltag indenfor branchen til gavn for Midttrafiks kunder, leverandører og ejere.
- Dialog omkring nye tiltag og nuværende løsninger.
- At sikre den gode dialog mellem Midttrafik og leverandørerne.

Kontaktudvalget giver input til udviklingsønsker indenfor flextrafik samt fremfører emner som branchen generelt oplever. Kontaktudvalget har ingen beslutningskompetence. Der behandles sager af generel interesse – ikke enkeltsager.

Deltagerkredsen er:

- Tre repræsentanter fra Dansk Person Transport
- Én repræsentant fra Centralforeningen af taxiforeninger i Danmark
- To repræsentanter fra leverandører med kontrakt i Garanti udbud
- Én repræsentant fra leverandør med kontrakt i Variabelt udbud.
- Én repræsentant fra Præhospitalet Region Midtjylland

Midttrafik kan, hvis særlige forhold taler herfor, løbende indbyde øvrige repræsentanter fra branchen til at deltage i kontaktudvalgsmøderne. Dette sker efter høring blandt kontaktudvalgets medlemmer. Midttrafik yder sekretariatsbistand til forrummet, og afholder møderne.

Brancheorganisationerne vælger selv de repræsentanter, som skal deltage i Midttrafiks kontaktudvalg for Flextrafik.

Halvårlige møder med 3F

Direktionen holder halvårlige møder med repræsentanter fra 3F, som repræsenterer chaufførerne i især busselskaberne. Møderne er dialogmøder uden fast dagsorden, men medvirker til at sikre en kontinuerlig og åben dialog om forholdene for chaufførerne i den kollektive trafik og det daglige samarbejde.

Unge-panel i Midt- og Vestjylland

I forbindelse med udarbejdelse af trafikplanen for de otte midt- og vestjyske kommuner i 2021 blev der gennemført en større transportundersøgelse på ungdomsuddannelserne i otte kommuner (Lemvig, Skive, Struer, Viborg, Holstebro, Ringkøbing -Skjern, Herning og Ikast-Brande). Undersøgelsen peger på fire temaer, der kan bidrage til at fastholde og øge de unges brug af den kollektive trafik.

De otte kommuner, Region Midtjylland og Midttrafik ønskede i den forbindelse at nedsætte et ungepanel, hvor de fire temaer kunne drøftes og konkretiseres:

- Tid (køretid, ventetid, skiftetid, forsinkelser)
- Komfort (Indretning herunder sæder og borde, overfyldte busser)
- Pris (bestilling af Ungdomskortet, pris, ekstra indhold i Ungdomskortet)
- Miljø (kommunikation om miljøgevinster ved at tage bus frem for bil)

Ungepanelet skal:

- medvirke til at uddybe, konkretisere og skabe forståelse for indholdet i de fire temaer,
- bidrage til forslag, der kan medvirke til at undersøgelsens problematikker i de fire temaer løses,
- agere testpanel for tiltag inden de udføres

Panelet er ikke besluttende og etableres til behandling af emner i ungeundersøgelsen.

Unge på de 19 uddannelsesinstitutioner, der bidrog til undersøgelsen fik tilbud om at deltage i ungepanelet. Hver uddannelsesinstitution er tilbudt én plads i ungepanelet, og det anbefales, at medlemmet er medlem af uddannelsesinstitutionens elevråd eller klimaråd.

Ungepanelet er et midlertidigt panel, der blev oprettet umiddelbart efter sommerferien 2021 og forventes at have tilendebragt opgaven senest i løbet af foråret 2022.

Der afholdes workshops, hvor ungepanelet udsættes for dilemmaer. Dilemmaerne udsendes forinden workshoppen, således medlemmerne af ungepanelet har mulighed for at drøfte dilemmaerne med deres respektive bagland.

Midttrafik App og Midttrafik Live-panel

Administrationen har tidligere etableret et kundepanel bestående af brugere af Midttrafiks betalings app og Midttrafik Live. Under corona-krisen har panelet ikke været aktiveret, da den generelle passagernedgang også ramte paneldeltagerne, men administrationen forventer at starte panelet op igen i løbet 2022.

Panelet blev etableret for at have et forum, hvor administrationen kan teste forskellige tiltag på hhv. Midttrafik App og Midttrafik Live og samtidig drøfte kundebehov. Der er tale om indhentning af kvalitative data gennem test, ikke kvantitative. Panelet er således en del af udviklingsprocesserne i Midttrafiks apps.

Paneldeltagerne sidder et år ad gangen for at sikre, at der sker en løbende udskiftning og at der hele tiden er deltagere, der ser med friske øjne på de to apps.

Kort om Midttrafiks apps og digitale services:

Midttrafik app er Midttrafiks betalingsapp, som tilbyder kunderne en lang række forskellige produkter: enkeltbilletter, klippekort, pendlerkort, ungdomskort og en række øvrige produkter, fx samarbejdsbilletter med lufthavnene om lufthavnsbusbillet til hhv. Tirstrup og Billund, turist-/dagsbilletter i hele regionen og Aarhus, Lemvigbanens Familie Dagsbillet etc. Midttrafik app giver også mulighed for at afprøve nye billettyper målrettet bestemte kundegrupper og indsamle erfaringer i pilotprojekter. På bestyrelsesmødet vil bestyrelsen få en præsentation af Midttrafik app.

Midttrafik Live er Midttrafiks rejseservice til kunderne, hvor man kan se, hvor langt bussen er fra stoppesteder, man kan få notifikationer hvis bussen er forsinket og man kan se, hvor fyldt bussen er. Midttrafik Live bygger bl.a. på gps-data samt data fra passagertællinger. På bestyrelsesmødet vil bestyrelsen få en præsentation af Midttrafik Live.

Andre digitale services – Midttrafik betjener også sine kunder digitalt på andre måder, bl.a. kan kunderne skrive til Midttrafik på Facebook og gennem Messenger. Kunderne kan også skrive egentlige kundehenvendelser gennem en formular på Midttrafiks hjemmeside, ligesom man kan klage over modtagelsen af en kontrolafgift gennem en formular. Midttrafik bruger kundehenvendelserne bredt til at orientere sig i aktuelle temaer og problemstillinger, som optager kunderne og som skal adresseres, fx problemer på bestemte busafgange, driftsforstyrrelser på letbanen o.l. sammenholdt med gps- og køreplandata.

Et andet eksempel på en digital service er, at Midttrafik leverer data til Rejsekort og Rejseplan A/S, således busser og køreplaner er at finde i rejseplanen.dk.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Beslutning

4 Løn- og arbejdsvilkår i flextrafik

Resumé

Bestyrelsen bad på sit møde den 11. februar om forslag til, hvordan Midttrafik sikrer mere trygge forhold for chauffører og kunder i flextrafik. I nedenstående sagsfremstilling foreslår Midttrafik to typer af tiltag: 1) Tiltag der kan iværksættes omgående, og 2) tiltag der sigter mod kommende kontraktperioder.

Sagsfremstilling

I sagsfremstillingen foreslår administrationen i Midttrafik henholdsvis tiltag, der kan iværksættes omgående, og tiltag som kan iværksættes i forbindelse med et kommende udbud af flextrafik.

Omgående tiltag

Midttrafik foreslår, at der i indeværende kontraktperiode iværksættes tiltag, der styrker den etablerede procedure for indberetninger og kontrol. Udgangspunktet er, at Midttrafiks kontrakter rummer udmærket muligheder for at indhente dokumentation fra vognmændene om overholdelse af løn- og arbejdsvilkår. Indhentningen af relevant dokumentation kræver dog, at Midttrafik er bekendt med, hvad der konkret skal kontrolleres. Alternativt skyder kontrollen i blinde.

Af konkrete tiltag foreslås:

1. Forøget dialog med Midttrafiks Samarbejdsforum
2. Markedsføring af Midttrafiks anmeldelsesformular

Ad 1) Midttrafiks samarbejdsforum består af repræsentanter fra relevante faglige organisationer, såvel arbejdsgiver- og arbejdstagersiden. Da Midttrafik kun har modtaget få indberetninger, har involveringen af forummet været begrænset frem til i dag. Ved proaktivt at forøge dialogen med forummet ønsker Midttrafik, at forummet bliver bekendt med dets rolle; herunder også forummets egne muligheder for at indberette sager om løn- og arbejdsvilkår. Tiltaget er specielt relevant for arbejdstagersiden, der har direkte, daglig kontakt med chauffører i Flextrafik.

Ad 2) Midttrafik har oprettet en formular på sin hjemmeside, hvor alle kan indberette sager om løn- og arbejdsvilkår. Midttrafik ønsker fortsat, at sager indberettes via formularen, da formularen sikrer, at en sag fra begyndelsen er ordentlig belyst. Dermed kan Midttrafik foretage en kvalificeret behandling af en sag. Midttrafik foreslår, kommunikation om formularens eksistens styrkes ud mod chaufførerne. En styrket kommunikation skal ske på Midttrafiks hjemmeside, via de månedlige nyhedsbreve til chaufførerne og i dialogen med samarbejdsforummet.

Tiltagene skal sikre, at Midttrafik i højere grad bliver bekendt med og handler på konkrete indberetninger om løn- og arbejdsvilkår. Tiltagene følger dermed den forrige bestyrelses strategi; det er fortsat den enkelte chauffør eller repræsentanter for arbejdsmarkedets parter, der beder Midttrafik involvere sig i sager. Midttrafik foretager således ikke tilfældige stikprøver, hvor der indhentes oplysninger uvilkaarlig fra leverandører.

Tiltag i kommende udbud

Midttrafik har ligeledes undersøgt tiltag, der kan iværksættes, når Flextrafik skal genudbydes i efteråret 2022. Tiltag skal skærpe betingelserne for at vognmænd kan opnå en kontrakt i udbuddet. Altså kan en vognmand risikere udelukkelse fra udbuddet, hvis betingelserne ikke er opfyldt.

Konkret foreslås det, at vognmænd skal indsende en revisorerklæring, hvis vognmandens tilbudspris ligger under et bestemt niveau. Niveaulet er endnu ikke fastsat.

Udbudsloven definerer, at hvis en ordregiver vurderer, at et tilbud er unormalt lavt, har man pligt til at anmode tilbudsgiveren om en redegørelse for de priser og/eller omkostninger, der indgår i tilbuddet. Ordregiver er forpligtet til dette, forinden et tilbud eventuelt afvises. Udbudsloven definerer dog ikke, hvad der forstås ved "unormalt lavt". Det beror på en konkret vurdering, som ordregiveren skal foretage. Her kan vognmandens indsendelse af en revisorerklæring danne grundlag for en konkret vurdering af, om tilbuddet kan godtages af Midttrafik.

Forslaget kan resultere i, at de allerlaveste tilbudspriser øges, så vognmændene får en større indtjening, hvilket igen kan få en afsmittende virkning på chaufførens løn- og arbejdsvilkår. Vognmanden kan dog vælge at prioritere en øget indtjening anderledes. Således er der ikke garanti for, at fx en mindstepris medfører en lønstigning eller kortere arbejdstid for chaufføren.

Det pointeres samtidig, at forslaget i første omgang er *udkast-baseret*. Derfor er forslaget kun overordnet beskrevet. Forslaget skal behandles nærmere for klarlægge alle fordele og ulemper samt lovligheden af modellen, jf. udbudslovens øvrige bestemmelser. Ligeledes skal det undersøges, hvad en revisorerklæring konkret skal indeholde.

Udbuds- og driftssamarbejde

Midttrafik er en del af et udbuds- og driftssamarbejde med Sydtrafik og FynBus, hvilket har betydning for *hvilke tiltag*, der kan implementeres og for *effekten af tiltagene*.

Udbud af Flextrafik gennemføres i fællesskab mellem trafikelskaberne, mens kontrakterne indgås individuelt mellem det enkelte trafikelskab og vognmanden. Både i udbuddet og i kontrakterne kan det enkelte trafikelskab godt indføre egne vilkår, om end dette er problematisk.

Driftssamarbejdet betyder nemlig, at en vogn i kontrakt for Midttrafik også kører med kunder for FynBus eller Sydtrafik og omvendt. Dermed kommer tiltag truffet af Midttrafik kunder i tre trafikelskaber til gavn. Omvendt vil et tiltag truffet i Midttrafik ikke gavne samtlige Midttrafiks kunder, hvis ikke FynBus og Sydtrafik har vedtaget samme tiltag. Herudover har branchen et klart ønske om, at de tre trafikelskaber så vidt muligt har identiske krav i udbud og i kontrakter.

Dermed skal tiltag i udbuddet så vidt muligt være samstemt mellem trafikelskaberne, for at et tiltag opnår fuld effekt. Samtidig skal hvert trafikelskab agere indenfor rammer fastsat af deres respektive bestyrelse. Her kan bestyrelserne hos FynBus og Sydtrafik have andre tilgange, end bestyrelsen hos Midttrafik. Der er på direktørniveau en løbende dialog mellem de tre trafikelskaber med henblik på at afstemme forventninger og etablere fælles løsninger.

Endelig er der blandt vognmændene et stort ønske om, at trafikelskaberne stiller identiske krav i udbud og kontrakter, da forskellige krav vanskeliggør både tilbudsgivning og drift.

Færdselsstyrelsens arbejde med Taxilovens §10

På bestyrelsesmødet den 11. februar redegjorde Midttrafik for, hvordan Taxilovens §10 kræver, at en vognmand i Flextrafik skal følge eller indgå en overenskomst. Færdselsstyrelsen, der udsteder tilladelser til vognmænd, er den statslige myndighed, der skal føre tilsyn på området.

Bl.a. for at imødekomme de udfordringer, Færdselsstyrelsen har haft med at føre effektivt tilsyn, besluttede Folketinget i marts 2021, at der skal udarbejdes en vejledning til, hvordan overenskomstbestemmelsen i Taxilovens § 10 konkret skal fortolkes. Det følger endvidere af kommissoriet, at:

"Vejledningen skal danne grundlag for Færdselsstyrelsens administration af bestemmelsen i taxilovens § 10, både ved ansøgninger om tilladelser til erhvervs-mæssig persontransport og i forbindelse med tilsyn med bestemmelsen".

En arbejdsgruppe med deltagelse af interessenter på taxiområdet fik ansvaret for udarbejdelsen af vejledningen; herunder Trafikelskaberne i Danmark (TiD).

Udkast til vejledningen har været i høring i december 2021 og i marts 2022. Både TiD, vognmændenes brancheorganisationen Dansk PersonTransport (DPT) og Kristelig Arbejdsgiverforening (KA) har ønsket, at vejledningen suppleres med en beskrivelse af, hvordan Færdselsstyrelsens skal udøve tilsyn og kontrol med vognmænd. Færdselsstyrelsen har efter seneste høringsrunde kontaktet TiD og tilkendegivet, at vejledningen bliver tilføjet et afsnit omhandlende styrelsens kontrol og tilsyn. Den opdaterede vejledning afventes. Arbejdet forventes færdigt medio 2022.

Dermed er der lagt op til, at Færdselsstyrelsen allerede i år får bedre redskaber til at udøve sin myndighed i kontrollen af virksomhedernes overholdelse af Taxilovens §10, både når vognmænd søger om tilladelse og i det løbende tilsyn.

Falske selvstændige

På bestyrelsesmødet den 11. februar oplyste Midttrafik om strukturelle og lovgivningsmæssige udfordringer med "falske selvstændige", der er en betegnelse for vognmænd, der formelt er selvstændige enkeltmandsvirksomheder, men reelt fungerer som lønmodtagere uden overenskomst.

Det bemærkes, at de foreslåede tiltag ikke får betydning for de løn- og arbejdsvilkår, som gruppen af selvstændige vognmænd er underlagt, da gruppen ikke er omfattet af §10-kravet om at følge en overenskomst. Denne problematik skal, som redegjort for, løses via et indgreb i lovgivningen.

Økonomi

Sagsfremstillingen redegør for tiltag henholdsvis i den indeværende kontraktperiode, og i kommende kontraktperioder. Forslag rettet mod indeværende kontraktperiode vil ikke få økonomisk betydning, da arbejdet vil blive udført via interne ressourcer i organisationen og i samarbejdsforummet. Den økonomiske betydning i kommende kontraktperioder afhænger af de tiltag, der i sidste ende iværksættes.

Betydning for kunderne

De foreslåede tiltag har alle til formål at sikre, at kunderne kan være trygge og føler sig trygge, når de rejser med Flextrafik. Det skal her bemærkes, at målinger af kundetilfredsheden i Flextrafik dokumenterer, at kunderne i forvejen føler sig trygge på deres rejser.

Direktøren indstiller,

- **at** Midttrafik i indeværende kontraktperiode iværksætter de foreslåede tiltag, med henblik på at styrke den etablerede procedure for indberetninger og kontrol
- **at** Midttrafik arbejder videre med at vurdere fordele og ulemper ved det foreslåede tiltag til et kommende udbud af Flextrafik, der er fremført i indstillingen, og at de forelægges for bestyrelsen senere

Orientering

5 Drøftelse: Hvordan tiltrækker vi kunder til den kollektive trafik?

Resumé

Efter covid-19 står den kollektive trafik tilbage med passagernedgang og manglende indtægtsgrundlag. Midttrafik har udarbejdet et notat, der redegør for, hvordan samfundsmæssige tendenser spiller ind i forhold til den kollektive trafiks fremtid, hvad kunderne ønsker, og hvordan Midttrafik sammen med ejerne kan imødekomme både kunder og samfundets behov for en velfungerende og attraktiv kollektiv trafik.

Sagsfremstilling

Kunderne har fået nye vaner både i forhold til transport og arbejde under pandemien. Stigende biltrafik og trængsel på cykelstierne vidner om, at mange kunder har vendt den kollektive trafik ryggen. Utryghed er stadig et issue hos nogle kunder, mens andre har set lyset i hjemmearbejdet og derfor ikke har behov for at rejse så meget i den kollektive trafik.

Midttrafik kan ikke vinde kunderne tilbage alene. Det kræver et godt samarbejde med ejerne og politisk velvilje til at investere i og prioritere den kollektive trafik.

Allerede i dag arbejder Midttrafik målrettet på at gøre den kollektive trafik mere attraktiv i form af et godt grundprodukt, digitale løsninger, bedre mobilitet, billige og fleksible billetter, grøn omstilling, mulighed for cykelmedtagning, bedre busindretning, harmonisering af Flextrafik, tryghedsskabende tiltag og opgradering af stoppestedforholdene i hele Midttrafiks område. Men det er ejerne, der bestemmer serviceniveauet.

I forhold til samfundsmæssige tendenser og kundernes ønsker har Midttrafik ikke mandat eller råderum til at løse de udfordringer, som kollektiv trafik møder i kampen om kunderne med bilen.

Hvad kan ejerne bidrage med:

- Ejerne skal sikre et godt serviceniveau og prioritere kollektiv trafik i budgetterne
- Ejerne skal sikre, at kollektiv trafik kommer på den politiske agenda, da kollektiv trafik er nyttig for samfundet
- Kollektiv trafik skal prioriteres i planlægning af byrum og infrastruktur
- Ejerne skal give borgerne større incitament til at bruge kollektiv trafik, når de skal transporteres til kommuner og regionens borgertilbud
- Ejerne skal samarbejde med Midttrafik om bedre stoppesteder, park and ride, knudepunkter, fremkommelighed og markedsføring af den kollektive trafik

- Kommuner og region bør i højere grad ansøge om puljemidler til projekter, der gør den kollektive trafik mere attraktiv

Midttrafiks potentielle indsatsområder:

Imagemarkedsføring

Kampagner skal fortælle den gode historie om kollektiv trafik med stor eksponering i medier, der rammer bredt. Der er to spor: Reelle fordele ved kollektiv trafik som fx brug din rejsetid, spar penge, slip for stress i lange bilkøer, nem parkering etc. og holdningskampagner, der omhandler klima, samfundsnytte/ansvar og trængselsproblemer med udgangspunkt i den enkeltes borgers bidrag, fx ved CO2-besparelse.

Lejlighedsvis kunder

Kundernes nye transport- og arbejdsvaner peger på, at Midttrafik skal søge at fastholde og tiltrække lejlighedsvis kunder i en højere grad end tidligere. Bus, tog og letbane skal være supplement til fx bil og cykler i situationer, hvor bil og cykel ikke nødvendigvis er den bedste transportform. Kollektiv trafik skal være attraktiv for de kunder, der rejser mindre på grund af hjemmearbejde.

Indsatsområder:

- Markedsføring af fleksible billetter (PendlerKlip og rejsekort)
- Bedre busindretning (Arbejdsborde, større afstand mellem sæder, cykelmedtagning)
- Onboarding af lejlighedsvis kunder (gøre det let og trygt at bruge kollektiv trafik fx på stoppesteder, digitale hjælpemidler og generel info)
- Adfærdsændrende tiltag (få potentielle kunder til at prøve kollektiv trafik, fx forsøg med gratis bus, gode billettilbud – dagsbilletter m.m.)
- Mere hjemmearbejde som et kundepotentiale (bil nummer to bliver overflødig)
- Fremtidens mobilitet (fysiske tiltag, der gør det lettere for kunden at bruge kollektiv trafik, fx Park and ride anlæg, first and last mile-løsninger)
- Samarbejde med erhvervsvirksomheder

Unge:

Unge var et særligt indsatsområde for Midttrafik inden pandemien, og det skal den fortsat være. Det er kritisk, at de unge fravælger kollektiv trafik til fordel for bilen. Ifølge undersøgelser er der en lille overvægt i gruppen af kunder mellem 15-24 år, der rejser mindre med kollektiv trafik end før pandemien.

Indsatsområder:

- Unge-projektgruppe skal arbejde med særlige unge-tiltag og sikre fremdrift på unge-projekter i forbindelse med fx markedsføring, billetter/rabatter, busindretning, direkte ruter og samarbejde med uddannelsesinstitutioner.
- Tidligere indsats mod unge og forældre, så de unge lærer kollektiv trafik at kende og forældrene er trygge ved det.
- Holdningsbearbejdning hos forældre, så de opmuntrer og støtter unge i at bruge kollektiv trafik.

Pendlere:

Midttrafik's andel af pendlere ligger stort set på samme niveau som før pandemien. Midttrafik skal arbejde for at fastholde pendlere med et godt grundprodukt og et godt serviceniveau.

Indsatsområder:

- Bedre busindretning (Arbejdsborde, større afstand mellem sæder, cykelmedtagning)
- Bedre stoppesteder (information, læskærme, komfort, tryghed)
- Fremtidens mobilitet (fysiske tiltag, der gør det lettere for kunden at bruge kollektiv trafik, fx Park and ride anlæg, first and last mile-løsninger)
- Digitale services (fx Midttrafik live, automatisk rejsegaranti)
- Samarbejde med erhvervsvirksomheder

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter notatet og administrationens anbefalinger.

Bilag

- 5.a Hvordan tiltrækker vi kunder til den kollektive trafik
- 5.b One pager_Hvordan tiltrækker vi kunder til den kollektive trafik

Beslutning

6 Tillægsbevilling til budget 2022 som konsekvens af stigende brændstofpriser

Resumé

Midttrafiks likviditet er under pres pga. store stigninger i diesel- og øvrige brændstofpriser, der ikke var forudsat i budgettet for 2022. Det månedlige likviditetsbehov overstiger dermed acantobetalingen fra Midttrafiks bestillere. For at sikre likviditeten kræves en tillægsbevilling i forhold til vedtaget budget på 102,2 mio. kr.

Sagsfremstilling

Som konsekvens af store stigninger i brændstofpriserne, som indgår i indeks til regulering af vognmandsbetaling for bus og Flextrafik, forventes en væsentlig udfordring i forhold til det vedtagne budget for 2022. Med afsæt i det seneste indeksskøn forventer Midttrafiks administration en udækket merudgift på 102,2 mio. kr. for Midttrafiks bestillere. Heraf vedrører 87,8 mio. kr. Midttrafiks ejerkræds, mens de resterende 14,4 mio. kr. vedrører øvrige samarbejdspartnere.

I henhold til Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ er bestyrelsen bevillingsmyndigheden i Midttrafik, og dermed må indtægter eller udgifter, som ikke er bevilliget i forbindelse med vedtagelse af budgettet, ikke iværksættes før bestyrelsen har meddelt den fornødne bevilling. Årets vedtagne budget fastlægger opkrævningen af acantobetalinger hos bestillerne, og reguleringer heraf kræver en godkendelse af bestyrelsen.

Der forudses likviditetsmæssige udfordringer primo maj 2022, og det er en forudsætning for den forestående godkendelse af årsregnskabet for 2021, at Midttrafiks fortsatte drift er sikret ved opretholdelsen af den nødvendige likviditet.

Ejerkredsen i Midttrafik hæfter solidarisk for Midttrafiks forpligtelser, og det skal bemærkes, at det vil være i strid med kommunalfuldmagten, såfremt en eller flere af ejerne ikke deltager i likviditetstilførslen. Regulering med øvrige parter sker via kommende aconto faktureringer.

Bestyrelsen vil på de kommende møder blive orienteret om status på konsekvensen af de stigende brændstofpriser og betydningen for udviklingen i indeks. Administrationen følger udviklingen samt betydningen heraf for Midttrafiks likviditet, og der fremlægges opdateret status på de økonomiske konsekvenser på mødet i september.

Tillægsbevillingen afregnes indenfor regnskabsåret 2022 og vil afvige fra princippet om, at regulering af regnskabsresultatet foretages to år efter regnskabsåret.

Der redegøres for indekseffekten og fordeling af tillægsbevillingen i det følgende.

Indeksenes sammensætning

Midttrafiks kontraktbetaling til busselskaber reguleres månedligt efter indeks fra Trafikselskaberne i Danmark (TiD)[\[1\]](#). Midttrafik anvender i dag 5 indeks, som er sammensat af en vægtning af flere underindeks. Vægtningen fremgår af Tabel 1, og det ses, at brændstof har en betydelig vægt i indeksets sammensætning.

Tabel 1 Reelle vægte af underindeks pr. april 2022.

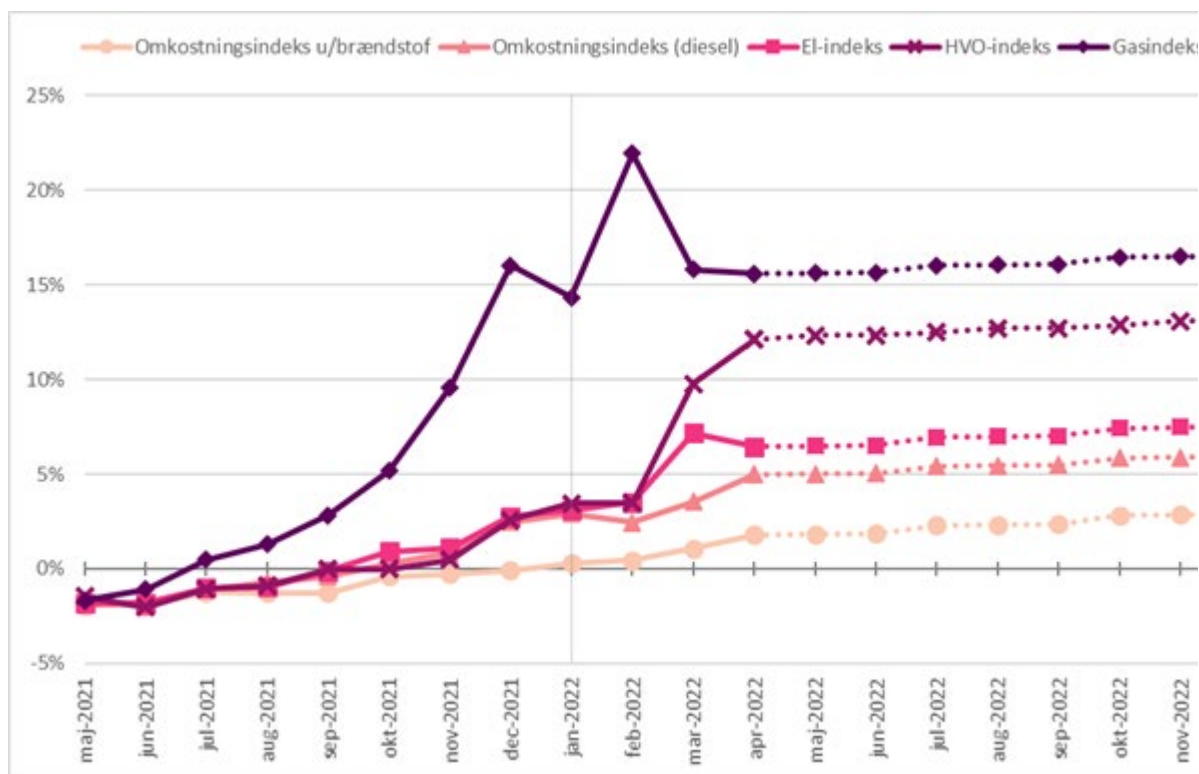
Indeks	Løn	Brændstof	Forbrug	Maskiner	Rente
Omkostningsindeks (diesel)	64,4%	18,2%	7,9%	8,5%	1,0%
Omkostningsindeks u/brændstof	78,7%	-	9,6%	10,4%	1,3%
Gasindeks	59,1%	25,0%	7,2%	7,8%	1,0%
HVO-indeks	52,4%	33,4%	6,4%	6,9%	0,8%
El-indeks	71,5%	9,3%	8,7%	9,2%	1,2%

Betalingen til vognmænd i Flextrafikken reguleres årligt den 1. marts efter omkostningsindekset med diesel.

Usikkerheder og udvikling i indeks

De stigninger og usikkerheder, der i øjeblikket er på råvaremarkedet for alle typer brændstof, har en væsentlig betydning qua deres relative store vægtning i indeksene. Det er især en udfordring i forbindelse med budgetlægning, da indekset i budgettet fastlægges i maj året før budgetåret. Indeksene bestemmes efter skøn fra TiD, hvor de fremadrettede skøn beregnes på baggrund af den historiske udvikling. Dog fastlåses brændstofindeks og rente til senest kendte værdi, og det kan give anledning til betydelige afvigelser – især i den nuværende situation. Udvikling i indeksene siden fastlæggelse af budget 2022 ses af Figur 1.

Figur 1 Udvikling i indeks ift. grundlag for budget 2022. De stiplede linjer indikerer skønnet udvikling.



[1] <https://trafikselskaberne.dk/omkostningsindeks/>

I figuren svarer 0% til, at der ikke er sket en ændring ift. budgetgrundlaget. Således ses en betydelig stigning i alle indeks. Sammenlignes der med omkostningsindeks uden brændstof, som har haft den laveste stigning, ses den store konsekvens af de stigende brændstofpriser. Idet brændstof indgår med 2 måneders forskydning, indeholder indeksene ikke ændringer i brændstofpriser fra marts og frem.

Udviklingen fra budget 2022 til det opdaterede skøn for 2022 ses af Tabel 2.

Tabel 2 Indeksskøn for 2022 sammenlignet med budget 2022.

Indeks	Indeksskøn		
	Budget 2022	jf. apr. 2022	Ændring ift. budget
Omkostningsindeks (diesel)	119,9	125,7	4,8%
Omkostningsindeks u/brændstof	123,4	125,7	1,9%
Gasindeks	118,7	138,1	16,3%
HVO-indeks	137,9	154,6	12,1%
El-indeks	120,6	128,3	6,4%

Fra marts 2022 er budgettet for Flextrafikkens vognmandsbetaling fremskrevet med 8,8 % ift. 2021. I det oprindelige budget var udgifterne fremskrevet med 2,6 %.

De økonomiske konsekvenser

De fleste kontrakter med busselskaber reguleres efter omkostningsindeks med diesel. I Holstebro og Skive Kommune reguleres størstedelen af kørslen med omkostningsindeks uden diesel mens størstedelen af kørslen i Silkeborg Kommune reguleres efter gasindekset. Nye udbud rykkes i højere grad til grønne alternativer, hvorfor flere og flere aftaler kører på HVO eller el. Størstedelen af kørslen i Randers og Ringkøbing-Skjern Kommune reguleres efter HVO, mens det gælder for knap ¼ af Region Midtjyllands kørsel. Det er således forskelligt hvordan Midttrafiks bestillere rammes af den voldsomme udvikling i indeks. Flextrafik reguleres efter omkostningsindeks med diesel.

Den samlede bestillerfordelte indekseffekt samt tillægsbevilling og indekseffekten pr. kørselstype findes i de vedlagte bilag.

Under præsentationen af dagsordenspunktet på bestyrelsesmødet vil det blive uddybet, hvilke faktorer der ligger bag, at effekterne af indeksstigningen falder forskelligt ud for bestillerne.

Skønnet i bilag 1 er underlagt de samme usikkerheder som skønnet i budgettet i det brændstofpriser og renten indgår med to måneders forskydning og er fastlåst til senest kendte værdier. Den beregnede tillægsbevilling er baseret på indeks for april som er baseret på priserne frem til udgangen af februar måned. Efterfølgende er prisen for brændstof steget yderligere, og det forventes, at indeks for maj vil være højere end det offentliggjorte indeks for april.

COVID-19 har også i høj grad bidraget med usikkerheder. De økonomiske konsekvenser ved svingende indeks har ikke været indregnet i Statens kompensation til trafikskaber i 2020 samt 2021, og det er heller ikke forudsat i 2022.

Indekseffekt for busdriften i perioden 2020-2022 ses nedenfor.

Tabel 3 Indekseffekt ift. budget for busdriftens operatørudgifter, 2020-2022.

Beløb i mio. kr.

	2020	2021	2022
Indekseffekt ift. budget	-30,1	18,8	102,2

Ved indmelding til Danske Regioner og KL den 10. marts 2022, har trafikskaberne samlet gjort opmærksom på de likviditetsmæssige udfordringer. I forhold til de vedtagne budgetter for 2022 forventer trafikskaberne merudgifter grundet indeks på mere end 300 mio. kr. baseret på prisniveau for hhv. januar 2022 og marts 2022, heraf udgør Midttrafiks andel 102,2 mio. kr.

Udover indeks forventes i 2022 en samlet kompensation for konsekvenserne af COVID-19 for trafikskaberne på 519 mio. kr. hvoraf Midttrafiks andel udgør 141 mio. kr.

Det må forventes, at ejerkredsen kompenseres tilsvarende gennem regulering af DUT-midler, hvis ikke der skal opstå et efterslæb. Aarhus Kommunes administration har overfor Midttrafik tilkendegivet, at kommunen agter at skævvride DUT-midler, således at kollektiv trafik tilgodeses.

KKR og Kontaktudvalget orienteres om de økonomiske udfordringer jf. vedlagte bilag.

Direktøren indstiller,

- at der godkendes en tillægsbevilling til opkrævning medio april på 102,2 mio. kr. og heraf udgør ejerkredsens anden 87,8 mio. kr.
- at bestyrelsen orienteres om status på udviklingen i brændstofpriser og konsekvensen for indekset på de kommende bestyrelsesmøder
- at konsekvensen af udviklingen i brændstof og indeks i forhold til Midttrafiks likviditet fremlægges med opdateret status på mødet i september

Bilag

- 6.a Bilag 1 - Tillægsbevilling til B2022 som konsekvens af stigende indeks
- 6.b Bilag 2 Bestillerfordelt indekseffekt opdelt på kørselstype -Tillægsbevilling til B2022 som konsekvens af indeks
- 6.c Bilag 3 - Brev til KKR og Kontaktudvalget - tillægsbevilling til B2022 som konsekvens af stigende indeks

7 Tillægsbevilling til budget 2022 som følge af aktivitetstilpasninger efter aftaler med udvalgte bestillere

Resumé

I henhold til Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ er bestyrelsen bevillingsmyndighed, som skal godkende enhver ændring af det vedtagne budget. I 2022 er der sket aktivitetsændringer inden for flextrafikken, som efter bestilling fra de berørte bestillere medfører ændringer i budgettet og dermed i regnskabsårets a conto-betalinger til Midttrafik. Forud for godkendelse af regnskabet for 2022 skal de bevillingsmæssige ændringer godkendes, hvilket også er påpeget af Midttrafiks revision.

Sagsfremstilling

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

Ved fastlæggelsen af budgettets størrelse kan det på Flextrafikområdet være vanskeligt at forudsige det præcise behov for en given kørselstype, ligesom der i regnskabsåret kan opstå behov for at etablere nye kørselstyper. Midttrafiks administration er i tæt dialog med bestillerne om behovet for Flextrafikrørslere.

I oktober 2021 er der oprettet kommunal genoptræningskørsel i Randers Kommune, og budgettet blev lagt på et teoretisk grundlag. Efterfølgende har den faktiske kørsel vist sig at være billigere end antaget. Derfor ønskes budgettet for 2022 at blive nedskrevet med 408.000 kr. fra 1.248.000 kr. til 840.000 kr.

Aflastningskørsel i Skanderborg stoppede pr. 31.12.2021 men blev først afmeldt officielt primo 2022. Derfor ønskes budgettet på 3.000 kr. for 2022 annulleres.

Tillægsbevillingen for de enkelte kørselstyper på bestillerniveau fremgår af bilag 1.

Direktøren indstiller,

at tillægsbevilling til budget 2022 godkendes, og dermed indgår som forudsætning for afregning af regnskab 2022 med de nævnte kommuner.

Bilag

- 7.a Bilag 1 - Tillægsbevilling til B2022

8 Godkendelse af ny samarbejdsaftale med Aarhus Letbane.

Resumé

Midttrafik og Aarhus Letbane I/S har forhandlet ny samarbejdsaftale om "Køb af Letbanetrafik". Den nuværende samarbejdsaftale blev udformet i 2017.

Aftalen definerer opgave- og rollefordelingen mellem parterne. Dette oplæg er en opdatering og præcisering af den hidtidige aftale fra juli 2017.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland, som er Interessenterne bag Aarhus Letbane, har haft mulighed for at kommentere og give input til aftalen.

Sagsfremstilling

Den nuværende samarbejdsaftale blev udformet i sommeren 2017 forud for den planlagte opstart med letbanetrafik. Mange forhold i aftaleteksten var baseret på forventninger og antagelser om hvorledes samarbejdet mellem Midttrafik og Aarhus Letbane I/S bedst muligt skulle tilrettelægges.

Både Midttrafik og Aarhus Letbane har erkendt, at det praktiske samarbejde har udviklet sig anderledes end beskrevet i den oprindelige aftale. Det er baggrunden for en opdatering af samarbejdsaftalen.

Midttrafiks administration har vurderet alle arbejdsgange i relation til Aarhus Letbane. Resultaterne herfra danner baggrund for det nye udkast af aftaleteksten. På en hel del områder er formuleringerne i aftalen uændrede i forhold til den hidtidige aftale.

Efter ønske fra Aarhus Kommune og Region Midtjylland er samarbejdsaftalen ændret på et væsentligt punkt.

Interessenterne har tilkendegivet, at det bør være Aarhus Letbane, der har ansvaret for et kommende operatørudbud på letbanen. I den hidtidige aftale var det forudsat, at det var Midttrafiks ansvar at forestå et udbud på valg af ny operatør til driften på letbanen.

Aarhus Kommune og Regionen har i den forbindelse præciseret overfor Midttrafik og Aarhus Letbane, at et nyt kommende operatørudbud, skal foregå i et tæt og tillidsfuldt samarbejde mellem Aarhus Letbane og Midttrafik. Udbuddet skal desuden tilrettelægges således, at Midttrafiks betydelige kompetencer og erfaringer, både mht. gennemførelse af udbud samt viden og kendskab til kollektiv trafik inddrages på bedst mulig måde.

Midttrafik tager ejernes beslutning til efterretning og vil medvirke optimalt ved et nyt operatørudbud. Samtidig vil Midttrafik i kravspecifikationen til udbuddet sikre at der etableres et informationssystem, der er kompatibelt med rejseplanen og kompatibelt med Midttrafiks øvrige informationssystemer i den kollektive trafik.

Forberedelse og planlægning af næste operatørudbud bør starte i 2023.

Direktøren indstiller,

at oplæg til samarbejdsaftale mellem Aarhus Letbane I/S og Midttrafik godkendes.

Bilag

- 8.a Bilag 1 - Aftale om køb af letbanetrafik - rev. 02022022

9 Gratis kørsel i Struer Kommune

Resumé

Midttrafik har fra Struer Kommune modtaget en anmodning om indførelse af gratis kørsel fra sommeren 2023.

Indførelsen falder sammen med udbud af busdrift i kommunen og medfører således, at man kan undlade at installere Rejsekort i nye busser.

Sagsfremstilling

Struer Kommune har rettet henvendelse til Midttrafik med en forespørgsel om indførelse af gratis buskørsel på de kommunalt finansierede busser fra sommeren 2023. Tilsvarende løsninger findes i dag i Lemvig Kommune og for en del af kørslen i Ikast-Brande Kommune.

Midttrafik har takstkompetencen for al busdrift i Midttrafik's område, og skal derfor godkende og effektuere kommunens ønske.

Indtægterne i Struer Kommune er i budgettet for 2022 vurderet til 980.000 kr. Samtidig er driften af Rejsekort i kommunen samlet vurderet til 206.000 kr. – eller godt 21 % af de samlede indtægter.

På den baggrund ønsker kommunen i stedet at indføre gratis kørsel på de kommunale ruter.

En evt. indførelse af gratis busser i Struer har nogle mindre økonomiske konsekvenser for andre.

- Der vil være en udgift til at sikre, at nuværende Rejsekortudstyr ikke vil kunne anvendes fremadrettet. Dette er et krav fra Rejsekort for, at man kan effektuere en besparelse på drift og vedligehold af udstyr. Udgiften til dette er af Rejsekort vurderet til ca. 23.000 kr., som forventes afholdt af Struer Kommune som en engangsudgift i 2023.
- Struer Kommune betaler årligt 52.000 kr. i abonnementsbetaling til Rejsekort (via kommunens betaling til Midttrafik). Midttrafik's betaling til Rejsekort vil med gratis kørsel i Struer ikke falde helt tilsvarende, da en del af udgiften baserer sig på det generelle passagertal. En andel del baserer sig på omsætning på Rejsekort, som ved gratis kørsel vil falde tilsvarende. Men den del af administrationsomkostningen der er baseret på passagertal, vil skulle fordeles ud til de øvrige ejere som anvender Rejsekort. Tilsvarende betaler Lemvig og Ikast-Brande Kommune ikke administrationsudgift for deres "gratis kørsel".

De samlede økonomiske konsekvenser for betaling til Rejsekort, ser således ud:

Struer Kommunes udgifter til rejsekort	2022	2023	2024	2025	2026
<i>(tallene er opgjort med udgangspunkt i budget 2022)</i>					
Ydelsesbetaling på lån til investering i rejsekort (blivende udgift)	29.000	29.000	29.000	29.000	29.000
Abonnementsbetaling	52.000	26.000			
Udstyrsdrift, ekstraudgift (udstyr pilles ud af drift medio 2023)		23.000			
Udstyrsdrift (opsigelsesvarsel 12 mdr. fra medio 2022)	95.000	47.500	-	-	-
Kunderelaterede udgifter	7.000				
Struer Kommunes udgifter til rejsekort i alt	183.000	125.500	29.000	29.000	29.000
Effekt for øvrige bestillers udgifter til rejsekort	2022	2023	2024	2025	2026
<i>(tallene er opgjort med udgangspunkt i budget 2022)</i>					
Ydelsesbetaling på lån til investering i rejsekort	-	-	-	-	-
Abonnementsbetaling	-	26.000	43.500	37.000	37.000
Udstyrsdrift	-	-	-	-	-
Kunderelaterede udgifter	-	-	-	-	-
Samlet effekt for øvrige bestillere i alt	-	26.000	43.500	37.000	37.000

Ved indførelse af gratis kørsel kan der ske en negativ påvirkning af indtægter på regionale ruter, der kører helt eller delvist parallelt med kommunens busser. Det vurderes dog i det konkrete tilfælde at være meget beskedent, og samme forhold gør sig også gældende i f.eks. Lemvig Kommune.

Det skal bemærkes, at konsekvenserne for andre kommuner/region i forbindelse med gratis kørsel i Struer er beskedent, da omsætningen på Rejsekort og betaling til systemet fra Struer Kommunes side er begrænset.

Skulle større bestillere vælge at følge eksemplet fra Struer, vil det kunne få større økonomiske konsekvenser for de resterende kommuner/region, og det forudsættes derfor at evt. tilsvarende ønsker fremadrettet vurderes konkret af bestyrelsen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender Struer Kommunes ønske om at indføre gratis kørsel på de kommunale ruter fra sommeren 2023, og at omkostningen fordeles mellem øvrige bestillere.

10 Forslag til besøgsplan for bestyrelsen i 2022

Resumé

Administrationen fremlægger hermed forslag til besøg hos Midttrafiks kundevendte funktioner og selskaber.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet den 11. februar blev det besluttet, at administrationen skulle komme med et oplæg til besøg hos Midttrafiks kundevendte funktioner og selskaber.

Følgende besøg og besøgsdatoer foreslås:

12. maj – mødet holdes hos Aarbus (tidl. Busselskabet Aarhus Sporveje). Som en del af dagsordenen vil direktør for Aarbus, Finn Mikkelsen, præsentere status for organisation, drift, økonomi mv. for bestyrelsen.

9. september - mødet holdes hos Midttrafik Kundecenter på rutebilstationen i Aarhus. Bestyrelsen vil få en rundvisning i selve kundecenteret og den bagvedliggende administration.

4. november – Mødet holdes hos Midttrafiks administration i Aarhus og bestyrelsen får en rundvisning i flextrafik-afdelingerne, Servicecenteret (hvor medarbejdere bl.a. modtager turbestillinger fra kunderne) og Driftscenteret (hvor trafikstyringen af vognene i flextrafik foregår).

I 2023 foreslås det, at bestyrelsen besøger Midttrafiks afdeling i Videbæk og Midtjyske Jernbaner.

Administrationen vil komme med et forslag til mødedatoer, når bestyrelsesmøderne for 2023 er lagt i kalenderen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter forslag til besøgsplan i 2022.

Orientering

11 Orientering om den økonomiske situation

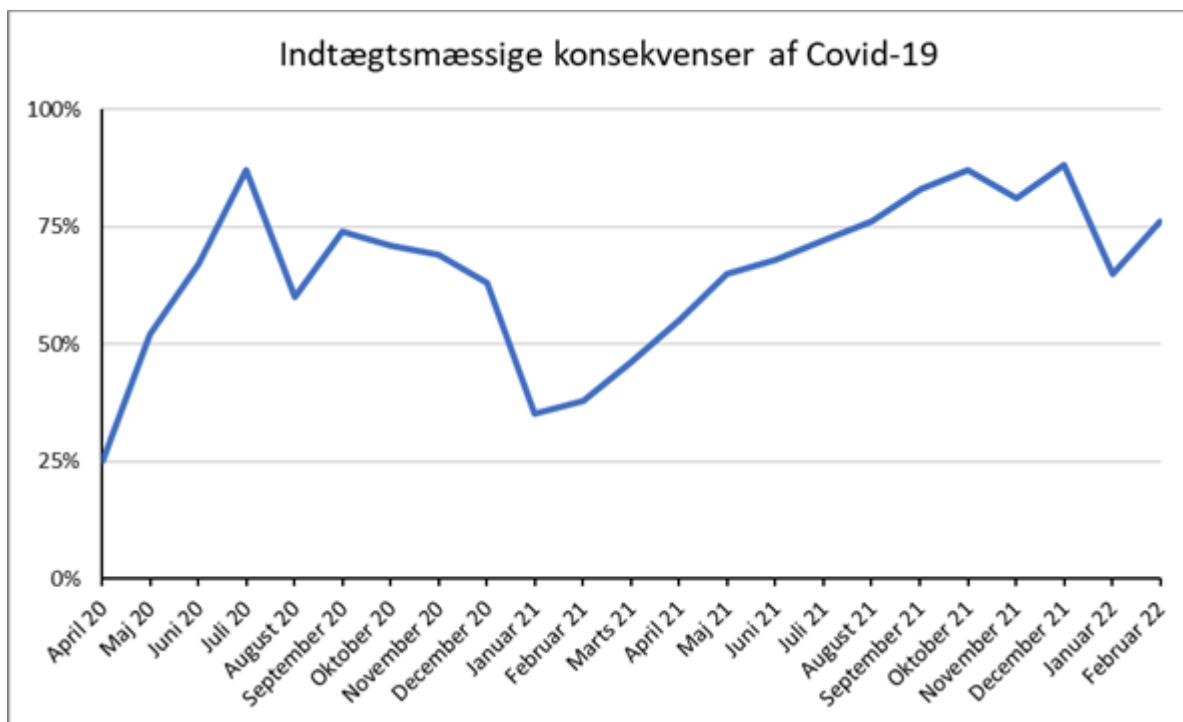
Resumé

De indtægtsmæssige konsekvenser af Covid-19 har været store for Midttrafik, herunder udviklingen i passagerbelægningen de seneste par år. Konsekvenserne på serviceniveauet er markante hvis de nuværende statslige kompensationsordninger ikke bliver forlænget ind i 2023 og 2024.

Sagsfremstilling

Covid-19 har haft stor betydning for indtægtseffekten i Midttrafik, siden udbruddet i marts 2020. Indtil videre så har konsekvenserne overvejende været afbødet af statskompensationen til trafikselskaberne, som foreløbig gælder til og med regnskabsåret 2022. For så vidt angår passagerbelægning, fortsætter den ind i 2022 med at have indtægtsmæssige konsekvenser for Midttrafik. I årets første to måneder, har indtjeningen været reduceret med gennemsnitligt 30%, hvor den i 2020 og 2021, gennemsnitligt var reduceret med henholdsvis 37% og 34% ift. seneste normalår (2019).

Det er endnu for tidligt at konkludere om, hvorvidt der kan siges at være en permanent forskydning i passagerernes forbrugsvaner ift. Midttrafiks udbudte produkter. Det forventes, at den generelt øgede udbredelse af hjemmearbejde i samfundet, kombineret med væksten i alternative transportformer under nedlukningen (privatbilisme, elcykler mv.), vil få en vis betydning for fremtidige forbrugsmønstre ift. transportvaner og -behov. Dog forventes det også at de aktuelt meget høje brændstofpriser, vil betyde at flere vil være mere tilbøjelige til at lade bilen stå i garagen, og i et vist omfang overgå til andre transportformer, herunder kollektiv trafik.



Tabel 1. Månedens indtægter i % sammenlignet med seneste normalår (2019)

Kigger man på nedenstående graf over den aktuelle passagerbelægning, fremgår det, at Midttrafik gennem de første par måneder af 2022, har ligget stabilt på mellem 70 – 80 % af passagertallet i det seneste normalår (2019). Dette er på niveau med passagertallet i de perioder af 2020 og 2021, hvor samfundet overvejende ikke har været påvirket af nedlukning ifm. Covid-19 epidemien.



Tabel 2. Ugeopdelt passagertalsudvikling

Sammenholder man de to grafer, fremgår det at de to kurvers udvikling ikke helt følges 1:1. Dette skyldes navnlig et forskudt forbrug, især med Pendlerkort, som er gyldigt i 30 dage ad gangen, men hvor kunderne typisk venter til efter weekender og ferier, med at erstatte deres udløbne Pendlerkort. Dertil kommer det, at Midttrafiks kunder generelt har rejst mindre, altså har de opnået færre rabattrin på Rejsekort, eller benyttet sig af dyrere engangsrejse, f.eks. kontantbilletter, i stedet for Pendlerkort eller klippekort, hvorved indtjeningen pr. kunde er steget, selvom det samlede antal af kunden har været reduceret.

Covid-19 regning 2022 og frem

Samlet set forventer Midttrafik, at den samlede regning for Covid-19, lander på 141 mio. kr. i 2022, herunder mindre indtægter fra billetter for 122,7 mio. kr. som Midttrafik forventes at modtage statslig kompensation for.

År	Covid-19 regning
2020	225 mio. kr.
2021	285 mio. kr.
2022	*141 mio. kr.

**Tallet er baseret på, at selskabernes vægtede indeks for indtægtsudvikling for hele 2022 lander på 87 for bus og 89 for bane.*

For så vidt angår langtidseffekterne af Covid-19, forventes de at reducere Midttrafiks passagerindtægter i 2023 og 2024 med henholdsvis 7,5% og 2,5%, hvor der pt. ikke er indgået en aftale om eventuel kompensation. Hvis Midttrafik ikke bliver kompenseret herfor, og indtægtstabene skal findes via serviceforringelser, skal der som udgangspunkt findes besparelser på 120 mio. kr. i 2023 og 40 mio. kr. i 2024. med en forudsætning på ca. 50% selvfinansiering.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- 11.a Bilag 1 - COVID-19 2022 skøn
- 11.b Bilag 2 - Svar til KL og DR

12 Kompensation til leverandører inden for flextrafik for stigende brændstofpriser

Resumé

DPT og operatører efterlyser kompensation for stigende brændstofpriser. Trafikselskaberne i Danmark har foretaget en vurdering af forespørgslen.

Sagsfremstilling

Krigen i Ukraine har medført stigende brændstofpriser, og trafikselskaberne er blevet kontaktet af DPT og operatører, der efterlyser kompensation i denne ekstraordinære situation. Trafikselskaber og leverandører har en fælles interesse i at sikre en velfungerende flextrafik, herunder bl.a. sygetransport og handicapbefordring.

Trafikselskaberne har fået foretaget juridiske afdækninger af de udbuds- og konkurrenceretslige problemstillinger, og om trafikselskaberne inden for de eksisterende kontrakter kan give et tillæg, der kompenserer for de stigende brændstofpriser. Vurderingen heraf vanskeliggøres af, at situationen er uden fortilfælde i praksis.

Meldingen er, at der kan kompenseres – forudsat compensationen er afgrænset til de stigende dieselpriser relateret til krigen i Ukraine og endvidere, at der alene bliver tale om kompensation for det, der ligger ud over, hvad der med rimelighed kan forvente af udsving i dieselpriserne.

Trafikselskaberne har på denne baggrund besluttet, at der udbetales kompensation for de ekstraordinært høje dieselpriser. Principperne er fælles – herunder at der tages udgangspunkt i de eksisterende omkostningsindeks og dieseldelen heraf. Dog kan der være variation i udbetalingsmodellerne bl.a. med baggrund i forskelle i trafikselskabernes kontrakter.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 12.a Bilag 1 - Kompensation for stigende dieselpriser

13 Orientering om justering af model til Flexharmonisering

Resumé

Administrationen orienterer om justering af modellen til Flexharmonisering.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen blev på seneste bestyrelsesmøde (punkt 9) orienteret om den igangværende høring hos ejerne om oplægget til harmonisering af de åbne kørselsordninger i flextrafik, der løber frem til 1. juni 2022.

Administrationen har nu gennemført administrative dialogmøder med næsten alle kommuner. Der tegner sig indtil videre en generel opbakning til oplægget til harmonisering.

I nogle kommuner har forvaltningerne dog også udtrykt bekymring for, at den harmoniserede åbne flextrafik kan kannibalisere på den kollektive trafik. Konkret har forvaltningerne sagt, at de vurderer, at der er en risiko for, at den åbne flexkørsel bliver brugt til parallelkørsel med flexvogne på strækninger, hvor der også kører bus eller tog, hvilket ses som u hensigtsmæssigt særligt på lange rejser til lav takst eller ved at lade kunder med periodekort (herunder Ungdomskort, Pensionistkort etc.) rejse ubegrænset med flextrafik.

Disse problemstillinger vedrører de kørselsformer, der kan anvendes fra adresse til et knudepunkt, fx et kommunalt servicested (borgerservice etc.) eller et trafikalt skiftested (fx en rutebilstation), dvs. Flextur og Plustur i dag.

I det oprindelige forslag kunne kunderne køre til alle disse knudepunkter til 3 kr. pr. km (min. 22 kr.) eller anvende kollektiv trafik rejsehjemmel (periode, ungdomskort etc.) som betaling. Det ville eksempelvis betyde:

- Man kunne med Ungdomskort eller almindeligt periodekort køre til alle knudepunkter inden for de takstzoner, ens kort gælder til. Et Ungdomskort til Midttrafik Vest ville således give ubegrænset rejse til eller fra et knudepunkt i Skive, Struer, Lemvig, Holstebro, Ringkøbing-Skjern, Herning og Ikast-Brande kommuner. Dette ville man kunne gøre, uanset om der også kører busser eller tog på samme strækning.
- Man kunne for 3 kr. pr. km køre til et hvilket som helst knudepunkt i Midttrafik område, uanset om der er flere tilbud med kollektiv trafik på samme strækning. Prisen vil med kollektiv trafik som udgangspunkt være lavere end med flextrafik. På længere ture vil rejsetiden dog kunne være noget lavere med flextrafik – eksempelvis vil en tur fra Herning til Aarhus Universitetshospital tage ca. 2 timer med kollektiv trafik og koste 100-150 kr. afhængig af transportform, mens den kan gøres på ned til en time til 250 kr. med flextrafik, hvor man ikke skal skifte køretøj undervejs.

Det har ikke været formålet med harmoniseringen at kannibalisere på den eksisterende kollektive trafik, men derimod at give et godt tilbud, hvor der ikke er god kollektiv trafik. Vurderingen i administrationen har været, at de indbyggede ulemper ved flextrafik i form af samkørsel og omvejskørsel reducerede risikoen for en sådan brug af åben flextrafik. Da der ikke kan laves en konkret prognose for mønsteret af

den fremtidige brug, har administrationen lyttet til kommunernes bekymringer og derfor lavet en justeret model, der søger at begrænse disse muligheder på flg. måde:

- Rejsehjemmel fra kollektiv trafik, herunder periodekort, Ungdomskort etc. kan kun bruges, når turen med flextrafik bestilles som en del af en samlet rejse med kollektiv trafik, som vi kender det fra Plustur i dag. Disse ture kan kun bestilles via Rejseplanen og bliver kun tilbudt til de to nærmeste skiftsteder og med højst 30 minutters direkte kørsel i flextrafik.
- Rejser til/fra knudepunkter, hvor det *ikke* er i forbindelse med kollektiv trafik, bliver kun tilbudt turen til den lave pris på 3 kr. pr. km for de første 20 km, derefter stiger prisen til 7 kr. pr. km, svarende til den takst, man med harmoniseringsforslaget skal betale for at køre med flextrafik uden for byzonerne til alle andre adresser end knudepunkter. Ovenstående eksempel fra Herning til Aarhus Universitetshospital vil med denne pris i stedet koste 515 kr. og dermed være væsentligt dyrere end kollektiv trafik.

Med den opdaterede model integreres den kollektive trafiks rejsehjemmel dermed, når flextrafikken bruges til kombination med kollektiv trafik, mens risikoen for parallelkørsel begrænses markant.

Samtidig giver knudepunkterne kommunerne mulighed for at tilbyde deres borgere flextur til lav pris til servicesteder, de måtte finde vigtige, men med begrænset risiko for meget lange, dyre rejser parallelt med bus og tog.

Dialogmøderne med kommunerne har desuden vist, at det først udmeldte forecast for antallet af Plusture (kørsel fra adresse til et stoppested) i de kommuner, der ikke har Plustur i dag, gav nogle øjensynlige skævheder. Midttrafik har siden udsendelsen af forecastet i november 2021 fået et bedre datagrundlag i de kommuner, der har Plustur og har derfor lavet nye forudsætninger for forecast og nye beregninger baseret herpå.

Administrationen har udsendt orientering til kommunerne om justeringerne i modellen som ovenfor beskrevet samt et opdateret forecast for antallet af Plusture, så dette kan indgå i kommunernes udarbejdelse af hørings svar inden 1. juni 2022.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

14 Orientering om Midttrafiks passagertælling 2021

Resumé

Midttrafik har gennemført den årlige opgørelse af passagertal for Midttrafiks ruter for 2021. Passagertallene bærer præg af endnu et år i coronaens skygge og ligger således ca. 35 % under tilsvarende tælling fra 2019. Administrationen orienterer her om tællingens resultater.

Sagsfremstilling

Med automatisk tælleudstyr i langt de fleste busser og tog samler Midttrafik detaljeret viden om passagertallet på de enkelte ruter i vores område. Dette giver et stærkt vidensgrundlag for planlægningen af den kollektiv og har givet stor værdi under coronaen, bl.a. til at kunne følge kapacitetsbelastningen.

Tællingerne ligger også til grund for den årlige opgørelse af passagertal som netop er afsluttet for 2021. Passagertælling 2021 bygger grundlæggende videre på samme model som de seneste tællinger i 2019 og 2020, og det gør det nu muligt at medtage begge år i sammenligningerne. For nærmere viden om metodikken henvises til bilag 1.

Resultatet af opgørelsen er et samlet passagertal for Midttrafiks område på lige under 40 mio. påstigere i 2021. Dette er marginalt under 2020, hvilket skal ses i lyset af, at corona-nedlukningen første trådte i kraft efter de første 10 uger i 2020.

Passagertallet ligger samlet set ca. 35 % under 2019 tallet, svarende til ca. 21 mio. færre påstigere.

Faldet dækker over et rimelig ens frafald i bybusser og lokal- og regionalbusser på hhv. 37 % og 35 %. Natbus og arrangementskørsel har i stor grad være lukket ned i 2021, hvilket klart afspejles i de lave tal her.

Det er værd at bemærke at letbanen har oplevet et mindre frafald end den øvrige kollektive trafik. Tællemetoden for letbanens er ændret i fjerde kvartal i 2021, hvilket kan have indflydelse på denne effekt, men det vurderes også som sandsynligt, at letbanen har haft en underliggende stigende tendens i passagertallet i takt med at passagererne har vænnet sig til tilbuddet. Denne indsvingningstid er velkendt også ved større omlægninger af bussystemer.

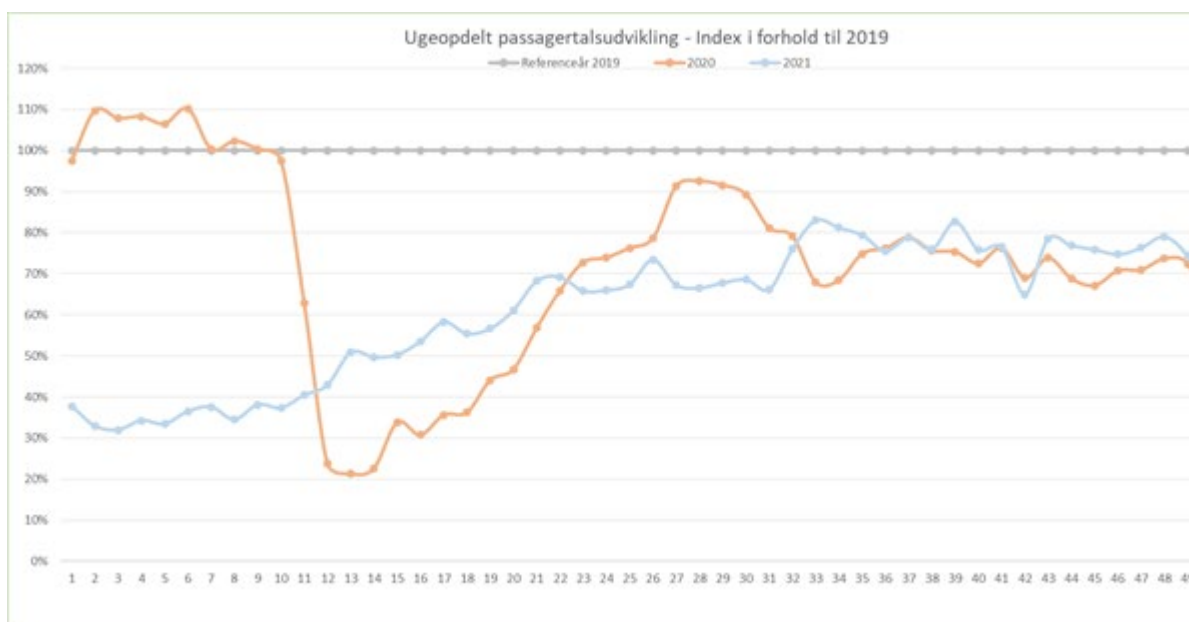
Lemvigbanen og Holstebro-Skjern indgår for første gang i årstællingen og er kategoriseret samlet under "tog" med 344.000 passagerer. Passagertallet skal således ikke ses som en fremgang men alene mangel på viden om 2019 og 2020.

Den samlede tendens dækker over variationer i de enkelte kommuner. For kommuneopdelte passagertal henvises til bilag 1.

Passagerer	År			Udvikling	
	2019	2020	2021	2019-2021	2020-2021
Bybus	39.610.066	25.886.452	24.854.009	-37%	-49
Lokal- og regionalruter	16.220.674	11.198.331	10.487.932	-35%	-69
Letbane	4.547.843	3.571.915	4.063.085	-11%	149
Tog			343.834		
Natbus	351.741	33.279	44.743	-87%	349
Arrangementskørsel	39.703			-100%	
Total	60.770.027	40.689.977	39.793.602	-35%	-29

Passagertallet har naturligt været påvirket af udviklingen i restriktioner over året og generelt fulgt udviklingen i aktivitetsniveauet i samfundet. Staten har af flere omgange skruet op og ned for stramningerne, og det har direkte kunnet aflæses på antallet af passagerer i den kollektive trafik. Nedenfor kan ses en graf over det ugentlige passagerindex, der med reference i passagertallene i 2019 viser hvor passagertallet for den enkelte uge ligger. Den blå streg viser 2021, mens den orange streg viser 2020 til sammenligning.

Som følge af nedlukningerne var passagertallet under halvdelen af normalen i starten af 2021. Fra 1. marts og godt en måned frem var der delvise nedlukninger, hvorefter uddannelsesinstitutionerne lukkede op igen. Passagertallet voksede herefter støt op mod 70-80% af normalen mod slutningen af året for at tage et markant dyk sammen med restriktionerne ved årets udgang.



Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 14.a Bilag 1 Midttrafiks passagertælling 2021

15 Orientering om aflysninger på letbanen pga. is på køreledninger

Resumé

Aarhus Letbane har i vinteren 2021/22 benyttet et nyt middel til bekæmpelse af is på køreledningerne. Frem til begyndelsen af marts 2022 var der tilsyneladende en god effekt af tiltaget. I begyndelsen af marts viste det sig dog, at de særlige vejsituationer med rimfrost og stærkt faldende temperaturer om natten fortsat giver store problemer. Midttrafik har derfor anmodet Aarhus Letbane om at redegøre for en handlingsplan, der sikrer, at problemerne ikke gentager sig i næstkommende vinter.

Sagsfremstilling

Tilbagevendende aflysninger på den ydre del Grenaabanen som følge af is på køreledningerne har i et vist omfang undergravet kundernes tillid til letbanen. Desværre smitter dette af på hele letbanen, uanset at der køres med høj pålidelighed og rettidighed på øvrige dele af banen.

I forbindelse med aflysninger i begyndelsen af 2021 bad Midttrafik derfor Aarhus Letbane om en redegørelse for årsagen til aflysningerne og mulige mere langsigtede løsninger på problemet.

Aarhus Letbane redegjorde i den forbindelse for kortsigtede forbedringer af anvendelse af glycerin på køreledningerne samt fordele, ulemper og risici ved andre løsninger, herunder opvarmning af køreledninger, ombygning af køretøjerne og pantografer.

I forbindelse med vurderingerne af mulighederne for at undgå driftsstop som følge af is på køreledningerne blev Aarhus Letbane opmærksomme på et nyt produkt, Interflon, til påsmøring på køreledninger, som med succes er blevet anvendt på andre baner. Aarhus Letbane valgte at igangsætte brugen af dette produkt før årsskiftet. Produktet skal påføres køreledningerne et antal gange for at opnå fuld effekt.

Tilsyneladende var der i november/december i 2021 og i januar/februar 2022 en god effekt af tiltaget, men i begyndelsen af marts viste det sig, at de særlige vejsituationer med rimfrost og stærkt faldende temperaturer om natten fortsat giver store problemer.

Denne situation er ikke holdbar. Den giver anledning til passager- og indtægtstab, udgifter til erstatningskørsel og generelt manglende tillid til letbanen uanset den høje pålidelighed på øvrige strækninger.

Midttrafik har derfor anmodet Aarhus Letbane om en redegørelse for en handlingsplan i god tid inden vinteren 2022/23, der sikrer, at de tilbagevendende aflysninger som følge af is på køreledningerne ikke gentager sig i den kommende vinter.

Midttrafiks bestyrelse vil blive orienteret herom, når redegørelsen foreligger og er drøftet med ejerne, Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

16 Kundetilfredshed i handicapkørsel 2021

Resumé

Analysebureauet Wilke har på vegne af Midttrafik gennemført en kundetilfredshedsundersøgelse blandt brugerne af handicapkørsel. Overordnet set er kundetilfredsheden høj, men undersøgelsen viser også en retning for forbedringsindsatser og et potentiale i udbredelsen af digitale værktøjer.

I nedenstående redegøres for undersøgelsesmetode og overordnede resultater.

Sagsfremstilling

Dataindsamlingen er gennemført i uge 47-49 2021 samt uge 1-3 2022. Der er indsamlet i alt 1.673 interviews på tværs af 18 kommuner i Region Midtjylland. Interviewene er gennemført telefonisk, da det er mest velegnet til målgruppen.

Ændringer i spørgeramme

Kundetilfredshedsundersøgelse i handicapkørsel blev senest afviklet i 2016. Corona-pandemien har været medvirkende til den lange pause. Inden Corona-pandemien blev kundetilfredshedsundersøgelsen gennemført hver 3. år. På de fem mellemliggende år er der sket en del med produktet og spørgerammen er blevet tilpasset ændringer i serviceniveau og til at omfatte de digitale værktøjer, der nu tilbydes.

Resultaterne fra nærværende undersøgelse og seneste undersøgelse fra 2016 er ikke direkte sammenlignelige, idet skalaen er ændret fra 4-punkt til 5-punkt i samråd med analysebureauet. 5-punktsskalaen tilbyder et neutralt midtpunkt og frembringer et mere præcist og nuanceret billede af tilfredsheden. Pausen på fem år gør muligheden for direkte sammenligning mindre vigtigt, idet det vil være sværere at udpege årsagen til eventuelle stigninger eller fald.

Udvalgte resultater

Den overordnede tilfredshed med handicapkørslen er høj. 92 % af de adspurgte angiver, at de er *meget tilfredse* eller *tilfredse* med ordningen alt i alt. Samme høje tilfredshed er gældende ved vurderingen af prisen, hvor også 92 % er *meget tilfredse* eller *tilfredse*.

Selvom resultaterne fra undersøgelsen i 2021 ikke er direkte sammenlignelig med resultaterne fra 2016 pga. skalaskift, så er det interessant at sammenholde de overordnede andele af hhv. tilfredse og utilfredse kunder for at få en fornemmelse af udviklingen (bilag 2). Her er det værd at bemærke, at andelen af utilfredse kunder generelt set ikke er steget fra 2016 til 2021.

Den største utilfredshed blandt kunderne i handicapkørslen opstår ved længere rejsetid som følge af flere passagerer i bilen (13 % *utilfredse* eller *meget utilfredse*) og ift. at få ønskerne til afhentningstidspunkt opfyldt ved bestilling (13 % *utilfredse* eller *meget utilfredse*).

De parametre, der har størst betydning for tilfredshed med handicapkørslen er 1) pris, 2) chaufførens venlighed, 3) muligheden for at bestille ture i hele Jylland og Fyn via onlineløsningen og app og 4) opfyldt afhentningstidspunkt. Den gennemsnitlige tilfredshed med chaufførens venlighed og opfyldt afhentningstidspunkt er lavest og kan med fordel prioriteres, når fremtidige indsatser overvejes.

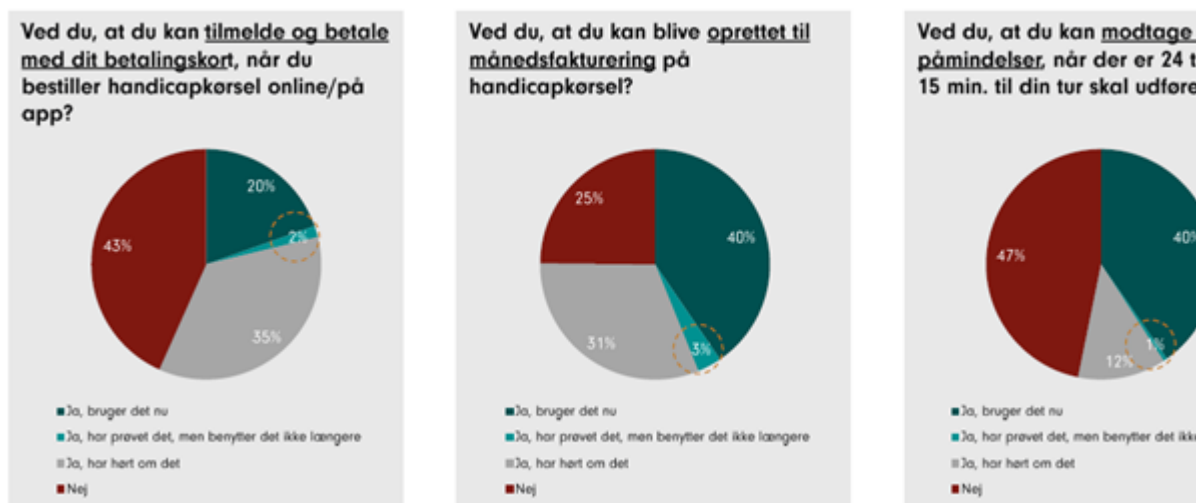
Som noget nyt er tilfredsheden blevet krydset med hjælpemiddel-klassificering. Den overordnede tilfredshed med handicapkørsel er højest blandt svagtseende, hvor 95 % er *meget tilfredse* eller *tilfredse* og lavest blandt kunder med kørestol/el-kørestol/crosser, hvor andelen er 89 %.

Pr. 1 januar 2021 blev den telefoniske åbningstid ændret fra kl. 7.00 – 20.00 til kl. 8.00 – 16.00. Det er derfor interessant at se, at 76 % angiver at være *meget tilfredse* eller *tilfredse* med åbningstiden mens 10 % er *meget utilfredse* eller *utilfredse*.

Flextrafik tilbyder en selvbetjeningsløsning via web og app, hvor kunderne kan bestille handicapkørsel. Undersøgelsen viser, at 22 % bruger eller har prøvet løsningen. Blandt disse er 75 % *meget tilfredse* eller *tilfredse* og kun 3 % er faldet fra efter at have prøvet selvbetjening.

Undersøgelsen kommer ud til en bred skare af kunder, der benytter handicapkørsel. Midttrafik har benyttet lejlighed til at informere om digitale løsninger og samtidigt få viden om kundernes kendskabsgrad til produkterne (fig. 1).

Fig. 1: Kendskab til digitale løsninger



Det er værd at bemærke, at alle tre services oplever lavt frafald. 1-3 % har prøvet en af løsningerne, men benytter den ikke længere.

Månedsfakturering blev introduceret d. 8. februar 2021 og er udbredt til brugerne via hjemmeside, nyhedsbreve fra visitationen, plejehjem og bosteder, i telefonspeak og velkomstbreve til nye visiterede handicapkunder.

Kendskabet til denne service er bredest udbredt hos kunderne og 40 % gør aktivt brug af den.

De to andre services har eksisteret i en del år, men kendskabet hertil er ikke lige så udbredt. 43 % ved ikke, at det er muligt at tilmelde og betale med betalingskort, når de bestiller handicapkørsel online/på app. 47 % ved ikke, at de kan modtage sms-påmindelser, når der er hhv. 24 timer og 15 min. til turen udføres.

Handlingsplan

Chaufføren

Chaufføren er et indsatsområde, som Midttrafik vil prioritere. Som bekendt er der generelle udfordringer ift. rekruttering i branchen og derfor er indsatserne i stedet fokuseret omkring at dygtiggøre chaufførerne.

- Nyhedsbreve: Midttrafik udsender månedligt nyhedsbrev til leverandører og chauffører, hvor der vil blive informeret yderligere om retningslinjer og forventninger til chaufførerne ift. kørsel, hjælpsomhed og venlighed.
- Chaufførkurser genoptages: Kurserne har været sat på pause under Corona-pandemien. Fly high-kurser afviklet af ekstern leverandør med kundeventd fokus forventes genoptaget i efteråret 2022. Chaufførkurser afholdt hos Midttrafik med bredt indhold genoptages i maj 2022.
- Sprog: En del af kundernes åbne kommentarer omhandler chaufførernes sprog. Det indikerer, at der kan være sprogbarrierer mellem kunder og chauffører, som kan have svært ved at forstå hinanden. Der er fokus på denne problemstilling og emnet vedr. manglende danskkundskaber ved chauffører er bragt op som en forbedringsforslag af Region Midtjylland til næste udbud.

Rettidig afhentning

I den periode, hvor undersøgelsen er gennemført, har Midttrafik været udfordret ift. at få vogne pga. chaufførmangel (herunder Coronasyge chauffører). Dette har haft en negativ påvirkning på muligheden for at hente kunderne rettidigt. Som følge heraf er der gennemført et hasteudbud for at tiltrække flere vogne og der er per 1. marts 2022 indsat 18 ekstra garantivogne. Herefter lever Flextrafik igen op til målsætningen om, at 90% af kunderne skal afhentes rettidigt og at 96% skal afleveres rettidigt.

Digitale services

Tilfredsheden med tilbudte digitale services er høj blandt de kunder, der gør brug af dem, hvilket bl.a. ses i form af et lavt frafald. Derfor ønskes kendskabet til disse services udbredt til flere.

De typisk anvendte informationskanaler rettet mod Midttrafiks kunder generelt er midttrafik.dk og Facebook. Handicap kunderne har en høj gennemsnitsalder og er antageligt i mindre omfang digitale, hvorfor et effektivt supplement i form af fysiske flyers til uddeling i bilerne vil blive taget i brug til information omkring månedsfakturering og SMS-advisering hhv. 24 timer og 15 minutter før afhentning. Sidstnævnte er udover en service til kunden også medvirkende til at nedbringe forgæves ture og opkald til Flextrafik.

Mulig sammenkørsel med andre kunder og længere rejsetid som følge heraf er et grundvilkår, hvorfor der ikke er målrettede indsats på dette område.

Udover en hovedrapport er der udarbejdet kommunespecifikke rapporter, der vil blive udsendt. Den overordnede tilfredshed på tværs af kommunerne er generelt set høj, men der ses også udsving og dermed mulighed for mere målrettede indsats. Kommunerne har mulighed for at kontakte Flextrafik for mere information og sparring omkring egne resultater.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter de foreslåede initiativer.

Bilag

- 16.a Bilag 1__Kundeundersøgelse handicapkørsel 2021-753409_(1)
- 16.b Bilag 2__Overordnede resultater i 2021 og 2016-753408_(1)

17 Orientering om Årsberetning 2021 Ankenævnet for Bus,

Resumé

Administrationen orienterer om årsberetningen 2021 fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, herunder om ankesager omhandlende klager mod Midttrafik.

Sagsfremstilling

Midttrafik er omfattet af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, som behandler klager fra kunder over problemer oplevet i bus, tog og metro. Det giver kunderne i den kollektive trafik mulighed for at gå videre med deres klage, hvis de ikke er tilfredse med den afgørelse, som blandt andet Midttrafik har truffet.

Midttrafik deltager i Ankenævnets behandling af sager, som Trafikselskabernes repræsentant.

Årsberetning fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

I februar 2022 fremlagde Ankenævnet for Bus, Tog og Metro deres årsberetning for 2021. Af årsberetningen fremgår, at sekretariatet i 2021 modtog i alt 187 klager mod 269 i 2020.

Dette svarer til et fald i antal sager på lige godt 30 %. Dette fald i antal sager beror formentlig på et fald i passagertallet og udførte kontroller på grund af Corona restriktionerne.

I alt blev der afsluttet 196 sager inklusive de sager, som sekretariatet afsluttede uden Nævnbehandlings.

En række klagesager afsluttes, inden nævnet behandler klagen. Dette skyldes blandt andet, at sekretariatet gør klager opmærksom på, hvis der foreligger tidligere domme fra identiske sager, hvorefter klager frafalder. Det kan også være trafikvirksomheden,

der i sagens forberedelser vælger at imødekomme klager. I 78 ud af de 196 sager har trafikvirksomheden imødekommet klagerens krav helt eller delvist allerede under sagens forberedelse for nævnet.

Ankenævnet afgjorde på sine 6 møder i 2021 i alt 88 nye sager mod 126 i 2020, og i 10 ud af de 88 af sagerne fik klager helt eller delvist medhold.

I 2021 udgjorde klager over kontrolafgifter 79 % af de samlede klagepunkter, hvilket er på samme niveau som i 2020. De øvrige klageemner drejede sig om en række andre forhold end kontrolafgift, som fx godtgørelse af taxaregning, erstatningskrav ved mistet bagage, fortolkning af regler mv.

Ankenævnet behandlede i 2021 klageemner som følge af Covid 19-udbruddet. B.la. spørgsmål om DSB's krav om pladsbillet i Fjern- og Regionaltog, Trafikselskabernes suspendering af kontantsalg af busbilletter og spørgsmål om tilbagebetaling af erhvervskort.

Ankesager ved Midttrafik

Ankenævnet har i 2021 behandlet 15 klager over Midttrafik, hvoraf 9 blev behandlet på nævnsmøde. Af de 15 sager fordelte afgørelserne sig som følger:

Medhold til Midttrafik i 9 sager:

- 4 sager vedr. mobilbillet skal modtaget inden påstigning
- 2 sager vedr. manglende check-ind på rejsekort
- 1 sag vedr. mobilbillet applikation i app.
- 1 sag vedr. for lav saldo på rejsekort
- 1 sag vedr. refusion af ungdomskort

Midttrafik har imødekommet klager inden ankenævnsbehandling i følgende 5 sager:

1.

Klager ønsker at rejsekort (Midttrafik aftalepart) skal ophøre med at sende rykkere. Der havde været misforståelser hos begge parter omkring opsigelse af klagers pendlerkort på rejsekort, samt tvivl omkring afregning og refusion heraf.

Fordringen som rykkeren havde drejet sig om, var blevet indbetalt af klager, og det blev sikret, at rykkerproceduren ophørte.

2.

Klager har fået afslag på rejsegarantiansøgning vedr. lufthavnsbus 925X, da aflysningen fremgik af hjemmeside. 925X tilpasses løbende flyafgange, hvorfor kunderne anbefales løbende at kontrollere afgangstiderne. Afslaget var berettiget i forhold til reglerne, men der var ingen anvisning til, hvornår man skulle tjekke senest. Det er nu indsat som "Vigtig info", så man som kunde ved, at man skal tjekke indtil 24 timer før. Samtidig var bussen aflyst grundet en manuel fejl, idet det tilknyttede fly fløj som planlagt.

3.

Klager fik kontrolafgift på grund af for lav saldo på rejsekort. Klager oplyst at have forsøgt at tanke via automat på Silkeborg Station, men at denne ikke virkede, hvilket billetkontroladministrationen afviste efter kontrol af loggen. Der var søgt log for Silkeborg Station, men ved en fejl, var der kigget i loggen for salgsudstyret hos DSB 7-Eleven i stedet for rejsekortautomaten på den udvendige side af bygningen. Kontrolafgiften blev derfor annulleret, da denne automat var ude af drift på hændelsestidspunktet.

4.

Klager var tjekket ind på rute 952X i Billund, men havde ved skift til Letbanen i Aarhus ikke foretaget et skifte-check-ind, hvorfor han fik en kontrolafgift på 750 kr. I henhold til rejser reglerne er satsen for en kontrolafgift ved manglende skifte-check-ind på 10 kr., hvorfor kontrolafgiften på 750 kr. var fastholdt på et uberettiget grundlag. Kontrolafgiften blev annulleret, hvilket i øvrigt er normal kutyme for den type kontrolafgift.

5.

Klager fik kontrolafgift, da hun havde købt mobilbillet efter påstigning, hvilket kunne dokumenteres, hvorfor kontrolafgift blev fastholdt i første omgang. Ved sagsbehandlingen var der ikke taget hensyn til at bussen kørte 2 minutter for tidligt, hvilket var den direkte årsag til, at klager ikke kunne nå at købe sin billet inden påstigning, idet hun så ville have misset bussen, hvor der var 30 minutter til næste afgang.

Billetkøbet var gennemført inden bussens køreplanlagte afgangstidspunkt.

I 1 sag er klager blevet afvist af ankenævnet og henvist til behandling hos Midttrafik.

I klagesager mod Midttrafik forelægges sagen Midttrafiks direktion til vurdering af, hvorvidt administrationens afgørelse fastholdes, inden sagen kommer til behandling i Ankenævnet, eller om kunden skal gives medhold, hvormed sagen ikke når til behandling i Ankenævnet.

Uddrag af sager mod Midttrafik

I en af de principielle sager, som Ankenævnet tog stilling til i 2021, var spørgsmålet om ansvaret for selvbetjeningsiden midtungdomskort.dk. Klager var kommet til at købe et ungdomskort til 16-19 årige i stedet for det billigere ungdomskort til ungdomsuddannelser, som hun var godkendt til. Klager mente, at Midttrafik var nærmest til at bære ansvaret for selvbetjeningsiden, der ifølge klager var vildledende. Et flertal i nævnet fandt dog, at den 18 - årige selv måtte bære ansvaret for at være kommet til at købe det dyrere ungdomskort, og hun var derfor ikke berettiget til at få refunderet prisdifferencen.

Et mindretal fandt, at unge, som er godkendt til det billigere ungdomskort til ungdomsuddannelser, kun i teorien ville ønske at købe det dyrere ungdomskort til 16 - 19 årige, hvorfor det er vildledende, at begge korttyper vises for den unge på bestillingssiden. Der blev truffet afgørelse efter stemmeflertallet.

I en anden principiel sag havde klageren glemt at checke ind ved påstigning på bussen, men ville ikke gå til standen grundet Covid19-restriktioner, da han opdagede det. Ved hans afstigning stod der kontrollører på fortovet, som bad om at se billetter. Klageren gjorde gældende, at kontrolafgiften var ugyldig, fordi han ikke havde fået udleveret kontrolblanketten i kontrolsituationen. Ankenævnet fastholdt kontrolafgiften, som var blevet sendt til klagerens E-boks dagen efter kontrollen.

I en tredje principiel sag blev klageren pålagt en kontrolafgift i en Midttrafik bus, og gjorde efterfølgende gældende, at han havde downloadet Midttrafiks app til billetkøb, men hans telefon løb tør for strøm, og han kunne grundet Covid19 ikke få lov at betale kontant til chaufføren, hvilket måtte sidestilles med, at billetautomaten var ude af drift. Han ville gerne betale rejsens pris. Ankenævnet udtalte, at omstændighederne ikke kan sammenlignes med de tilfælde, hvor en billetautomat har et nedbrud, og det at på tilstrækkelig tydelig vis var kommunikeret til kunderne i Midttrafik, at det grundet Covid19 ikke var muligt i en periode at købe kontantbillet hos chaufføren, og hvis en kontrolafgift skal nedsættes i forbindelse med, at en telefon løber tør for strøm, skal passageren inden påstigning have modtaget mobilbilletten på telefon, hvilket ikke var tilfælde ved undersøgelse i Back Office.

Betydning for kunderne

Ingen

Økonomi

Ingen

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 17.a Bilag 1 ÅRSBERETNING 2021 Endelig 4.0

18 Siden sidst

Formandskabet besøgte Midtjyske Jernbaner

Fredag den 11. marts besøgte formandskabet for Midttrafiks bestyrelse Midtjyske Jernbaner.

Besøget blev indledt med en tur med Lemvigbanen på strækningen Vemb-Lemvig, og på stationen i Lemvig fik formandskabet en fremvisning af det nyetablerede udeareal.

Derudover blev Midtjyske Jernbaners arbejde og organisation præsenteret af direktør Martha Vrist, inden turen atter gik mod Vemb.



Midttrafik går med i Solsikkeprogrammet

Midttrafik sætter fokus på tilgængeligheden for rejsende med usynlige handicap og går med i Solsikkeprogrammet.

For personer med usynlige handicap, for eksempel hjerneskade, ADHD, angst, Tourette syndrom, epilepsi, PTSD mv. kan det være stressende at være i ukendte omgivelser blandt ukendte mennesker. Det kan være svært at bede om hjælp, når man ikke ved, hvordan det bliver opfattet. Omvendt kan det også svært for personale og medpassagerer at vide, om det er okay at tilbyde hjælp.

Derfor træder Midttrafik ind som del af Solsikkeprogrammet, der blandt andre også tæller alle større danske lufthavne, LEGO House, Lalandia, Legoland, WOW PARK, ForSea Ferries, Givskud Zoo, Tivoli, Akutmodtagelsen på Bispebjerg og Frederiksberg Hospital med flere. Midttrafik træner medarbejderne gennem Solsikkeprogrammet, så de ved, hvad et usynligt handicap er, hvad Solsikken betyder, og hvordan man bedst møder en person, der har valgt at gøre sit usynlige handicap synligt ved at bære Solsikken.

Formålet med solsikkensnoren er, at man kan vælge at gøre sit handicap synligt i de situationer, hvor der kan være brug for det, og hvor det er svært eller umuligt at forklare sig. Solsikken viser personale og medpassagerer, at man kan have brug for lidt ekstra tid, tålmodighed eller hjælp. Solsikkensnoren giver ingen særlige fordele, men fungerer som et signal til chauffører, billetkontrollører og medrejsende om, at personen kan have behov for ekstra hensyn.



Midttrafiks bestyrelsesformand bliver formand for Trafikselskaberne i Danmark

Bestyrelsen i Trafikselskaberne i Danmark (TiD) konstituerede sig den 17. marts 2022 i Aalborg.

Ny formand for TiD er Midttrafiks bestyrelsesformand Steen Vindum.

Den øvrige bestyrelse består af:

- Næstformand Gert Jørgensen, Movia
- Helle Munk Ravnborg, Bornholms Amts Trafikselskab
- Kirsten Jensen, Movia
- Morten Andersen, FynBus
- Preben Friis-Hauge, Sydtrafik
- Søren Kusk, Nordjyllands Trafikselskab

19 Eventuelt