



**Åben dagsorden
til mødet i
bestyrelsen for Midttrafik
12. maj 2022 kl. 09:30
AarBus,
Jegstrupvej 5,
8361 Hasselager**

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
1 Årsregnskab 2021 samt revisionsberetning	3
2 Hvordan tiltrækker vi kunder til den kollektive trafik?.....	6
3 Indstilling om fuldtidspensionistkort	9
4 Udgivelse af mobilitetshåndbog	11
5 Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 24. juni 2022.....	13
6 Evalueringsmodel – bestyrelsens tilfredshed med Midttrafiks administration.....	14
7 Anmodning om at gøre Struer bybusser gratis i forbindelse med Folkeafstemningen den 1. juni 2022	16
8 Årsrapport 2021	17
9 Personaleredegørelsen 2021	18
10 Økonomiske konsekvenser ved indeksudvikling – opdateret efter indeksskøn for maj 2022.....	20
11 Væsentlige køreplanændringer i Midt- og Vestjylland til K22.....	23
12 Orientering om svar fra Aarhus Letbane vedr. aflysninger på letbanen pga. is på køreledninger	28
13 Tillægsbevilling til budget 2022 som følge af aktivitetstilpasninger efter aftaler med udvalgte bestillere	30
14 Siden sidst	31
15 Orientering om AarBus	34
16 Eventuelt	35

Beslutning

1 Årsregnskab 2021 samt revisionsberetning

Resumé

Midttrafiks årsregnskab 2021 forelægges bestyrelsen til godkendelse, og revisionsberetningen vedlægges til orientering. Der er givet en blank revisionspåtegning for årsregnskabet.

Samtidigt med fremlæggelse af Midttrafiks årsregnskab rapporteres den endelige byrdefordeling og trafikelskabets resultat, som ikke er byrdefordelt men ønskes godkendt til overførsel til 2022. AarBus er et særskilt resultatområde i Midttrafik med egen bogføring, og selskabet aflægges separat regnskab, der vises som note i Midttrafiks regnskab.

Sagsfremstilling

Årsregnskabet er udarbejdet på baggrund af gældende lovgivning, og er det formelle grundlag, som bestyrelsen skal forholde sig til, samt det grundlag revisionen reviderer regnskabet på baggrund af. Årsregnskabet forelægges bestyrelsen til godkendelse, samtidig med forelæggelse af revisionsberetningen til efterretning. Der er ikke ændret regnskabspraksis i forhold til tidligere år, men udbetalt kompensation fra staten vedr. konsekvenserne af Covid-19. Kompensationen er ansøgt og udbetalt i henhold til statens instruks herfor.

Det udgiftsbaserede resultat efter finansiering fra kommuner og region, er et overskud på 3,6 mio. kr. Efter omkostninger, som udover regulering for investeringer og afskrivninger, er regulering af tjenstemandspension og gæld til lønmodtagernes feriemidler samt periodisering af indtægter, viser resultatet for 2021 et underskud på 3,6 mio. kr.

Afskrivningerne er den betydeligste omkostningspost men følger den fastlagte plan for investeringerne i bus-IT, billetterings- og rejsekortudstyr.

AarBus er i henhold til anvendt regnskabspraksis for Midttrafik opgjort som selvstændigt forretningsområde, og selskabets resultatopgørelse samt balance vises som noter uden henvisning i årsregnskabet.

Der er givet en blank revisionspåtegning for Midttrafiks regnskab 2021.

Årsregnskabet skal aflægges ud fra princippet om fortsat drift, medmindre der oplyses om indstilling af selskabets drift eller likvidation, og derfor informeres der om betydningen af de stigende brændstofpriser som har sat Midttrafiks bevillinger for 2022 under pres. Bestyrelsen for Midttrafik har i april 2022 godkendt en tillægsbevilling på 102,2 mio. kr. til dækning af de stigende brændstofpriser og regnskabet kan på den baggrund godkendes.

Som en følge af regnskab 2021 er der byrdefordelt 1.705,5 mio. kr. mod de budgetterede 1.704,6 mio. kr. Resultatet af byrdefordelingen indenfor de enkelte områder fremgår af vedlagte bilagsmateriale.

Trafikselskabet har i 2021 haft et forbrug på 109,3 mio. kr. i forhold til vedtaget budget på 122,1 mio. kr. Det giver et mindreforbrug for administrationen på 12,8 mio. kr. Administrationen har generelt udvist tilbageholdenhed med igangsætning af projekter på grund af den økonomiske usikkerhed ved konsekvensen af Covid-19, og der er indgået aftaler med leverandører i slutningen af regnskabsåret som ikke har haft økonomisk betydning i 2021. Endelig har der været færre udgifter til markedsføring, information og Fly-High end budgetteret, samt sparede udgifter til IT, rengøring og uddannelse af personale.

Administrationen overførte et akkumuleret overskud på 21,0 mio. kr. fra 2020 til 2021, som har været disponeret til udviklingsprojekter, bl.a. indenfor digitalisering. Der er også prioriteret projektmidler til indkøb af udstyr, forbedringer af publikumsfaciliteter i samarbejde med en række kommuner, det store og omfattende Flexharmoniseringsprojekt samt udvikling på Midttrafik app. Af de overførte 21,0 mio. kr. er der anvendt i alt 9,7 mio. kr., hvilket giver et mindreforbrug for udviklingsprojekter på 11,2 mio. kr.

Samlet set er der med udgangen af 2021 et akkumuleret mindreforbrug på 24 mio. kr.

Ud af de 24 mio. kr. er 13,3 disponeret til en række nødvendige IT-projekter, flerårige projekter, publikumsfaciliteter og retssagen i Flextrafik. De resterende 10,7 mio.kr. foreslås anvendt til

- Forbedring af chaufførlokaler, som bruges af flere busselskaber.
- Busudstyr for fortsat at sikre pålidelige data om rettidighed og benyttelse.
- Ny busindretning for at få erfaring med bedre cykelmedtagning.

I henhold til almindelig praksis for årsregnskaber, skal alle bestyrelsesmedlemmer underskrive årsregnskabet, revisionsberetninger samt byrdefordelingen.

Revisionen og ledelsen af Midttrafiks økonomifunktion deltager ved behandlingen af sagen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender Årsregnskab 2021 for Midttrafik.

at bestyrelsen tager revisionsberetning nr. 20 af 12. maj 2022 om ansvar for regnskabsafklæggelse og formål med revision til efterretning.

at bestyrelsen tager revisionsberetning nr. 21 af 12. maj 2022 til efterretning.

at bestyrelsen godkender endelig byrdefordeling for 2021.

at bestyrelsen godkender overførslen af årets mindreforbrug i trafikskabet.

Bilag

- 1.a Bilag 1 - R2021 Hovednotat
- 1.b Bilag 2 - R2021 Byrdefordeling pr. område
- 1.c Bilag 3 - R2021 Opsummering pr. bestiller
- 1.d Bilag 4 - P_2021_Beretning nr. 20 Midttrafik_Final
- 1.e Bilag 5 - P_2021_Beretning nr. 21 Midttrafik_Final

2 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, tryghedsskaben-de 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 borger-tilbud
- 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)
- Adfærdssædrende 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:

Midttrafiks 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

Transportministeren har skrevet til trafikskaberne i Danmark den 1. april 2022 med grønt lys og en opfordring til igen at markedsføre den kollektive trafik.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter notatet og administrationens anbefalinger

Bilag

- 2.a Bilag 1 - One pager_Hvordan tiltrækker vi kunder til den kollektive trafik
- 2.b Bilag 2 - Hvordan tiltrækker vi kunder til den kollektive trafik
- 2.c Bilag 3 - Brev til trafikskaberne fra transportministeren
- 2.d Bilag 4 - Oversigt over passagertal

3 Indstilling om fuldtidspensionistkort

Resumé

Midttrafik har deltaget i et møde med Aarhus Kommune, Rådmand for Sociale Forhold og Beskæftigelse, Anders Winnerskjold (S). Rådmanden er blevet kontaktet af et bofællesskab, som oplever, at deres beboere har svært ved at bruge Midttrafiks digitale betalingsmuligheder, hhv. Rejsekort og Midttrafik app. Mange af bofællesskabets beboere kan ikke betjene en mobiltelefon, og mange glemmer at tjekke ind eller ud på deres rejsekort, og de får, som følge deraf, ofte kontrolafgifter.

Borgergruppen har betydelige og varige kognitive funktionsnedsættelser som følge af f.eks. demens eller hjerneskade, hvilket påvirker deres evne til at skabe overblik, deres hukommelse samt evnen til at problemløse hurtigt og effektivt.

Borgergruppen benytter hyppigt Midttrafiks bybusser og letbane.

Samtidig oplever Midttrafiks kundeservice også, at digitalt svage borgere generelt har svært ved at bruge de digitale produkter, det er for eksempel hjemløse, psykisk handicappede og andre kognitivt udfordrede borgere, som ikke har adgang til betalingskort eller nem-id eller bare har svært ved at bruge digitale produkter.

Midttrafik tilbyder for nuværende et deltids-pensionistkort på pap, som er målrettet pensionister og førtidspensionister, men mange i målgruppen for pap-kortet har brug for at rejse fuldtid, så de kan bevare selvstændigheden og mobiliteten i samfundet, uden at støde ind i de problemer, som de digitale produkter giver dem.

Det er en præmis for ejerne, at tilskuddet til kollektiv trafik ikke må stige mere, derfor prisfastsættes et nyt fuldtidspensionistkort, så det ikke får økonomiske konsekvenser for ejerne.

Sagsfremstilling

Midttrafik er underlagt principperne i Takst Vest, som giver Midttrafik dispensation til at tilbyde pap-periodekort, afgrænset til den enkelte kommune. Frihedsrammen for at opfinde et evt. nyt produkt til ovenstående borgertype er begrænset, den nuværende ramme for pensionistkortet skal derfor så vidt muligt fastholdes.

Midttrafik tilbyder i forvejen et deltids-pensionistkort, som er et tilbud til alle på +65 år, førtids- og seniorpensionister i Region Midtjylland. Prisen er 180 kr. for 30 dage, herudover findes der forskellige varianter, fordi nogle kommuner yder et større tilskud til produktet. Det er fx i Randers, hvor kommunen tilbyder et fuldtidspensionistkort til 365 kr. pr. år, og i Horsens hvor kommunen tilbyder pensionistkortet til 0 kr.

I 2021 er der solgt 18.600 pensionistkort i Midttrafiks område.

Administrationen indstiller, at Midttrafiks bestyrelse træffer beslutning om at indføre et fuldtids-pensionistkort, som kan bruges af alders- og førtidspensionister.

Derudover kan kommunerne beslutte, om de vil tilbyde fuldtidskortet til udvalgte øvrige borgere, der har udfordringer med at bruge de digitale produkter, og som falder

uden for målgruppen. Det er kommunerne, der skal visitere borgere uden for målgruppen, Midttrafik kan alene stå for udstedelsen af kortet.

Det er vigtigt, at et nyt pensionistkort ikke belaster kommunernes økonomi negativt. Midttrafik har foretaget en beregning af, hvordan et fuldtidspensionistkort vil påvirke indtægterne. Konklusionen er, at så længe prisen på fuldtidspensionistkortet modsvarer Midttrafiks øvrige produkter, så vil det ikke påvirke indtægterne, hverken i negativ eller positiv retning. Hvis prisen derimod bliver lavere end tilsvarende produkter solgt på app eller Rejsekort, så kan det betyde, at alders- og førtidspensionister, som pt. benytter sig af kontantbilletter, klippekort og Rejsekort vil skifte til et billigere pensionistkort.

Midttrafik indstiller, at fuldtidspensionistkortet prissættes til kr. 360,- pr. 30 dage. Denne pris placerer sig tæt på prisen for et 3 zoners pendlerkort, og det vurderes derfor, at den samlede økonomiske effekt af kundernes ændrede produktvalg, er neutral.

Kortet vil kunne købes i Midttrafiks webshop eller på Midttrafiks Kundecenter på Aarhus Rutebilstation.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik indfører et fuldtidspensionistkort til 360 kr. pr. måned i de kommuner i Midttrafiks område, hvor der ikke er gratis kørsel eller indført særligt billige pensionistkort. Takstændringer på disse kort skal indgå som en del af de normale takstjusteringer hvert år i januar.

at Midttrafik indfører fuldtidspensionistkortet hurtigst muligt.

4 Udgivelse af mobilitetshåndbog

Resumé

Administrationen har i samarbejde med Region Midtjylland og de 8 midt- og vestjyske kommuner udarbejdet en håndbog for arbejdet med mobilitets tiltag som rækker ud over den kollektive trafik. Håndbogen er et værktøj som kommuner og region kan bruge alene eller i fællesskab med Midttrafik i arbejdet med at udvikle mobilitetsløsninger. Håndbogen anviser en metode for arbejdet baseret på erfaringer med mobilitetsprojekter og suppleres af en eksempelsamling, som kan inspirere valg af løsninger. Håndbogen har universel interesse i Midttrafiks område og deles derfor bl.a. på hjemmesiden og fagligt forum til inspiration for alle ejerne.

Sagsfremstilling

I forbindelse med trafikplanprojektet i de otte midt- og vestjyske kommuner (Lemvig, Struer, Skive, Viborg, Holstebro, Ringkøbing-Skjern, Herning og Ikast-Brandø) har Midttrafik, sammen med de otte kommuner og Region Midtjylland udarbejdet en Mobilitetshåndbog.

Mobilitetshåndbogen er inspiration og vejledning til, hvordan kommuner kan forbedre mobiliteten for deres borgere gennem lokalt forankrede mobilitetsprojekter og er alment gyldigt, så den kan komme alle kommuner i Midttrafiks område til gode.

Mobilitet er en helt central del af hverdagslivet. Mobilitet får hverdagen til at hænge sammen, gør det muligt at uddanne sig, arbejde, købe ind, dyrke sine fritidsinteresser og se sine venner og familie. Det kan dog være en stor udfordring at sikre mobiliteten for rejsende uden bil, særligt i landdistrikterne, hvor traditionel kollektiv trafik ofte er begrænset.

Her breder håndbogen gennem en eksempelsamling mobilitet ud til mere end busser, biler og tog og inspirerer til, hvordan forskellige tiltag kan bidrage som brikker i det samlede mobilitetsbillede. Erfaringerne peger på, at lokal forankring er helt centralt uanset løsningsmodel. Metoden i håndbogen tager afsæt i dette og anviser en vej til brug i forbindelse med mobilitetsprojekter. Håndbogen har til formål at sikre en succesfuld gennemførelse af lokale mobilitetsprojekter og indeholder således en vejledning fra opstart til implementering og drift.

Til håndbogen hører desuden et mobilitetskatalog, der kan give inspiration til valg af hvilke(t) mobilitetsprojekt(er), der egner sig bedst til de forhold, der er i projektområdet. Kataloget er tænkt som et dynamisk katalog, der udvikles i takt med at der gennemføres projekter, der naturligt passer ind i et af katalogets tre projektkategorier; fysisk miljø, transportløsninger og kommunikation og samarbejde.

Mobilitetshåndbogen foreligger nu i endeligt udkast, som behandles i følgegruppen for Kollektiv trafikplan for Midt og Vestjylland (KTMV) den 5. maj. og offentliggøres for og udbredes til alle kommuner i Midttrafik.

Med håndbogens dynamiske karakter og brede geografiske appel har Midttrafik påtaget sig rollen som tovholder på at vedligeholde og udbrede håndbogen, hvor særligt det tilhørende katalog kræver opdateringer for at forblive relevant. Dette sker konkret gennem en lille mobilitetsgruppe med repræsentanter fra kommuner, region og Midttrafik, som mødes f.eks. årligt eller halvårligt og drøfter erfaringer med håndbogen og vender nye projekt-kandidater. Vi ser for os, at denne gruppe udbredes til hele Midttrafiks område ved at indbyde kommuner fra det østjyske til at supplere den nuværende midt- og vestjyske gruppe.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender, at administrationen arbejder med at udbrede mobilitetshåndbogen til alle kommuner i Midttrafiks område.

at orientering om mobilitetshåndbogen tages til efterretning.

Bilag

- 4.a Bilag 1 Mobilitetshåndbogen
- 4.b Bilag 2 Eksempelsamling

5 Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 24. juni 2022

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 24. juni 2022.

Sagsfremstilling

Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet fremlægges til drøftelse i bestyrelsen.

1. Valg af dirigent
2. Meddelelser fra formanden
3. Årsrapport og regnskab 2021 ved direktør
4. Godkendelse af principper for byrdefordeling
5. Orientering om budget 2023
6. Hvordan vinder vi kunderne tilbage
7. Ny model for flexharmonisering
8. Eventuelt

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet.

6 Evalueringsmodel – bestyrelsens tilfredshed med Midttrafiks administration

Resumé

Som en del af Midttrafiks målstyring er bestyrelsens tilfredshed med administrationens service et selvskrevet, selvstændigt mål. Administrationen lægger hermed op til drøftelse i bestyrelsen af tilfredsheden med administrationen på en række parametre.

Sagsfremstilling

Midttrafiks administration servicerer bestyrelsen på en række områder, og i arbejdet med løbende at forbedre performance og service i administrationen, foreslås hermed en model for bestyrelsens drøftelse af, hvordan bestyrelsen oplever service og kvalitet i administrationens opgaveløsning.

Modellen indebærer, at i selve drøftelsen af nedenstående bedes bestyrelsen for hvert emne angive, hvor bestyrelsen mener en eventuel indsats bør lægges og hvilke nuværende indsatser, der skal fastholdes.

Drøftelsen er delt op i tre emner listet nedenfor til drøftelse.

1. Sekretariatsbetjeningen af bestyrelsesmøderne

Bestyrelsen bedes drøfte tilfredsheden i forhold til *kvaliteten af dagsordenspunkter* (informationsniveau, sproglig forståeligt, fornødne fakta, når der er tale om beslutningsgrundlag etc.) samt *udsendelse af bestyrelsesmateriale* (kvaliteten af First Agenda, kvaliteten af kommunikationen til bestyrelsen).

2. Tilfredshed med administrationen ved henvendelser

Bestyrelsen bedes drøfte, hvordan den administrative service opleves, *når bestyrelsen henvender sig* vedr. fx borgerhenvendelser og de redegørelser og notater, som bestyrelsen modtager. Hvordan opleves *den generelle sekretariatsbetjening af bestyrelsen* (tilfredshed med svar ved henvendelser, svartider og øvrigt service) og hvordan opleves *administrationens opfølgning på bestyrelsens beslutninger*.

3. Midttrafiks håndtering af omdømme og generelle opgaveløsning

Bestyrelsen bedes drøfte administrationens evne til at håndtere:

- Pressen
- Kundeklager, håndtering af driftsudfordringer
- Markedsføring
- Ønsker fra bestillerne, fx planlægning, rådgivning, udbud mv.
- Leverandørstyring og -dialog

Desuden bedes bestyrelsen vurdere sin tilfredshed med Midttrafiks generelle opgaveløsning, samt drøfte om der er emner, som bestyrelsen gerne selv vil tage op, som ikke er dækket af ovenstående, herunder direktionens performance.

Direktøren indstiller,

Bestyrelsen drøfter oplæg til evaluering af Midttrafiks administration.

En formel evaluering afholdes hvert år på bestyrelsesmødet i december.

En mere uformel evaluering foretages hvert år på bestyrelsesmødet i juni.

7 Anmodning om at gøre Struer bybusser gratis i forbindelse med Folkeafstemningen den 1. juni 2022

Resumé

Struer Kommune ønsker at gøre bybusserne gratis i forbindelse med folkeafstemningen den 1. juni 2022.

Sagsfremstilling

I forbindelse med folkeafstemningen den 1. juni 2022, ønsker Struer Kommune at det skal være gratis at køre med bybussen den ene dag. Da det kun gælder selve bybusserne i Struer, og ikke regionale busser som krydser kommunegrænsen, vil det ikke påføre andre i byrdekredsen nogle økonomiske konsekvenser, hvorfor der ikke er behov for at lave en udligning på grund af mistede indtægter.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender at Midttrafik efterkommer Struer Kommunes ønske om gratis befordring i forbindelse med folkeafstemningen den 1. juni 2022.

Orientering

8 Årsrapport 2021

Resumé

Administrationen fremlægger årsrapport for 2021.

Sagsfremstilling

Administrationen har udarbejdet Årsrapport for 2021 for Midttrafik.

Årsrapporten indeholder de væsentligste aktiviteter, nøgletal og årsregnskabet for 2021.

Følgende emner bliver beskrevet:

- Tilbageblik på året 2021
- Hvordan tiltrækker vi kunder til den kollektiv trafik?
- Grøn omstilling
- Udvikling af kollektiv trafik i Region Midtjylland

Direktøren indstiller,

at årsrapport for 2021 tages til efterretning.

Bilag

- 8.a Midttrafik_A°rsrapport2021_A4_r10

9 Personaleredegørelsen 2021

Resumé

Administrationen udarbejder hvert år en redegørelse vedrørende personaleområdet. Personaleredegørelsen giver et indblik i de forskellige initiativer, som bidrager til, at Midttrafik opleves som en god arbejdsplads.

Sagsfremstilling

Direktionen har besluttet at der hvert år skal laves en redegørelse vedrørende personaleområdet.

Medarbejderne er Midttrafiks vigtigste ressource. Uden dygtige medarbejdere og ledere kunne vi ikke løse vores opgaver til gavn for kunderne. Derfor er det vigtigt, at vi løbende udvikler både medarbejdernes og ledernes kvalifikationer og samtidig skaber engagement og motivation.

I Personaleredegørelsen kan man bl.a. læse om medarbejdernes antal, faggrupper, alder, kønsfordeling, personaleomsætning, sygefravær, arbejdsmiljø og personalepolitiske indsatser i bred forstand. Redegørelsen giver således et billede af Midttrafik som arbejdsplads og et godt grundlag for at træffe beslutninger om justeringer og nye initiativer på personaleområdet.

Udover de personalemæssige nøgletal er også en række andre initiativer beskrevet i redegørelsen.

I 2021 har Covid-19 fortsat påvirket personaleområdet i Midttrafik, da også dette år var præget af hjemsendelser til hjemmearbejdet og restriktioner for ophold på arbejdspladsen. Arbejdsmiljøet har haft et stort fokus både i forhold til de medarbejdere der har arbejdet hjemme i lange perioder, men også for de medarbejdere der er mødt ind på arbejdspladsen på Søren Nymarksvej og ved Midttrafiks Kundecenter.

Midttrafik gennemførte fire pulsmålinger i 2021 for at have en løbende opfølgning på trivslen blandt medarbejderne under de skiftende og forskellige vilkår, der blev arbejdet under. Målingen har været et godt redskab til løbende at justere på tiltag i corona-beredskabet og ledelsen. Bl.a. med fokus på den fysiske arbejdsplads i hjemmet med tiltag som mulighed for at få en kontorstol hjem og andre lignende tiltag. Derudover vigtighed af at fastholde løbende og faktuel kommunikation om myndighedernes retningslinjer og betydning heraf for medarbejderne i Midttrafik, og tryghedsskabende tiltag som løbende test ved Falck, mulighed for hjemmetest etc.

Året bød dog også på indsatser, der så ind i tiden efter covid-19, herunder en analyse af, hvordan det opleves at være nyansat i Midttrafik. En undersøgelse blev gennemført blandt 14 nyansatte i sensommeren 2021 og den efterfølgende analyse heraf førte til syv anbefalinger, som administrationen nu arbejder videre med, fx portrætter af Midttrafiks medarbejdere på midttrafik.dk og introduktioner af nye medarbejdere i tekst og billede på intra.

Personaleredegørelsen indeholder også et afsnit om Midttrafik som digital arbejdsplads. Emnet hænger sammen med strategiplanens fjerde mål om en kompetent organisation, og beskriver en række af de indsatser, som har været centrale i 2021. Herunder effektivisering af arbejdsgange samt øget kvalitet i sagsbehandlingen gennem brug af data og digitalisering af arbejdsgange. Derudover er der også fortsat igangsat en række tiltag i digitaliseringen af de kundevendte produkter, herunder nye funktioner i Midttrafik app og Midttrafik Live.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- 9.a Bilag 1 - Midttrafiks personaleredegørelse 2021

10 Økonomiske konsekvenser ved indekssudvikling – opdateret efter indeksskøn for maj 2022

Resumé

Midttrafiks bestyrelse godkendte den 1. april en tillægsbevilling til Midttrafiks ejerkreds på 87,8 mio. kr. Siden er der kommet nye indeksskøn fra Trafikselskaberne i Danmark, som yderligere giver anledning til en skønnet merudgift på 36,6 mio. kr. for Midttrafiks ejerkreds.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse godkendte den 1. april en tillægsbevilling til Midttrafiks ejerkreds på 87,8 mio. kr. Dette var baseret på indeksskøn fra april 2022. Siden har Trafikselskaberne i Danmark (TiD) offentliggjort indeksskøn for maj 2022, der viser en stigning i alle indeks.

Administrationen overvåger løbende likviditeten, herunder presset fra stigende indeks og den statslige kompensation som følge af Covid-19. Hvis der igen ikke kan sikres likviditet til selskabet 12 måneder frem, vil bestyrelsen forelægges en ny indstilling om en tillægsbevilling.

Der redegøres for indekseffekten efter skøn fra maj 2022 i det følgende.

Usikkerheder og udvikling i indeks

De 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 indeks 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.

Udviklingen i indeks, som bruges til regulering af busdriften, ses af Tabel 1.

Tabel 1 Indeksskøn for 2022 sammenlignet med budget 2022.

Indeks	Grundlag for			Ændring ift. budget	Ændring ift. tillægsbevil ling
	Budget 2022	tillægsbevil ling (apr. 2022)	Indeksskø n jf. maj. 2022		
Omkostningsindeks (diesel)	119,9	125,7	128,5	7,2%	2,2%
Omkostningsindeks u/brændstof	123,4	125,7	126	2,1%	0,2%
Gasindeks	118,7	138,1	147,2	24,0%	6,6%
HVO-indeks	137,9	154,6	157,2	14,0%	1,7%
El-indeks	120,6	128,3	128,4	6,5%	0,1%

Der er stigning i alle indeks ift. grundlaget for tillægsbevillingen. Især er gasindekset steget, men omkostningsindekset (diesel) og HVO-indekset er også steget væsentligt. Udviklingen skyldes overvejende stigninger i brændstofpriserne. Der er også en betydelig stigning i renten. Dog vægter renten maksimalt 1,5 % i indeksene pr. maj 2022, hvorfor den ikke slår så hårdt igennem.

For Flextrafik var baggrunden for tillægsbevillingen en stigning på 6 % ift. budget 2022. Fra maj 2022 er der en stigning på yderligere 2,21 %.

De økonomiske konsekvenser

Udviklingen har en stor betydning for Midttrafiks økonomi. Tabel 2 viser den samlede bestillerfordelte indekseffekt for bus og Flextrafik.

Tabel 2 Økonomiske konsekvenser ved indeksudvikling.

Beløb i mio. kr.

Bestiller	Indekseffekt	Indekspulje i budget	Tillægsbevillin g	Udækket indekseffekt
Favrskov	1,9	0,2	1,1	0,6
Hedensted	0,8	-	0,6	0,2
Herning	3,8	0,9	2,2	0,7
Holstebro	0,9	0,2	0,5	0,2
Horsens	4,9	0,8	2,5	1,6
Ikast-Brande	1,2	-	0,8	0,4
Lemvig	0,7	-	0,5	0,2
Norrdjurs	2,2	-	1,5	0,7
Odder	0,7	0,2	0,4	0,1
Randers	12,7	-	10,7	2,0
Ringkøbing-Skjern	3,4	0,3	2,5	0,6
Silkeborg	10,3	-	7,1	3,2
Skanderborg	2,5	0,4	1,5	0,7
Skive	2,0	-	1,5	0,5
Struer	0,4	0,1	0,2	0,1
Syddjurs	2,0	0,3	1,1	0,6
Viborg	4,1	0,7	2,1	1,3
Aarhus	35,4	6,3	17,7	11,4
Region Midtjylland	44,9	-	33,4	11,5
Midttrafiks ejerkreds i alt	134,8	10,4	87,8	36,6
Fynbus	2,5	-	1,9	0,6
NT	1,0	-	0,7	0,2
Samsø	0,0	-	0,0	-
Sydtrafik	15,9	-	11,8	4,1
I alt	154,2	10,4	102,2	41,5

For Midttrafiks ejerkreds giver det nye indeksskøn anledning til en indekseffekt ift. budget 2022 på 134,8 mio. Fratrækkes indekspuljer i budget 2022 på 10,4 mio. kr. og tillægsbevillingen på 87,8 mio. kr. reterer en udækket indekseffekt på 36,6 mio. kr.

For Midttrafiks øvrige samarbejdspartnere giver det nye indeksskøn anledning til en yderligere merudgift på 5 mio. kr.

Skønnet i Tabel 2 er underlagt de samme usikkerheder som skønnet i budgettet. Dvs., at brændstofpriser og renten indgår med 2 måneders forskydning og er fastlåst til senest kendte værdier.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

11 Væsentlige køreplanændringer i Midt- og Vestjylland til K22

Resumé

Sammen med kommuner og regionen har Midttrafik arbejdet med flere spændende projekter, hvor ændringer i kørslen implementeres til køreplansskiftet 26. juni 2022 (K22) til gavn for kunder i vores område. De største ændringer sker med implementeringen af en ny regional rutestruktur i Midt- og Vestjylland.

Administrationen orienterer derfor om de væsentligste ændringer som følge af den nye rutestruktur i køreplaner til K22 samt resultatet af den offentlige høring i januar 2022. Slutteligt gøres kort rede for øvrige ændringer for K22 som er værd at bemærke.

Sagsfremstilling

De væsentligste ændringer i køreplanerne til K22 sker på de regionale ruter i Midt- og Vestjylland, hvor en ny regional rutestruktur træder i kraft. Arbejdet med den nye regionale rutestruktur blev igangsat i efteråret 2020 som en del af en større fælles trafikplan for 8 midt- og vestjyske kommuner med mål om udarbejdelse af nye overordnede betjeningsprincipper på de enkelte strækninger.

Hovedprincipperne i ændringerne af regional rutestruktur

I omlægningen har der været fokus på at skabe systemer med mere simple rutestrukturer, som fortsat sikrer god betjening af kunderne i overensstemmelse med deres behov og de største rejsestrømme. Samtidig har vi sikret en effektiv udnyttelse af ressourcerne så kørslen kommer flest muligt til gavn. De primære mål for arbejdet har været at sikre:

- Mere simple og ensartede ruteføringer.
- Bedre betjening igennem mere harmoniske køreplaner med en bedre fordeling af afgange.
- En prioritering af ressourcerne til tider og steder, hvor flest kunder rejser.

Dette ligger i forlængelse af det fastlagte hovednet i Midttrafiks Trafikplan 2019-22, hvor en række strækninger er udpeget som hovedruter med service minimum til timesdrift i dagtimerne og ambition om halvtimesdrift i myldretiden.

Arbejdet med den nye regionale rutestruktur betyder, at kunderne der fra K22 vil opleve nye regionalruter med mere enkle og direkte linjeføringer. Køreplanerne får mere ensartet kørselsomfang, hvor afgangene er mere jævnt fordelt, og hvor langt de fleste afgange kører på hverdage fremfor kun skoledage til gavn for pendlere, der ikke holder ferie på skolernes lukkedage.

På strækningerne Herning-Viborg, Holstebro-Viborg-Randers, Aalborg-Viborg-Silkeborg sker dagens betjening med parallelkørsel af både standsende busser og X-busser med forskelligt materiel, stopmønster og ruteføring. Dette er en dyr løsning, bl.a. fordi:

- Forskelligt materiel vanskeliggør optimal vognudnyttelse
- Lange ruter har flere bindinger undervejs og stiller særlige krav til EU kørehviletid
- Uens køretid og køreplanbindinger gør, at de to parallelle linjer ofte kører tæt efter hinanden og dermed skaber behov for flere afgangene for at tilbyde samme oplevede frekvens for de rejsende.

Analyser viser at de største rejsestrømme på strækningerne findes lokalt undervejs på ruterne. Prioriteringen af ressourcerne til tider og steder, hvor flest kunder rejser betyder derfor, at nuværende X-busruter omlægges til at styrke de ordinære standsende regionalruter, så der tilbydes flere afgangene, der er bedre fordelt over dagen, hvor det samtidig undgås, at to busser med ganske få kunder kører lige efter hinanden med få minutters mellemrum, hvilket er tilfældes med dagens system. Omlægningen til flere standsende afgangene betyder, at mange kunder vil opleve et løft i betjeningen med flere afgangene i forhold til dagens tilbud, mens nogle vil opleve lidt længere rejsetid.

For fortsat at tilgodese kunder, der rejser langt med nuværende X-busruter, tilbydes særlige lynbusafgange morgen og eftermiddag på hverdage, hvor behovet er størst. Rejsetiden med lynbusafgangene vil stort set svare til rejsetiden med de nuværende X-busafgange.

Lynbusafgange tilbydes på strækningen mellem Herning og Viborg (rute 53) og mellem Viborg og Randers (rute 62).

Høringsbehandling

Alle væsentlige ændringer i køreplanerne har været i åben offentlig høring perioden fra den 5. til den 18. januar 2022, hvor alle kunder, borgere og interesseorganisationer har haft mulighed for at se de nye køreplaner. Høringsperioden giver kunder mulighed for at vurdere, hvilke konsekvenser ændringer i køreplanerne måtte have for dem og deres daglige rejser, og en mulighed for at indsende et høringssvar til Midttrafik med deres synspunkter og ønsker til justeringer.

I alt har Midttrafik modtaget ca. 600 kundehenvendelser med høringssvar, hvoraf 500 omhandlede ændringer til regionale ruter, mens de resterende omhandlede ændringer på lokale ruter og bybuslinjer. Midttrafik har behandlet høringssvarene og behandlingen samt forslag til evt. justering er godkendt hos Region Midtjylland.

En stor andel af høringssvarene vedrørende regionale ruteændringer omhandlede nyt forslag til rute 62 mellem Viborg og Randers. Derfor udfoldes høringsbehandlingen for den strækning nærmere nedenfor.

Betjeningen Randers-Viborg

Strækningen Randers-Viborg betjenes i dag af de to ruter 62 og 928X. Rute 62 betjener alle stop undervejs, mens rute 928X kun betjener udvalgte stop for at spare køretid – dog med stærkt varierende ruteføring og stopmønster fra afgang til afgang.

	Stopmønster	Køretid (min)	Daglige afg./retn.	Passagerer pr. hverdag*
62	Alle stop undervejs	62-76	11	440
928X	Udvalgte stop - Rute/ stop varierer	51-67	9	210

* Gns hverdag efteråret 2019 (før corona).

Betjeningsmønsteret i nuværende betjening er uhensigtsmæssigt af flere årsager:

- 2 forskellige køreplaner og mange forskellige rutevarianter gør det vanskeligt for kunderne at forstå og bruge tilbuddet.
- De 2 køreplaner har flere afgang, der kører næsten lige efter hinanden (f.eks. fra Viborg mod Randers kl. 6.10/6.15, 15:40/15:45 og 17:03/17:19) Dermed opleves den reelle frekvens lavere end de 20 afgang der i alt er på ruterne.
- Den standsende rute 62 benyttes mere end x-bussen, hvilket viser, at den største efterspørgsel er på kortere rejser til/fra de to hovedbyer frem for på hurtige ture direkte mellem de store byer.

Målet med omlægningen har derfor været at lave et mere enkelt tilbud, der bedst muligt målrettes transportbehovene. Med én køreplan får kunderne dermed et mere enkelt tilbud, hvor afgangstiderne er bedre fordelt.

I høringskøreplanen erstattes de to ruter af en ny opgraderet rute 62 med 19 daglige afgang pr. retning. Heraf er 5-6 afgang pr. retning lynture målrettet myldretiden, som kun stopper ved udvalgte stoppesteder og dermed begrænser køretiden på samme måde, som det kendes fra x-bussen. Lynbusafgangene betjener AU Foulum og giver samtidig mulighed for hurtigere forbindelse mellem hovedbyerne på strækningen.

I høringsperioden har Midttrafik i alt modtaget 162 høringsvar omhandlende oplægget til ny betjening mellem Randers og Viborg, hvoraf 151 omhandler ønsker til bedre betjening af byerne Sønderbæk, Øster Bjerregrav og Læsten, som i oplægget springes over af lynbusafgangene, ligesom det er tilfældet på dagens 928X.

På baggrund af henvendelserne har Midttrafik gennemgået køreplanens lynafgange tur for tur og opvejet fordelene ved at opretholde det som en ren lynafgang overfor fordelene ved at betjene byerne undervejs. På den baggrund er lavet et justeret oplæg, hvor stopmønsteret på 7 af 11 lynafgange tilpasses, så lynbusserne stopper på ét stoppested i Sønderbæk, Øster Bjerregrav, Læsten, Mollerup og Kvorning. Dermed øges køretiden med 9 minutter ift. lynturene. Opgørelsen viser ud fra passagertal fra 2019, at dette vil gavne 72 daglige kunder, mens 29 kunder ift. høringsoplægget vil opleve øget rejsetid.

Region Midtjylland har på baggrund af de indkomne hørings svar valgt at idriftsætte denne justerede løsning.

Med tilpasningen ændres på balancen mellem standsende ture og lynture (nuværende x-bus). Ændringen betyder, at kunder undervejs på ruten betjenes med flere afgange end de har været vant til, hvilket er et service-løft. Dette ønske var også omdrejningspunktet i langt de fleste hørings svar.

Omvendt vil nogle opleve længere rejsetid end de har været vant til. Det gælder især dem, der rejser langt på ruten. Her er det forsøgt at tilgodese de afgange, der har mange lange rejser, med lynafgange.

Blandt de rejsende, der rejser langt, gav **høringsoplægget** med 5-6 lyn-afgange pr. retning en rejsetidsforbedring for 46 kunder i forhold til deres nuværende rejse med 928X. Til gengæld ville 51 kunder få længere rejsetid end deres nuværende rejse med 928X.

Med **det justerede oplæg** efter høringen, hvor stopmønsteret udvides på 7 af 11 lynafgange vil ca. 30 af disse kunder fortsat få kortere rejsetid i forhold til deres nuværende rejse med 928X, mens 67 kunder får længere rejsetid end deres nuværende rejse med 928X.

Turene på de standsende afgange bliver i øvrigt lidt kortere end på den nuværende rute 62, da de ikke kører omkring Foulum, der betjenes af lynafgangene.

Oplægget vurderes samlet at give et bedre ruteoplæg end dagens betjening, da det bliver enklere og tilgodeser de største rejsestrømme på dagens ruter.

Øvrige ændringer K22

Blandt øvrige væsentlige ændringer i K22 kan to forhold fremhæves:

I **Holstebro** har kommunen valgt at udvide betjeningen med bybusser til nye områder og på

nye tidspunkter, hvor der i dag ikke er rejsemulighed. Til gengæld vil enkelte bybuslinjer, hvor der er meget lav benyttelse, få reduceret driften.

Konkret betyder ændringerne fra K22, at kunderne i Holstebro kan rejse med bybuslinje 1, 5 og 6 i aftentimerne på hverdage med 2-3 nye afgange i tidsrummet kl. ca. 18.30-22.30. Af nye områder betjenes Nupark med ny bybuslinje 3, og Skovlund Dagtilbud, Halgård og Tvis Mølle Naturlaboratorium betjenes med ny linje 6S.

Mellem **Aarhus og Hornslet** udvides **letbanens** drift fra grundlæggende halvtimesdrift med ekstra myldretidsafgang til fast kvarters drift i myldretiden. Dette

kan gøres som følge af anlægsarbejder på Vestre Strand Allé, som er færdiggjort i årets første måneder og har øget kapaciteten på strækningen.

Med opgraderingen reduceres tilsvarende i myldretidsdriften for den delvist parallelt kørende **rute 100**, som fremover vil have grundlæggende 20 minutters drift suppleret med enkelte myldretidsafgange.

Direktøren indstiller,

at orientering om væsentlige køreplanændringer i K22 tages til efterretning.

12 Orientering om svar fra Aarhus Letbane vedr. aflysninger på letbanen pga. is på køreledninger

Resumé

Bestyrelsen blev på mødet 1. april 2022 orienteret om, at Midttrafiks har 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.

Midttrafik har nu modtaget denne redegørelse, og administrationen vurderer at Aarhus Letbane med de beskrevne muligheder har et tilfredsstillende fokus på at minimere aflysningerne i den kommende vintersæson.

Sagsfremstilling

Midttrafik har nu modtaget en fyldig redegørelse fra Aarhus Letbane om indsatsen for at minimere aflysninger i den kommende vinter som følge af is på køreledningerne.

Aarhus Letbane har i vinteren 2021/22 benyttet et nyt middel til bekæmpelse af is på køreledningerne. Aarhus Letbane redegør for, at den nye metode har haft en positiv effekt i forhold til at nedbringe aflysningerne. Helt særlige omstændigheder omkring vejr-situationen i slutningen af februar og begyndelsen af marts førte dog til flere aflysninger i perioden 2. – 8. marts.

I svaret fra Aarhus Letbane beskrives følgende indsats.

- Aarhus Letbane vil fortsætte med samarbejdet med Interflon i den kommende vinter. Der arbejdes bl.a. på baggrund af erfaringer på SNCF's baner i Frankrig på at finde forbedringer i den nuværende løsning.

Løsningen kombineres med øget brug af vinterpantografer med en plastikforkant, der bedre og billigere kan fjerne is uden af ødelægge kulbanen på pantograferne.

Det er Aarhus Letbanes vurdering, at kombinationen af disse tiltag er den bedste løsning for den kommende vinter. Aarhus Letbane har sat et mål for indsatsen for vinteren 2022/2023 hvor der arbejdes med højst tre morgener med generelle aflysninger på Grenaabanen og/eller Odderbanen. Det er en yderligere halvering i forhold til indeværende vinters resultat.

- Aarhus Letbane fortsætter herudover arbejdet med at beskrive og vurdere løsninger, der er mere omfattende og omkostningstunge med henblik på en fremlæggelse for Aarhus Letbanes bestyrelse. Softwareændringer i togene vil kunne give en forbedret mulighed for at køre, hvis der er en smule is, mens de øvrige løsninger vil kræve større investeringer.

Midttrafiks administration vurderer, at Aarhus Letbane med den beskrevne indsats har et tilfredsstillende fokus på at minimere aflysningerne i den kommende vintersæson. Samtidig er det tilfredsstillende, at der arbejdes videre med at forberede eventuelle mere omkostningstunge løsninger, hvis tiltagene i forhold til den kommende vinter mod forventning viser sig at være utilstrækkelige.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- 12.a Bilag 1 - Vedrørende is på køreledningerne 2022

Beslutning

13 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 acontobetaling 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 acontobetaling 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 Flextrafikkørsler.

Specialkørsel med børn (aftale FAV SS BØ3) i Favrskov kommune er opsagt pr. 20.04.2022. Derfor ønskes budgettet på 395.000 nedskrevet med 197.000 kr.

Direktøren indstiller,

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

Orientering

14 Siden sidst

Politisk høring om Flexharmonisering med forlænget tidsfrist

På mødet 1. april 2022 blev bestyrelsen orienteret om, at administrationen har udarbejdet et justeret forslag til harmonisering af den åbne flexkørsel, som var i politisk høring ved kommunerne med svarfrist 1. juni 2022.

30. marts 2022 udsendte administrationen et notat til hver enkelt kommune med beskrivelse af den justerede model og beregning af konsekvensen for den pågældende kommune. Flere kommuner udtrykte tilfredshed med, at Midttrafik har imødekommet kommunernes bekymringer med den justerede model, men de fandt det problematisk, at materialet blev udsendt ca. 2 måneder før høringsfristen. Administrationen har derfor meddelt kommunerne, at høringsfristen er udsat til 1. juli 2022.

Midttrafiks administrationen forventer med den nye høringsfrist at kunne fremlægge den endelige model til Flexharmonisering inkl. implementeringsplan for bestyrelsen på mødet 9. september 2022 med henblik på implementering primo 2023.

Pulje på 250 mio.kr. skal styrke den grønne kollektive trafik

I regeringens Infrastrukturplan 2035 er der afsat 250 millioner kroner til flere grønne busser og accelerering af omstillingen til grøn flextrafik. Midlerne er målrettet regionale busruter, men kommunale ruter kan indgå, hvis de indgår i fælles udbud. Det skal være med til at hjælpe regionerne med at efterleve klimasamarbejdsaftalerne, som de har indgået med regeringen, ved at yde tilskud til grønne investeringer.

Puljen prioriterer midler til projekter, som omfatter nulemissionskøretøjer eller -busser samt ladeplatforme. Herudover ønsker man med puljen at fokusere på en mere langsigtet omstilling ved at præge udviklingen mod nulemissionsbusser, der også på lang sigt er bæredygtige. På samme måde gælder det ved indkøb af nulemissionsflextrafik, hvor man ønsker at fremme den grønne omstilling for flextrafikken, som ikke er lige så langt fremme som på busområdet, samtidig med at man opnår positive sideeffekter på omstillingen til nulemissionsbiler på taximarkedet.

Besøg i de tekniske udvalg i Syddjurs og Skive kommuner

Midttrafik har tilbudt alle tekniske udvalg (eller tilsvarende) at komme og præsentere Midttrafik og fortælle om samarbejde, udfordringer og strategi. Det har foreløbig seks kommuner takket ja til, hvoraf der er gennemført møder med udvalgene i Syddjurs og Skive kommuner. Direktør Jens Erik Sørensen og Planchef Henrik Vestergaard deltog.

Begge møder var præget af god stemning og nysgerrighed omkring den kollektive trafik og Midttrafiks rolle. Midttrafik præsenterede viden om organisering og hovedudfordringerne for den kollektive trafik netop nu – lavere passagertal som følge af Corona og stigende priser til drivmiddel. Herefter blev givet et indblik i hvordan vi tænker at arbejde med de strategiske hovedtemaer med en konkret vinkel på de vigtigste elementer for den enkelte kommune. Præsentationerne gav anledning til gode drøftelser bl.a. om temaerne flextrafik, passagertal og viden om transportvaner, ny normal samt udvikling af den kollektive trafik – hvordan opnås mest mobilitet for pengene.

Delvis forsinkelse i levering af elbusser

Busselskabet Umovest Vest A/S blev i september 2021 tildelt to kontrakter om regional buskørsel omkring Herning-Viborg-Holstebro-Skive-Aalborg. Som en del af sit tilbud vil busselskabet indsætte 36 elbusser og 6 gasbusser. Elbusserne skal betjene Midt- og Vestjylland, mens gasbusserne skal betjene ruter til Aalborg. I april 2022 har busselskabet oplyst, at 16 af de 36 elbusser forventes forsinket. Forsinkelsen skyldes, at den kinesiske busproducent har udfordringer med at skaffe mikrochips til busserne, samt at udskibning besværliggøres pga. myndighedernes nedlukninger af samfundet i Kina som følge af COVID. Midttrafik og busselskabet er i dialog om at finde en erstatning for de 16 forsinkede elbusser. Problemet forventes løst ved, at busselskabet indsætter blå højgulvs-dieselbusser frem til august 2022, hvor de 16 laventré-elbusser forventes leveret til Danmark og herefter kan monteres med Midttrafiks IT-udstyr.

Som følge af forsinkelsen sker er det fradrag i betalingen til busselskabet. Samtidig vil de 16 midlertidige dieselbusser blive tanket med CO2-neutral HVO-biodiesel. De første 20 elbusser samt 6 gasbusser forventes leveret rettidigt og kan dermed sættes i drift fra kontraktens begyndelse i juni 2022.

Sikring af ubevogtede overskæringer på Lemvigbanen

I forbindelse med fordelingen af en privatbanepulje til privatbanernes vedligeholdelseefterslæb på samlet 700 mio. kr., er der tilført midler til projekter i Region Midtjylland på samlet 73,8 mio. kr. Det er forventningen, at størstedelen af beløbet vil gå til at sikre ubevogtede overskæringer på Lemvigbanen.

Lemvigbanen har længe haft et ønske om at sikre flere ubevogtede overskæringer på banen, men har manglet finansiering til at løse opgaven.

Midtjyske Jernbaner har siden 2011 sikret 29 ubevogtede overskæringer enten via opsætning af bom, signal eller ved helt at nedlægge overkørslerne. Der er dog stadig 28 ubevogtede overskæringer på strækningen. Med det modtagne tilskud har Midtjyske Jernbaner væsentligt bedre muligheder for også at få løst problemerne med disse overskæringer.

De ubevogtede overskæringer er et betydeligt sikkerhedsproblem på strækningen, og risikoen for uheld påvirker i høj grad lokomotivførernes arbejdsmiljø. Senest skete der for ca. fire måneder siden en ulykke, hvor en varebil kørte ud foran toget på strækningen.

Møde i Midttrafiks Tilgængelighedsforum

20/4 blev det halvårslige møde i Midttrafiks tilgængelighedsforum afholdt. Det rådgivende forum har til formål at skabe dialog mellem Danske Handicaporganisationer, Ældresagen, Faglige seniorer, kommuner og Midttrafik omkring tilgængelighed i den kollektive trafik.

Udpegningen af forummets deltagere følger kommunalvalgets cyklus, og det var således et nyt råd, der trådte sammen, hvor der dog kun var én ny deltager (fra DH) ift. sidste periode.

På mødet gennemgik Midttrafik nyt omkring tilgængelighed i Midttrafiks tilbud, som blev drøftet, herunder bl.a.:

- Midttrafikks beslutningen om, at der skal elektriske ramper i alle busser i forbindelse med fremtidige udbud. Forummet bakkede op om beslutningen, som de anså som et vigtigt skridt mod en mere tilgængelig kollektiv trafik for alle.
- Resultatet af kundeundersøgelsen for handicaptransporten, som viste generel høj tilfredshed med handicaptransporten, og som inspirerer til fortsat fokus på kvalitet.
- Eksempler fra bl.a. Herning, hvor de nye bybusser har elektriske ramper og automatisk fastspænding.
- Midttrafikks nylige tilslutning til Solsikkeprogrammet blev også drøftet. Programmet er et samarbejde, hvor et fysisk kort er med til at synliggøre at den enkelte kortholder har et særligt behov som følge af skjulte handicap, f.eks. psykiske sygdomme, hjerneskade, synsnedsættelse eller hørehandicap. Forummet støttede Midttrafikks deltagelse og var samtidig optagede af at det er vigtigt at få kendskabet til ordningen bredt ud både hos Midttrafik, i handicap og ældreorganisationerne og i øvrigt så mange andre steder som muligt.

På mødet drøftede forummet forventninger til dets virke – her var der bl.a. fokus på at forummet gerne må komme mere ud i verden, så parterne sammen kan lade sig inspirere af løsninger, der virker. Næste møde forventes derfor at blive i Herning, hvor nye busramper, kørestolsfastspænding og tilgængeligheds løsninger på stationen besigtiges.

Møde i Letbanerådet

26/4 blev det årlige møde i Letbanerådet afholdt. Rådet består af politiske repræsentanter for parterne i Letbanesamarbejdet, som er 8 kommuner i Aarhusområdet samt Region Midtjylland og Midttrafik. Det var rådets første møde efter kommunalvalget og dermed også med nye deltagere fra flere parter.

Rådet fik præsenteret Samspil2030, som er Letbanerådets fælles infrastrukturvision for den kollektive infrastruktur i Aarhus-området samt en status for de enkelte projekter. Det statslige infrastrukturforlig fra sommer 2021 afsætter midler til flere af visionens projekter – bl.a. ny Silkeborgbane og etape 2 med letbane/BRT Aarhus-Brabrand, mens andre projekter ikke er blevet tilgodeset.

Rådet drøftede bl.a. den fremtidige rolle for samarbejdet, som siden rådets oprettelse har bevæget sig fra primært at beskæftige sig med letbane til også at favne andre former for højklasset kollektiv trafik, som jernbane og BRT samt knudepunkter. Der var mange perspektiver på det fremtidige arbejde, men enighed om, at den grønne mobilitetsdagsorden var en vigtig fælles platform.

Rådet godkendte et debatoplæg omkring stationsnær byudvikling. Oplægget viser, hvordan letbanens etape 1 har haft stor effekt på byudviklingen og opstiller eksempler på, hvordan en række gode udviklingsprojekter der er etableret eller planlagt nær stationerne. Oplægget peger også frem mod en styrket fælles indsats for stationsnær udvikling samt behovet for flere stationsnære arealer – bl.a. som grundlag for dialog med staten om stationsplacering ifm. den kommende Silkeborgbane.

Formandsrollen i rådet varetages fast af regionsrådsformanden, mens Aarhus Kommunes repræsentant, Polly Dutschke, blev valgt som næstformand.

15 Orientering om AarBus

Orientering om AarBus

Direktør for AarBus, Finn Mikkelsen, vil på bestyrelsesmødet orientere om status for AarBus, opnåede resultater og fremadrettede planer.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

16 Eventuelt