



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

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
1 Forventet regnskab 2 (FR2) 2022	3
2 Orientering om de økonomiske udfordringer.....	5
3 Midttrafiks FAQ om økonomiske udfordringer – og hvordan vi håndterer dem.....	11
4 Studietur for bestyrelsen til Groningen, Holland	16
5 Harmonisering af den åbne flextrafik.....	19
6 Trafikplansamarbejde i de otte midt- og vestjyske kommuner	23
7 Temadrøftelse – Midtjyske Mobilitetshubs	26
8 Vurdering af potentialet ved salg af billige billetter udenfor myldretiden	29
9 Særlig takst på billigt pensionistkort i Randers Kommune	31
10 Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 9. december 2022	32
11 Midttrafiks kasse- og regnskabsregulativ 2022.....	33
12 Status for Stoppestedspuljen.....	35
13 Orientering om trafiksekskabernes 8. udbud af flextrafik	37
14 Håndtering af uheld med personskader i Flextrafik	41
15 Orientering om Mørup Turistfarts konkurs	44
16 Orientering om øget kontrol i bybusserne i Aarhus	45
17 Siden sidst	46
18 Eventuelt	49

1 Forventet regnskab 2 (FR2) 2022

Resumé

FR2 opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskab 2022. Sammenligningsgrundlaget er det vedtagne budget for 2022 (inkl. covid-19-kompensation) samt ændringer siden FR1. Derudover vises den forventede statslige kompensation i tabellerne, så det er synligt, hvor stor den egentlige budgetafvigelse er for bestillerne.

Sagsfremstilling

Forventet regnskab 2 2022

Midttrafik er stadig påvirket af eftervirkningerne fra covid-19-pandemien og nedlukningen af samfundet, særligt økonomisk i form af stadig formindskede passagerindtægter samt øgede udgifter til ekstraordinær rengøring. De stigende brændstofpriser sætter også deres spor på FR2 og er den drivende kraft bag budgetafvigelserne på omkostningssiden.

I forhold til det oprindelige budgetgrundlag forventes en indekseffekt på 195,2 mio. kr., hvoraf 168,7 mio. kr. vedrører Midttrafiks ejere. I budget 2022 er der indregnet indekspuljer på i alt 10,4 mio. kr. Med tillægsbevillingen til budget 2022 på 87,8 mio. kr. fra Midttrafiks ejere samt en ekstra indbetaling på 8,4 mio. kr. fra Sydtrafik, resterer således en udækket indekseffekt på 88,6 mio. kr. for Midttrafik.

I både 2020 og 2021 blev der indgået aftale mellem Danske Regioner, Kommunernes Landsforening og regeringen om kompensation ifm. covid-19. Aftalen indebar, at Midttrafik modtog fuld kompensation fra staten for manglende indtægter og de merudgifter, der var forbundet med covid-19, men i 2022 vil Midttrafik kun blive kompenseret for indtægtstab i januar og februar, jævnfør økonomiaftalen indgået 8. juni 2022. Siden har staten givet tilsagn om yderligere 125 mio. kr. til deling mellem trafikskaberne, hvoraf Midttrafiks andel udgør 27,5 mio. kr. Aktstykket kan først endeligt behandles af finansudvalget efter en ny regering er blevet dannet. Se bilag 4.

For Kørselsudgifter er forventningen øget med 148,6 mio. kr. i forhold til budget 2022. Årsagen er primært indeksstigninger på 145,9 mio. kr., mens de resterende 2,7 mio. kr. skyldes kommunespecifikke afvigelser. Det er især de stigende brændstofpriser, der har drevet udviklingen i indeks.

For Busindtægter er forventningen sænket med 27,6 mio. kr. i forhold til budget 2022. Det skyldes hovedsageligt, at Midttrafik ikke, som først antaget, bliver fuldt kompenseret for indtægtstab relateret til langtidseffekter af covid-19. Det opvejes delvist af et højere salg af Ungdomskort.

For Flextrafik er der en budgetafgivelse på 77,1 mio. kr., hvilket primært skyldes indekseffekter på 49,3 mio. kr. De resterende 27,8 mio. kr. skyldes ændrede

kørselsmønstre. Hovedsageligt på grund af mangel på chauffører og dermed et stort pres på vognkapaciteten.

For Letbanen forventes udgifterne at overstige budgettet med 6,5 mio. kr. Årsagen er primært manglende statslig kompensation for mistede indtægter som følge af covid-19.

For det finansielle afkast er der en afvigelse på 11,8 mio. kr. Midttrafiks likviditetsdepoter er faldet gennem hele 2022. Det er primært inflation og de stigende renter, der har presset de danske obligationer.

For Billetkontrol forventes der en positiv budgetafgivelse på 5,1 mio. kr. Det skyldes, at estimatet for tab på debitorer er blevet nedjusteret, og at der forventes flere indtægter gennem forhøjelse af taksten for kontrolafgifter samt inddrivelse af gebyr/renter.

Inkl. mindre ændringer på de øvrige driftsområder forventes der samlet et merforbrug på 256,2 mio. kr.

Bemærk: Midttrafik udsender administrativt FR2 fordelt på de enkelte bestillere. Derudover laves der en foreløbig afregning af 2022 med bestillerne på baggrund af FR2, som afregnes sammen med aconto-raten for december.

Bevillingsændring for Region Midtjylland

Region Midtjylland har anmodet om en bevillingsændring til budget 2022 – og dermed acontobetalingen - for togdriften på 7,8 mio. kr., som vedrører et uforbrugt anlægstilskud til Lemvigbanen. Ændringen er indregnet i materialet for FR2, men kræver bestyrelsens godkendelse. Ændringen frigør midlerne for regionen til brug på andre områder. For regionens samlede bestillerbidrag har det følgende effekt:

Korrigeret budget 2022	603.223.000
<u>Bevillingsændring</u>	<u>-7.800.000</u>
Nyt korrigeret budget 2022	595.423.000

Direktøren indstiller,

at det forventede regnskab for 2022 tages til efterretning.

at bevillingsændringen for Region Midtjylland godkendes.

Bilag

- 1.a Bilag 1, Hovednotat
- 1.b Bilag 2, Byrdefordeling pr. område
- 1.c Bilag 3, Opsummering pr. bestiller
- 1.d Bilag 4, Fordeling af kompensation

2 Orientering om de økonomiske udfordringer

Resumé

De økonomiske udfordringer, den kollektive trafik står overfor i 2023, betyder, at den økonomiske ramme til kollektiv trafik er udfordret hos mange af ejerne.

Midttrafik har et overblik over udviklingen i tilskudsbehovet, herunder indekseffekterne og manglende passagerindtægter som følge af corona.

Vi har imidlertid ikke overblikket over, hvor meget den enkelte ejers ramme til kollektiv trafik er udfordret, bl.a. fordi vi for manges vedkommende ikke kender rammen eller ved hvor meget, de kompenseres for prisstigningerne gennem P/L-regulering. Samtidig ved vi heller ikke som udgangspunkt, hvordan den enkelte ejer prioriterer ressourcerne i forhold denne sag.

Vi er derfor afhængige af de bestillinger og udmeldinger, vi får fra vores bestillere.

Denne status er en opsummering af bestillinger og ønsker til sparekataloger, vi har fået fra de forskellige ejere. Der kan således være lokale beslutninger, vi (endnu) ikke er bekendt med, og notatet skal derfor alene ses som et vejledende overblik.

Sagsfremstilling

20. september 2022 meddelte transportminister Trine Bramsen på et møde mellem KL, Danske Regioner og ministeren, at trafikskaberne ville få tildelt 125 mio. kr. i engangsbeløb i 2022 som ekstra covid-19-kompensation, til fordeling mellem selskaberne. 1. oktober 2022 meddelte Transportministeriet via en pressemeddelelse, at regeringen tildeler trafikskaberne et engangsbeløb på 140 mio. kr. i 2023 til fordeling som følge af de stigende energipriser. Der er dog endnu ikke udarbejdet et aktstykke over de tildelte midler, som først forventes at blive udarbejdet ved indgåelse af en ny regering.

Samlet set forventer Midttrafik et merforbrug i 2022 på cirka 256 mio. kr. hvoraf 195,2 mio. kr. skyldes stigende energipriser (169 mio. kr. for Midttrafiks ejere). De resterende afvigelser skyldes manglende indtægter og andre kommunespecifikke afvigelser.

Fremtiden er usikker i forhold til de stigende energipriser, udviklingen i Ukraine, finanskrisen og en eventuel ny covid-19 bølge. Det afspejler sig i Midttrafiks budget for 2023, hvor der forventes et merforbrug på 312 mio. kr.

På landsplan viser tabellen nedenfor, at Corona-effekten i 2022 er opgjort til 457 mio. kr., og med en kompensation på 150 mio. kr. for januar og februar samt yderligere 125 mio. kr. er der et Corona-udestående på 182 mio. kr. Hertil kommer den betydelige effekt af stigende priser på 786 mio. kr. Samlet efterlader det trafikskaberne,

og dermed kommuner og regioner, med en udækket udfordring på 968 mio. kr. i 2022.

Samlet udfordring ved manglende kompensation og stigende omkostningsindeks og brændstofpriser						
2022						
Beløb i mio. kr.	Covid-19 effekt	Kompensation jf. aktstykke (jan+feb)	Ekstra tilskud	Udækket Covid-19 effekt	Effekt af stigende priser	Samlet udækket udfordring
BAT	8,3	2,4	2,4	3,5	2,4	5,9
Fynbus	33,2	7,7	10,4	15,1	47,4	62,5
Midttrafik	108,9	41,3	27,5	40,1	165,1	205,2
Movia	180,0	64,0	47,2	68,8	410,0	478,8
NT	80,8	22,2	23,9	34,7	106,5	141,2
Sydtrafik	46,1	12,7	13,6	19,8	54,4	74,2
I alt	457,3	150,3	125,0	182,0	785,8	967,8

Note: Kompensation for jan/feb er tilpasset aktstykket, der gav trafikselskaberne kompensation for januar og februar. Midttrafiks corona udfordring er pr. oktober 2022 faldet til 30 mio kr, men til gengæld er indesudfordringen steget til 169 mio. kr

Regeringen har tildelt en ekstraordinær covid-19 kompensation for de manglende indtægter på 125 mio. kr., der skal deles ud på de seks trafikselskaber i Danmark i. Det er et engangsbeløb i 2022. Regningen ender i første omgang ved Region Midtjylland og de 18 kommuner i Midttrafiks område. Det er endnu uvist, hvordan kommunerne P/L-regulerer den kollektive trafik.

Store dele af den kollektive transport oplever igen fremgang i passagertallene efter covid-19. De regionale trafikselskaber har dog fortsat udfordringer med passagertal og de høje energipriser.

Lange kontrakter med busselskaberne medfører, at besparelser og nedskæringer tidligst kan ske til køreplansskiftet i 2023.

Efter covid-19 har Midttrafik iværksat tiltag ift. at tiltrække kunder til den kollektive trafik med markedsføringskampagner, gode billettilbud, arrangementskørsel og fastholdelse af analoge kunder. Passagertallet nærmer sig niveauet før covid-19 og ligger i august/september på cirka 90 procent. Midttrafik forventer, at passagertallet er tilbage på 100 procent i 2024.

Samtidig med de i alt 265 millioner i ekstraordinært tilskud har Transportministeriet indkaldt til møde i november, hvor det skal drøftes, hvordan de regionale trafikselskaber skaber bedre, mere fleksible og attraktive bustilbud for borgere i hele landet.

De økonomiske udfordringer, den kollektive trafik står overfor i 2023, betyder at den økonomiske ramme til kollektiv trafik er udfordret hos mange af ejerne.

Midttrafik har imidlertid ikke overblikket over, hvor meget den enkelte ejers ramme til kollektiv trafik er udfordret, bl.a. fordi vi for manges vedkommende ikke kender rammen eller ved hvor meget de kompenseres for prisstigningerne gennem P/L-regulering. Samtidig ved vi heller ikke som udgangspunkt, hvordan den enkelte ejer prioriterer ressourcerne i forhold denne sag. Vi er derfor afhængige af de bestillinger og udmeldinger, vi får fra vores bestillere.

Denne status er en opsummering af bestillinger og ønsker til sparekataloger, vi har fået fra de forskellige ejere. Der kan således være lokale beslutninger, vi (endnu) ikke er bekendt med, og notatet skal derfor alene ses som et vejledende overblik.

Omstilling fra biodiesel til konventionel diesel

En række af Midttrafiks ejer har omstillet hele eller dele af deres kollektive trafik til CO2 neutral biodiesel. Det gælder Region Midtjylland samt Skanderborg, Ringkøbing-Skjern og Randers kommuner. Indekset for biodiesel har udviklet sig særligt ugunstigt sammenholdt med det almindelige dieselindeks, og derfor har alle parter besluttet at genoverveje denne beslutning.

Region Midtjylland, Randers og Skanderborg har således besluttet at sætte biodiesel på pause, mens Ringkøbing-Skjern pt. overvejer muligheden.

Konkrete sparebehov

Region Midtjylland har som eneste bestiller udmeldt et helt konkret sparebehov for 2023. Regionen har besluttet af skifte fra biodiesel til konventionel diesel. I første omgang frem til årsskiftet 2023/24. Herudover har de meddelt Midttrafik et sparebehov på 40 mio. kr. samtidig med, at de har ønsket at Midttrafik bidrager med et sparekatalog, som gør det muligt at finde besparelser af dette omfang og samtidig giver rum for at prioritere.

Midttrafik har udarbejdet et sparekatalog, der peger på samlede nettobesparelser på 66 mio. kr.

Skal de 40 mio. kr. findes i sparekataloget, vil det – afhængig af hvilke løsninger der peges på – medføre bruttobesparelser på 56-62 mio. kr. og en reduktion i antallet af køreplantimer på mellem 70.000 og 78.000 køreplantimer.

Region Midtjylland er nu i gang med behandlingen af oplægget i dialog med kommunerne og forventer at træffe endelig beslutning i december 2022.

Ønske om sparekataloger

En række kommuner har herudover ønsket sparekataloger, som viser, hvordan man kan opnå bedre balance på deres ramme for kollektiv trafik. Der er ikke truffet konkrete beslutninger om hvorvidt hele eller dele af katalogernes besparelspotentiale skal udmøntes.

Blandt de større bestillinger drejer sig om:

- **Horsens Kommune:** Har ønsket sparekatalog på 8 mio. kr. til at dække en midlertidig ubalance på rammen i 2023. Bybuskørslen i Horsens har netop været i udbud, hvorfor det er omkostningstungt for dem at reducere i kørslen nu – særligt i lyset af at det er en midlertidig økonomisk udfordring.
- **Silkeborg Kommune:** Har ønsket sparekatalog på 8 mio. kr. som grundlag for at vurdere, hvordan der kan skabes bedre balance i økonomien i den kollektive trafik fra K23.
- **Herning Kommune:** Midttrafik har på opfordring fra kommunen udarbejdet et effektiviseringsoplæg med besparelser på ca. 2 mio. kr. til mulig ikrafttrædelse i K23. Kommunen har dog varslet, at et større sparebehov kan blive aktuelt – op til i alt 6-8 mio. kr.
- **Holstebro Kommune:** Kommunen og Midttrafik har udarbejdet en trafikplan med samlede besparelser for kommunen for 2,5 mio. kr. Planen ventes at træde i kraft i 2024.
- **Viborg Kommune:** Kommunen har som grundlag for udbud sammen med Midttrafik udarbejdet en trafikplan, der fra 2024 vil give besparelser på 3 mio. kr. Kommunen har herefter ønsket et oplæg til at reducere planen med 7 mio. kr. yderligere som grundlag for udbuddet.

Der er således på nuværende tidspunkt efterspurgt sparekataloger fra disse kommuner på op til 36,5 mio. kr. netto.

Beslutninger hos øvrige ejere

De øvrige bestillere har enten ikke tilkendegivet ændringsønsker til Midttrafik eller har varslet mindre justeringer.

Det gælder bl.a. Aarhus Kommune, som pt. ser på muligheden for mindre driftseffektiveringer og samtidig har fået et oplæg fra Midttrafik om økonomien ved udvidelse af betjeningen af Aarhus Ø.

Randers har som del af deres budgetforhandlinger ønsket en ny trafikplan som grundlag for budgetdrøftelser i 2023. Her vil skal økonomisk balance været et tema, uden der er konkretisering et sparebehov.

Procesmæssige udfordringer ved store regionale besparelser

Region Midtjyllands forestående proces for gennemførelse af regionale besparelser kan få konsekvenser for Midttrafiks mulighed for at gennemføre alle elementer i en ordinær køreplanproces.

I henhold til Midttrafiks ordinære køreplanproces skal Midttrafik modtage de enkelte bestillers konkrete ønsker til justeringer/omlægninger på ruter senest i oktober måned. I perioden herefter (oktober og november) vil Midttrafik arbejde med at detailplanlægge konkrete forslag med henblik på at belyse muligheder og konsekvenser, som udgør et beslutningsgrundlag for, at bestillere træffer beslutning om, at

forslagene kan sendes i offentlig høring i januar måned. Denne beslutning skal træffes primo december, så Midttrafik har mulighed for at klargøre høringsmateriale og informationsmateriale, så borgere, busselskaber og chauffører orienteres om indholdet i den offentlige høring.

Den offentlige høring foregår i en periode på 14 dage i starten af januar måned, hvorefter der afsættes op til halvanden måned til sagsbehandling af borgers hørings svar. Sagsbehandlingen af hørings svarene anvendes, som en del af bestillernes endelige beslutningsgrundlag. Beslutningen om de endelige køreplaner skal ske senest i marts måned - forinden Midttrafiks kontraktlige frist for aflevering af endelige køreplaner til busselskaberne tre måneder før køreplansskiftet i slutningen af juni.

Region Midtjyllands har bestilt og modtaget sparekatalog fra Midttrafik og er på den baggrund i gang med forhandlingsmøder med kommunerne – skemasat til at forløbe i oktober og november, mens den endelige beslutning om tilpasninger først ventes i december.

Det forhold, at regionen først træffer endelige beslutninger i december, udfordrer dermed processen på to måder:

- Midttrafiks mulighed for konkret at detailplanlægge regionalruters forslag til høring indskrænkes betydeligt, da tiden mellem beslutning og høring er kort.

Da kommuners endelige bestilling af køreplansændringer i høj grad afhænger af Region Midtjylland valg af besparelser, vil Midttrafik yderligere ikke kunne detailplanlægge kommunale ruter i perioden.

Ved en meget sen regional beslutning i december vil Midttrafik derfor ikke kunne nå at detailplanlægge konkrete køreplanforslag og høringsmateriale for de regionale ruter og kommuners eventuelle ønsker til kompenserende køreplanændringer. Konsekvensen kan derfor blive, at Midttrafik ikke kan gennemføre borgerinddragelse i form af høringen. Midttrafik må i stedet fokusere på, at de endelige køreplaner planlægges og færdiggøres frem til Midttrafiks deadline for aflevering af endelige køreplaner til busselskaber ultimo marts.

Lykkedes det i løbet af oktober og november at skabe klare aftaler mellem kommuner og region, så sandsynlige bestillinger viser sig, kan en del af køreplanlægningen ske sideløbende med de politiske processer, men det vil fortsat være med risiko for, at hele eller dele af høringen må suspenderes som følge af større ændringer sent i processen.

Vurdering af samlede besparelser og afledte konsekvenser på administrationen

I alt kender Midttrafik på nuværende tidspunkt til ønsker om besparelser, inkl. de omtalte sparekataloger og trafikplaner for op til 76,5 mio. kr. netto.

Det konkrete besparelsesbehov på driften vil afhænge af den konkrete planlægning og de endelige beslutninger, men estimeres groft at svare til op til ca. 135 mio. kr. brutto. Ved en gennemsnitlig timepris på 800 kr. svarer det til 169.000 køreplantimer.

Midttrafik har i budget 2023 samlet budgetteret med ca. 1.840.000 køreplantimer, hvilket betyder, at besparelsen på nuværende tidspunkt er 9,2 % af de samlede køreplantimer

Det samlede administrationsbidrag for bus og bane er 112,2 mio. kr. i budget 2023.

Ved en markant reduktion i driften er det naturligt også at afsøge, hvordan administrationen kan reduceres, når besparelserne er fuldt indfaset. Der vil dog være brug for alle ressourcer i planlægning og afvikling af besparelserne, som erfaringsmæssigt medfører væsentligt merarbejde for administrationen.

Administrationsbidraget afregnes i dag som et bidrag pr. køreplantime. Bidragssatsen ligger pt. på ca. 60 kr./køreplantime for bus. Hvis der gennemføres en besparelse som 1:1 baseret på antallet af køreplantimer, svarer det til en besparelse på ca. 10,3 mio. kr. på administrationen, hvis den fulde besparelse hos ejerne i de kendte sparekataloger gennemføres fuldt ud.

Det er dog vanskeligt at kvantificere, hvor store reelle administrationsbesparelser det er muligt at opnå ved driftsbesparelser af denne størrelse, da der ikke er en 1:1 sammenhæng mellem driftstimer på en rute og administrationens arbejdsindsats til bl.a. planlægning, driftsopfølgning, udbud og kundeservice. Administrationsopgaverne for en rute med 1/2-timesdrift halveres ikke hvis ruten reduceres til timedrift, da en række af de administrative opgaver vil være de samme.

Bestyrelsen har besluttet, at direktionen udarbejder et oplæg til effektivisering af de administrative udgifter, der effektueres efter K23, og som sikrer, at Midttrafik fortsat er landets billigst drevne trafiksselskab.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen om status tages til efterretning.

3 Midttrafiks FAQ om økonomiske udfordringer – og hvordan vi håndterer dem

Resumé

Administrationen får mange spørgsmål omkring den kollektive trafik i anledning af de økonomiske udfordringer og Region Midtjyllands behov for besparelser. Vi har derfor lavet denne FAQ med svar på nogle af de mest hyppige spørgsmål.

Sagsfremstilling

Hvad er status på Region Midtjyllands besparelser?

Region Midtjylland har bestilt et sparekatalog hos Midttrafik. Kataloget skal omfatte konkrete spareforslag og give rum for politisk prioritering. Uddannelsessøgende skal prioriteres i oplægget, ligesom det skal sikre et minimum af kollektiv trafik i regionen. I kataloget ønsker regionen også bud på samfinansiering med kommunerne og indtænkning af nye mobilitetsformer. Pt. forventer regionen et sparebehov på driften på 40 mio. kr. i 2023.

Midttrafik har afleveret forslag til et sparekatalog til Region Midtjylland 5. oktober 2022. Kataloget indeholder mulige driftsbesparelser svarende til 66 mio. kr. Der er således rum for politisk prioritering.

Regionen har i uge 41 gennemført dialogmøder med borgere, hvor de har været til stede på Aarhus, Viborg og Holstebro rutebilstationer. Herefter følger dialogmøder mellem Region Midtjylland og de enkelte kommuner på politisk niveau. Midttrafik har leveret opdaterede faktaark på de berørte ruter.

Regionens udvalg for regional udvikling behandler emnet på kommende møder i oktober og november. Regionen træffer herefter endelig beslutning i december 2022 med ønske om realisering af de forslag, der skal træde i kraft fra køreplansskiftet i juni 2023.

Den sene beslutning kan gøre det vanskeligt for kommunerne at nå at reagere de steder, hvor de måtte se et behov for at opretholde kørsel. Dette forhold skal derfor helst være afhandlet i løbet af efteråret i dialog mellem region og kommuner sideløbende med regionens beslutningsproces. Alternativt vil det være vanskeligt at gennemføre en reel køreplanhøring, som ellers er fast procedure i starten af januar, og som netop ved store ændringer som nu, kan bidrage med vigtig viden.

Ser vi ind i en fremtid, hvor hver tredje regionalbus skal spares væk?

Nej, der er heldigvis andre virkemidler som kan bidrage til løsningen end rene driftsbesparelser. Særligt, hvis man ser udfordringen over en 3-årig periode vil omfanget af den økonomiske udfordring kunne brydes ned og håndteres gennem bidrag fra flere forskellige kilder samtidig med, at de kontraktmæssige udfordringer reduceres.

Midttrafik har i sparekataloget peget på flere faktorer, der over en 3-årig periode kan reducere Region Midtjyllands sparebehov – faktorerne er også relevante for kommunerne:

- Pause på biodiesel (besluttet af regionsrådet for 2023).
- Statslig kompensation i 2023 (foreløbig vedtaget tilskud svarende til 8-10 mio. kr. til Region Midtjylland).
- Takststigninger på 4,9 % 2023 og forventeligt mindst 5 % i 2024.
- Tilbagevenden til 2019-passagerniveau. Midttrafik forventer i tråd med de øvrige trafikselskaber, at Corona-effekten på passagertal i 2023 reduceres til 5 % lavere indtægter. Fra 2024 estimeres med tilbagevenden til 2019-niveau. (De seneste tre måneder har ligget på 8 % under 2019 niveau).
- Stort udbud i Østjylland i 2025 giver mulighed for effektiv planlægning, så grøn omstilling forventeligt kan nås med konkurrencedygtige priser.

I sparekataloget estimerer Midttrafik, at den økonomiske udfordring i 2024 kan reduceres til mellem 4 og 20 mio. kr. ved tilbagevenden til hhv. 100 % og 95 % af passagertallet i 2019. Der er naturligvis usikkerhed knyttet til betragtningerne her, særligt de langsigtede niveauer for passagertal.

Region Midtjylland har på baggrund af usikkerhederne meldt ud, at de ønsker at finde netto driftsbesparelser i 2023 for 40 mio. kr. Det svarer til ca. 15 % af regionens netodriftstilskud til busdrift i budget 2023.

Er det ikke bare et spørgsmål om, at de tomme busser skal spares væk?

Midttrafik råder over dynamiske data for benyttelse af busser på samtlige ture. Det er et værktøj, bestillerne også har adgang til, og som giver grundlag for løbende at vurdere, om en busafgang er effektiv eller ej.

Midttrafik har gennem årene løbende optimeret den kollektive trafik gennem trafikplaner for både kommuner og region, så busserne kører dér, hvor der er mest behov for det. På ruter og i områder med få passagerer, bliver busafgange løbende skiftet ud med Flexbus eller Flextur i dialog med kommunerne, for at undgå tomme busser.

Regionens ruter ventes i 2023 (uden besparelser) at transportere ca. 20 passagerer pr. køreplantime i gennemsnit. Det dækker selvfølgelig over variationer fra rute til rute og afgang til afgang. Heriblandt er der også afgang med svag benyttelse.

Midttrafik har gennemgået regionens nuværende ruter og analyseret på benyttelse og mulige besparelser. Gennemgangen har vist, at der kan optimeres og findes besparelser – bl.a. på afgang med lav benyttelse, hvor relativt få berøres.

Sparekataloget identificerer på baggrund af regionens ønsker fire pakker af tilpasninger af den kollektive trafik.

- Ture med svag benyttelse (under 10 påstigere på en tur frem og tilbage)
- Nedlæggelse af ruter/strækninger med lav regional betydning

- Uddannelsestilsikud fra 2010
- Yderligere besparelser

Vælges hele pakken med nedlæggelse af ture med svag benyttelse vil det kunne bidrage med 19 mio. kr. netto og vil betyde ca. 40.000 færre driftstimer. Det svarer til 7 % af regionens køreplantimer med bus.

Sparekataloget indeholder samlet set væsentligt større tilpasningsmuligheder end den økonomiske ubalance på regionens budget. Dette for at sikre rum for politisk prioritering og forhandling.

Pakkerne danner baggrund for politisk drøftelse med borgere og kommuner.

Hvornår er en tur svagt benyttet?

I medierne fortæller nogle borgere og politikere, at de ser mange halvtomme busser i gadebilledet. Midttrafik ønsker, at ressourcerne til kollektiv trafik bruges så effektivt som muligt, men der kan være mange – ofte også gode grunde – til, at der sidder få passagerer i en busafgang, man ser på gaden.

En busrute har ikke jævn belastning over hele ruten. Nogle steder vil antallet af passagerer således være lavere end andre. Samtidig har busruter forskellig belastning alt efter retning - typisk parallelt med, hvor de store pendlerstrømme er. Busruten kan altså godt være fuld i den ene retning, mens den kører halvtom i den anden retning. Endelig varierer passagertallet over dagen og årstiden.

Definitionen af, hvornår en afgang er svagt benyttet, er politisk. Udgangspunktet for gennemgangen af de regionale ruter har været, at turen skal have under 5 passagerer.

Da det vognløbsmæssigt sjældent giver mening kun at spare en tur i den ene retning, har Midttrafik alene peget på ture som modsvares af en returkørsel med under 5 passagerer. Det er således dobbeltture (frem og tilbage) med under ca. 10 passagerer, vi har lagt til grund.

Hvorfor bliver der ikke indsat minibusser på ture med få passagerer?

Mindre busser kan være en del af løsningen, hvis en rute generelt har lav benyttelse over hele dagen.

Mange ruter har imidlertid en stor spidsbelastning i myldretiden og mindre benyttelse i løbet af dagen og om aftenen. Når der er kapacitetsbehov for store busser i myldretiden, bliver det ofte ineffektivt at køre med små busser uden for myldretiden, da der dermed skal indkøbes ekstra små busser til at køre, mens de store står i garage.

Det kræver således, at transportbehovet på en rute skal kunne klares med små busser hele dagen. Den skal også kunne favne sæsonvariationer, og dermed også have kapacitet nok på de kolde regnvejrskdage, hvor der er flest med. Ellers er små busser ikke økonomisk fordelagtige.

Samtidig giver kapaciteten i store busser også bedre mulighed for flexarealer med plads til medtagning af cykler, kørestole og barnevogne.

Små busser kører bl.a. som servicebus i Viborg og forventes som del af kommende udbud på nogle af bybusruterne i Holstebro.

Hvilke alternativer er der til halvtomme busser?

Midttrafik arbejder med en bred palette af mobilitetsprodukter, når vi tilpasser kørslen til den faktiske efterspørgsel.

Her indgår altid vores egne produkter, herunder rutekørsel med forskellige størrelser af busser samt vores åbne flexprodukter:

- Flexbus er kørsel med flexvogne fra stoppested til stoppested på en fastlagt rute, som kun kører, hvis den bestilles. Denne model kan direkte bruges som erstatning af tynde ruter og afgange, hvis der er meget få passagerer med.
- Flextur er adresse til adressekørsel, som skal bestilles. Den kan fungere som basismobilitet i områder, hvor der ikke kører bus og sikre, at alle har transportmulighed, om end det kan være dyrere end bus.
- Plustur der er et tilbud om last mile kørsel fra adresse til et udvalgt knudepunkt i områder, hvor der er langt til nærmeste bus.

Herudover kan alternative mobilitetsformer bidrage til det samlede mobilitetsbillede. Samkørsel, delebiler og mikromobilitet (delecykler, løbehjul mv.) er eksempler på tiltag der kan supplere den kollektive trafik, forbedre muligheder for at komme til og fra stoppestedet og gøre det lettere at vælge grøn transport til. Tiltagene har dog typisk størst markedspotentiale i tætte byområder og i store rejsestrømme. Som alternativ til bus i tyndt befolkede områder vil tiltagene erfaringsmæssigt ofte få begrænset benyttelse.

Hvad er Midttrafiks erfaring med indsættelse af Flexbus?

Midttrafik ser et væsentligt potentiale i denne fleksible udnyttelse af vogne som alternativ til busafgange med meget få passagerer og har brugt det med succes både i den løbende driftstilpasning og mere grundlæggende i flere trafikplaner – blandt andet i Silkeborg og Randers. Løsningen har dog sine begrænsninger.

- Fra kundevinklen kan vi se, at dér hvor flexbus erstatter rutebussen, sker der samtidig et frafald i passagerer. Der er således en barriere ved at bruge flexbus, som ikke er der ved almindelig rutebus.
- Flexbussen har sin styrke på afgange og ruter, hvor transportbehovet er meget lavt og varierende. Flere faste daglige kunder medfører hurtigt, at tilbuddet

bliver dyrt for kommunen at drive, og at besparelsen ved at nedlægge en bus-afgang dermed udhules markant.

Kan samarbejde med private mobilitetsformer løfte transportopgaven der, hvor bus ikke er effektivt?

Alternative mobilitetsformer kan bidrage til det samlede mobilitetsbillede. Samkørsel, delebiler og mikromobilitet (delecycler, løbehjul mv.) er eksempler på tiltag, der kan supplere den kollektive trafik og gøre det lettere at vælge grøn transport til. Midttrafik har her en rolle at spille, bl.a. som samarbejdspartner med private aktører bl.a. omkring den fysiske infrastruktur i knudepunkterne, hvor transportformer mødes.

Midttrafik holder sig løbende opdateret omkring udviklingen og mulighederne i det bredere mobilitetsbillede og har bl.a. udarbejdet en Mobilitetshåndbog sammen med midt- og vestjyske kommuner og regionen.

Fælles for tiltagene er dog, at det er vanskeligt at skabe stærke varige mobilitetsløsninger i tynd befolkede områder. Markedet er for begrænset til at skabe kritisk masse, og det kræver en massiv indsats at ændre dette billede.

Muligheden for at styrke samkørslen gennem fælles tilbud om en app, der knytter biler og passagerer sammen, har til eksempel været undersøgt for de 8 midt- og vestjyske kommuner og regionen. Efter dialog med markedet er det her vurderingen, at projektet ville koste omkring 3,4 mio. kr. inkl. etablering og løbende kommunikationsindsat i en 3-årig periode. Baseret på markedsdialogen og erfaringer fra andre kommuner vil det forventeligt kunne generere 30.000 årlige ture efter fuld indkøring i år 3.

Det svarer til 80-100 ture på en hverdag i hele Midt- og Vestjylland.

Erfaringerne fra lignende samarbejder peger også på, at en stor del af rejserne vil ske langs de store rejsestrømme, mens det er en mindre del, der genereres i tyndt befolkede områder. Det er således ikke Midttrafiks vurdering, at en samkørselsapp kan erstatte rutebus, men kan nogle steder spille en mindre rolle som supplement.

Direktøren indstiller,

at FAQen tages til efterretning

4 Studietur for bestyrelsen til Groningen, Holland

Resumé

Administrationen har skitseret et forslag til en mulig studietur til Groningen i Holland for bestyrelsen i foråret 2023. Heri indgår forslag til datoer, transportform og temaer der skal behandles på turen.

Sagsfremstilling

Som en del af aktiviteterne i en valgperiode har bestyrelsen tidligere været på studietur med det formål at opnå ny viden inden for ét eller flere områder af kollektiv transport og derved hente inspiration til bestyrelsesarbejdet fremadrettet.

Studietur til Holland - Groningen

Den seneste studietur i 2019 gik til Groningen i Holland og var meget udbytterig for bestyrelsen. Bl.a. gav turen inspiration til udvikling af hubs i midtjysk sammenhæng og vakte tanker om både brugen af flextrafik i relation til hubs og indretning af byer på den kollektive trafiks og de bløde trafikanters præmisser.

Følg evt. nedenstående link for nyhedsbrevet om studieturen for 2019:

[Holland inspirerer til midtjyske initiativer - Midttrafik](#)

Bestyrelsens nye sammensætning betyder, at der kun er et enkelt nuværende medlem, som deltog på turen i 2019. Derfor besluttede bestyrelsen på mødet i juni 2022 at bede administration planlægge en tilsvarende tur i 2023

Det vil også give muligheden for at komme et spadestik dybere i forståelsen af nogle af de elementer, som bestyrelsen har særligt fokus på – fx hubs og følge op på nye perspektiver og hvordan man i Groningen har arbejdet med tilpasning af den kollektive trafik til den nye normal.

Fagligt indhold

Administrationen har på baggrund af bestyrelsen tilbagemeldinger sat gang i den praktiske planlægning.

Vi har fået tilsagn fra Rob van der Bijl, professor ved Ghent Universitet, om at han vil bistå med planlægning og afvikling af turen. Rob deltog i en tilsvarende rolle på sidste studietur og vil være en god indgangsvinkel til at sikre de rette kontakter hos myndighederne.

Vi har drøftet input til fagligt indhold med Rob van der Bijl og foreslår på den baggrund at der udarbejdes et program med besøg hos relevante myndigheder og besigtigelser på hubanlæg og i byområder. Som temaerne for turen foreslår vi:

- Corona og energikrise – hvordan arbejdes med at indrette den kollektive trafik på de nye markedsvilkår?
- Hubs i Groningen – hvordan fungerer de? Erfaringer med drift og status 4 år efter vores sidste besøg.
- Hub-taxi og fleksible transportprodukter
- Integreret by- og transportplanlægning. Hvordan lægger byplanerne til rette for øget kollektiv markedsandel.
- Governance - hvordan er organiseringen og rolledelingen mellem de forskellige forvaltninger ift. planlægning, finansiering, drift og fysisk infrastruktur.

Fastsættelse af datoer

Administrationen har sammen med Rob afsøgt mulige datoer, der matcher ønsket om en tur i foråret med 2 overnatninger med udrejse søndag eftermiddag/aften og hjemrejse tirsdag eftermiddag. Følgende datokombinationer er her en mulighed under hensyntagen til helligdage/mærkedage og Robs mulighed for at deltage:

- 23. – 25. april
- 7. – 9. maj

Transportmuligheder

Der er undersøgt to muligheder for transport til Groningen. Der er kalkuleret med 14 deltagere.

Fly/tog: Billund-Amsterdam-Groningen

Der er ikke direkte tog eller flyvemulighed til Groningen. Hurtigste løsning er derfor fly til Amsterdam (flyvetid 75 min.) og herfra tog til Groningen.

Rejseplanen kunne se sådan ud – bemærk at der skal tillægges transporttid til Billund og Groningen station:

- Afrejse fra Billund søndag kl. 18.35
 - Ankomst Amsterdam kl. 19.50
 - Tog mod Groningen kl 21:10
 - Ankomst Groningen kl. 23.40
-
- Tog mod Amsterdam kl. 16.45
 - Ankomst Amsterdam lufthavn kl. 19.20
 - Afrejse fra Amsterdam kl. 21.35
 - Ankomst Billund tirsdag kl. 22.45

I alt for 14 deltagere vil udgiften således være ca. 36.000 kr.

Bus: Aarhus-Groningen

Muligheden for bustransport er undersøgt og der er indhentet tilbud fra en vognmand på opgaven.

Vognmanden estimerer at turen vil vare 8-10 timer afhængig af trafik og anbefaler 2 chauffører hvis vi skal være sikre på ikke at komme i konflikt med køre-hviletidsbestemmelserne.

Prisen inkl. 2 chauffører estimeres at ligge omkring 38.000-40.000 kr. inkl. kost og logi for chaufførerne.

Løsningen har den styrke at bus og chauffør da vil være til rådighed under hele studieturen, hvilket vil lette transporten rundt i området.

Rejseplanen kunne se sådan ud:

- Flypriserne ligger pt. på 2.300 kr. pr. person, mens tog vil være koste omkring 300 kr. pr. person retur.
- Afrejse fra Aarhus søndag kl. 14.00
- Stop med middag undervejs
- Ankomst på Hotel i Groningen ca. kl. 24.00

- Afrejse fra Groningen tirsdag kl. 14.00
- Stop med middag undervejs
- Ankomst i Aarhus ca. kl. 24.00

Formandskabet anbefaler, at turen foregår med bus på hele rejsen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen træffer valg om datoer for studieturen

at bestyrelsen beslutter rejseform

at bestyrelsen drøfter om de foreslåede temaer matcher deres forventninger til turen eller der er andre temaer vi også bør dykke ned i.

5 Harmonisering af den åbne flextrafik

Resumé

Administrationen fremlagde forslag til harmonisering af åben flextrafik på bestyrelsesmødet 9. september 2022. Bestyrelsen bad administrationen om at bearbejde indstillingen, så det tydeligere fremgår, hvordan produktet fremadrettet kommunikeres til og kan bruges af kunderne.

Sagsfremstilling

Den åbne flextrafik kan spille en vigtig rolle som et supplement til den kollektive trafik. Den tilbyder en bred basismobilitet. Den kører kun ved bestilling/behov men tilbyder til gengæld kørsel, hvor der ikke er kollektiv trafik.

Skal den åbne flextrafik opfylde sit fulde potentiale som effektiv basismobilitet i fremtidens transportbillede, skal tilbuddet fremstå enkelt og let tilgængeligt for kunderne. Det gør det ikke i dag. Megafon lavede i 2021 en stor undersøgelse for Midttrafik blandt brugere og potentielle brugere af den åbne flextrafik, og de konstaterede bl.a. at produkterne er for komplekse og svære at forstå, for svære at bestille og der er for lavt kendskab til mulighederne. Til gengæld er de kunder, der bruger ordningerne, glade for dem. Megafon anbefalede derfor forenkling af produkterne, strømlining og betaling og bestilling, tydelig adskillelse mellem åbne og lukkede kørselsordninger, udbredelse af kendskabet til ordningerne samt fokus på enklere formidling.

Midttrafik vil løse udfordringerne ved at harmonisere den åbne flextrafik. Kunderne skal i stedet tilbydes en løsning, der er kendetegnet ved:

- Alle muligheder for kollektiv trafik med bus, letbane, tog og åben flextrafik bliver vist på Rejseplanen, så kunderne kun behøver at søge ét sted efter kollektiv trafik.
- Samme grundlæggende pris og rejseregler i alle kommuner.
- Ingen kommunegrænser, så kunderne kan rejse på samme vilkår til nabokommunen som inden for egen kommune.
- Mulighed for at benytte den kollektive trafiks rejsehjemmel som Ungdomskort, pensionistkort og pendlerkort, når turen bliver bestilt som kombinationsrejse med Midttrafiks øvrige kollektive tilbud.

Med en sådan harmonisering vil det blive nemmere for kunderne at bestille og betale den åbne flextrafik samt nemmere for Midttrafik og kommunerne at udbrede kendskabet og formidle mulighederne bedre på tværs af Midttrafik og i de enkelte kommuner.

Tilbuddet til kunderne

Harmoniseringen af den åbne flextrafik omfatter de tre åbne kørselstyper i flextrafik, som alle kan bruge uden visitering:

- Flextur: et tilbud om kørsel fra en adresse til en anden adresse. Prisen bliver 7 kr./km, min. 35 kr. Kommunen kan udpege knudepunkter, hvortil kunden kan rejse for 3 kr./km, min. 22 kr. for de første 20 km, derefter 7 kr./km.
- Plustur: et tilbud om kørsel mellem en adresse og den kollektive trafik. Kommunerne kan således vælge at oprette knudepunkter, så kunderne kan blive kørt den første eller sidste del af turen med flextrafik. Prisen bliver 3 kr./km, min. 22 kr., eller anvendelse af kollektiv trafik rejsehjemmel.
- Flexbus: et tilbud om kørsel mellem fastlagte stoppesteder i en buskøreplan, hvor en Flexbus alene kører, hvis kunden har bestilt den. Prisen er den samme som kollektiv trafik.

Især Flextur har været præget af store forskelle i priser og vilkår på tværs af kommunerne, og har derfor været det produkt, kunderne har haft sværest ved at forstå. Pga. kompleksiteten i Flextur har det ikke været muligt at få Flextur på Rejseplanen, så også af den grund er det primære fokus på at få Flextur harmoniseret på tværs af kommunerne, så kunderne for første gang får mulighed for at finde alle tre produkter i en samlet søgning.

Flexbus og Flextur vil fortsat kunne bestilles via telefonen, mens Plustur fortsat kun kan bestilles via Rejseplanen.

På Rejseplanen vil kunden kunne indtaste, hvor hun skal til og fra samt hvornår. Rejseplanen vil så vise alle de relevante muligheder med bus, tog, letbane og åben flextrafik. Kunden kan så ud fra de viste tidspunkter og priser vælge det, der passer hende bedst og bestille det på Rejseplanen.

Kunden behøver ikke at forholde sig til andet end det tilbudte. Det er kun, hvis kunden er særligt interesseret, at de behøver at gå på Midttrafiks hjemmeside og finde rejseregler m.m.

I bilag 1 er et eksempel på en søgning i Rejseplanen, hvor alle kundens rejsemuligheder vises. På bestyrelsesmødet demonstrerer administrationen, hvordan kunden kan søge sin rejse via Rejseplanen. Administrationen vil desuden vise eksempler på kunders brug af den åbne flextrafik samt elementer af den planlagte kommunikation til kunderne.

Produktinformation om de tre produkter

Når produkterne er harmoniseret, vil det blive nemmere at kommunikere mulighederne til kunderne.

I Bilag 1, har vi kort redegjort for den åbne flextrafik og de forbedringer, harmoniseringen giver for kunderne. Der er desuden et eksempel på en kundes søgning på Rejseplanen.

I Bilag 2 har administrationen illustreret, hvordan kompleksiteten i især priser bliver reduceret i et konkret eksempel fra Odder Kommune, der har lagt sig fast på valg af knudepunkter og byzone.

Modellen til harmonisering

Administrationen har siden efteråret 2021 arbejdet med modellen for harmonisering, hvor vi har været i administrativ dialog med kommunerne og gennemført en politisk høring med svarfrist 1. juli 2022.

Administrationen fremlægger ud over de nævnte to bilag ovenfor de samme bilag som til bestyrelsesmødet 9. september 2022 med få justeringer. Det pointeres, at beskrivelsen i bilag 5 af det bagvedliggende "maskinrum" for harmoniseringen *ikke* er udtryk for, hvad kunderne skal forholde sig til. Det er til orientering hos ejerne, hvordan modellen bag forenklingen er bygget op

Herning Kommune har nu tilsluttet sig modellen.

Kommunernes mulighed for fastlæggelse af lokalt serviceniveau

Kommunernes vigtigste opgave efter bestyrelsens godkendelse af harmoniseringen vil være, at de skal fastlægge det lokale serviceniveau:

- Kommunen kan fortsat fastlægge en byzone, hvor man ikke ønsker at give offentligt tilskud til at køre med flextrafik, for at undgå konkurrence med kollektiv trafik.
- Kommunen kan fastlægge knudepunkter i kommunen, hvor kunderne kan rejse til/fra med Flextur og Plustur.

Med harmoniseringen kan den enkelte kommune påvirke det lokale serviceniveau ved at udpege byzoner og de knudepunkter, hvor kunderne skal kunne rejse til med en lavere takst. Det er kommunens eget valg, om man vil udpege byzoner i Flextur eller knudepunkter i Flextur og Plustur.

Administrationen har estimeret den økonomiske betydning for kommunerne. Baseret på antallet af ture i 2019 estimeres et samlet fald i nettoudgiften for kommunerne på ca. 2,9 mio. kr. Ændringerne er dog forskellige fra kommune til kommune. Tallene fremgår af bilag 5.

Den umiddelbare samlede besparelse på ca. 2,9 mio. kr. ift. 2019 skaber et økonomisk råderum, som kommunerne kan bruge til at ændre serviceniveauet fx ved at indføre flere knudepunkter, som øger kommunens nettoudgift.

Tidsplan

Umiddelbart efter bestyrelsens behandling af indstillingen orienteres kommunerne. Administrationen står til rådighed for rådgivning, tilvejebringelse af data og idéudveksling, når kommunerne skal fastlægge lokalt serviceniveau. Kommunerne skal senest 1. marts 2023 meddele Midttrafik det endelige serviceniveau i kommunen, og Midttrafik gennemfører harmoniseringen i forbindelse med køreplansskiftet i juni 2023. Harmoniseringen vil blive fulgt tæt og evalueret efter et år, hvor evalueringen vil blive forelagt bestyrelsen.

Videre perspektiver

Den foreslåede harmonisering er et vigtigt første skridt hen mod fuld harmonisering af den åbne flextrafik:

- Kunderne kommer til at kunne søge både den kollektive trafik og alle tre serviceniveauer i åben flextrafik ét sted – Rejseplanen – og kan vælge det tilbud, der passer kundens behov bedst.
- Priserne bliver harmoniseret, så tilbuddene kan kommunikeres langt bedre til kunderne, og kunderne skal ikke forholde sig til kommunegrænser.
- Betalingsmulighederne bliver ensrettet.

Indholdet af denne fase kan naturligvis følges op af yderligere harmonisering i senere faser. Administrationen vurderer umiddelbart, at det mest nærliggende i en efterfølgende fase vil være at slå Flextur og Plustur sammen til ét produkt. Så vil Flextur til knudepunkter også omfatte det formål, Plustur har i dag, nemlig at bringe kunderne nemt til og fra den kollektive trafik. Inden det kan lade sig gøre, skal der dog arbejdes med at sikre en model, hvor fordelene ved de to ordninger kan opretholdes på en måde, så kommunernes økonomi beskyttes, bl.a. så det undgås at mange vil bruge kollektiv trafiks rejsehjemmel til et knudepunkt, selvom de ikke skal videre med kollektiv trafik.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender harmoniseringen af den åbne flextrafik.

at harmoniseringen gennemføres i sommeren 2023 og evalueres efter et år.

Bilag

- 5.a Bilag 1 – Kundernes møde med den harmoniserede åbne flextrafik
- 5.b Bilag 2 – Et eksempel på mere overskuelig åben flextrafik
- 5.c Bilag 3 - hørings svar fra kommuner, Region Midtjylland og Passagerpuls
- 5.d Bilag 4 - Resumé af hørings svar vedr. harmonisering af åben flextrafik
- 5.e Bilag 5 – Det bagvedliggende setup

6 Trafikplansamarbejde i de otte midt- og vestjyske kommuner

Resumé

Midttrafik har siden efteråret 2020 arbejde sammen med Region Midtjylland og de 8 midt- og vestjyske kommuner i et samarbejde om kollektiv trafikplanlægning kaldet KTMV. Arbejdet er nu rundet af med besvarelse af kommissoriet, men på baggrund af det gode samarbejde og udfordringerne, den kollektive trafik står overfor, er det besluttet at fortsætte samarbejdet ved at opretholde styregruppe og politisk følgegruppe.

Sagsfremstilling

I forbindelse med høringen af Midttrafiks Trafikplan 2019-2022 fremsendte de otte midt- og vestjyske kommuner (Lemvig, Struer, Skive, Viborg, Holstebro, Ringkøbing-Skjern, Herning og Ikast-Brande) et fælles høringssvar. Med baggrund i høringssvaret blev der dannet et samarbejde mellem de otte kommuner, Region Midt og Midttrafik. Arbejdet er nu afsluttet og her gives en kort gennemgang af resultaterne af arbejdet.

Overordnet har arbejdet med trafikplanen i høj grad styrket samarbejdet og dialogen mellem parterne og har dermed skabt bedre rammer og vilkår, for at finde fælles løsninger på den kollektive trafiks udfordringer fremover.

Hovedstruktur på plads – flere kommunale planer følger

Med baggrund i data og analyser er der gennemført en række ændringer i de regionale, mellemkommunale og lokale ruter. Målene for hovednettet i Midttrafiks trafikplan er opfyldt og sammen med nogle lokale tilpasninger tilbudt fra køreplansskiftet juni 2022. Dette har samtidig skabt rammen for flere lokale planarbejder – bl.a. i Viborg og Holstebro kommuner med driftsstart til køreplansskiftet juni 2024.

Herudover er der arbejdet med servicemål til inspiration i kommunernes videre arbejder med planlægning. Her er bl.a. udarbejdet oplæg til servicemål baseret på indbyggertal med forslag og konsekvenser for de enkelte kommuner. Der er også udarbejdet en samlet liste over mulige servicemål på en række parametre samt en oversigt over kommunernes nuværende mål og niveau på disse parametre.

Mobilitet i bredere forstand – en ny håndbog er udviklet, samkørselsapp i proces

Samarbejdet har også dækket muligheden for at styrke mobiliteten med andre virkemidler end de traditionelle rutefastlagte buskøreplaner. Som resultat af dette arbejde er der udarbejdet en Mobilitetshåndbog og Eksempelsamling. Den skal fremover være inspiration for parterne og de øvrige kommuner i Midttrafiks område i forbindelse med mobilitetsprojekter med særlig fokus på muligheder og tiltag i yderområder. Håndbogen giver en klar metodik at arbejde efter og inspirerer til hvilke tiltag, der er særligt egnede til forskellige geografier og befolkningsgrupper. Midttrafik vedligeholder og opdaterer håndbogen løbende og deler viden bredt med bl.a. andre trafikkselskaber og kommuner.

Håndbogen kan ses på:

<https://www.midttrafik.dk/extranet/extranet-for-kommuner-og-region/vejledninger-fra-midttrafik/>

I projektet er muligheden for at tilbyde en samkørselsapp i alle otte kommuner undersøgt. På baggrund af dialog med markedet for samkørselsapps er der udarbejdet et forslag til indkøb, kommunikation og markedsføring af en fælles løsning delfinansieret af Region Midtjylland og de 8 kommuner. Forslaget er behandlet hos de 8 kommuner samt Regional Midtjylland. Der var ikke finansiel opbakning fra hovedparten af kommunerne, hvorfor forslaget om en fælles samkørselsapp er udsat, til der findes alternativ finansiering.

Unge fravælger kollektiv trafik – ny viden om hvorfor og hvad vi kan gøre

Et resultat af trafikplanprojektet er en ny viden, om unges valg af transport. Gennem en større spørgeskemaundersøgelse blandt alle 14.000 unge på en ungdomsuddannelse, 31 dybdeinterviews og et midlertidigt ungepanel i området, har trafikplanprojektet givet et solidt billede af de unges valg af transport. Denne viden er delt med alle kommuner, Region Midtjylland, uddannelsesinstitutionerne samt andre trafikelskaber. Den nye viden er bl.a. brugt i køreplanarbejdet, har dannet grundlag for information og dialog med de enkelte uddannelsesinstitutioner og ført til afprøvning af ny indretning i en række nye elbusser på de regionale ruter pr. juni 2022. Se rapporten her:

https://www.midttrafik.dk/media/23492/opdateret-rapport_resultater-af-unders%C3%B8gelse-om-unges-transportvaner_hovedrapport_adlegacy.pdf

Næste skridt

Med besvarelse af kommissoriet er arbejdet med kollektive trafikplan for Midt- og Vestjylland formelt afsluttet. På baggrund af det gode samarbejde, der er udviklet i processen parterne imellem er det imidlertid besluttet at fortsætte samarbejdet. Dette gøres konkret ved at:

- Styregruppen fastholdes som mødeforum og kan efter behov beslutte at aktivere og definere opgaver til arbejdsgruppen.
- Den politiske følgegruppe (med repræsentanter fra alle kommuner og regionen) opretholdes med tanke på sparring og dialog om fremtidige større planer/emner. Følgegruppen har ikke beslutningskompetence, men udgør en platform for vidensdeling, drøftelse og sparring/rådgivning. Mødefrekvens forventes at være to årlige møder afhængigt af aktuelle emner.

Det er besluttet at arbejdsgruppen går "i dvale" og kan aktiveres ved konkrete opgaver fra styregruppen. Gruppen vil stadig prioritere det løbende tætte samarbejde, der er opbygget og nogle medlemmer har også konkrete opgaver – bl.a. med at opdatere status på servicemål og sikre en opdatering af eksempelsamlingen til mobilitetshåndbogen.

Midttrafikks formandskab er indstillet på at indgå i dialog med det politiske niveau i det fremtidige samarbejde.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafiks administration fortsat deltager i samarbejdet med deltagere i styregruppen og arbejdsgruppen efter behov.
- at** bestyrelsen drøfter, hvordan Midttrafik understøtter den politiske følgegruppe bedst muligt, herunder om repræsentanter for bestyrelsen bør spille en rolle – fx ved deltagelse generelt eller i forbindelse med større sager/temadrøftelser.

7 Temadrøftelse – Midtjyske Mobilitetshubs

Resumé

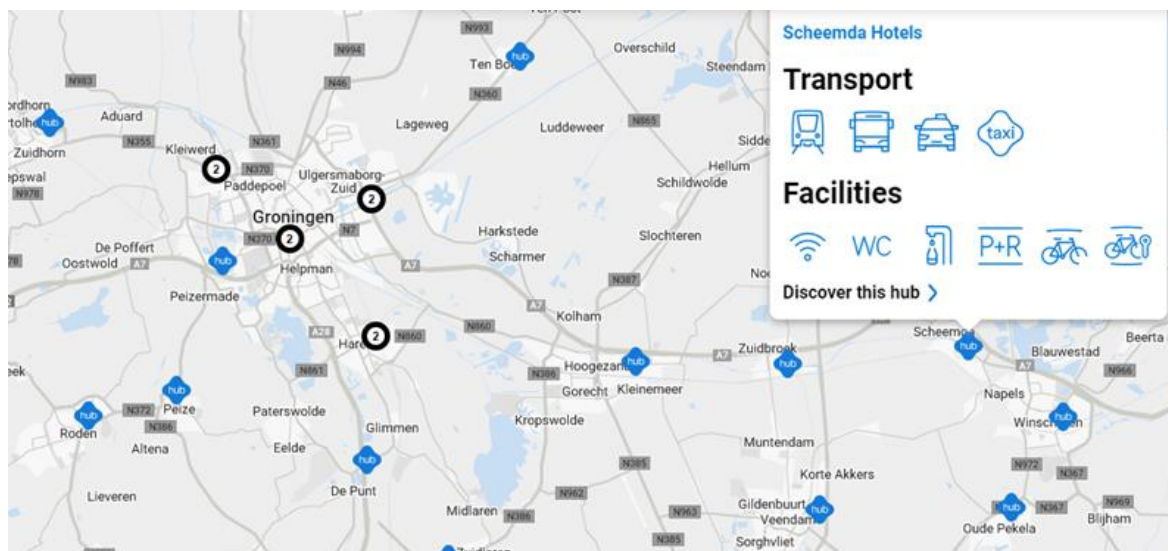
Som led i den strategiske satsning på at højne kvaliteten af de publikumsvendte faciliteter og tiltrække nye kunder, har administrationen udarbejdet en vision for en mobilitetshub på Rønde Busterminal.

Med udgangspunkt i det velfungerende knudepunkt i Rønde, har administrationen i samarbejde med Syddjurs Kommune, Region Midtjylland og lokale aktører tegnet en vision for en mobilitetshub. Visionen eksemplificerer konturerne af et kommende koncept for gode mødesteder i den kollektive trafik og kan blive første skridt på vejen mod et større netværk af hubs.

Sagsfremstilling

Inspireret af Hollandske eksempler på velfungerende knudepunkter eller hubs, som hollændernes kalder dem, har administrationen igangsat et arbejde hvor den hollandske idé oversættes og tilpasses til Midtjyske forhold, under arbejdstitlen Midtjyske Mobilitetshub.

I den Hollandske region Groningen er det lykkedes at skabe en positiv udvikling i den kollektive trafik gennem bl.a. at udbrede et netværk af over 50 hubs. Hubkoncept bygger på parkér & rejs-faciliteter, højklassede busløsninger samt satsning på sammenhæng mellem kollektiv trafik og øvrige mobilitetsformer, herunder cykel, løbehjul og lignende.



Figur 1: Udsnit af et område i Groningen. De blå ikoner angiver placering af hubs. Med et klik kan man se, hvilke faciliteter hubben tilbyder. Kilde: <https://www.reisviahub.nl/hubs/>

Med udgangspunkt i det velfungerende knudepunkt på Rønde Busterminal, har Midttrafik i samarbejde med Syddjurs Kommune, Region Midt og lokale aktører tegnet en vision for en mobilitetshub i Rønde.

Visionen eksemplificerer konturerne af et kommende koncept for de Midtjyske mobilitetshub.

Mobilitetshub Rønde

Visionen for Rønde tager udgangspunkt i det eksisterende og bygger videre på knudepunktets mange potentialer.

- Visionen arbejder med at gøre ophold på Rønde Busterminalen mere behageligt for de rejsende, bl.a. ved at fredeliggøre trafikken på dele af terminalområdet.
- Etablere en ventesal, med udsyn og overblik over terminalen.
- Øge tilgængeligheden for alle, herunder kunder med handicap. Ved at etablere ledelinjer, arbejde med niveauforskelle og lignende.
- Etablere en parkeringszone til skift mellem bussen og øvrige mobilitetsformer.
- Etablere et informationspunkt, hvor kunderne kan orientere sig om deres rejse.
- Derudover arbejdes der med tiltag, der imødekommer de lokales ønske om at integrere og udstille områdets rige natur. Bl.a. gennem wayfinding, der guider turister mod vandreruterne i Mols bjerge, samt et udkigspunkt med kig til Kalø Slotsruin.

Etapevis implementering

De første spadestik til at gå fra vision til virkelighed er allerede taget. Med puljemidler fra stoppestedspuljens første ansøgningsrunde er Syddjurs Kommune i gang med at projektere tiltag til etablering af bl.a. informationspunktet samt eksperimentere med midlertidige tiltag, som kan fredeliggøre terminalområdet, som en del af første etape i projektet. Kommende etaper vil afhænge af den politiske forankring i Syddjurs Kommune.

Det videre arbejde

Fuldføres visionen for Mobilitetshub Rønde er det tanken at hubben her vil blive første eksempel i en række af midtjyske mobilitetshubs. Som næste eksempelprojekt er Holstebro Station udpeget, og kommunen har tilkendegivet at de gerne vil være med. Her er det mødet mellem bus, tog og øvrige transportformer som er omdrejningspunktet. Samtidig vil projektet arbejde med adgangsforholdene til stationen herunder mulig krydsning over jernbanen, som i dag er en stor barriere i området.

Erfaringerne fra visionsarbejdet med Rønde og Holstebro skal gøre os i Midttrafik kloge på, hvad vi mener når vi siger "hub". Arbejdet skal danne grundlag for en kommende guide, hvor konceptet bag de Midtjyske Mobilitetshub beskrives.

Tanken er at guiden – der kan ses som et tillæg til Stoppestedshåndbogen – kan danne grundlag for udrulningen af hub-konceptet i større skala. I stil med de Hollandske hubs, er det tanken at der kan udbredes et net af mobilitetshubs i Midtjylland. Dette net vil som i Holland kunne hjælpe alle typer af kunder trygt gennem mødet med den kollektive trafik og skift mellem transportformer.

Vision for hubben i Rønne samt det bredere hub-koncept præsenteres kort på mødet.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter visionen om et bredt netværk af hubs i Midtjylland

at bestyrelsen drøfter hvilke forhold, de ser som særligt vigtige for at hubs kan fungere i en midtjysk sammenhæng.

Bilag

- 7.a Bilag 1 Fremtidens Grønne Mobilitetshub – Idéoplæg – vision for Rønne Bus-terminal.

8 Vurdering af potentialet ved salg af billige billetter udenfor myldretiden

Resumé

På baggrund af transportministerens udmelding om manglende initiativer for at tiltrække flere kunder til busserne i trafikskaberne, har administrationen vurderet mulighederne og overvejelserne vedr. potentialet ved salg af billige billetter uden for myldretiden, som fx DSB's Orange-billetter.

Administrationen har vurderet mulighederne og overvejelserne fremgår af nedenstående.

Generelt vurderes potentialet for en positiv business-case ved at indføre billige billetter uden for myldretiden til at være meget lille. Tiltaget kan dog have sine fordele som et markedsføringstiltag for at promovere den kollektive transport.

Sagsfremstilling

Eksisterende rabatterede produkter

Midttrafik tilbyder i forvejen en række af rabatterede produkter, som giver kunderne mulighed for at rejse billigere, end ved køb af tilsvarende enkeltbillet i Midttrafik App eller direkte hos chaufføren.

Det mest udbredte produkt er Rejsekort, hvor der er tilknyttet en rabat på 15–20 % af rejsens pris. Derudover er det muligt at opnå yderligere 20 % rabat, hvis kunden rejser på hverdage mellem kl. 11-13 og 18-07 samt lørdage, søndage og helligdage, hvilket resulterer i en samlet rabat på 35–40 % i ydertimerne. Herudover tilbyder Midttrafik fastpris produkter med rabat tilknyttet, navnlig "Midtjylland Dagsbillet", hvor kunderne for 99 kr. for en voksen og 49,50 kr. for et barn, kan rejse ubegrænset i Region Midtjylland (dog ikke i Arriva og DSB tog).

Potentiale for salg af billige billetter uden myldretiden

Den økonomiske effekt ved at tilbyde billige billetter uden for myldretiden er svær at estimere. Det vil være oplagt at tage udgangspunkt i, hvornår der er færrest med bussen, og hvornår det anses som værende mest sandsynligt, at Midttrafik med en attraktiv billetpris kan få flere til at tage bussen.

Tager man udgangspunkt i, at der skal være en vis økonomisk gevinst for kunden, før de er villige til at ændre deres rejsevaner, vil det være oplagt at tilbyde billige billetter i en weekend. Det er desuden det tidspunkt, hvor busserne generelt har færrest passagerer, og hvor kunderne generelt rejser lidt længere, så der vil være en større økonomisk gevinst for kunderne.

På en almindelig weekend sælger Midttrafik enkeltbilletter for 450.000 kr. gennem vores app. Hvis man forestiller sig, at Midttrafik tilbød en særlig 50% rabat, vil mindreindtægten udgøre 225.000 kr. Før det ville kunne betale sig økonomisk, ville tiltaget således skulle tiltrække dobbelt så mange kunder som normalt, svarende til 16.700 nye kunder. Dette anses ikke som værende realistisk, og effekten vil sandsynligvis ikke være specielt stærk på de kortere strækninger, grundet ringe økonomiske incitamenter for kunderne.

Alt i alt vurderes potentialet for en positiv business-case ved indførelsen af billige billetter uden for myldretiden at være lille. Tiltaget kan godt have sine fordele som et markedsføringstiltag for at promovere den kollektive transport.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

9 Særlig takst på billigt pensionistkort i Randers Kommune

Resumé

Midttrafik har fra Randers Kommune modtaget en anmodning om at 365-årskortet for pensionister, stiger fra 365 kr. til 500 kr. om året, fra sommeren 2024.

Sagsfremstilling

Randers Kommune tilbyder i dag billige pensionistkort til kommunens borgere. Prisen for kortet er 365 kr. årligt, hvilket Randers Kommune ønsker at øge til 500 kr. årligt fra sommeren 2024. Kortet kan bruges i alle kommunens busser, samt i de regionale busser indenfor Randers Kommune. Der er ikke "spærretid" på kortet, det kan altså anvendes i hele driftsdøgnet.

Kortet kan ikke anvendes til togrejser. Kortet kan derfor ikke anvendes til togrejser til Aarhus eller Favrskov – eller til togrejser mellem f.eks. Randers og Langå.

Nedenfor er de økonomiske konsekvenser af forslaget forsøgt beregnet.

Øgede indtægter

Baseret på det eksisterende salg af pensionistkort i Randers, ca. 3.000 stk. om året, er det antagelsen at forøgelsen af prisen vil medføre øgede billetindtægter for 400.000 kr. om året. Grundet den allerede lave pris, vurderes det at prisstigningen vil have en lille til ingen negativ effekt på salget af pensionistkort i Randers Kommune.

Brug på Regionale busser

Det forudsættes at kortet fortsat kan bruges til rejser internt i Randers Kommune på Regionale ruter. I praksis vil kortet formentlig primært blive brugt til at gøre delrejsen indenfor Randers Kommune gratis for pensionister der tager bussen til typisk Aarhus eller Favrskov. Bemærk at pensionister, der rejser til Aarhus, Favrskov eller andre byer udenfor Randers Kommune, skal betale normal pris for den del af rejsen. Kortet gælder kun til kørsel for borgere i Randers Kommune og kun til kørsel inden for kommunegrænsen.

Region Midtjylland skal kompenseres for det anslåede indtægtstab for denne gratiskørsel.

Vurderet ud fra omfanget af regionalkørsel i Randers Kommune, vurderes Regionens indtægtstab ved gratis kørsel for pensionister inden for Randers Kommune med regionale busser at udgøre 583.000 kr. årligt.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender Randers Kommune ønske om en særlig takst på 500 kr. for 365-årskortet for pensionister, med effekt fra sommeren 2024.

10 Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 9. december 2022

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 9. december 2022.

Sagsfremstilling

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

1. Valg af dirigent
2. Meddelelser fra formanden
3. Håndtering af de økonomiske udfordringer
4. Flextrafik og harmonisering
5. Midttrafiks samarbejde med ejerne om kommende udbud
6. Oplæg om arrangementskørsel
7. Godkendelse af vedtægtsændring
8. Eventuelt

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet.

11 Midttrafiks kasse- og regnskabsregulativ 2022

Resumé

Kasse- og Regnskabsregulativet har som regelsæt til formål at sikre, at den økonomiske forvaltning foregår på en betryggende måde. Midttrafiks nugældende kasse- og regnskabsregulativ er godkendt af bestyrelsen på møde i 2018, og revideret i henhold til administrativ praksis i 2020.

Regulativet fremsættes til godkendelse af bestyrelsen og underskrift ved direktør og bestyrelsesformand.

Sagsfremstilling

I henhold til Lov om kommuners styrelse skal bestyrelsen udarbejde et regulativ der beskriver Midttrafiks kasse- og regnskabsvæsen samt forskrifter vedrørende forretningsgangen. Regulativet tilstilles Midttrafiks revision, der er underrettet og har godkendt det reviderede regulativ og ændringerne heri. Formålet med Kasse- og regnskabsregulativet er at sikre, at den økonomiske forvaltning i Midttrafik foregår på en betryggende måde og danner grundlag for den interne kontrol med økonomiske transaktioner i Midttrafik.

Aarbus udarbejder sit eget kasse- og regnskabsregulativ inden for rammerne af Midttrafiks.

Regulativet består af et hoveddokument, som skal godkendes af bestyrelsen og et tilhørende antal bilag, der med undtagelse af Bilag 2 kan godkendes af direktøren, såfremt justeringer er indenfor rammerne af hoveddokumentet. Kasse- og regnskabsregulativet hoveddokument angiver overordnede retningslinjer for Midttrafiks regnskabsføring, og fremfor at gå i detaljer om emner tilgrænsende regnskabsføringen henvises til bilagssamlingen samt til relevante dokumenter, som vedligeholdes uafhængigt af Kasse- og Regnskabsregulativet, eksempelvis Midttrafiks Indkøbspolitik eller Informationssikkerhedshåndbog. Udbetalinger, som kræver særlig bevågenhed, er dog omtalt mere detaljeret i regulativet.

Bilag 2 om delegering samt antallet af bilag til regulativet kan ikke ændres uden bestyrelsens godkendelse. Øvrige bilag i bilagssamlingen tilpasses årligt de administrative retningslinjer, og ændringerne kan godkendes af Midttrafiks direktør, såfremt ændringerne er indenfor rammen af hoveddokumentet.

Det nuværende Kasse- og Regnskabsregulativ er udarbejdet og godkendt i 2018, med en mindre justering omkring ledelsestilsyn og frekvens for afstemning af konti i foråret 2020.

Det vedlagte "Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ 2022" har fået følgende ændringer siden seneste fremlæggelse i 2020:

- Budgetopfølgning til kommuner og region er ændret fra kvartalsvis opfølgning til minimum to gange årligt.
- Nuværende formand er indsat som underskriver.
- Sproglige rettelser uden faglig betydning.

Den vedlagte bilagssamling til Kasse- og Regnskabsregulativet er tilpasset de nuværende administrative processer:

- Budgetopfølgning til kommuner og region er ændret fra kvartalsvis til mindst to gange årligt.
- Afregningsmodel for byrdefordeling er tilpasset bestyrelsens beslutning om foreløbig afregning inden regnskabsårets udgang.
- Ny administrative process for bogføring af busudgifter tilføjet.
- Nuværende formand er tilføjet som underskriver af dokumentet.
- Mindre sproglige rettelser uden faglig betydning.

Der er i hoveddokumentet anført en ændringslog siden 2018. Da bilagssamlingen afspejler de administrative processer, nulstilles ændringsloggen heri efter denne sagsfremstilling.

Direktøren indstiller,

at Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ godkendes.

Bilag

- 11.a Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ 2022
- 11.b Bilagssamling til Midttrafik Kasse- og Regnskabsregulativ 2022

12 Status for Stoppestedspuljen

Resumé

Midlerne fra stoppestedspuljen udmønter sig nu i konkrete forbedringer i virkeligheden. De fleste projekter fra første ansøgningsrunde er under anlæg og de første seks stoppesteder i Skive er færdiggjort. Samtidig er der tildelt ca. 2 mio. kr. i midler fra anden ansøgningsrunde. Dermed er der i alt tildelt 3,9 mio. kr. af puljens oprindelige ramme på 5 mio. kr.

Sagsfremstilling

Status for projekterne fra puljens første ansøgningsrunde

I første ansøgningsrunde i efteråret 2021 blev der tildelt i alt 1.839.000 kr. til forskellige forbedringsprojekter i syv kommuner.

De første projekter er nu afsluttet. Bl.a. har Norddjurs Kommune moderniseret cykelparkeringen ved letbanestationerne i Trust, Grenå og Hessel. Mens Skive Kommune har udskiftet i alt seks læhuse.



Figur 1: Før og efter billeder af stoppestedprojekt i Skive Kommune

De øvrige projekter, som opnåede støtte gennem puljens første ansøgningsrunde, er alle i anlægsfasen. Skanderborg, Syddjurs og Favrskov forventer alle at afslutte deres stoppestedsmo­derneringer inden årsskiftet. Silkeborg forventer, at deres knudepunktsprojekter afsluttes i løbet af 2023.

Et sidste projekt er sat i bero, det drejer sig om Norddjurs' projekt til forbedring af Plustursknudepunkter, som afventer resultatet af flexharmoniseringsprojektet, inden det igangsættes.

Tildeling i puljens anden runde:

Stoppestedspuljens anden ansøgningsrunde i foråret 2022 resulterede i, at to kommuner indsendte i alt seks ansøgninger. Skive og Aarhus Kommune har begge fået tilsagn om de ansøgte midler på en samlet sum på 2.015.000. kr.

Generelt arbejder ansøgningerne med gode og relevante problemstillinger der på forskellig vis løfter kvaliteten af publikumsfaciliteterne og som på forskellig vis, vil bidrage til indsamling af erfaringer og på sigt udbredelse af best-practise. Tilskuddene er givet til følgende projekter og alle projekter forventes afsluttet ved udgangen af 2024:

- Udskiftning af yderligere seks læhuse i Skive Kommune – 150.000 kr.
- Udskiftning af læhuse samt generel opgradering af forholdene omkring 10 udvalgte stoppesteder i Aarhus Kommune – 850.000 kr.
- Forbedring af stoppesteder v. Skøjtehallen, Halmstadsgade - 210.000 kr.
- Forskønnelse af "champignon-læhuse" via påmalede kunstværker samt generel opgradering af forholdene omkring - 400.000 kr.
- Forbedring af stoppested v. Brabrand Nord, Spobjergvej - 180.000 kr.
- Synlighed og modernisering af stoppesteder v. Hjortshøj Station, Hjortshøj – 225.000 kr.

Den videre proces

Samlet er der i de to ansøgningsrunder nu tildelt 3.854.000 kr. ud af de oprindelige 5 mio. kr.

Det er administrationens vurdering, at puljen har været en succes og i høj grad har bidraget til at sætte fokus på stoppestedsområdet hos ejerne.

Dette både gennem de konkrete projekter, der er ansøgt midler til, og gennem den løbende dialog med kommunerne om emnet.

Administrationen forventer at gennemføre endnu en ansøgningsrunde ultimo 2022 / primo 2023.

Direktøren indstiller,

at status tages til efterretning.

at administrationen ved evt. mindreforbrug fortsat kan overføre midler til puljen, så den kan fortsætte fremover.

Orientering

13 Orientering om trafiksekskabernes 8. udbud af flextrafik

Resumé

Midttrafik har i samarbejde med FynBus og Sydtrafik offentliggjort 8. udbud af flextrafik. Der gennemføres to på hinanden følgende udbud af henholdsvis garantivogne (FG8) og variable vogne (FV8). Begge udbud har driftsstart til marts 2023.

Sagsfremstilling

I samarbejde med Sydtrafik og FynBus gennemfører Midttrafik i efteråret sit 8. udbud af flextrafik. Vognmænd i flextrafik udfører bl.a. handicapkørsel, patientbefordring, flextur og flexbus.

Samarbejdet med Sydtrafik og FynBus indbefatter også et efterfølgende driftssamarbejde, hvor de tre trafiksekskaber kan gøre brug af hinandens vogne.

Udbud af flextrafik gennemføres af to omgange:

- FlexGaranti (FG8): Den 12. september har trafiksekskaberne offentliggjort et udbud af garantivogne. Udbuddet har tilbudsfrist den 11. oktober. Udbuddet blev oprindeligt offentliggjort d. 15. august, men måtte i første forsøg annulleres pga. en uklarhed i udbudsmaterialet.
- FlexVariabel (FV8): Den 19. september har trafiksekskaberne offentliggjort udbud af variable vogne. Udbuddet har tilbudsfrist den 23. november 2022.

Trafiksekskaberne afholder to informationsmøder for potentielle leverandører, hvor udbudsmaterialet gennemgås. Begge udbud har driftsstart per 1. marts 2023.

FG8 - FlexGaranti

Garantivognene får en fast betaling et antal timer, typisk 8-10 timer på hverdage, mod at stå til rådighed i dette tidsrum. I FG8 udbyder Midttrafik 187 garantivogne for en toårig periode. I FG7 blev der udbudt 89 garantivogne. Dermed er antallet af udbudte vogne mere end fordoblet, hvilket skal imødekomme de kapacitetsudfordringer, Midttrafik har oplevet i indeværende kontraktperiode.

Blandt de konditionsræssige tilbudsgivere vil de økonomisk mest fordelagtige tilbud blive identificeret på grundlag af tildelingskriteriet "pris". Der vil blive tildelt kontrakt på de tilbud, hvor den afgivne tilbudspris medfører den laveste samlede tildelingspris på alle tildelte delaftaler.

FV8 - FlexVariabel

Udbuddet af variable vogne (FV8) foregår forskudt for udbuddet af garantivogne (FG8). Dermed ved tilbudsgiverne i FG8, om de er tildelt kørsel med garantivogne, inden de afgiver tilbud på variabel kørsel.

I den variable kørsel tilbyder vognmanden at stille sin vogn til rådighed for en fast timepris og et fast hjemsted efter eget valg. Vognmanden kan også vælge at benytte sin vogn til andre formål, hvormed den ikke står til rådighed for trafikselskabet. Står vognen til rådighed, tildeles vognen kørsel af trafikselskabernes driftssystem, som automatisk vælger de billigste ture til den givne bestilling af kørsel. Trafikselskaberne indgår rammeaftale med alle de selskaber, som opfylder udbudsbetingelserne.

Der kan samlet set for alle tre trafikselskaber tildeles rammeaftale på op til 3.600 vogne med maksimalt 400 leverandører.

Udbudte vogntyper

Trafikselskaberne udbyder otte typer af vogne, der på forskellig vis imødekommer kundernes individuelle behov. Overordnet udbydes personbiler (vogntype 0 og 2-4) og liftvogne (vogntype 5-9), hvorunder der stilles forskellige krav til indretningen, miljø og udstyr.

Vogntyper:

1. Nulemissions-personbil (elbil) med plads til tre kunder
 1. Personbil med plads til fire kunder
 2. Personbil med plads til fem kunder. Ofte af typen MPV
 3. Personbil med plads til fire kunder og én kørestol
 4. Liftvogn med plads til fem kunder og to kørestole
 5. Som vogntype 5, plus trappemaskine
 6. Som vogntype 5, hvor to enkeltsæder erstattes af ét dobbeltsæde til overvægtige kunder
 7. Som vogntype 5, og kan med kort varsel forberedes til kørsel med forhøjet smitterisiko

Som vogntype 5, med én komfortstol monteret med armlæn og tilhørende fodstøtte

Vogntype 0 (nulemission) får i FV8 en prismæssig planlægningsfordel med henblik på at prioritere den grønne omstilling inden for flextrafik. Vogntyperne 8 og 9 udbydes kun som garantivogne. Vogntype 9 er en ny vogntype, som introduceres i udbuddet efter ønske fra Region Midtjylland.

Ændringer i forhold til sidste udbud

Udbudsprocessen og udbudsmaterialet er blevet optimeret i forhold til tidligere udbud med henblik på at sikre gennemsigtighed for tilbudsgivere og tydeliggøre kontraktkrav. Det er bl.a. sket ved bistand fra eksternt advokat. Herudover har udbudsmaterialet været i høring hos vognmænd, brancheorganisationer og faglige organisationer.

Af væsentlige ændringer fremhæves:

- Den maksimale vognalder er hævet fra 8 til 10 år, og der er indført en overgangsordning for alle vogntyper. Det lempede alderskrav skal imødekomme vognmændenes udfordringer med at få leveret fabriksnye biler.
- Vogntype 5-9 (liftvogne) kan køres af biler med takograf. Takografen registrerer chaufførens køre-hviletid.
- Timepriserne reguleres fremadrettet kvartalsvis i stedet for årligt. Kvartalsvis prisregulering skal reducere vognmændenes risiko, hvis der sker større udsving i brændstofpriserne.
- Midttrafik kan kræve, at vogne folieres i et Midttrafik-design. Kravet er indført som en del af Midttrafiks harmoniseringsprojekt.
- Alle vogne udstyres med kontaktløs betalingsterminal, så kunderne kan betale med kreditkort. Kravet er indført som en del af Midttrafiks harmoniseringsprojekt.
- Midttrafik øger krav til uddannelse, så alle chauffører skal gennemføre fire BAB-kurser (Befordring af bevægelseshæmmede), hvor kravet nu kun omfatter BAB-3 for chauffører, der kører med liftvogne.

Kontroller inden driftsstart

Tilbudsgivere i FG8 og FV8 kontrolleres grundigt, inden der indgås kontrakter eller rammeaftaler.

Alle tilbudsgivere skal indsende en gyldig tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring. Tilladelsen udstedes af Færdselsstyrelsen.

Herudover skal tilbudsgiverne udfylde et fælles europæisk udbudsdokument (ESPD), hvor de blandt andet erklærer, at de overholder forpligtelser på det arbejdsretlige område, fx taxilovens krav om løn- og arbejdsvilkår. Midttrafik kontrollerer oplysningernes rigtighed ved indhente en serviceattest fra Erhvervsstyrelsen.

Unormalt lave bud sendes til Færdselsstyrelsen, der kan kontrollere, om det unormalt lave bud skyldes, at vognmanden ikke overholder sine vilkår for tilladelsen.

Herudover skal vognmænd med chauffører oplyse, hvilken overenskomst de har indgået eller følger. Midttrafik kan forlange, at selskaberne dokumenterer, at de lever op til overenskomsternes vilkår. Om nødvendigt kan Midttrafik trække på ekspertise hos arbejdsmarkedets parter.

Midttrafik vil desuden gennemføre fysiske kontroller af alle vogne for at sikre, at vognene lever op til kontraktens bestemmelser.

Økonomi

I 2022 er der budgetteret med udgifter til vognmandsbetaling i flextrafik på 246 mio.kr. Henset til den seneste udvikling i markedet, særligt de stigende omkostninger

til brændstof og den generelle stigning i inflationen sammenholdt med udfordringerne med leverancer af materiel, er der grundlag for at forvente, at de tilbudte priser vil være højere end ved forrige udbud.

Betydning for kunderne

I dette udbud er indført en enkelt ny vogntype, som dog udgør en mindre del af køretøjerne. Der er samtidig udbudt over dobbelt så mange vogne i FG8 i sammenligning med tidligere udbud, FG7. Dette vil tilsikre at kapacitet og forsyningsikkerheden kan opretholdes.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

14 Håndtering af uheld med personskader i Flextrafik

Resumé

Bestyrelsen modtog 20. september en ekstraordinær orientering, efter at TV2 Østjylland bragte et TV-indslag om et uheld med personskade i flextrafik. Nedenfor følger Midttrafiks opfølgning på sagen, samt de tiltag der er iværksat for at undgå gentagelsestilfælde.

Midttrafik gennemfører årligt ca. 1 mio. flextrafik-kørsler. I 2021 modtog Midttrafik 998 kundeklager, hvoraf 28 af klagerne omhandlede personskade.

Sagsfremstilling

TV2 Østjylland bragte 19. september et TV-indslag om uheld med personskade i flextrafik. Sagen omhandlede en ældre borger, der siden december 2021 har været udsat for fire uheld. Alle fire uheld er forårsaget ved, at kundens kørestol ikke blev forsvarligt fastspændt i bilerne.

Midttrafik har undersøgt sagen. Årsagen, til at netop denne kunde har været udsat for gentagne uheld, er, at kundens kørestol har udfordringer med at blive spændt fast i bilerne. Derfor er Midttrafik i dialog med borgerens hjemkommune, så der etableres en sikker løsning for kunden.

Administrationen er blevet orienteret i to af de fire tilfælde. I de to første tilfælde har hverken chauffør eller kunden indrapporteret uheldene. Af den årsag har Midttrafik ikke haft kendskab til, at der var tale om gentagelsestilfælde.

Iværksatte tiltag

Som det fremgår af den ekstraordinære orientering, der blev sendt til bestyrelsen 20. september, gennemfører Midttrafik månedligt cirka 40 ikke-varslede kontroller af vogne i flextrafik. Midttrafik vil over den kommende periode have et ekstra fokus på sikkerheds- og hjælpeudstyr i bilerne, samt chaufførernes kendskab til brugen af udstyret.

Chauffører skal konsekvent indrapportere uheld til Midttrafik. Hvis dette ikke sker, bliver chaufførens selskab pålagt en større bod. I nyhedsbrev til leverandørerne og chauffører, der er udsendt i oktober måned, er der sket en pointering af, at alle typer af uheld skal indberettes, og proceduren herfor er blevet genopfrisket.

Midttrafik har udarbejdet og udsendt en meddelelse til samtlige chauffører, hvoraf de mest elementære retningslinjer for kørsel med flextrafik fremgår, herunder at alle typer af uheld skal indrapporteres til Midttrafik.

Samtidig indføres en intern praksis i Midttrafik, så alle indrapporterede uheld med personskaade fremadrettet bliver behandlet i samarbejde med ledelsen, så der sikres korrekt opfølgning. Leverandører, der har gentagelsestilfælde med uheld med personskaade, vil få opfølgning af Midttrafik. Afhængig af uheldene kan Midttrafik rette fokus mod chaufførernes uddannelse og det sikkerheds- og hjælpeudstyr, der er til rådighed i bilerne. Leverandører risikerer ophævelse, hvis kontrakten anses for brudt på væsentlige punkter. Endelig risikerer leverandørerne også, at der anlægges erstatnings-sager, hvis det kan konstateres, at et uheld med personskaade kan henføres til et svigt fra leverandørens side.

Fremadrettet udarbejdes månedlig statistik over antal udførte kørsler pr. kørselstype sammenholdt med antal kundehenvendelser pr. kørselstyper. Nedenfor ses en opgørelse over antal klager pr. kørselsordning og samlet set på tværs af kørselsordningerne i årene 2020-2022 ÅTD.

Samlet turantal opdelt på kørselstyper og år sammenholdt med antal kundehenvendelser

2020	Antal rejser	Antal henvendelser	Klager ift. turantal i %
FLEXTUR	119.007	219	0,18%
HANDICAP	161.355	202	0,13%
INSTITUTIONSKØRSEL	80.298	0	0,00%
KOMMUNAL	70.451	43	0,06%
PATIENTBEFORDRING	391.244	206	0,05%
PLUSTUR	2.042	12	0,59%
FLEXBUS	25.589	85	0,33%
SAMLET	849.986	767	0,09%

2021	Antal rejser	Antal henvendelser	Klager ift. turantal i %
FLEXTUR	139.510	319	0,23%
HANDICAP	196.744	317	0,16%
INSTITUTIONSKØRSEL	84.097	0	0,00%
KOMMUNAL	84.362	38	0,05%
PATIENTBEFORDRING	414.523	221	0,05%
PLUSTUR	3.711	16	0,43%
FLEXBUS	24.115	87	0,36%
SAMLET	947.062	998	0,11%

2022	Antal rejser	Antal henvendelser	Klager ift. turantal i %
FLEXTUR	121.223	288	0,24%
HANDICAP	183.071	334	0,18%
INSTITUTIONSKØRSEL	70.687	0	0,00%
KOMMUNAL	80.231	34	0,04%
PATIENTBEFORDRING	343.669	205	0,06%
PLUSTUR	4.283	14	0,33%
FLEXBUS	20.144	63	0,31%
SAMLET	823.308	938	0,11%

Midttrafik sender som et yderligere tiltag en orienterende skrivelse til kørselskontorer, visitationer og Præhospitalet, som er de myndigheder, der bevilger borgere handicap- og patientbefordring med flextrafik. Myndighederne skal sikre, at borgeres kørestole er i stand til at blive forsvarligt fastspændt efter gældende regler i bilerne. Ligeledes er det myndighedernes ansvar at formidle til borger hvilke hjælpemidler, der må benyttes i forbindelse med kørsel med flextrafik.

Endelig traf direktionen allerede i foråret 2022 beslutning om, at Midttrafik fra næstkommende udbud (8. udbud af Flextrafik) øger kravet til uddannelse, så alle chauffører skal have gennemført fire kurser om Befordring af Bevægelseshæmmede (BAB-kurser), hvor kravet nu kun omfatter BAB-3 for chauffører, der kører med liftvogne.

Betydning for kunderne

Ovenstående tiltag skal reducere risikoen for uheld med personskade i Midttrafik, og derved øge trygheden ved at benytte Midttrafiks Flextrafik.

Økonomi

Ovenstående tiltag har ikke økonomisk betydning for bestillerne.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

15 Orientering om Mørup Turistfarts konkurs

Resumé

Busselskabet Mørup Turistfart blev 24. september 2022 erklæret konkurs. Busselskabet havde fem kontrakter med Midttrafik i hhv. Ikast-Brande og Herning kommuner. Kontrakterne er nu overdraget til et andet busselskab. Bestyrelsen orienteres om sagen.

Sagsfremstilling

Mørups Turistfart blev fredag 24. september 2022 erklæret konkurs af skifteretten i Herning. Busselskabet udførte frem til sin konkurs kørsel i fem kontrakter for Midttrafik:

Ruter	Rute-type	Bestiller	Timer	Busser
1-2	By	Ikast - Brande	1.882	1
171	Lokal	Ikast - Brande	1.133	1
182,190,191	Lokal	Ikast - Brande	2.078	2
157-159, 161, 165-166	Skole	Herning	3.021	7
148-149, 151-153	Skole	Herning	2.255	6

For at undgå udfald i busdriften indgik Midttrafik dagen efter konkursen en midlertidig aftale med konkursboets kurator om, at driften fortsatte uændret den kommende uge, uge 39. Med aftalen opretholdt Midttrafik forsyningssikkerheden overfor kunderne, der primært er skolebørn og uddannelsessøgende unge.

I uge 39 arbejdede kurator på at sælge aktiver i konkursboet, herunder også at overdrage buskontrakterne til et andet busselskab. Dette lykkedes fredag d. 30. september, hvor konkursboets kurator, Midttrafik og busselskabet Herning Turist indgik en fælles aftale om kontraktoverdragelse.

Dermed er alle fem kontrakter per 1. oktober overdraget til Herning Turist. Selskabet overtager kontrakterne på nugældende vilkår, herunder samme betalingssatser. Kontrakterne med Herning Turist løber indtil videre frem til sommeren 2023.

Betydning for kunder

Overdragelsen har ikke haft betydning for kunderne.

Betydning for økonomi

Konkursen har ikke økonomisk betydning for Herning Kommune. For Ikast-Brande Kommune medfører konkursen en ekstraudgift på 79.000 kr. til kørslen i uge 39.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

16 Orientering om øget kontrol i bybusserne i Aarhus

Sagsfremstilling

I Aarhus Kommunes budgetforlig for 2023-2026 fremgår der et ønske om hurtigst muligt at få øget mængden af billetkontroller i deres område:

Der er alt for mange, der rejser med offentlig transport uden gyldig rejsehjemmel. Forligsparterne er derfor enige om at styrke kontrolindsatsen, så færre rejser uden billet. En forøgelse af kontrolindsatsen i bybusserne og letbanen på 25 % kan give en nettomerindtægt på 1 mio. kr. årligt. Dette vil være et væsentligt bidrag til at nedbringe underskuddet i den kollektive trafik. Samtidigt ønsker forligsparterne, at der også rettes henvendelse til Region Midtjyllands Udvalg for Regional Udvikling med en opfordring til, at kontrolindsatsen samtidig styrkes i de blå busser.

Midttrafik har været i dialog med G4S, og de vil kunne påbegynde den øgede kontrol i Aarhus bybusser primo november. Aarhus Kommune kan som udgangspunkt kun hæve mængden af kontroller i Aarhus bybusser, da Letbanen er delfinansieret med Region Midtjylland. Midttrafik vil derfor sætte en dialog i gang mellem parterne for at afklare, om mængden af kontroller i Letbanen skal hæves tilsvarende.

En stigning på 25 % for Aarhus bybusser vil med de nuværende priser koste ca. 1,3 mio. kr. mere om året inkl. moms., mens indtægterne som følge af de ekstra kontroller forventeligt vil beløbe sig til ca. 2,3 mio. kr. om året. Om der reelt kommer en nettoindtægt på 1 mio. kr., afhænger desuden af kundernes villighed til at betale de afgifter, der bliver udskrevet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen om ekstra kontrol i Aarhus bybusser tages til efterretning.

17 Siden sidst

Demens Topmødet i Faaborg 15. september 2022

Ved Demens Topmødet i Faaborg var Midttrafik inviteret til at fortælle om demensvenlighed i den kollektive trafik som en del af de i alt seks DemensTalks, der var på dagens program.

Her understregede Midttrafik vigtigheden i at fastholde de kunder, der allerede er, i en tid med manglende kunder og lagt vægt på, at alle borgere skal kunne færdes trygt og sikkert i den kollektive trafik.

I oplægget blev de forskellige tiltag præsenteret, som Midttrafik har lavet for at gribe de mere sårbare borgere, som benytter sig af bus, tog og letbane i Region Midtjylland. Dette indebar en præsentation af Fly-Highuddannelsen, og hvordan chaufførerne bl.a. får konkret undervisning i at hjælpe demente borgere bedst muligt. Derudover blev der fortalt om samarbejdet mellem Midttrafik, Aarhus Kommune og DemensHjørnet i forbindelse med Biståålen.

Slutteligt præsenterede Midttrafik både fuldtidspensionistkortet på pap, og forklarede om vigtigheden i at gøre kollektiv trafik lettere for sårbare og digitalt udfordrede, når de rejser i Region Midtjylland – og fremhævede desuden kundecenteret i Aarhus samt Midttrafiks mobile kundecenter som steder, hvor borgen kan blive mødt i øjenhøjde og få personlig betjening.

Der var efterfølgende stor interesse fra de forskellige regioner og demenskonsulenter omkring Midttrafiks tilbud som Biståålen og fuldtidspensionistkortet.

Klage over Midttrafik til Ligebehandlingsnævnet

På vegne af en kørestolsbruger har Institut for Menneskerettigheder indbragt Midttrafik for Ligebehandlingsnævnet. Institut for Menneskerettigheder mener, at kørestolsbrugeren uretmæssigt er blevet forskelsbehandlet, da en chauffør i Aarhus bybusser nægtede hende assistance i forbindelse med på- og afstigning.

Midttrafiks administration udarbejder svarskrift til nævnets videre sagsbehandling.

Direktørkredsen for trafikelskaberne er orienteret om sagen, da den vurderes af principiel karakter.

TiD-møde med Transportministeriet og Danske Handicaporganisationer

15. september 2022 blev der afholdt møde mellem transportministeren, Thorkild Olesen fra Danske Handicaporganisationer (DH) og repræsentanter fra TiD-bestyrelsen.

Til mødet blev trafiksekskabernes og DH's samarbejde kort præsenteret, bl.a. gennem tilgængelighedsfora.

Derefter blev bl.a. blev følgende forhold drøftet ved mødet:

- Selvbetjeningsløsninger: Lovkrav medfører krav om dobbeltfaktor-godkendelse. Trafiksekskaberne bruger mange ressourcer på oplæring af brugere og har fokus på, at NOP (Ny OptimeringsPlatform) i flextrafik samt MaaS/Rejsekort-app bliver brugervenlig. Ministeren foreslog, at der i regi af DH's lokalafdelinger udbydes kurser.
- Vejledning af chauffører: DH orienterede om medlemmer, der er utrygge ved fastspænding i liftbiler. Brugertilfredsheden i flextrafik er meget høj, langt de fleste chauffører gør det godt. Der var enighed om, at når trafiksekskaberne udliciterer driften til private vognmænd, skal de stillede krav være præcise. Chauffører uddannes i brug af bl.a. trappemaskiner og vognmænd er inviteret til selv at tage en tur i en trappemaskine. Ministeren opfordrede til, at operatører orienterer om tilgængelighed ved fx medarbejdermøder.
- Reglerne for brug af individuel handicapbefordring blev drøftet. Reglerne (ikke nødvendigvis priserne) er ens på tværs af kommunerne i de enkelte trafiksekskabers områder – med forbehold for, at nogle kommuner kan tildele mere end 104 ture/år. Hertil kommer, at den frivillige aftale om landsdækkende handicapbefordring medfører, at brugerne af ordning tager 'egne' regler med på rejser rundt i landet samt at hjem-trafiksekskabet står for bestilling.

Formandens møde med KKR

19. september 2022 deltog formand for Midttrafik bestyrelse, Steen Vindum, i et møde med KKR i Region Midtjylland. På mødet fremlagde Steen Vindum de økonomiske udfordringer, som Midttrafik, sammen med de øvrige trafiksekskaber, står over for. Udover de tabte indtægter, som Midttrafik er i gang med at indhente efter covid-19-nedlukningerne, er de stigende energipriser blevet en udfordring og udgør en væsentlig merudgift i såvel 2022 som 2023.

Formanden opfordrede ejerne til at tilrettelægge budgetlægningen og eventuelle besparelser på en måde, der giver plads til en god proces, der kan sikre god planlægning fra Midttrafiks side, borgerinddragelser og høringer og et tæt samarbejde mellem kommuner og region.

Bestyrelsesformandens møde med transportordfører Kristian Pihl Lorentzen (V)

27. september 2022 afholdt Midttrafiks bestyrelsesformand et møde med transportordfører, Kristian Pihl Lorentzen (V). På mødet blev flere forhold i den kollektive trafik drøftet, herunder i hvilken grad kunderne er vendt tilbage til busser og tog oven på covid-19, og hvor mange familier, der har en bil. 33 % af familierne i Region Midtjylland har ikke bil, andelen er højere i Østjylland (36 % i 2022) end i Vestjylland (26 % i 2022). Derudover har der været en stigning på 84 % i antallet af familier med mere end én bil. Familier med flere biler udgør i 2022 næsten 1/3 af familierne med bil.

Også indeksstigningerne og de stigende energipriser blev drøftet, herunder at der ikke er hold i påstanden om, at Midttrafik kører med tomme busser. Kapaciteten bliver løbende reguleret via køreplanlægningen. Flextrafik som supplement til busserne blev

drøftet samt de økonomiske udfordringer i Midttrafik og på landsplan, som følge af manglende indtægter (dog med en stigende tendens) og merudgifter til stigende energipriser.

Bestyrelsesmøde i TiD

Mandag 3. oktober 2022 blev der afholdt bestyrelsesmødet i TiD. Her var trafiksekskabernes økonomiske udfordringer også hovedpunktet på dagsordenen. Heri indgik de to runder af kompensation, som regeringen har tildelt trafiksekskaberne, hhv. på KL's og Danske Regioners møde med transportministeren 20. september 2022, hvor et engangsbeløb på 125 mio. kr. blev tildelt trafiksekskaberne til fordeling som yderligere coronakompensation i 2022, samt 1. oktober 2022 hvor transportministeriet meddelte, at regeringen tildeler trafiksekskaberne et engangsbeløb på 140 mio. kr. i 2023 som kompensation for stigende energipriser, også til fordeling. Derudover blev emner som mødet mellem Danske Handicaporganisationer, TiD og Transportministeren drøftet, samt status for udvikling af MaaS-app, herunder forsøg i NT samt samarbejdet med DSB om udviklingsprojektet DSB-app.

Formandens besøg i administrationen i Midttrafik

Fredag 7. oktober 2022 besøgte bestyrelsesformanden Midttrafiks administration på hovedadressen i Aarhus. Her blev han introduceret til en række administrative opgaveområder herunder call-centeret i Flextrafik, økonomi og regnskab, kontrakter og udbud, markedsføring, IT og digitalisering, køreplanlægning mv. Ledere og medarbejdere præsenterede de forskellige opgaveområder, og indgik i dialog med formanden om opgaver, vilkår og planlægning.

Struer gør det gratis at køre med bybusser forbindelse med folketingsvalget 1. november 2022

I forbindelse med folketingsvalget 1. november 2022, har Struer Kommune ønsket, 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 ejerkredsen nogle økonomiske konsekvenser, hvorfor der ikke er behov for at lave en udligning på grund af mistede indtægter.

Børsens Gazelle-pris til Midtjyske Jernbaner

Midtjyske Jernbaner har modtaget Børsens Gazelle-pris. For at få prisen kræver det, at omsætningen over en fireårig periode skal være positiv i alle fire år, og væksten skal være fordoblet.

Derfor har Midtjyske Jernbaner fået prisen, da banen har overtaget strækningen Holstebro-Skjern, og samtidig overtaget ansvaret for infrastrukturen på Vestbanen - herunder skinner, signalanlæg samt fjernstyringen af de togsæt, der dagligt kører på strækningen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

18 Eventuelt